

# RUOTECLASSICHE

## MERCEDES 230 SL

**“PAGODA”  
DA 60 ANNI  
UN MITO**



TEST A TEST

### FIAT 128 1100 CL SIMCA 1006 GLS

SCUOLE OPPOSITE  
PER DUE COMPATTE  
DAI GRANDI NUMERI

NATE PER CORRERE

### FIAT 131 ABARTH

COME È NATA  
LA BERLINA  
CON LO SCORPIONE

CLASSICHE DI DOMANI

### SUZUKI JIMNY

CITYCAR E FUORISTRADA  
LE DUE ANIME DI UN'ICONA



PEZZI UNICI

### FERRARI 365 P PININFARINA

MOTORE V12  
E VOLANTE AL CENTRO  
PER GIANNI AGNELLI

REIMMATRICOLAZIONI

### DI NUOVO SU STRADA

CASO PER CASO,  
LA NOSTRA GUIDA  
E I COSTI DELLE PRATICHE



**JUMBOSTAR COPPA MILANO SANREMO  
LIMITED EDITION**

Cronografo Automatico - Diametro 40 mm

[WWW.WYLERVETTA.COM](http://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 - CASERTA: Gioielleria Iannicelli  
 CASTELLAMARE DI STABIA (NA): Gioielleria De Meo - CIVITANOVA MARCHE: Ibis Gioielli - CONVERSANO: Casavola  
 DESENZANO SUL GARDA: Gioielleria Polver - FERRARA: Iannicelli - FIRENZE: Orologeria Marretti - FIRENZE: Gioielleria Ugo Piccini  
 FORTE DEI MARMI: Gioielleria Ugo Piccini - FROSINONE: Gioielleria Grande - 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 Scigno - RAVENNA: Si Anelli - ROMA: Gioielleria Grande Appia - ROMA: Meloni Gioielli  
 SALERNO: Ferrara Gioielli - TORINO: Astrua 1860 - VICOPISANO: Sergio Capone

JUMBOSTAR

# FERRARI A LE MANS BRIVIDI E FANTASMI

**L**o ammetto: nonostante - dopo 35 anni di giornalismo dell'auto - sia ormai rotto a qualsiasi esperienza, quando ho visto la Ferrari vincere a Le Mans mi sono emozionato. Sarà perché era il ritorno dopo 50 anni, sarà perché era da cinque anni che la Toyota dominava e l'epos ha costante fame di nuovi eroi, sarà perché l'Endurance (ok, oggi si chiama in un altro modo, ma ci siamo capiti) era scivolata lontana dall'interesse del grande pubblico, sarà perché c'erano 325 mila persone in delirio, e il delirio è contagioso, sarà perché - soprattutto - in Formula 1 l'amata Scuderia non tocca palla da anni, a me il trionfo della 499P ha smosso qualcosa dentro. E siccome sono un mezzo maniaco di motorsport storico, la seconda cosa che mi è venuta in mente quando ho visto salire sul podio Calado,

Pier Guidi e Giovinazzi - dopo l'inattesa epifania di un sano orgoglio nazionalista - è il mistero che ancora oggi avvolge l'ultima (anzi, a questo punto precedente) vittoria Ferrari a Le Mans.

Nel weekend del 19 e 20 giugno 1965, la Scuderia schiera addirittura 11 mac-

chine, tra ufficiali e no: c'è da rintuzzare le Ford GT40. Non prende il via, però, quella destinata dalla Nart di Luigi Chinetti a Ed Hugus, grande specialista delle gare di durata (aveva già preso parte a 9 Le Mans): la Casa non è riuscita a prepararla in tempo. Il patron italo-americano, forse anche per un comprensibile senso di colpa, iscrive comunque Hugus come riserva dell'equipaggio Rindt-Gregory, la cui 275 LM in griglia è undicesima. L'austriaco è un giovanissimo talento della Formula 1 e forse non sente "sue" le ruote coperte; l'americano ha dieci anni di più ed è un solido pro. Un duo inusuale, e si dice che litighino subito sulla strategia da tenere. Le Ferrari dominano, ma un guasto ai freni che i meccanici di Mauro Forghieri non riescono a sistemare porta le vetture degli outsider a contendersi la vittoria. Le LM dei privati Gosselin-Dumay e proprio Rindt-Gregory, che dopo una serie di problemi sono riusciti a risalire sorprendentemente nei primi posti della classifica, duellano. Il resto è storia: la coppia austro-americana trionfa, le Ford sono umiliate, Rindt e Gregory salgono sul podio e il team esulta. Il panchinaro Hugus partecipa alla festa da comprimario qual è: nelle

classifiche, lui non appare e non apparirà mai (su Wikipedia, per dire, il suo nome si trova timidamente fra parentesi).

Avanti veloce al 1999, quando a sorpresa Hugus racconta - in un libro di János Wimpffen - che lui, quella gara, in realtà l'ha corsa. E spiega che cosa sarebbe accaduto quella notte. Sono le quattro, sul Circuit de La Sarthe è scesa la nebbia. Gregory è assai miope e corre con spessi occhiali: non se la sente di terminare il turno di guida, troppo rischioso in quelle condizioni. Piomba ai box, ma Rindt non si trova (qualcuno in seguito dirà che forse è andato a cena a Parigi..). A quel punto, Chinetti avrebbe detto a Hugus di indossare il casco e mettersi al volante. Dopo un'ora, alle prime luci dell'alba, alzata la nebbia, Gregory riprende posto nell'auto. Dunque quale motivo fornisce Hugus per la sua assenza dalla classifica finale? Perché il cambio di pilota non era stato registrato dai commissari e la Nart, di fronte al rischio di essere squalificata (Gregory, una volta sostituito, non avrebbe potuto rimettersi alla guida), era rimasta in silenzio, dando per scontata l'omertà dei protagonisti. La versione verrà ribadita anni dopo, in una lettera che l'ormai anziano ex pilota invia a un fan che ha sentito parlare del mistero. Di suo pugno, ripete l'incredibile storia, scagionando peraltro il patron italiano: "Chinetti mi disse di aver informato gli ufficiali di gara del cambio di pilota. Può essere che fossero troppo occupati con una bottiglia di vino dietro ai box per capirlo. Chinetti era deluso come lo ero io. Ma c'est la vie".

Quando la storia viene alla luce, Chinetti, Rindt e Gregory sono ormai morti. L'unico che commenta sarà Luigi Chinetti junior, che nel '65 a Le Mans aveva accompagnato il padre: "Mi ricordo distintamente di aver visto Hugus dall'inizio alla fine della gara con una giacca a vento e un cappellino. Gli ho pure fatto delle foto verso la fine delle 24 ore ed era vestito sempre uguale. Se avesse corso, lo si sarebbe almeno visto con la tuta". Non solo. Una verifica puntuale di meteo e crono suggerisce che tra le 4 e le 5 di mattina non soltanto non calò la nebbia, ma non ci fu uno stint con andature sospettosamente diverse dal resto della gara. Piccola (o forse grande) vanità di pilota? Non lo sapremo mai. Ma a ogni tanto, quando si parla di automobili e di passato, è piacevole credere all'inverosimile, no? 

“Ancora oggi si dibatte sul mistero che avvolge l'edizione del '65. Davvero un **terzo pilota** corse di nascosto?”

 ruoteclassiche.it

 RuoteclassicheIT

 @ruoteclassiche

 RuoteclassicheVideo



**Stella scoperta**  
La "Pagoda" compie 60 anni. Ancora oggi la 230 SL è una delle spider Mercedes più apprezzate

**6 Iniziativa**  
Guida al collezionismo: Lancia Fulvia (1963-1976)

**8 Ruoteclassiche.it**  
Il nostro sito e il nostro Instagram

**PENSIERI LIBERI**

**11 La memoria**  
di Pino Allievi

**13 Prove speciali**  
di Miki Biasion

**15 La grande storia**  
di Gianni Cancellieri

**PASSIONI**

**18 Libri**  
Le novità di carta

**20 Photobox**  
Tutti i mesi con noi

**PRIMO PIANO**

**24 Parere legale**  
Tassa sulle vendite delle auto storiche: quando e perché

**26 Burocrazia**  
La giungla delle reimmatricolazioni

**ICONE**

**34 Regine**  
Mercedes-Benz 230 SL (1966)

**42 Test a test**  
Fiat 128 1100 CL (1978)  
Simca 1006 GLS (1978)

**52 Pezzi unici**  
Ferrari 365 P Pininfarina (1966)

**58 Nate per correre**  
Fiat 131 Abarth Prototipo (1975)

**66 Classiche di domani**  
Suzuki Jimny 1.3 16V 4WD JLX (2011)



**MONDOCLASSICO**

**78 Specialisti**  
Classic Vintage Car

**82 Raid**  
NSU RO 80 nel Sahara

**88 Storie**  
Gli "abusivi" della F.1: Harald Ertl e Hans Heyer

**92 Eventi**  
Anche Ruoteclassiche alla 1000 Miglia

**100 Eventi**  
Vernasca Silver Flag

**102 Aste**  
RM Sotheby's a Le Mans

**104 Tendenze**  
► L'analisi  
► Il punto dell'esperto

**MERCATO**

**109 Quotazioni**  
► Come leggere i nostri prezzi  
► Auto e fuoristrada

**135 Vendo&Compro**  
► Un ponte tra domanda e offerta  
► Come fare un'inserzione

Sommario





# STA ARRIVANDO

**30 settembre 2023**



**Evento CARBON FREE  
a impatto zero**



T R O F E O  
M I L A N O

BY *my*) CAR



**16° EDIZIONE**

**SAVE THE DATE**

GUIDA AL COLLEZIONISMO

# 60 CANDELINE PER LA FULVIA

Nel 1963 usciva dalla catena di montaggio di Chivasso, nei pressi di Torino, la prima **Lancia Fulvia berlina**. Ne ripercorriamo la storia e l'evoluzione nel fascicolo allegato a Ruoteclassiche di agosto

**C**on Ruoteclassiche di agosto si potrà acquistare, insieme alla rivista, un allegato di 178 pagine interamente dedicato a un'importante ricorrenza nella storia dell'automobile italiana. Esattamente sessant'anni fa usciva infatti dalla linea di montaggio di Chivasso, vicino a Torino, la prima Lancia Fulvia berlina. Un modello di grande successo, da cui deriverà, un paio di anni più tardi, la versione coupé, che ha scritto pagine gloriose nella storia dei rally. Il fascicolo sarà suddiviso in due parti: la prima, completamente inedita, dedicata a una serie di argomenti di attualità: dalla collezione Lancia esposta all'Heritage Hub di Torino, guidato da Roberto Giolito, il papà delle Fiat 500 e Multipla, ai consigli per il restauro suggeriti dagli esperti di Lancia Classiche, reparto che ha sede sempre a Mirafiori. E poi il racconto di un collezionista Lancia che ha posseduto numerose Fulvia e che ora dedica la sua passione a una GTE, modello prodotto tra il 1968 e il 1969 in poco più di diecimila esemplari.

**TUTTO LO SCIBILE**

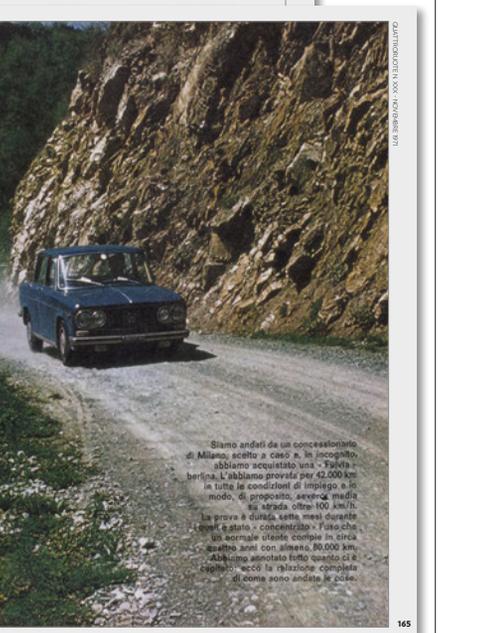
Un dossier sull'evoluzione delle varie serie consentirà al lettore di imparare a riconoscerle a colpo sicuro. Non mancheranno quindi le pagine dedicate alla carriera sportiva, quelle riservate alla comunicazione pubblicitaria e alle versioni allestite dai carrozzieri dell'epoca.



## LANCIA 'FULVIA GT'

La « Fulvia GT » è la berlina della Lancia che il successo di questa primavera alla versione « 2-C ». La « GT », che mantiene inalterati gli schemi costruttivi e le dimensioni della « 2-C », mostra il motore di 216 cc della « Fulvia » coupé. Con questa berlina, resa più attuale e più brillante, la Casa torinese ha rinnovato la « Fulvia » nel campo delle vetture di media cilindrata. Poiché, ripetiamo, essa è identica, motore e prestazioni a parità, alla « 2-C », questa mostra prova è solo di aggiornamento, quindi per certe voci, che non sono cambiate, torneremo riferirci alle novità delle auto « strada della « Fulvia » berlina (n. 6, 1963).

**DATA PRESENTAZIONE:** Lancia Fulvia berlina GT (1963)  
**PREZZO IN LANCIA:** 1.400.000 lire  
**PREZZO IN VENDITA:** 1.300.000 lire  
**IL COLLEZIONISTA:** per un vero collezionista il punto di acquisto è quello della novità, ma la presenza della « Fulvia » GT è un valore aggiunto.  
**PER INFORMAZIONI:** Lancia Classiche, viale Mirafiori 15, 10138 Torino, Tel. 011/2411111.  
**LA FULVIA GT:** motore 216 cc, 105 CV, 170 km/h, 10.000 km, 10.000 km, 10.000 km.



**42.000 km con la "Fulvia"**

## OPERAZIONE QUALITÀ

**C**hiariamo subito il motivo di questa nostra prova d'uso, perché potrebbe sembrare fuori tempo per sottoporre a un controllo di 42.000 chilometri una vettura nata otto anni fa (e otto anni per un'automobile possono essere tanti). Non è così: la « Fulvia » da noi provata, di otto anni fa ha un chilometraggio di poco superiore al mezzo milione, e non si può parlare di una vettura rinnovata. È un'automobile che cambia poco, ma è diversa: c'è il risultato di otto anni di continui progressi e miglioramenti. E non bisogna sottovalutare tutti quei perfezionamenti che « non si vedono », ma che l'utente avverte attraverso l'uso della vettura che diventa più facile, economica e confortevole. Ecco quindi una prima giustificazione della nostra prova: controllare l'attuale validità della « Fulvia ».

C'è anche un altro motivo che ci ha indotti a sottoporre a un test di lunga durata la « Fulvia »: poiché le automobili sono capaci di scacciare, subito, nel pubblico l'immagine della qualità o la Lancia sotto tra queste poche. Particolare si pensa immediatamente alla loro eleganza, al loro prestigio, al loro confort. C'è stata tra la Lancia un'auto diventata addirittura proverbiale per il « dolce scatto » con cui si abbandonava al suo percorso e per la piacevole sensazione di morbidezza che essa dava: l'indimenticabile « Appia ». Ricordiamo il momento di questa vettura, poiché, per verificarsi in un periodo economico piuttosto difficile per l'Italia, dimostriamo che, anche nel settore della media cilindrata, c'era una buona percentuale di automobili disposti a pagare parecchio di più, per avere un prodotto ben rifinito e tecnicamente collaudato.

È la Lancia, parallelamente al miglioramento meccanico e stilistico, non si ferma, verso una tradizionale produzione di qualità. Proprio questo marchio di qualità, che garantisce vita e cuore alla Lancia, abbiamo voluto verificare in questa nostra attuale prova.

Circa 42.000 chilometri non sono tanti per giudicare la durata di una moderna vettura, ma se questa viene sottoposta a un uso severo, sono sufficienti

Stiamo andati da un concessionario di Milano scelto a caso e, in incognito, abbiamo acquistato una « Fulvia » berlina. L'abbiamo provata per 42.000 km in tutte le condizioni di traffico e, al modo di proposito, severo, media su strada oltre 100 km/h, la prova è durata sette mesi durante i quali è stato « concentrato » l'uso che gli acquirenti usano sempre in città, quattro anni con almeno 80.000 km. Abbiamo annotato tutto quanto ci è venuto in mente, ecco la relazione compilata di come sono andate le cose.

Imperdibile, infine, la sezione del mercato, con le quotazioni e i modelli su cui puntare. Ma l'appassionato troverà anche i servizi più interessanti pubblicati da Quattroruote: l'anteprima del 1962, nella quale furono svelati i primi prototipi, e l'Operazione Qualità del 1971, passando per le impressioni di guida e le prove su strada. Una chicca

è la riproduzione integrale di un numero straordinario del periodico di informazione, edito nel 1963 dal servizio stampa della Lancia e ritrovato nell'archivio di Quattroruote. In 32 pagine è descritta la nuova Fulvia in tutti i suoi dettagli, tecnici ed estetici, con i resoconti dei collaudi, segretissimi, cui venne sottoposta. Chiude questo

documento il ricordo dell'allora direttore generale della Lancia, Guido Calbani, che si conclude con queste parole: "Nasce oggi la Fulvia, degna del prestigio e della tradizione di alta qualità delle sue maggiori sorelle. Essa si avvia verso le strade del mondo, accompagnata dai diecimila dipendenti della Lancia!".

FEDERPERITI

## COME RITROVARE LO SMALTO PERDUTO

**A** lezione... di vernici. La fase finale del corso Eve, Esperti Veicoli d'Epoca di Federperiti, prevede anche approfondimenti pratici. E infatti, a giugno, gli studenti hanno trascorso una interessante giornata nella sede della Basf, partner Fiva, di Cesano Maderno



per approfondire la conoscenza degli smalti, dalle prime applicazioni agli albori dell'automotive ai giorni nostri (foto). Al termine del ciclo di lezioni, gli iscritti sosterranno una verifica, che permetterà loro di accedere all'ulteriore esame di certificazione Accredia. Una volta ottenuto questo attestato, gli allievi avranno titolo legale per valutare il valore commerciale delle vetture d'interesse storico, expertise (perizia), che Federperiti ha messo a punto con Ruoteclassiche. Potete acquistare la vostra perizia sul sito [veicoli-depoca.it](http://veicoli-depoca.it) oppure telefonando al numero 800.833.822.

RIAR

## VILLA D'ESTE PIÙ GLAM COL BISCIONE

**D**iciassette gioielli del Biscione si sono specchiati, all'inizio di giugno, nelle acque del Lago di Como durante il prestigioso Villa d'Este Style One Lake One Car, promosso in collaborazione con il Riar, Registro Italiano Alfa Romeo, e col Registro Internazionale Alfa Romeo 6C

2500-2300. I modelli presenti illustravano le varie versioni e carrozzerie della 6C 2500. Intanto, è sempre vivo l'accordo tra Editoriale Domus e Riar, che prevede l'abbonamento a Ruoteclassiche (cartaceo e digitale) alla tariffa speciale di 30 euro per chi si iscrive al Registro Italiano Alfa Romeo.



GABRIELE BASILICO



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](mailto:licensing@edidomus.it)

**UFFICIO STAMPA**

Elisabetta Prodocimi  
[ufficiostampa@edidomus.it](mailto:ufficiostampa@edidomus.it)

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

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

**Segreteria Pubblicità**

[pubblicita@edidomus.it](mailto: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](mailto:email:vittorio.grappone@edidomus.it)  
Lazio e regioni Centro Sud: Interspazi 2C srls  
via Arturo Villigardi 13, 00125 Roma. Tel. 3669767022,  
[account@interspazi.it](mailto:account@interspazi.it) - [info@interspazi.it](mailto:info@interspazi.it)

**ABBONAMENTI ITALIA**

Tel. 02 56568800  
da lunedì a venerdì dalle 9.00 alle 18.00  
[email:uf.abbonamenti@edidomus.it](mailto: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](mailto:subscriptions@edidomus.it)

Annual subscription (12 issues):

Ordinary mail € 95,00 Air mail:

1) Europe/Mediterranean Countries € 109,00;  
2) Africa/North & South America/Asia € 136,00;  
3) Oceania € 158,00.

Payment method:

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

PERIODICO MENSILE  
LUGLIO 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:** Pino Allievi, Miki Biasion, Giosuè Boetto Cohen, Gianni Cancellieri, Axel Catton, Andrea Cittadini, Marco Di Pietro, Lorenzo Facchinetti, Federico Giavardi, Carlo Nocerino, Mario Rossi, Lorenzo Stocco Gastaldi, Paolo Mazzetti, Emanuele Sanfront, Daniele Turrisi

**Foto:** Actualfoto, Gabriele Basilico, Paolo Carlini, Franco Carmignani, M. Goeritz, Kidston SA, B. Kolland, A. Meyer, Nicolò Minerbi, Motorsportimages, Picryl, Renè Photo Collection, S. Schiebke, Massimiliano Serra

**Foto di copertina:** Paolo Carlini

**Disegni:** Mariagrazia Occhipinti, Badass Studio

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

**STAMPA**

Elcograf SpA, stabilimento di Bergamo (BG)

**Copyright 2023**

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



**UFFICIO VENDITE ITALIA**

[uf.vendite@edidomus.it](mailto: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](mailto: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](mailto:email:dpo@edidomus.it).

**PER L'ITALIA**

Distribuzione S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.,  
via Bettola, 18 - 20092 Cinsello Balsamo MI  
tel. 02 660301, telefax 02 66030320.

**SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION**

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

# PARTITE CON NOI VI DIVERTIRETE

Abbiamo equipaggi in tutte le principali competizioni di auto storiche: **Ruoteclassiche.it** vi narra (anche) le nostre gesta. Sul sito della rivista, ogni giorno, storie, notizie e la vetrina degli annunci. E il meglio è su Instagram

17:39  
ruoteclassiche

**R** 2.707 post 43,8 MILA follower 266 seguiti

Ruoteclassiche  
Storie di passione  
ruoteclassiche.quattroruote.it

**Gran bella media**  
La prova di Quattroruote (maggio 1986) della Fiat Croma 2.0 i.e. Turbo

**L'ultima sopravvissuta**  
La sola Lancia Delta "Waldegård" esistente delle quattro costruite

**Poltu Quatu Classic**  
Auto da sogno, auto da... spiaggia e glamour in Costa Smeralda

**Gli 80 anni della Raffa nazionale**  
La Carrà, con la Mini 1001, nel 1972 è in copertina su Quattroruote

https://ruoteclassiche.quattroruote.it

**RUOTECLASSICHE**

AUTO PEOPLE STYLE CALENDARIO EVENTI VENDO & COMPRO QUOTAZIONI | ABBONAMENTI

**La corsa più bella...**  
Abbiamo seguito la 1000 Miglia; come per tante altre gare, vi abbiamo trasmesso dati ed emozioni

**Le curiosità**  
Un modellino della Dallara IR-1, in scala 1:8, è stato venduto all'asta per oltre 46 mila euro

**I libri**  
L'ultima corsa di Alfonso de Portago, quando, con la Ferrari 315 S, cambiò la storia della 1000 Miglia

**Gli specialisti**  
Ghiaccio secco per ripulire decennali strati di sporco da un'auto: il segreto di Garage Detailing Padova

**Le anticipazioni**  
La rievocazione della Stella Alpina, una classica dolomitica oggi promossa da Asi, al via a settembre

**Gli anniversari**  
I trent'anni della Renault Twingo. Pratica, spaziosa, allegra. Rivoluzionaria, a suo tempo

HAPPY FEW RACING™

INTRODUCE

# 3 MOMENTI PREZIOSI TRA PADRE E FIGLIO



**TUTTI I MARCHI**  
15-17 SETTEMBRE 2023  
MONTE-CARLO

**FATHER&SON®**

**VATER  
+SOHN®**

**100% ASTON MARTIN**  
22-24 SETTEMBRE 2023  
MONTE-CARLO

**100% PORSCHE**  
6-8 OTTOBRE 2023  
MONTE-CARLO

**>>> REGISTRATI! <<<**

INFORMAZIONI + ISCRIZIONE  
[www.HappyFewRacing.com](http://www.HappyFewRacing.com)

# CI SIAMO SORPASSATI

Da The Market by Bonhams siamo  
diventati Bonhams Cars Online.



Bonhams | Cars  
Online

[bonhamscarsonline.com](http://bonhamscarsonline.com)

Pierre Tirone

+32 472 35 49 45

[pierre.tirone@bonhamscarsonline.com](mailto:pierre.tirone@bonhamscarsonline.com)

Scansiona il QR code per vedere le vetture all'asta



# PINO ALLIEVI

## FERRARISTI MANCATI SENZA UN PERCHÉ



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

“Senna e Stewart: due campioni del mondo mai approdati a Maranello, **due idoli** che avrebbero fatto impazzire i tifosi”

**U**n pranzo come ai vecchi tempi nella saletta riservata di Enzo Ferrari, quella dietro il vano principale del Ristorante Cavallino, davanti alla fabbrica. Solo che a tavola, ora, c'è Piero, il figlio del celebre costruttore, il quale tiene molto alle tradizioni, anche se tutto è inevitabilmente cambiato da quando i ricchi (e famosi) clienti di una volta arrivavano dall'America, dalla Svezia e anche da Roma, per adagiarsi nell'ambiente familiare del Cavallino e gustare le specialità della cucina emiliana, spesso in compagnia proprio del Commendatore. Piero Ferrari appartiene a un'altra epoca ed è ovviamente in sintonia coi tempi: a tavola pensa alla linea, è misurato nel bere (preferibilmente rosso, a volte toscano), benché non rinunci affatto ai sapori nei quali è cresciuto.

Tra una scaglia di parmigiano con aceto balsamico e tortelloni al burro fuso, con Piero Ferrari si parla di tutto, cominciando dal verdino chiaro metallizzato della sua Purosangue, ispirato dallo stesso colore che aveva la 250 GT di suo papà. Poi immancabilmente il discorso scivola sulle corse, su quella raccolta curiosa di lettere che Ferrari riceveva da amici, ma anche da tifosi, spesso bambini, che gli mandavano consigli, saluti, auguri. E lui puntualmente rispondeva, conservando la corrispondenza

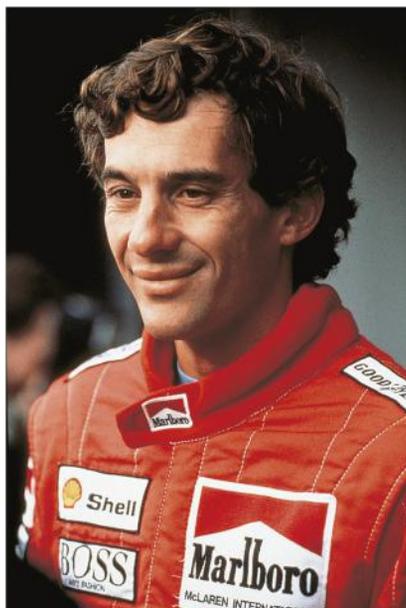
in una serie di classificatori che ancora ci sono.

In mezzo a quelle lettere c'erano pure le auto-candidature di piloti di mezzo mondo, che si dichiaravano disposti a tutto pur di guidare, subito, le macchine ufficiali del Cavallino in F.1 o nelle Sport Prototipo, al di là del fatto che fosse, sempre e comunque, Ferrari a contattare coloro che più lo ispiravano. Ma ecco che esce un nome, quello di Jackie Stewart, che piaceva molto sia a Ferrari padre sia a Ferrari figlio: “Venne da noi, ricorda Piero Ferrari, “e gli feci da interprete. In qualche modo, si entrò nei dettagli e si parlò pure di soldi, tema molto caro sia a Jackie sia a mio padre che avrebbe dovuto pagarlo. Ci si lasciò bene, dandoci appuntamento più avanti. La domenica successiva Stewart doveva disputare una gara di F.2 a Pergusa e il nostro direttore sportivo, il giornalista Franco Lini, si fece vedere mentre discuteva con Jacky Ickx. Stewart la prese male e la cosa saltò”.

Piero racconta del mancato ingaggio di Stewart con una certa amarezza, così come rammenta il duplice incontro di Senna, sempre in fabbrica, con suo padre. I due parlarono a lungo, tuttavia, per qualche indecifrabile motivo, Enzo Ferrari rimase abbastanza freddo nei confronti di Ayrton e non andò a fondo per ingaggiarlo. Due campioni del mondo mai approdati a Maranello, due idoli che avrebbero fatto impazzire i tifosi. Ma non sempre i sogni - da una parte o dall'altra - si traducono in realtà. Poi ci pensa il tempo a tradurre quei sogni in leggenda. **R**

**Fu un capriccio?**

Piero Ferrari torna con la memoria all'incontro tra il padre Enzo e Jackie Stewart ai quali fece da interprete. I due sembravano d'accordo per un futuro insieme. Ma, forse per un fraintendimento, non se ne fece nulla



**Questione di feeling**

Ayrton Senna incontrò il Commendatore due volte a Maranello. Parlarono a lungo, forse per discutere un eventuale ingaggio. Anche in questo caso, però, il colloquio finì in un nulla di fatto e Ferrari rimase freddo di fronte all'asso brasiliano



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](http://WWW.ASSILOGOS.COM)

# MIKI BIASION IL SAPORE DI UNA VOLTA



## Carriera impressionante

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

**Q**uarant'anni fa vincevo con la Lancia 037 il Rally Costa Smeralda. Una gara tra le più dure del campionato italiano ed europeo: tre giorni con una somma complessiva di oltre sette ore di tratti cronometrati. A giugno di quest'anno sono tornato al Rally Italia Sardegna, prova italiana del campionato del mondo di rally. Il percorso attuale ricalca in parte quello di allora. Merito di questa straordinaria isola che ha saputo preservare, al suo interno, strade non ancora asfaltate. Oggi le competizioni mondiali, che siano rally o altre specialità, sono più esasperate e ritmate rispetto al passato. In genere durano due giorni e mezzo con, in tutto, tre ore circa di tratti cronometrati. E le vetture (tecnologicamente, le definirei "astronavi") sono dominate da aerodinamica ed elettronica. Hanno velocità di percorrenza delle curve nettamente superiori a quelle delle auto della mia generazione, anni 80 e 90, anche se le accelerazioni non sono poi così differenti. Nelle competizioni odierne la concentra-

zione dev'essere massima, perché anche il minimo errore, non essendo previsto un chilometraggio lungo, può compromettere il risultato finale. I distacchi tra piloti, con le prove più brevi e le prestazioni delle vetture più simili, sono ridottissimi.

In Sardegna, nel 2023, hanno guardato indietro. E hanno scelto di riproporre prove speciali cronometrate con chilometraggi prolungati, fino a 50 km. Prima del via, questa decisione aveva suscitato qualche perplessità tra gli addetti ai lavori. Effettivamente, i distacchi registrati a fine gara non sono stati nell'ordine dei decimi di secondo, come di consueto, ma di secondi e di minuti, come invece accadeva nei rally del passato. La gara è stata un susseguirsi di colpi di scena e di avvicendamenti al comando. Con temporali improvvisi, fango, polvere, di nuovo pioggia...

Risultato: è piaciuta a tutti. Parlando con i protagonisti, dopo l'arrivo a Olbia, devo ammettere che tutti hanno apprezzato questa nuova (o vecchio stile) versione. Non solo velocistica, ma anche strategica, soprattutto per quanto riguarda la gestione dei pneumatici. Insomma, non sempre tornare indietro ha una valenza negativa. Adottare, o riproporre, le esperienze positive del passato nelle corse odierne può infiammare lo spirito agonistico, come una volta.

Evviva la tecnologia, l'evoluzione delle automobili, la ricerca tecnico-ingegneristica... Ma un evviva va anche a quei momenti in cui si può riassaporare lo spirito delle competizioni del passato, in cui la passione, la fatica e la strategia tornano protagoniste della sfida. E i computer, la telemetria e l'elettronica non risultano poi così determinanti. Anzi, per una volta, passano in secondo piano. **R**

“Riproporre le esperienze positive del passato nelle corse odierne infiamma il caro, **vecchio spirito agonistico**”

## Ieri e oggi

Due punti non lontani, stessa gara, simili guadi, quarant'anni dopo. Qui a lato, la Lancia Rally 037 che portò il nostro Miki, con il suo storico navigatore Tiziano Siviero, a conquistare il Rally di Sardegna nel 1983. Più a destra, la Hyundai i20 N Rally1 di Neuville-Wydaeghe, vincitori dell'edizione 2023





# CIRCUITO TRICOLORE

PATROCINI  
ISTITUZIONALI



Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti



## UNO STRAORDINARIO VIAGGIO IN 15 TAPPE LUNGO TUTTA LA PENISOLA

24-26 marzo	Valli e Nebbie	1-4 giugno	Strade della Pugliesità DOC	15-16 luglio	Concorso d'Eleganza di San Pellegrino Terme
22-23 aprile	Il Primavera di Augusto Farneti	9-11 giugno	Vernasca Silver Flag	23-26 agosto	Sibillini e Dintorni
10-14 maggio	Giro di Sicilia	22-25 giugno	La Leggenda di Bassano	25-27 agosto	Circuito del Chienti e Potenza
11-14 maggio	Coppa della Perugina	1-2 luglio	In moto sulle Alpi	29 set. - 1 ott.	Gran Tour dell'Elba
19-21 maggio	Coppa Gentlemen Sardi	5-9 luglio	Abruzzo Gran Tour e Circuito di Avezzano	5-8 ottobre	Giro Motociclistico di Sicilia

### PARTNER DELL'INIZIATIVA



RUOTECLASSICHE

# GIANNI CANCELLIERI

## MONTAGNE RUSSE DEL DESTINO



### Il maestro

Scriva per passione, documenta per ossessione. Decano - dicono - degli storici italiani dell'automobile

“Vita, morte, dannazione e memoria negata di Hellé Nice, dal successo nel music hall a quello nelle corse”

**M**ariette Hélène Delangle, in arte “Hellé Nice”: chi era costei? Un personaggio, credete, fuori dell'ordinario, anche al volante di auto da corsa, a tu per tu con i piloti gentlemen non meno che con gli assi della sua epoca. Aprì gli occhi il 15 dicembre del 1900 in un villaggio francese della valle della Loira, 75 km dalla capitale, Aunay-sous-Auneau, dove crebbe come una ragazza vivace, coraggiosa e amante degli sport.

A 16 anni partì per cercare fortuna a Parigi. Giorni avventurati, acrobazie per la pagnotta, foto in abiti succinti o anche senza, per pagarsi corsi di ballo, e poi il music hall, con rapido successo. Adottò come nome di scena “Hélène Nice” e poi “Hellé Nice”, calembour franco-inglese che suonava come “elle est nice” (pronuncia “elle è nàis”), ossia lei è carina/simpatica. E “Nàis” la chiamavano nel mondo dello spettacolo e in quello dello sport. Oltre alla danza nel varietà, praticava con passione gli sport invernali e proprio in un

incidente di sci, all'inizio del 1929, si ferì a una gamba e dovette cambiare vita. Aveva la patente

dal 1921 e optò per l'automobilismo. Cominciò ad allenarsi con una Omega Six e pochi mesi dopo vinse a Montlhéry il Grand Prix Féminin. In dicembre, con una Bugatti 35 C e ancora a Montlhéry, stabilì la media di 197,7 km/h, seconda prestazione mondiale dopo quella di Janine Jennky: 199,059 (1928). Ora potenti sponsor puntano su di lei e le organizzano una tournée negli Stati Uniti, dove con una Ford V8 e altre auto disputa decine di corse: molte sono solo esibizioni, ma il pubblico l'amira e i media la esaltano.

Conosce Ettore Bugatti, che le mette a disposizione una 35 C (telaio 4921), 2 litri di cilindrata, 130 CV, oltre 200 km/h. “Nice” corre ovunque può, non vince, ma si classifica con onore e ottiene generale rispetto. Nel 1933 acquista un'Alfa Romeo 8C 2300 Monza (telaio 2311213, 170 CV, 220 km/h), biposto spesso vittoriosa con Nuvolari e altri. Tre anni dopo varca di nuovo l'Atlantico e in Brasile sfiora la morte: a San Paolo, in seguito a una collisione, esce di strada, uccide cinque spettatori e finisce all'ospedale in coma. Si riprenderà, ma non correrà più in circuito. Tuttavia nel 1937, con quattro colleghe, batte una serie di primati, dai 30 mila km ai 10 giorni.

Due anni dopo da Parigi si trasferisce a Nizza, dove aspetta la fine della guerra, ma il suo destino ha in serbo per lei il peggio del peggio. Nel 1949, a una festa per la ripresa del Rally di Montecarlo, Louis Chiron, il celebre pilota, la accusa pubblicamente di essere stata una spia della Gestapo. Di tale accusa infamante - e forse infame - non è mai stata trovata alcuna evidenza, la stessa biografia di “Hellé Nice”, l'inglese Miranda Seymour, non ha individuato un solo indizio, neppure a Berlino, negli archivi della Gestapo. Eppure quel gesto di Chiron fu sufficiente a fare il vuoto attorno a “Nice”, che si vide abbandonata da tutti, amante, amici, sponsor e dalla sua stessa famiglia. Ridotta alla miseria più cupa, campò con l'aiuto di un'associazione benefica e si spense il primo ottobre 1984. Fu sepolta dai familiari in una tomba anonima e solo grazie a Miranda Seymour e a un comitato da lei costituito è stato possibile interrompere quella crudele “damnatio memoriae”: dal 2010, una lapide nel cimitero di Sainte-Mesme, villaggio vicino a quello natio, tramanda ai posteri il ricordo di una protagonista dell'età d'oro delle corse. **R**



PICRYL



**Ventilatore reversibile Limora con pale ad alte prestazioni**

Aspira o spinge l'aria, basta girarlo e invertire la polarità!  
 ▶ 15 diametri differenti  
 ▶ **12 Volt o 6 Volt**  
 ▶ in stock  
 ▶ pale paraboliche  
 ▶ ottimizzazione aerodinamica  
 ▶ aumento del flusso d'aria stesso consumo di energia.

A buon mercato grazie a grandi quantità acquistate!  
 Ogni ventilatore costa solo **78€**  
**Limora.com/Limora-Ventilatore**

Austin Healey  
 Range Rover  
 Land Rover  
 Triumph  
 Jaguar  
 Mini  
 MG



**Manicotti del radiatore rinforzati in Kevlar o in silicone**

Tipico manicotto in gomma rinforzata in fibra sintetica. Rigido ed elastico al tempo stesso, resistente alle alte temperature e alla pressione esterna!

per esempio:  
 Austin Healey BN4 a BJ8 senza riscaldamento: set da 2 **103€**  
 con riscaldamento: set da 4 **198€**  
 205398 205396

**Impianti di scarico in acciaio inox per tutte le classiche britanniche**

Impianto di scarico realizzato secondo le nostre specifiche da 304/406 „Sheffield Stainless“. Controllo della qualità senza compromessi, superfici impeccabili e saldature tip-top, accuratamente lucidate. Prodotte per noi in esclusiva, splendidamente elaborate, si adattano perfettamente sotto la macchina!



**Collettore di scarico 2"**  
 E-Type  
 207223 **468€**



**migliore qualità  
 miglior prezzo  
 disponibile in  
 stock**



Limora.com/  
 Scarico

**Griglia del radiatore  
 disponibile in stock**

cromato  
 MGB fino a ottobre 1969 •  
 MGC (1967-69)  
 14406

**352€**



**Paraurti  
 Acciaio inox V2A  
 disponibile in stock**

per esempio:  
 MGB • MGB V8 • MGC  
 522810

**980€**



Mini 479135 **159€**

**Radiatore ad alte prestazioni in alluminio**

Riproduzione fedele all'originale, rifinita in modo fantastico ... Ancora 3 kg in meno di carico sull'asse anteriore! La migliore rete in alluminio ad alte prestazioni disponibile sul mercato.  
**Austin Healey • Jaguar • Triumph • MG • Mini • Range Rover • Land Rover • Lotus • Alfa Romeo**



Lista completa  
**Limora.com/  
 Radiatore**



**Liquido di  
 raffreddamento  
 additivo chimico.**



**Attrezzo del radiatore**

questo piccolo strumento rappresenta un prezioso aiuto.  
 348635 **15€**

**Chimica super intelligente**

Riduce la tensione superficiale del liquido di raffreddamento. Riduce la temperatura del motore. Bottiglia da 355ml sufficiente per 20 litri di refrigerante. Miscibile con qualsiasi altro liquido di raffreddamento.

**Motori a benzina**

303509 **22€**  
**Diesel**  
 342352 **24€**

**Paraurti per MGA disponibile in stock**



**Rostro paraurti**  
 6108 **28€**

**Paraurti posteriori**  
 6109 **170€**

**Paraurti anteriori**  
 5263 **260€**

**4 X 28€  
 + 1 X 170€  
 + 1 X 260€  
 = 398€**

**disponibile in stock:**

**Tendicatena idraulico**

„EAC3629A“  
 per Jaguar, Land Rover, Daimler  
 317573 **32€**

„12H3292“  
 per Austin Healey, MG, Alfa Romeo  
 207139 **29€**



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



**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**



### Jaguar XJ12, XJS, EV12, Mercedes W111, 116

**Compressore d'aria disponibile in stock**

Nuovo di fabbrica, ultramoderno compressore d'aria esclusivamente per noi!

- 5,9 Kg invece di quasi 16 Kg
- Sostituisce 1:1 il vecchio compressore.
- Nessuna modifica
- La metà di assorbimento di

- potenza
  - quasi raddoppiata la capacità di raffreddamento
- Jaguar XJ12, XJS, EV12, Mercedes W111, 116, 3-5, 4-5, 6.9 (tutti i modelli V8) Opel Diplomat 5,4, Audi 100 / 200 505939

**680€**



### Jaguar XJS e XJ40

**disponibile in stock**

Compressore aria condizionata nuovo per Jaguar XJS e XJ40 „CCC4929“ 481277

**290€**

**Si consiglia vivamente di sostituire il filtro disidratatore**



### Tutte le pompe ad acqua per Jaguar disponibile in stock

Dalla Jaguar XK120 in anticipo „C4946CONV“

531710 **398€**

...alla Jaguar Mark II in versione ultraleggera in alluminio „C15694A“

513157 **198€**

...e alla Jaguar E V12 in anticipo „GWP409“

504808 **498€**



Limora.com/  
Pompa-dell-acqua



## Triumph

**Pompa benzina per modelli TR 5 - 6 ad iniezione**

Pompa pronta per l'installazione montata su piastra di montaggio con filtro, tubi e cavo di colle-

gamento. Sostituzione perfetta della pompa originale Lucas. 306980

**430€**



**Tubi di iniezione**  
 con guaina in acciaio inox. Set di 6 pezzi con connessioni galvanizzate. 18907

**396€**



**Ugello di iniezione**  
 289404

**138€**

**Tutti disponibile in stock:**

Nuovo sterzo per quasi tutti i veicoli britannici LHD o RHD, anche ad alto rapporto.

Triumph TR4 - TR6, Stag TR7, Spitfire, MGA, MGB, MG TD TF, Midget, Jaguar E-Type, XK ecc.

per esempio:

**Scatola sterzo**  
 Triumph Spitfire 1500 lhd 11211

**248€**



Miki Minguez



Carlos Vinagre



Katarzyna Kaczmarczyk



**Questo è anche un efficace additivo refrigerante**



**Anche cool Ombrello**  
 grigio scuro 455741  
 Union Jack 532851

**38€**  
**54€**

**Banda termica per terminale di scarico**

- 1 Bianca. Resistente a temperature fino a 1000°C.
- 2 Banda minerale, nera, resiste fino a 650°C diretti e 1090°C di irradiazione e permanente fine 520°C.
- 3 Fibra di carbonio e titanio di alta tecnologia, con pietra di lava. Resiste fino a 980°C di calore diretto e fino a 1370°C calore irradiato. Permanente a 650°C.

	Larghezza	Lunghezza	Codice-No	Prezzo
1	25 mm	4,5 m	478981	17€
	50 mm	4,5 m	478983	32€
	25 mm	15 m	478985	76€
	50 mm	15 m	478987	108€
2	25 mm	4,5 m	478982	17€
	50 mm	4,5 m	478984	32€
	25 mm	15 m	478986	76€
3	50 mm	15 m	478988	108€
	25 mm	4,5 m	505204	20€
	50 mm	4,5 m	505205	40€
	25 mm	15 m	505202	76€
	50 mm	15 m	505203	108€

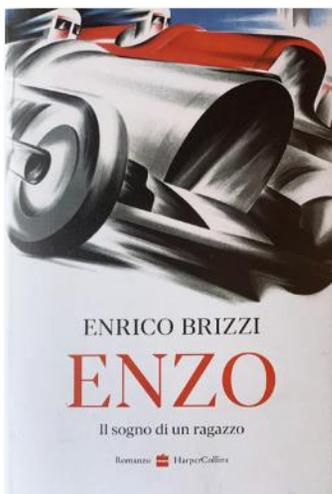
# UN RAGAZZO E LE SUE SPERANZE

Enrico Brizzi, l'autore di "Jack Frusciante è uscito dal gruppo", ha scritto il primo volume di una **biografia romanzata di Enzo Ferrari**. Un quadro di quel tempo e dell'Emilia, in attesa delle grandi imprese del "Drake"



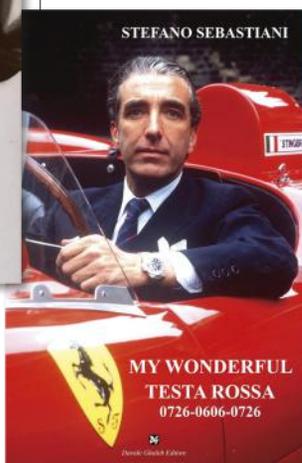
**U**n neonato con la mamma e il fratellino alla sagra di paese. Papà Fredo non c'è, è in officina. Ci sono i burattini, un freddo cane, le gabbie coi pulcini, le tigelle, lo gnocco fritto e le fisarmoniche... Un piccolo mondo antico che saluta Enzo Ferrari. Ma proprio quel giorno ecco "il demonio in persona", un "fumigante trabiccolo a quattro ruote", senza cavalli a trainarlo lungo la via Emilia. Papà ha lasciato l'officina per condurre quel prodigio di legno turchese di un amico. È lo svelamento dell'automobile, anzi del primo automobile De Dion (D'Annunzio non aveva ancora stabilito il genere). Ed è il primo quadro, normale e paesano, di una vita straordinaria. Immaginata da Enrico Brizzi, autore del primo volume della biografia, molto romanzata (troppo?), di Enzo Ferrari. Il racconto si snoda tra la scuola e le avventure infantili condivise col fratello

maggior, Dino. Da adolescente Enzo confessa: "Mi piacciono le macchine". E anche i giornali, tanto da scrivere cronache di calcio. Poi il sogno di costruire auto e correre la 1000 Miglia, il primo amore, le macchine, i drammi familiari, l'officina... E la Grande Guerra. Ha studiato, Brizzi, per scrivere questa prima puntata. In attesa delle altre due.



**ENZO  
IL SOGNO DI UN RAGAZZO**  
Enrico Brizzi  
HarperCollins  
264 pagine - 20 euro

**MY WONDERFUL  
TESTA ROSSA**  
0726-0606-0726  
Stefano Sebastiani  
Davide Ghaleb Editore  
230 pagine - 20 euro



## CACCIA AL TESORO

### LA ROSSA RINATA

**“V**i porterò negli anni 80, in un viaggio alla ricerca di un gioiello, apparentemente scomparso”. Si parte da un'officina in Brasile. C'è una Testa Rossa (irricognoscibile), che, per passione e curiosità, conduce però a un'altra TR, la #0726. "Cosa è questa roba?", domanda guardando sotto un cumulo di pneumatici Stefano Sebastiani, ex pilota e manager, con una gran passione per le auto. "Un orrore". Eppure quell'"orrore" (nato da una vettura distrutta in gara a Cuba) era stato di Luigi Musso e poi di Ettore Chimera, prima che se ne perdessero le tracce. Una strana trattativa con un ex pilota brasiliano (una Porsche 911 3.3 Turbo in cambio della Ferrari) e poi il restauro, lo studio sulla vettura, gli incontri, i viaggi, gli intoppi della vita, le illusioni, le delusioni e la definitiva reincarnazione.

## STORIE DI DONNE

### CONTRO OGNI PREGIUDIZIO

**D**onne che hanno scelto di correre. In pista, in strada, tra le nuvole e nella vita, che si parava loro davanti piena di pregiudizi, di dubbi e di quei sorrisini di sufficienza dei colleghi maschi. "Sono diverse, sono complesse e sono pronte a spiegare di nuovo che, no, nessuna di loro ha usato lo specchietto retrovisore per sistemarsi il trucco...", scrive l'autrice di questo agile libro, che ripercorre la storia di lady coraggiose, indipendenti e ostinate. Come Ada Pace, che in pista dovette sfidare (anche) le convenzioni, salvo essere elogiata da Enzo Ferrari, da Cesare Fiorio, dai fratelli Maserati. Poi ci sono la contessa della Formula 1, Maria Teresa De Filippis, anni 40-50, una storia d'amore con Musso, l'amicizia con Fangio. Gabriella Angelini, Gaby, che negli anni 30 scelse il volo per affermarsi; Vittorina Sambri, la prima motociclista d'inizi Novecento. Fino ad Alfonsina Strada, "il diavolo in gonnella", classe 1891, che invece scelse la bicicletta.



**INTREPIDE  
STORIE DI DONNE  
E DI MOTORI**  
Giulia Colasante  
Sportmemory Edizioni  
162 pagine - 15 euro

«Guidare è un fatto personale»

**TRINCHERO · TORINO · 1957**

INTERNI AUTO | CAPOTE | NAUTICA | INTERIOR DESIGN

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



**RUBBERFIL**

[www.officinasartorialetrinchero.com](http://www.officinasartorialetrinchero.com) · [www.trinchero.com](http://www.trinchero.com) · [www.rubberfil.com](http://www.rubberfil.com)

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

Inviare le vostre immagini a [redazione@ruoteclassiche.it](mailto:redazione@ruoteclassiche.it)

# INFATUAZIONE GIOVANILE

Forse è meglio definirla d'infanzia. Enrico ha infatti appena due anni quando incontra lei, una **Giulietta Spider**. Un amore alimentato pochi anni dopo, al Salone di Torino

**E**nrico Leoncini ha due anni quando, nell'estate 1960, viene immortalato in queste foto durante le vacanze a Lignano Sabbiadoro. Nonostante l'età, in fatto di auto ha le idee molto chiare: vuole una Giulietta Spider. "Qualche anno dopo", racconta Enrico, "seguii mio padre al Salone di Torino. Allo stand dell'Alfa Romeo mi innamorai di una Giulietta Sprint rosso fiammante, al punto da piangere a dirotto, quando mi disse che non l'avrebbe acquistata".

## 50 anni in Spider

1. La Jaguar XJ8 classe 1998 di De Giuli Calvi Della Torre, appena insignita della Targa oro.
2. Alberto Ambrosioni e Vanna Beduschi festeggiano le nozze d'oro accompagnati dalla loro Fiat 850 Sport Spider del 1968.
3. La collezione di Piero Ferrando: Alfa 75 T.S. (1987), Spider Veloce (1972) e GT Junior 1.3 (1971).
4. Gianfranco Foschini con la Lancia Flaminia Coupé acquistata dal padre nel 1960



### Amori estivi

L'Alfa Romeo Giulietta Spider ha conquistato il piccolo Enrico Leoncini: siamo a Lignano Sabbiadoro, nell'estate 1960. Pochi anni dopo si innamorerà di una Giulietta Sprint al Salone di Torino





[visittuscany.com](http://visittuscany.com)

**“In Toscana è  
tutto stupendo. Anche il  
modo in cui mi sento.”**

**TOSCANA**  
RINASCIMENTO SENZA FINE



Regione Toscana



**TOSCANA**  
PROMOZIONE TURISTICA



1

**L'Italia nel cuore**

- 1. La Lancia Beta Coupé 1.3 del 1983 di Emmanuel Viegas.
- 2. Daniele Abate saluta da Finale Ligure, vicino alla sua Alfa Romeo Spider, acquistata dopo averla sognata fin da bambino



2

**RICORDI DI FAMIGLIA**

# SEMPRE COL SORRISO

**È** ancora un bambino, quando Carlo Fontanin si innamora del Maggiolino. "Galeotto fu proprio quello di mio zio. Su quella predella fui immortalato nel 1964.

Gli anni passano, la passione no. E infatti ecco Carlo in una seconda foto, con la stessa espressione sorridente: questa volta è accanto al suo Maggiolino, classe 1969.



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





# AUTO E MOTO D'EPOCA È A BOLOGNA

## VIVI IL TUO AMORE PER LE STORICHE

Il Salone internazionale  
per appassionati e collezionisti,  
**raddoppia gli spazi** con oltre  
230.000 mq espositivi  
e si arricchisce del **1° Salone  
italiano delle moto classiche.**

### *Grande*

Lasciati sorprendere dagli spazi



### *Completa*

Scopri il nuovo salone moto



### *Coinvolgente*

Organizza la tua visita



# BOLOGNA 26-27-28-29 OTTOBRE 2023

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su [www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)

organizzato da

INTERMEETING  
IDEAS THAT MOVE PASSION

Bologna  
Fiere

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



[autoemotodepoca.com](http://autoemotodepoca.com)

# CARLO NOCERINO

## IL SOLITO GUAZZABUGLIO

Per il fisco il guadagno derivante dalla vendita di una storica è tassabile. Ma per i giudici **vale solo se tale atto** è il frutto di un'attività commerciale



### Dura lex sed lex

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

**S** spesso l'acquisto di una storica è il coronamento di un sogno a lungo accarezzato; riportarla all'antico splendore segna il traguardo di mesi o anni di dedizione, di notti trascorse alla ricerca di documentazione e ricambi, per assicurare un ripristino inappuntabile delle specifiche d'origine. Tra appassionato e vettura si instaura, quindi, un forte legame affettivo. Tuttavia, un nuovo progetto è sempre dietro l'angolo e le tentazioni nel nostro mondo sono numerose e sovente irresistibili. Quindi, prima o poi, arriva il momento di separarsi, a patto che il gioco valga la candela. Ovvero che vi sia il giusto ritorno economico rispetto all'investimento fatto.

### REDDITO O NO...

La domanda che agita il sonno di molti però è la seguente: sulla somma percepita a seguito della vendita, si devono pagare le tasse? Ebbene, in una vicenda posta all'attenzione della giustizia tributaria, l'amministrazione finanziaria non ha avuto dubbi: il guadagno, e si trattava di centinaia di migliaia di euro, peraltro accreditati su conti esteri, andava tassato a titolo di "redditi diversi", in quanto ritenuto frutto di un'attività di compravendita, realizzata a fine di lucro, anche se in via del tutto occasionale. In altre parole, il fisco aveva equiparato l'iniziativa del nostro

collezionista, per quanto sporadica, a quella di un commerciante di auto, proprio perché presentava tutte le caratteristiche di questa attività: l'acquisto e la rivendita di autovetture al fine di guadagnare sulla differenza tra i prezzi d'acquisto e quelli di rivendita. E ciò in ossequio a una disposizione dell'ordinamento tributario che qualifica come "diversi", ma tassabili, anche i redditi derivanti da attività di lavoro autonomo (com'è quella dei commercianti d'auto) non esercitate abitualmente, vale a dire in modo non continuativo. Insomma, a ragionare così dovremmo essere tassati in molti, anche se non collezionisti.

Chi non ha mai venduto un'auto usata, magari anche due in una sola volta? In realtà non sembra essere sufficiente l'esistenza di contratti di compravendita per tassare le plusvalenze. Anche più vendite, magari in tempi diversi, per essere collegate a una attività di natura commerciale, seppure occasionale, devono essere caratterizzate almeno da quelli che possono definirsi i requisiti minimi, ma indefettibili, di ogni attività d'impresa: la promozione o la pubblicità del bene, la ricerca programmata e organizzata dei potenziali acquirenti, lo studio dei mercati e così via. Insomma, non sembra possa bastare il solo fine di lucro,



“Secondo il fisco, sono prevalenti **lo scopo di lucro** e il guadagno della vendita. Ma i giudici ritengono prioritaria l'esistenza di un'impresa”

che pur potrebbe motivare un collezionista a liberarsi di qualche suo pezzo pregiato, ma deve esserci di più.

### DIFFORMITÀ DI VEDUTE

Più o meno su queste basi i giudici di prime cure hanno dato ragione al nostro collezionista, in particolare affermando il principio secondo cui un'impresa commerciale, per essere tale, deve almeno avere un minimo di organizzazione, vale a dire una predisposizione di capitali e mezzi finalizzata esclusivamente all'acquisto e alla successiva rivendita delle auto storiche. È chiaro, a questo punto, e per fare qualche esempio concreto, che se ci si facesse finanziare da una banca l'acquisto preordinato di qualche auto

storica, per poi rivenderla al migliore offerente, magari ricercato con annunci su riviste specializzate, allora sì che si potrebbe incorrere nei rigori del fisco. Diversamente, un semplice appassionato che si trovi a vendere, anche se bene, un'auto storica che dovesse essere appetita solo per ragioni oggettive di mercato, non dovrebbe correre rischi. Non è d'accordo con questa tesi l'Ufficio finanziario che, sempre ai fini della tassazione, fa leva su una interpretazione del concetto di impresa commerciale: considera infatti prevalente sul requisito dell'"organizzazione" quello dell'esistenza sia dello "scopo di lucro", sia del profitto finale conseguito.

1000  
MIGLIA  
2023



# THANKS TO

World Sponsor & Official Timekeeper

# CHOPARD

Official Tyre Partner



Main Automotive Partner



Official Red & White Wine



Race Main Sponsor



Official Sparkling Wine



Official Supplier



Official Soft Drink



Courtesy Car



Special Partner

Race Passion Sponsor



Race Friend Sponsor



Business Partner

Institutional Partner

1000 Miglia Charity



Mobility Partner

Media Partner

Sport Partner



1000 Miglia All Year Long



DISCOVER MORE  
1000miglia.it



1000MIGLIA SRL



# RITORNO A CIRCOLARE

**L'iter della reimmatricolazione** di una vettura d'epoca o d'interesse storico e collezionistico è complicatissimo, tra auto radiate d'ufficio, "demolite", cancellate volontariamente o di origine sconosciuta. Facciamo chiarezza, situazione per situazione, sulle **procedure corrette da seguire**

**L**a reimmatricolazione è uno dei momenti più delicati e decisivi per gli appassionati e i collezionisti di vetture d'epoca o d'interesse storico e collezionistico. E non tanto - o non solo - per la "violenza" che questo passaggio può comportare nei confronti della macchina, "costretta" a volte a subire l'onta dell'applicazione di una targa contemporanea avendo sulle spalle, pardon, sulle ruote, parecchie decadi di vita. Ma anche per la complessità, il tempo e i costi che comporta l'iter necessario a restituire alla guida una vecchia quattro ruote, da tempo lontana dall'asfalto. Un aspetto, la burocrazia, che quasi sempre obbliga a rivolgersi ai professionisti del settore, ossia ai titolari delle agenzie di pratiche auto. A volte specializzati proprio in questa nicchia di mercato.

Prima di entrare nei dettagli, è necessaria un'avvertenza: in tutte le situazioni che stiamo per descrivere, serve innanzi tutto uno specifico documento, il cosiddetto Crs Uso Immatricolazione, diverso dal "normale" Certificato di Rilevanza Storica, ma rilasciato dagli stessi enti riconosciuti dal Codice della strada, ossia Asi e registri storici Lan-

cia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, oltre che, per le moto, Fmi. Questo documento - previsto dall'articolo 93 del Codice della strada, che disciplina proprio l'immatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico - può essere emesso, a richiesta, su qualsiasi auto che abbia più di vent'anni. Anche su quelle prive di documenti o addirittura mai immatricolate. A due condizioni: l'originalità (il veicolo non deve avere subito modifiche) e il buono stato di conservazione, certificato da un'officina. Alla domanda va allegato un qualsiasi documento riguardante il mezzo. Va bene anche una fotocopia, che però, attenzione, non vale poi ai fini dell'immatricolazione. In ogni situazione, infine, la reimmatricolazione comporta l'emissione di una carta di circolazione di nuovo tipo, il cosiddetto Documento Unico, anche nel caso in cui vi sia un libretto d'epoca, non più valido per circolare. Ciò premesso, ecco, nel dettaglio, caso per caso, cosa bisogna sapere.

## VETTURE RADIATE D'UFFICIO

Sono quelle cancellate dal Pra per mancato pagamento della tassa automobilistica per cinque anni consecutivi. Essendo stato cancellato dal Pubblico Registro, il mezzo ha perso lo status di bene mobile registrato. "Tuttavia, per poterlo reinscrivere, serve comunque un atto di vendita, ossia una scrittura privata tra venditore e acquirente su carta libera, ma con firma autenticata del venditore. E, se il richiedente è il vecchio proprietario, occorre comunque un'istanza con firma autenticata con cui si richiede la reinscrizione al Pra", spiega a Ruoteclassiche uno dei professionisti più rispettati in Italia in questo ambito, Felice Morelli, dell'agenzia A.C.S. di Bergamo.

Possono verificarsi due situazioni: veicolo privo di targa o della carta di circolazione o di entrambi, oppure dotato sia di targhe sia di libretto. In ogni caso, prima di procedere, è necessario pagare tre tasse automobilistiche (o di circolazione, se la macchina ha più di trent'anni) maggiorate

### Ci vuole il collaudo

In alcune situazioni (veicoli radiati d'ufficio senza targa e libretto, oppure volontariamente, o, ancora, per demolizione prima del decreto Ronchi e, infine, di origine sconosciuta), per la reimmatricolazione serve un collaudo: da effettuare in un Centro Prove Autoveicoli, se la macchina è stata costruita prima del 1960; in Motorizzazione se costruita a partire dal primo gennaio 1960





**Questione di targa**

Quella originale può esistere solo in caso di auto radiata d'ufficio. È raro che spunti dopo una radiazione volontaria, a meno che, prima, non ne fosse stato denunciato lo smarrimento

TARIFE E COSTI

# TRA SPESE FISSE E LIBERO MERCATO

**R**eimmatricolare un'auto comporta una serie di spese di tipo amministrativo di importo fisso, ma diverso per ciascuna delle formalità che bisogna espletare nelle varie situazioni. A queste si aggiungono le libere tariffe d'agenzia, nel caso in cui ci si rivolga a uno studio di consulenza automobilistica.

- **Collaudo in Cpa**  
45 € di diritti per certificazione del collaudo + 32 € imposta bollo + 10,20 € diritti Motorizzazione + 32 € bollo + 41,78 € per targa = 160,98 €
- **Collaudo in Motorizzazione**  
45 € di diritti per certificazione del collaudo + 32 € imposta bollo + 10,20 € diritti Motorizzazione + 32 € bollo + 41,78 € per targa = 160,98 €
- **Rilascio del cosiddetto propedeutico** (solo per veicoli di origine sconosciuta)  
10,20 € diritti Motorizzazione + 32 € bollo = 42,20 €
- **Iscrizione al Pra** (in tutte le situazioni)  
27 € di emolumenti + 32 € bollo + Ipt
- **Ipt - Imposta Provinciale di Trascrizione** (in tutte le situazioni)
  - se il veicolo ha fino a 30 anni, la tariffa è proporzionale alla potenza secondo le tariffe standard provinciali (3,56 €/kW + maggiorazione provinciale fino al 30%)
  - se il veicolo ha più di 30 anni, si pagano 52 € fissi
- **Crs Uso Immatricolazione** (in tutte le situazioni)  
circa 150 € (dipende dall'ente che lo rilascia), oltre alla tariffa di iscrizione al registro storico
- **Agenzia**  
200-500 € in base al tipo di pratica, alla complessità delle procedure e alla zona d'Italia in cui ha sede l'agenzia (gli studi di consulenza automobilistica operano in regime di libero mercato e le tariffe del servizio prestato sono libere). Può esservi una tariffa extra nel caso in cui si chieda assistenza anche per il rilascio del Crs Uso Immatricolazione, ma non tutte le agenzie forniscono tale servizio.

**Libretti storici**

In tutte le situazioni è rilasciato un nuovo Documento Unico. Il libretto originale, se esiste, è riconsegnato al proprietario, ma non vale per circolare

➔ del 50% e presentare domanda di iscrizione al Pra, allegando la ricevuta di pagamento e il Crs Uso Immatricolazione. Successivamente si chiede alla Motorizzazione il rilascio del Documento Unico (e di nuove targhe, se l'auto era priva di almeno una di esse). Solo nel caso in cui manchino una o entrambe le targhe e pure la carta di circolazione serve il collaudo: al Cpa, Centro Prove Autoveicoli, se la vettura è stata costruita prima del 1960, oppure alla Motorizzazione se è stata costruita dal primo gennaio 1960 in poi.

**VOLONTARIAMENTE ELIMINATE**

Si tratta di vetture radiate dal proprietario, procedura che implica la restituzione alla Motorizzazione delle targhe e della carta di circolazione. Sono comunemente definite "ritirate su area privata", precisa Morelli, "ossia non più usate per circolare su strade pubbliche, ma solo su aree private, oppure del tutto inutilizzate". Le procedure sono identiche a quelle appena descritte per i veicoli radiati d'ufficio e privi di documenti. Con una differenza, però: essendo state radiate su richiesta del proprietario, non bisogna pagare tre bolli arretrati maggiorati del 50%.



TARGHE D'EPOCA

## MANCA ANCORA IL DECRETO ATTUATIVO

### DEMOLITE, ANZI NO

In gergo sono definite “auto demolite”, osserva Morelli. Nella realtà, pur essendo state formalmente radiate per demolizione, non hanno mai subito questo trattamento. In questo caso la discriminante è il cosiddetto decreto Ronchi (Dlgs 5 febbraio 1997, n. 22), che, a partire dalla sua entrata in vigore, considera l'auto come un rifiuto speciale e ne disciplina lo smaltimento di tutti i componenti. Le auto possono quindi essere state radiate prima dell'entrata in vigore del provvedimento, oppure dopo questa data. Nel primo caso, la procedura è identica a quella descritta per la radiazione volontaria. “A volte, però”, avverte Morelli, “le targhe originali, di cui magari era stato denunciato lo smarrimento, ricompaiono misteriosamente. In quel caso, bisogna fare una denuncia di rinvenimento e presentare alla Motorizzazione civile un atto notorio con cui si dichiara che sono originali. L'ufficio, dopo averlo verificato, le riattiva, diciamo così, consentendone nuovamente l'utilizzo”.

Secondo Morelli, però, c'è chi “prova a utilizzare l'escamotage del rinvenimento per applicare alla macchina targhe false, perfette riproduzioni non autorizzate di quelle originali. Tuttavia, l'atto notorio, ossia la dichiarazione, falsa in quel caso, che si tratta di placche originali, costituisce un reato e può comportare una denuncia penale. Se, invece, la macchina è stata radiata dopo l'entrata in vigore del decreto, non c'è niente da fare, in quanto l'autodemolitore, al momento della consegna, si era impegnato a smaltirla secondo la legge. In teoria”, precisa, “una circolare del ministero dei Trasporti ammetterebbe, a determinate condizioni, la reimmatricolazione. Nella pratica, però, ciò non avviene”.

### SE L'ORIGINE È SCONOSCIUTA

Infine, la cosiddetta origine sconosciuta, ossia veicoli di cui non esiste alcuna documentazione tecnica o amministrativa, ma di cui deve comunque esistere un “documento che certifichi l'origine del mezzo, il fatto che sia stato acquistato”. Proprio perché, come stabilisce l'articolo 93 del Codice della strada, “l'immatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico è effettuata su presentazione di un titolo di proprietà”. In questa situazione c'è un passaggio amministrativo in più, ossia l'emissione, da parte della Motorizzazione, di un documento provvisorio di circolazione, il cosiddetto “propedeutico”. L'immatricolazione e l'iscrizione al Pra sono subordinate alla verifica, da parte della polizia, che il mezzo non sia stato contraffatto o non sia di provenienza illecita. R

Nel 2020 l'articolo 93 del Codice della strada è stato modificato in modo da poter assegnare una targa di fabbricazione attuale, ma con materiali, grafica e numerazione d'epoca: “In caso di nuova immatricolazione di veicoli che sono già stati precedentemente iscritti al Pubblico Registro Automobilistico e cancellati d'ufficio o su richiesta di un precedente proprietario, a esclusione dei veicoli che risultano demoliti ai sensi della normativa vigente in materia di contributi statali alla rottamazione, il richiedente ha facoltà di ottenere le targhe e il libretto di circolazione della prima iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico, ovvero di ottenere una targa del periodo storico di costruzione o di circolazione del veicolo, in entrambi i casi conformi alla grafica originale, purché la sigla alfanumerica prescelta non sia già presente nel sistema meccanografico del centro elaborazione dati della Motorizzazione civile e riferita un altro veicolo ancora circolante, indipendentemente dalla difformità di grafica e di formato di tali documenti rispetto a quelli attuali rispondenti allo standard europeo. Tale facoltà”, prosegue la norma, “è concessa anche retroattivamente per i veicoli che sono stati negli anni reimmatricolati o ritargati, purché in regola con il pagamento degli oneri dovuti. Il rilascio della targa e del libretto di circolazione della prima iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico, nonché il rilascio di una targa del periodo storico di costruzione o di circolazione del veicolo, sono soggetti al pagamento di un contributo, il cui importo e i cui criteri e modalità di versamento sono stabiliti con decreto dirigenziale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”. Tale decreto, tuttavia, non è mai stato emanato. I bene informati sostengono che una bozza sia stata predisposta dal ministero dei Trasporti, ma che la sua emanazione sia di fatto bloccata dal Poligrafico dello Stato - che dovrà produrre le coppie di targhe con grafica dell'epoca - e, soprattutto, dal ministero dell'Economia che deve stabilirne, sentito il Poligrafico, il prezzo al pubblico.



# 3° Raduno Erre Esse Classic al PEC a tutta dinamicità.

Quando si tratta di Classic, noi di Erre Esse siamo sempre entusiasti e coinvolti.

È per questo che in occasione del 3° Raduno dedicato ai nostri clienti possessori di Porsche Classiche, abbiamo organizzato qualcosa di speciale con l'intento di creare un evento dinamico e diverso dal solito che potesse regalare emozioni nuove e divertimento.

Sabato 6 maggio il Porsche Experience Center di Franciacorta è stato il luogo perfetto.

50 equipaggi si sono misurati attraverso un programma fitto di attività pensato e coordinato con la preziosa collaborazione dei colleghi del PEC e dei piloti professionisti Porsche. Per rendere ancora più intensa l'esperienza in pista abbiamo coinvolto una squadra di esperti nel settore della regolarità che, attraverso una sessione in aula e una in pista, ci hanno introdotto all'utilizzo degli strumenti utili a questa disciplina, come ad esempio il pressostato, svelandoci anche qualche segreto per comprendere a pieno il ritmo della regolarità così come lo intendono gli appassionati di gare ufficiali.

E grazie alle numerose attività in circuito, non sono mancati i momenti di adrenalina durante i quali i protagonisti della giornata si sono misurati alla guida di 911 sul piazzale low friction e in prove di tecnica handling al volante di Taycan e 718. Una giornata dedicata al Classic ma senza rinunciare alle performance delle vetture moderne, perché Porsche è "tradizione e innovazione" da sempre.

E per non far scendere l'adrenalina da prestazione, un giro a bordo dei kart elettrici sulla pista outdoor di 470 metri dove la competizione non è di certo mancata.

A celebrare questa giornata speciale ci ha pensato un'emozionante parata in pista che ha visto il tramonto sui filari di Franciacorta e la sfilata delle auto Classic iscritte, quali epicentro di un momento memorabile. La nostra giornata si è conclusa con la premiazione dei migliori tempi registrati e un brindisi di gruppo.



Ma un evento diventa unico quando a fare la differenza è l'apporto personale dei presenti: la partecipazione, i volti felici e gli applausi finali hanno rappresentato l'emblema della passione per Porsche e di quanto questa sia in grado di unire diventando così sempre più coinvolgente.

Il Raduno Classic in pista ci ha fatto riscoprire il piacere di guida che caratterizza tutti i modelli Porsche: non importa quale sia la data di immatricolazione, ciò che conta è la capacità che da 75 anni contraddistingue Porsche, quel DNA sportivo in grado di evolvere guardando al futuro pur mantenendo saldi i suoi valori.

Ci apprestiamo ora a festeggiare questo importante anniversario con una serie di eventi dinamici e colorati, durante i quali celebreremo la visione, il coraggio e il sogno in tutte le sue sfumature di colore.

E a tutti i possessori e appassionati di Porsche Classiche, appuntamento al prossimo Raduno Erre Esse al quale stiamo già pensando. Vi aspettiamo.

**Centro Porsche Torino**

Erre Esse S.p.A.  
Strada della Pronda 52/88  
Torino  
Tel. 011 41 44 911

**Centro Porsche Alessandria**

Erre Esse S.p.A.  
S. S. per Alessandria 25/C  
Tortona  
Tel. 0131 824 911

**Centro Porsche Cuneo**

Erre Esse S.p.A.  
Via Villafalletto 7 ter  
Madonna dell'Olmo  
Tel. 0171 314 911

**Filiale Service:**

Centro Assistenza Porsche Novara  
Via Torino 81  
Borgomanero  
Tel. 0322 889 911

**Filiale Service:**

Centro Assistenza Porsche Genova  
Via Adamoli 347  
Genova  
Tel. 010 83 51 911



# SPECIALIZZATI IN COPERTURE

# ALL RISKS

## COLLEZIONI AUTO E ARTE



PER INFORMAZIONI  
**011 0883111**



Furto



Incendio



Alluvione



Cristalli



Grandine



Atti Vandalici

Opzionale  
con premio  
aggiuntivo



Kasko

**Per Te S.r.l.**

Via Beaumont, 10 – 10143 Torino – T: +39 0110883111 – F: +39 0110883110  
info@pertesicuro.com – perte@legalmail.it – www.pertesicuro.com

Iscrizione al registro degli intermediari Per Te S.r.l. n. A000391451 dal 15/09/2011  
Responsabili dell'attività di intermediazione:

Tricomi Emanuela Numero Iscrizione RUI A000170367 dal 22/04/2007 Tricomi Roberto  
Numero Iscrizione RUI A000166705 dal 01/02/2008 Consultabile presso il sito [www.ivass.it](http://www.ivass.it)

**xTe**

**TUA**  
ASSICURAZIONI

**NOTA:** la presente pubblicità ha finalità illustrative, il cliente prima della sottoscrizione della polizza deve prendere visione delle norme di accesso al prodotto, del fascicolo informativo e delle condizioni di polizza relative alle coperture offerte, disponibile presso l'Agenzia Per Te Srl e sul sito [www.pertesicuro.com](http://www.pertesicuro.com)

# INARRESTABILE DESIDERIO

Il successo della Fiat Panda 4x4 non ha mai conosciuto momenti di crisi. **Insostituibile mezzo per il lavoro e lo svago** un tempo, è oggi ambita da molti appassionati, come dimostrano le quotazioni



come



**P**anda, uno dei fenomeni del collezionismo di auto storiche degli ultimi tempi. L'utilitaria Fiat, concepita da Giorgio Giugiaro e lanciata nel 1980, è oggi oggetto dei desideri di molti. Desiderio che diventa quasi venerazione nel caso della versione a trazione integrale del modello, nata quarant'anni fa di questi tempi. La Panda 4x4 era tanto diversa dalle altre proposte sul mercato e tanto geniale nella sua semplicità da incontrare il favore di tutti,

dalla Forestale e dall'Esercito ai giovani, agli agricoltori e... all'avvocato Gianni Agnelli, che ne aveva una nel box di ogni sua residenza per le vacanze. Oggi il suo gradimento universale è, se possibile, ancora aumentato. La Panda in generale, ma ancor più la 4x4, ha raggiunto valutazioni impensabili solo pochi anni fa. Qualche esempio: se per una 45 prima serie a trazione anteriore perfetta ci vogliono ormai circa 5 mila euro, per

la versione originaria della 4x4 si sale a 9 mila; per una Sisley del 1987 non ne bastano 11 mila e per una rara Val d'Isere si possono superare i 12 mila. Spesso le richieste si spingono anche oltre, però quelle che fanno fede sono le transazioni realmente concluse. Prezzi comunque davvero elevati, per un'utilitaria.

## AVVENTURIERA

Nel settembre 1983 Quattroruote pubblicò il reportage del tour

dell'Islanda portato a termine con due Panda a trazione integrale: circa 1.500 km di strade impossibili superati senza problemi. Oggi i raid a tema Panda si ripetono, per dimostrare che anche a quarant'anni il "Pandino" è per certi versi insuperabile. E abbondano i sodalizi che se ne occupano e gli specialisti del modello, come per ogni storica che abbia un nutrito seguito di appassionati sostenitori.



**Il blu snellisce**

Proveniente dagli Usa e restaurata di recente, questa 230 SL con cambio automatico ha una livrea blu scuro che rende la sua linea ancora più filante ed elegante. La spider di Stoccarda è stata costruita in 19.831 esemplari dal 1963 al '67



# Bellezza TEUTONICA

Festeggia 60 anni il **capolavoro nato dalla matita di Paul Bracq** e diventato subito il nuovo riferimento della categoria. La linea mozzafiato si sposa con la **modernità tecnica**, grazie alla scocca ad assorbimento d'urto e alla meccanica da sportiva tout court



**T**edesca sì, ma col profilo alla francese. La straordinaria eleganza della Mercedes-Benz 230 SL, da molti conosciuta come “Pagoda”, si deve soprattutto alla felice mano di Paul Bracq, designer nato a Bordeaux nel 1933 ed entrato nella Casa della Stella a tre punte nel 1957. Il compito che gli viene affidato è da far tremare i polsi: trovare un’erede che sostituisca al contempo sia la piccola 190 SL sia la raffinata 300 SL Roadster. Per la nuova convertibile (serie W113), star indiscussa al Salone dell’auto di Ginevra del 1963, il punto di partenza è un progetto approvato dall’ingegnere Fritz Nallinger nel 1958.

Per la sua realizzazione si parte dal pianale della “W111” (quella che i tedeschi chiamano “Heckflosse”, pinna caudale, mentre da noi viene ribattezzata “codine”, sempre per via delle pinnette posteriori), introdotta nel 1959, ma con passo accorciato da 2.750 a 2.400 mm, la stessa misura, appunto, delle precedenti SL.

#### UN CAST D’ECCEZIONE

Nello sviluppo della nuova scocca gli attori principali sono tanti: da Karl Wilfert a Friedrich Geiger, da Béla Barényi, uno dei massimi esperti in materia di sicurezza passiva, fino, appunto a Paul Bracq. L’input ricevuto dalla dirigenza tedesca è quello di realizzare una decapottabile decisamente più moderna e in grado di competere con la Chevrolet Corvette, considerato l’ottimo gradimento riscosso dalla Mercedes-Benz Oltreoceano. I primi disegni della vettura lascia-

no perplessi i vertici della Casa, che li giudicano troppo audaci. Tuttavia il reparto design, supervisionato da Friedrich Geiger, continua a voler rimanere fedele ai canoni stilistici appena abbozzati e il risultato di tali sforzi verrà poi metabolizzato anche dalle alte sfere della Stella. Bracq propone un look caratterizzato da linee molto tese e basse. In realtà, nulla di particolarmente innovativo o in netta rottura col passato, ma di grande eleganza e privo di inutili orpelli cromati, figli delle auto sportive degli anni 50. Di origini austriache, Béla Barény mette invece a punto la struttura della scocca, piuttosto avanzata per l’epoca. Impone ampie zone anteriori e posteriori ad assorbimento d’urto, secondo quanto già speri-

#### I numeri chiave

Le targhette d’identificazione e il numero di scocca della 230 SL con numeri specifici che aiutano a capire l’accoppiamento col cambio (manuale o automatico)

LA PRIMA SPORTIVA CON  
SCOCCA **A STRUTTURA**  
**DIFFERENZIATA** IDEATA  
DA BÉLA BARÉNYI



mentato con la berlina “W111”. La 230 SL diventerà così la prima sportiva con carrozzeria a deformazione programmata, quindi con l’abitacolo che non si accartocchia drammaticamente in caso di impatto, con brusche decelerazioni (cui vengono sottoposti gli occupanti), ma in grado di mantenerle entro limiti tollerabili. Sportiva sì, ma anche molto sicura. Dalla berlina “Heckflosse” la 230 SL eredita l’andamento verticale dei grandi proiettori anteriori carenati e quello sottile e orizzontale dei posteriori, a chiusura di un volume di coda leggero e piatto caratterizzato dal lungo sbalzo. Il muso a “prua”, con la grande stella al centro della mascherina, è una citazione delle imbattibili Freccie d’argento da corsa degli anni 50. Sottile

e slanciato pure il profilo della fiancata, distinto da un’originale e piacevole sproporzione tra la carrozzeria bassa e affilata e il padiglione alto e luminoso, accessibile attraverso due grandi porte dall’ampio raggio di apertura.

All’interno la strumentazione completa e ben visibile e le raffinate finiture di pelle e legno di palissandro posizionano senza incertezze la bella spider nella fascia più alta del mercato.

#### **TETTuccio RIGIDO PARTICOLARE**

L’elemento più discusso rimane l’hardtop, come più volte ricordato dallo stesso Bracq. Dopo diverse proposte, viene definito un padiglione asportabile (decisamente massiccio, pesa ben ➔

#### **Per tutte le stagioni**

Dall’alto, a capote aperta, chiusa e col caratteristico tettuccio rigido che le farà guadagnare il soprannome affettuoso di “Pagoda” dal tecnico Karl Wilfert. Il telaio della capote, quando è chiuso, è protetto da una paratia in tinta carrozzeria

# L'ALIMENTAZIONE DEL 6 CILINDRI È **A INIEZIONE INDIRETTA**: GARANTISCE UN'EROGAZIONE FLUIDA E SEMPRE COSTANTE



➔ 46 kg) che è caratterizzato da un'ampia superficie vetrata, alto sui fianchi (per agevolare l'accesso all'abitacolo) e con la zona centrale del tetto più bassa, in modo da ottenere un profilo concavo. Questa azzeccata scelta stilistica da un lato abbassa otticamente l'altezza della decappottabile e dall'altro assicura un migliore smaltimento dell'acqua. Proprio per questa sua forma con gli spigoli curvati verso l'alto, sarà Karl Wilfert ad assegnare alla nuova SL il soprannome affettuoso di "Pagoda".

## INIEZIONE MECCANICA

Dentro il cofano si può ammirare il 6 cilindri in linea tipo M127 II, con cilindrata di 2.306 cm<sup>3</sup> (da cui la definizione 230) e potenza di 170 CV, alimentato da un impianto a iniezione indiretta, il quale assicura un'erogazione molto fluida fin dai regimi più bassi. Il cambio di serie è un manuale a 4 marce, ma, a richiesta, saranno disponibili la trasmissione automatica a 4 rapporti (come sull'esemplare protagonista in queste pagine) e, dal gennaio 1966, un manuale a 5 marce.

## PININFARINA

# FUORISERIE MADE IN ITALY

**E**sposta al Salone di Parigi nel 1964, la proposta di Pininfarina per la Casa di Stoccarda di una versione coupé della SL viene disegnata da Tom Tjaarda. È stata realizzata in due esemplari, entrambi in livrea grigia. Un'altra fuoriserie su base "W113" è stata allestita da Frua, con carrozzeria shooting brake, completata nel dicembre 1964 e tuttora esistente.





**Due in una**  
 Il sei cilindri eroga una potenza di 170 CV (SAE), che garantiscono una velocità di punta di 200 km/h. La 230 SL venne pensata dalla Casa tedesca per sostituire, in un colpo solo, due spider datate, la 190 SL e la più lussuosa 300 SL Roadster



Sempre nel 1966 la versione roadster verrà affiancata dalla coupé hardtop, con tetto rigido (comunque asportabile) di serie e priva di capote di tela. L'eliminazione del telaio della copertura di tessuto consentirà peraltro di aggiungere due piccoli strapuntini posteriori.

### PRIMEGGIA ANCHE NEI RALLY

Nonostante non sia stata specificatamente messa a punto per le competizioni, nel 1963 un esemplare guidato da Eugen Böhringer e Klaus Kaiser trionfa nel rally Spa-Sofia-Liegi, a dimostrazione di una certa solidità e di prestazioni di buon livello (riesce a toccare i 200 all'ora).

La 230 SL diventa un buon successo commerciale e verrà prodotta fino al 1967 in 19.831

esemplari (di cui 4.752 destinati al mercato d'Oltreoceano), per poi passare il testimone per un breve lasso di tempo alla 250 SL e, dal 1968, alla 280 SL, versione finale della serie W113.

Immatricolata per la prima volta nel 1966 negli Usa, la protagonista di queste pagine è una versione con cambio automatico (telaio 015355) dalla bellissima livrea blu scuro (Dunkelblau 332) con interno chiaro e completa di tettuccio rigido, di recente restaurata totalmente dalla carrozzeria Racing di Martino Locatelli: "Quando è arrivata da noi era completa, ma in condizioni disastrose. Abbiamo dovuto avviare un lavoro molto impegnativo anche per la parte meccanica, cambio automatico compreso. Però ne è valsa la pena, ora è veramente splendida". **R**

### Profumo di pelle

Nella pagina accanto e qui sopra a sinistra, l'abitacolo è ben rifinito, con modanature e particolari di legno. L'interno di pelle era uno dei numerosi optional (costava 195 mila lire) a disposizione. Al debutto, la 230 SL aveva un prezzo di listino di 4.700.000 lire

# LA TECNICA IL PROGETTO PER L'ETERNITÀ

A partire dalla scocca ad assorbimento d'urto **fino alla meccanica di spiccata tendenza sportiva**, la decappottabile della Stella si distingue dalla concorrenza per il concentrato di alta tecnologia

Il "cuore" della 230 SL è un sei cilindri in linea (tipo M127 II) di 2.306 cm<sup>3</sup>, monoalbero a camme in testa, con una potenza massima di 170 CV (SAE), caratterizzato dall'alimentazione a iniezione indiretta con pompa Bosch. Il motore è anteriore e la trazione sulle ruote posteriori, tramite un cambio di velocità a quattro rapporti tutti sincronizzati e un albero di trasmissione in due tronchi. A richiesta, con sovrapprezzo, è possibile montare un cambio automatico Daimler-Benz a quattro rapporti. L'impianto frenante è di tipo misto: a disco all'avantreno (con servofreno a richiesta) e a tamburo al retrotreno. Lo sterzo è a circolazione di sfere, con la possibilità di ottenere, in opzione, la servoassistenza.

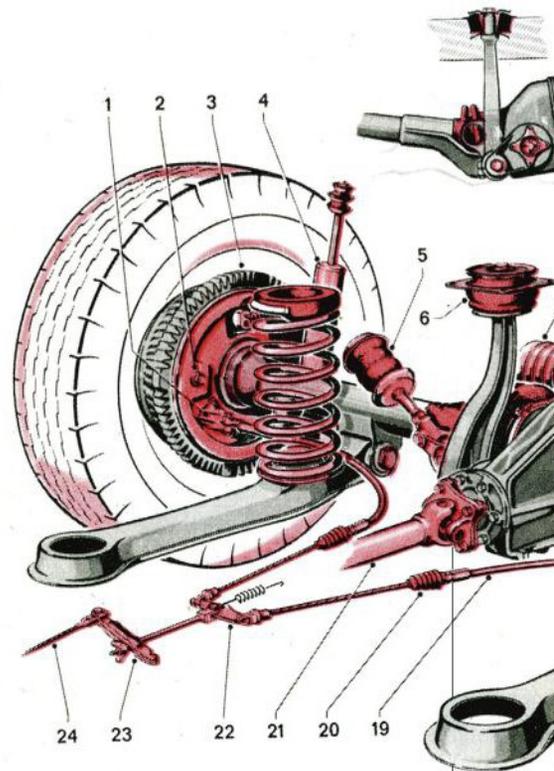
## TENUTA ECCELLENTE

Nonostante le apparenze, il Cx della "W113" non è certo tra i migliori: 0,51, dato che scende a 0,48 con la capote



chiusa, un risultato tutto sommato deludente, considerando che la 190 SL fa segnare 0,46. Per garantire un'ineccepibile tenuta di strada, nell'ottobre 1962 si decide di equipaggiare la futura "Pagoda" con pneumatici radiali 185 HR14, forniti dalla Continental e dalla Phoenix. Dopo alcune settimane di continui test per mettere a punto le sospensioni, lo staff tecnico guidato da Rudolph Uhlenhaut ottiene gli auspicati miglioramenti. In particolare, i pneumatici su cerchio da 14 pollici, caratterizzati da fianchi poco cedevoli,

consentono di raggiungere velocità più elevate in curva e garantiscono, soprattutto, al pilota un feedback più immediato. La scocca di nuova concezione (a deformazione programmata) viene abbinata a sospensioni anteriori a ruote indipendenti e posteriori a semiassi oscillanti, schema antesignano dei moderni multilink, che risolve i molti difetti dei ponti rigidi e degli schemi obsoleti evidenziati sulle SL precedenti.



### Semiassi oscillanti

Lo schema della sospensione posteriore

1. Terminale cavo freni
2. Regolazione automatica
3. Tamburo freni
4. Ammortizzatore
5. Supporto diagonale
6. Supporto sospensione
7. Molla compensatrice
8. Scatola differenziale
9. Vite spurgo semiasse
10. Supporto in gomma
11. Molla elicoidale
12. Tubo semiasse
13. Cilindretto freno
14. Ganascia freno
15. Piastra base per freni
16. Supporto traversa
17. Piastra base per molla
18. Traversa
19. Cavo freno
20. Protezione di gomma
21. Albero cardanico
22. Leva di compensazione
23. Leva intermedia
24. Cavo freno a mano
25. Manicotto semiasse
26. Ingranaggio planetario
27. Satellite
28. Corona
29. Semiasse posteriore
30. Pignone conico
31. Flangia albero cardanico
32. Tubo semiasse snodato
33. Supporto telescopico

PROVA SU STRADA MERCEDES - 230 SL -

## RISULTATI DELLE NOSTRE RILEVAZIONI

### VELOCITÀ

Velocità massima indicata dal costruttore: 200 km/h.  
Velocità massima effettiva raggiunta sulla base del 200 m.  
(media di due passaggi; vettura a medio carico): 195,143 km/h.

### ACCELERAZIONE

#### CON PARTENZA DA FERMO

SULLA BASE DEL CHILOMETRO

Da ferma (vettura a minimo carico) = in 31,25 sec. pari a 115,200 km/h.

Gli ultimi 5 metri del km di base sono stati percorsi a una velocità di 145,060 km/h.

Sforzo pedale frizione kg. 15.

#### IN FUNZIONE DELLA VELOCITÀ\*

VELOCITÀ (km/h)	TEMPO
0 — 20 km/h	0,9 sec.
0 — 40 km/h	2,0 sec.
0 — 60 km/h	4,4 sec.
0 — 80 km/h	6,6 sec.
0 — 100 km/h	10,0 sec.
0 — 120 km/h	13,5 sec.
0 — 140 km/h	19,7 sec.
0 — 160 km/h	28,4 sec.

### RIPRESA

#### CON PARTENZA DA 40 KM/H

SULLA BASE DEL CHILOMETRO

Da 40 km/h in «quarta» (39,722 km/h effettivi - vettura a minimo carico) in 37,10 sec. pari a 97,055 km/h.

Gli ultimi 5 metri del km di base sono stati percorsi a una velocità di 148,942 km/h.

#### IN FUNZIONE DELLA VELOCITÀ\*

VELOCITÀ (km/h)	TEMPO (sec.)		
	in 2'	in 3'	in 4'
40 — 60	2,4	3,6	6,8
40 — 80	4,6	7,0	12,6
40 — 100		10,3	18,7
40 — 120		14,0	25,7
40 — 140			33,6

### CONSUMI

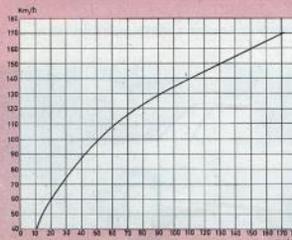
CARBURANTE: Traffico extraurbano:  
minimo = 10 litri/100 km  
massimo = 20 litri/100 km

VELOCITÀ (km/h)	CONSUMO (litri/100 km)	
	litri/100 km	km/litro
40	8,2	12,1
60	9,5	10,6
80	9,3	10,6
100	11,5	8,6
120	13,5	7,5
140	15,9	6,2
160	19,1	5,2
180	22,5	4,4

### FRENATA

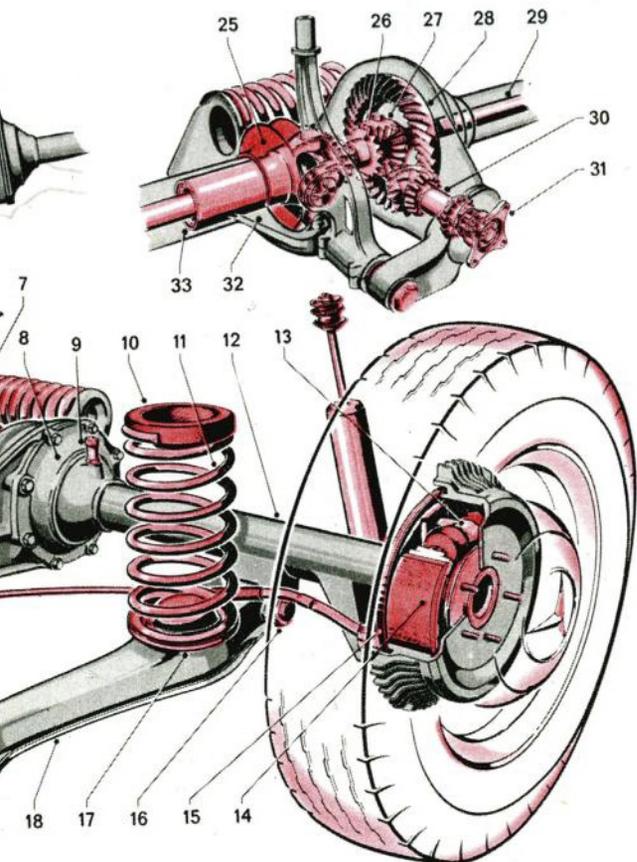
Mediante il nostro «cronostigrafo» e l'indicatore elettrico di pressione al pedale abbiamo misurato gli spazi di frenata (in metri) in funzione della velocità effettiva della vettura. Il grafico riporta i risultati delle rilevazioni con vettura a medio carico, con buone condizioni di fondo stradale. Sforzo al pedale freno: minimo kg. 27; medio kg. 39,5; massimo kg. 45.

VELOCITÀ EFFETTIVA (km/h)	40	60	80	100	120	140	160	170
SPAZIO D'ARRESTO (metri)	11	20,8	34,4	52,0	74,4	110,4	150,4	171



### Buon sangue non mente

Qui accanto, le rilevazioni raccolte nella prova della 230 SL pubblicata sul numero di giugno 1965 di Quattroruote. A sinistra, un'altra immagine della vettura



# GUIDA AL RESTAURO

## RICAMBI ONEROSI

Un ripristino di prim'ordine non presenta problemi particolari, **ma il reperimento dei pezzi originali** può far lievitare di molto il preventivo

**N**essun dubbio che questa Stella sia ancora tra le più gettonate nel settore delle convertibili. Bella, comoda, versatile e veloce, ha una quotazione che da molti anni a questa parte è in costante ascesa. Il motivo di tale gradimento sta nella sua versatilità, dote che la rende sia concorrente perfetta nei concorsi di eleganza, dove peraltro è sempre molto ammirata, sia avversaria temibile nelle gare di regolarità. La sua guidabilità, l'ampio bagagliaio

e la scocca ben fatta la rendono utilizzabile al pari di un'auto moderna. Per quanto riguarda il restauro, non ci sono problemi di sorta, grazie al fatto che da sempre la Casa di Stoccarda riproduce i ricambi di meccanica, di carrozzeria e dell'interno. Unico, vero tallone d'Achille: il loro costo, molto alto, soprattutto se si vuole ricorrere a quelli originali. Se si ha però la pazienza di cercare i ricambi d'epoca o di concorrenza, il discorso può cambiare sensibilmente.

### SCHEDA TECNICA

#### Motore

- Anteriore, longitudinale
- 6 cilindri in linea
- Alesaggio 85 mm
- Corsa 72,8 mm
- Cilindrata 2.306 cm<sup>3</sup>
- Rapporto di compr. 9,3:1
- Potenza 170 CV (SAE) a 5.600 giri/minuto
- Coppia 20 kgm a 4.200 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme in testa
- Alimentazione a iniezione indiretta, pompa Bosch
- Raffreddamento ad acqua, 10,8 litri
- Lubrificazione forzata, 5,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah

#### Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 185-14

#### Corpo vettura

- Spider 2 porte, 2 posti

- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a semiassi oscillanti con articolazione unica, bracci di spinta longitudinali, molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo
- Sterzo a circolazione di sfere
- Capacità serbatoio carburante 65 litri

#### Dimensioni e peso

- Passo 2.400 mm
- Carreggiate: ant. 1.490 mm post. 1.490 mm
- Lunghezza 4.290 mm
- Larghezza 1.760 mm
- Altezza 1.290 mm
- Peso 1.295 kg

#### Prestazioni

- Velocità 200 km/h
- Consumo medio 10,2 litri/100 km

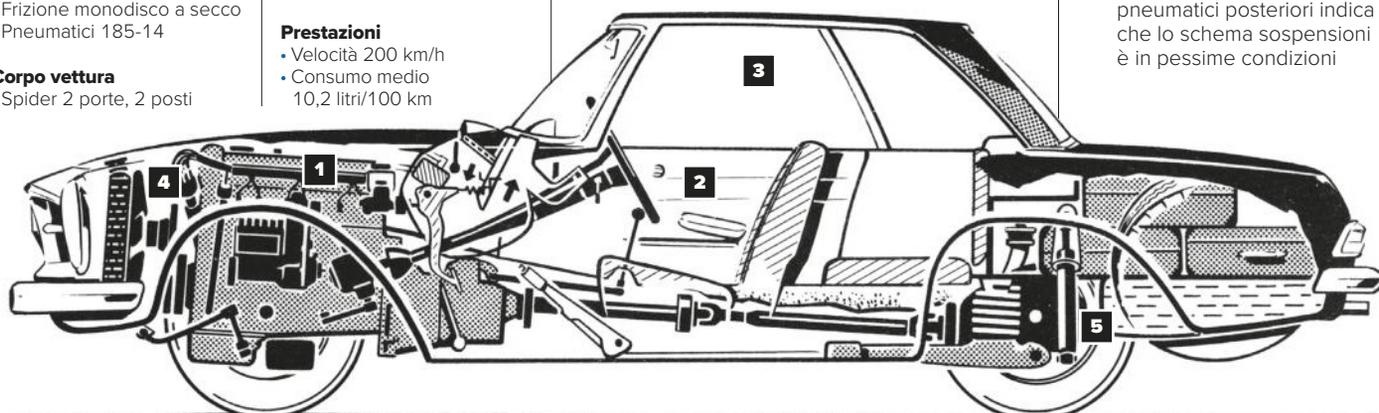
### I RICAMBI

Parabrezza stratificato	<b>1.200 euro</b>
Coppia proiettori anteriori	<b>1.800 euro</b>
Fanali posteriori	<b>750 euro</b>
Terminale di scarico completo	<b>900 euro</b>
Autoradio Becker Mexico (usata)	<b>980 euro</b>
Coppia ammortizzatori anteriori	<b>150 euro</b>
Coppia ammortizzatori posteriori	<b>180 euro</b>
Serie guarnizioni motore	<b>500 euro</b>
Avvisatori acustici	<b>200 euro</b>
Galleggiante serbatoio benzina	<b>175 euro</b>
Spinterogeno	<b>400 euro</b>
Serie inserti di legno (plancia)	<b>700 euro</b>
Monoblocco motore (usato)	<b>5.000 euro</b>
Telaio capote completo (usato)	<b>6.500 euro</b>
Paraurti anteriore	<b>750 euro</b>
Paraurti posteriori	<b>800 euro</b>
Set 4 coppe ruota	<b>650 euro</b>
Disco frizione Sachs	<b>230 euro</b>

### I PUNTI DEBOLI

## ATTENZIONE A...

- 1 Il suono del motore**  
Se in perfette condizioni, percorre 200 mila km senza problemi, ma la sua revisione può costare oltre 15 mila euro
- 2 Carrozzeria**  
In un'auto da restaurare, la ruggine passante può aver fatto danni incalcolabili
- 3 Manutenzione certificata**  
Un esemplare conservato può valere tanto. A patto che la manutenzione sia sempre stata eseguita periodicamente
- 4 Targhetta di identificazione**  
Contiene numeri specifici per capire il corretto abbinamento tra motore, cambio e accessori
- 5 Sospensioni**  
Una usura anomala dei pneumatici posteriori indica che lo schema sospensioni è in pessime condizioni



# LE OPPOSTE FILOSOFIE

La scuola italiana del “tutto avanti” a confronto con quella francese del “tout derrière”, **con prestazioni simili e sorti accomunate** da un successo commerciale fatto di milioni di esemplari venduti. Sono parenti alla lontana

**Q**uasi quasi una sfida in famiglia, si potrebbe dire, quella tra la terza serie della Fiat 128 e la 1006 GLS, ultimo capitolo della stirpe della Simca 1000. Da una parte ci troviamo a che fare con una scuola italiana d'alto livello, uno schema di Dante Giacosa ipotizzato addirittura alla fine degli anni 40. Semplice ed efficace: basta disegnare un abitacolo comodo per cinque persone e un vano bagagli di volume adeguato, disporre le ruote e gli organi meccanici in modo da ottenere ingombri il più possibile contenuti, infine vestire il tutto con una carrozzeria semplice e compatta. Questo il criterio con cui prende forma il progetto X1/1, che darà poi vita alla popolare 128, prima Fiat a motore e trazione anteriore. L'esordio nel 1969, l'uscita di scena sedici anni dopo per un totale di tre milioni di esemplari venduti.

#### In perfetta forma

In queste pagine, la sfida tra la Fiat 128 1100 CL del 1978 di Fabrizio Savio e la Simca 1006 GLS di Andrea Berton. In entrambi i casi si tratta di esemplari conservati. La 128 (che monta cerchi aftermarket Cromodora dell'epoca) ha all'attivo circa 200 mila km, mentre il contachilometri della 1006 segna soltanto 67 mila km

Dall'altra c'è un progetto (il cui design iniziale viene schizzato niente meno che da Mario Revelli di Beaumont) che viene messo a punto alla fine degli anni 50 per la nuova berlina di Fiat e di Simca, ma poi accantonato dalla prima e sviluppato alla grande dalla seconda, col risultato che sfocia nella presentazione della 1000 nel 1961. Per diciassette anni la berlina di Poissy sarà un vero riferimento per la categoria, con un successo commerciale che si concretizza in quasi due milioni di esemplari venduti.

In questa prova, a confronto due esemplari di 1.1 litri (entrambe sono le versioni finali del rispettivo modello) di queste auto, che, per anni, hanno rappresentato la bandiera del “tutto avanti” (la 128) e del “tutto dietro” (la 1006), con prestazioni peraltro simili. \*\*\*





## FIAT 128 1100 CL

# TUTTA ORIGINALE E SENZA RUGGINE

Arriva nel luglio 1976 la terza serie, **con grossi paraurti avvolgenti di resina e nuova fanaleria** per rinvigorire le vendite. Questo esemplare, in condizioni originali, ha percorso 200 mila km e va alla perfezione

**A** distanza di sette anni dalla presentazione, la Fiat 128, prodotta in quel momento in oltre due milioni e mezzo di esemplari, è già un'auto che passerà alla storia per la rilevanza tecnica avuta in casa Fiat e per la forte influenza esercitata sulle concorrenti venute dopo di lei, Volkswagen Golf su tutte. Ma a metà anni 70 il trono sembra vacillare. Ecco perché la Casa torinese mette a punto la seconda serie, con una razionalizzazione della gamma, un aggiornamento dello stile e un interno più curato. E, soprattutto, un perfezionamento del trattamento anticorrosione e una più efficace economia di esercizio. Nel luglio 1976 viene dunque presentata la Nuova 128, con allestimenti base, Confort e Confort Lusso. Dal punto di vista estetico, la differenza più evidente è nella parte frontale, con la mascherina ridisegnata e i proiettori rettangolari (già montati sulla Special), poi ci sono i profili paracolpi sulle fiancate e i coprimozzo di plastica nera. I paraurti sono di resina poliestere elastica, in grado di resistere senza incrinarsi a urti fino a 4 km/h. In quello anteriore, con portatarga integra-

to, sono alloggiati gli indicatori di direzione e le luci di posizione. La versione CL si distingue per la plancia color marrone, con sportello di chiusura per il vano portadocumenti, oltre al volante dal disegno inedito e in tinta col cruscotto.

### SCAMPATA ALLA DEMOLIZIONE

Fabrizio Savio, 48 anni, progettista meccanico, ha trovato questo splendido esemplare di 1100 CL per un caso fortuito. "Avevo da qualche tempo venduto la mia Volkswagen-Porsche 914", spiega il collezionista di Novara, "andai per lavoro a visionare un capannone nelle mie zone, circa quindici anni fa. La trovai letteralmente sepolta da vecchie lenzuola e scatoloni, probabilmente destinata alla demolizione. Dopo una trattativa veloce e positiva, la portai nel mio garage e feci solo un tagliando normale. Ora ha quasi 200 mila km, ma funziona ancora alla perfezione e non ha tracce di ruggine. L'ho utilizzata anche come auto della sposa per un paio di matrimoni di amici e, tempo fa, è stata pure la prescelta per le vacanze al mare".

### Piglio (quasi) sportivo

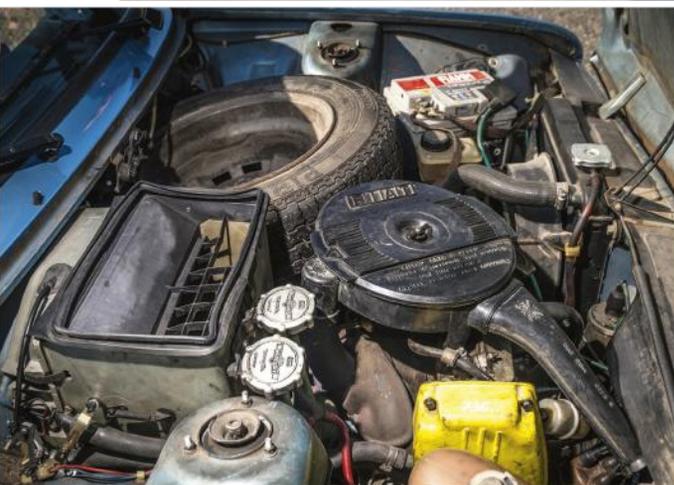
La versione CL è riconoscibile per i paraurti con fascia superiore in argento, profili laterali d'acciaio inox e Pvc, bracci tergicristalli neri. L'esemplare nelle foto monta cerchi Cromodora disponibili nella rete ufficiale Fiat. Il prezzo di listino nel 1978 era di 4.124.000 lire





**Full optional**

Su questo esemplare sono montati tutti gli accessori a richiesta previsti all'epoca: i cristalli atermici con lunotto termico (il pacchetto costava 70.800 lire), l'antifurto (23.600), la vernice metallizzata (70.800), gli appoggiatesta (53.100) e le cinture di sicurezza (29.500)



# UN CONVINTO INNO ALLA SEMPLICITÀ

Uno schema **elementare quanto geniale** di Dante Giacosa è alla base del successo della 128, la cui meccanica è praticamente rimasta invariata negli anni

Il progetto X1/1, che porta nel 1969 alla realizzazione della Fiat 128, si basa su studi che l'ingegner Dante Giacosa avviò addirittura alla fine della seconda guerra mondiale. Il programma per la futura berlina "tutto avanti" viene ripreso nel 1966 per essere portato a termine in meno di tre anni. Giacosa, che in quel periodo sta per occupare una poltrona nel consiglio direttivo della Casa torinese, esprime la miglior sintesi della sua "teoria della semplificazione", abbinandola al principio di Alec Issigonis, secondo cui è la meccanica a essere condizionata dall'abitabilità e non viceversa. Nella 128, solo il 20 per cento del volume complessivo è occupato dai vari organi, il restante 80% è a disposizione dei passeggeri e del bagagli.

## MEGLIO DI TRAVERSO

Dopo anni di sperimentazione e collaudo delle soluzioni cinematiche sull'Autobianchi Primula, ecco la trazione anteriore anche in Fiat. La vera innovazione rispetto a quasi tutte le concorrenti pioniere di questo schema è il gruppo motore-trasmissione montato in posizione trasversale, con il cambio in linea a sinistra del motore. Questa scelta, oggi adottata da tutte le Case sulle piccole-medie trazioni anteriori, consente un ottimale sfruttamento dello spazio nell'abitacolo. La 128 è caratterizzata anche da altre scelte tecniche innovative:

le sospensioni a quattro ruote indipendenti, che consistono in uno schema McPherson all'avantreno e in un sistema con balestra trasversale (ha anche funzione di barra stabilizzatrice) al retrotreno. La tenuta di strada diventa proverbiale: contribuisce anche lo sterzo che, per la prima volta su una Fiat, è a cremagliera. La scatola è dietro il motore, quindi in posizione protetta, col piantone formato da tre tronconi uniti da giunti cardanici, soluzione che consente di allineare perfettamente il volante al posto guida. L'impianto frenante prevede dischi all'avantreno, con circuito idraulico sdoppiato e regolatore di frenata sull'asse posteriore.



## Avanti tutta

Schema vincente non si cambia: sulla 128 il 4 cilindri monoalbero a camme in testa è in posizione anteriore e trasversale, per la massima compattezza. Sotto, l'auto della prova di Quattroruote del novembre 1976



# GUIDA ALL'ACQUISTO

## UN'AUTO COPIATA DA TUTTI

“Arrivo in Germania. Centro ricerche Volkswagen. Era il gennaio 1970. E al centro di un immenso stanzone trovo una Fiat 128 tutta smontata e sezionata, pezzo per pezzo. Chiedo spiegazioni e mi rispondono candidamente che non riusciranno mai a fare una macchina con una meccanica così raffinata a questo prezzo, per questo la Golf deve essere più piccola. Insomma, la 128 era la loro macchina di riferimento”. Ecco come Giorgetto Giugiaro loda, a tutti gli effetti, la berlina Fiat nata dall'estro tecnico di Dante Giacosa. Basta questo per giustificare oggi l'acquisto di una 128? Si aggiunga anche che in giro non se ne vedono quasi più, che il costo di esercizio è basso e l'affidabilità è a prova di bomba: il gioco è fatto.

## DEVE ESSERE PERFETTA, ALTRIMENTI...

Provate ad analizzare l'esemplare del servizio: è in splendide condizioni, soprattutto perché è sempre stato custodito in garage. Ben diversa la situazione di auto “vissute”, dove è facile trovare i duomi delle sospensioni, la parte inferiore delle portiere e le basi di parabrezza e lunotto (dove le guarnizioni di tenuta erano incollate) letteralmente mangiati dalla ruggine. L'interno e la componentistica sono di buona fattura, difficile che la plastica della plancia della versione CL si crepi o abbia cedimenti strutturali.

## PREZZI MODICI

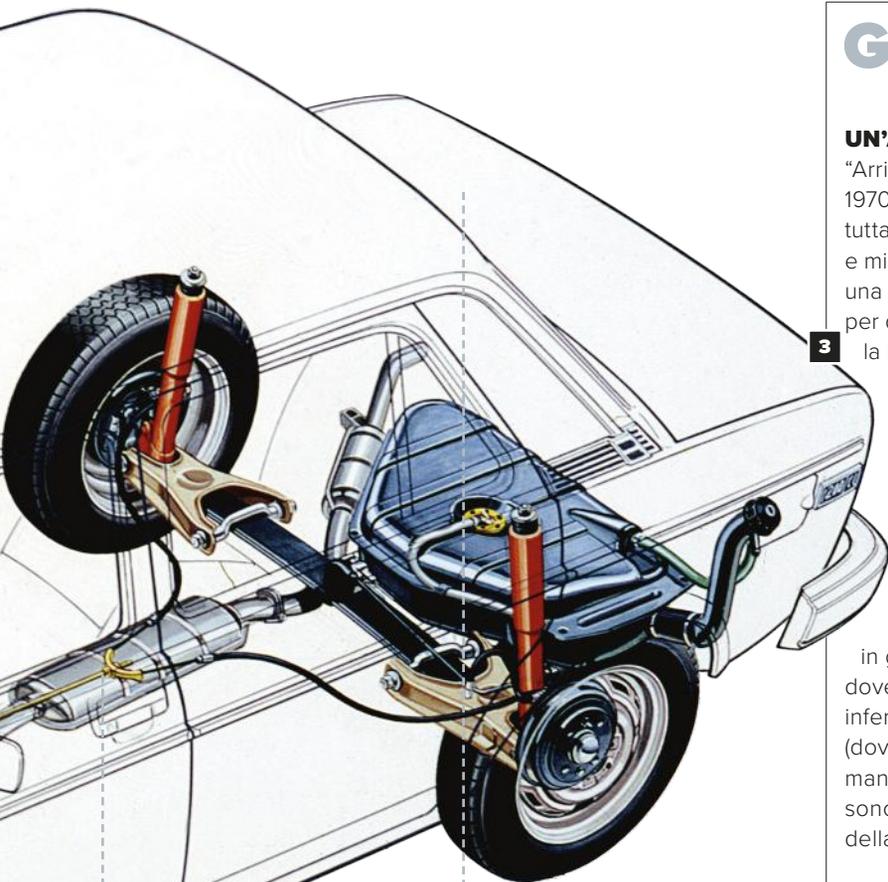
La nostra quotazione per un esemplare in buone condizioni è di 2.800 euro. Se si riesce a trovare un veicolo davvero in perfette condizioni, può capitare di spendere anche 1.500 euro in più, ma bisogna sempre tener presente che la versione CL, quella con l'allestimento più ricco della terza generazione delle 128, è anche la più complicata da restaurare proprio per la sua componentistica, oggi particolarmente rara.

## RICAMBI, NON C'È SPAZIO PER GLI SPECULATORI

Se proprio vi volete avventurare in un restauro integrale dell'auto, la notizia positiva arriva dall'estrema facilità nella reperibilità dei ricambi. Per quanto riguarda i lamierati, si possono ancora trovare quelli originali (normalmente smontati da auto demolite) in buone condizioni, quelli “new old stock” oppure, ancora, di qualità corrispondente prodotti all'epoca. Tutti sanno riparare la meccanica. L'interno, soprattutto quello della versione CL, rimane la parte più difficile da rinnovare. Vale la pena rivolgersi a specialisti del modello, come i fratelli Capasso di San Giuseppe Vesuviano (Napoli, [capassoricambi.it](http://capassoricambi.it)). I sodalizi di riferimento sono il Fiat 128 Club Italia ([fiat128.it](http://fiat128.it)) e il Registro Fiat Italiano ([registrofiat.it](http://registrofiat.it)).

## I DIFETTI TIPICI DELLE FIAT ANNI 70

- 1 Sedili delicati**  
Il materiale che riveste la selleria della CL è arduo da reperire
- 2 Paraurti in resina, brutta bestia**  
Tendono a scolorire e a volte hanno anche crepe da piccoli urti
- 3 Fanali, che grattacapo**  
Quelli specifici con luce di retromarcia sono diventati introvabili
- 4 Tiraneria sterzo ballerina**  
La prima parte meccanica da revisionare in un restauro completo
- 5 Brutta cosa l'acidità**  
L'alloggiamento della batteria è quasi sempre corrosivo
- 6 Attenzione alle globetrotter**  
La grande affidabilità equivale, a volte, a un elevato chilometraggio



### Quattro e due

Era dal tempo della Balilla che non veniva proposta la doppia soluzione delle due e quattro porte, significativo di quanto Fiat fosse attenta ai mercati dell'Europa centrale, dove le due porte erano gradite

### Tutti sullo stesso piano

La scocca ha una struttura a deformazione differenziata, per assorbire gli effetti degli urti preservando la cellula dell'abitacolo. Da notare che entrambi i cofani sono sullo stesso piano, per una maggiore linearità

## SCHEDA TECNICA

### Motore

- Anteriore, trasversale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 80 mm
- Corsa 55,5 mm
- Cilindrata 1.116 cm<sup>3</sup>
- Rapporto di compressione 9,2:1
- Potenza 55 CV a 6.000 giri/minuto
- Coppia 8,3 kgm a 2.800 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme in testa, comando a cinghia dentata
- Un carburatore invertito Solex C32 o Weber 32 ICEV
- Raffreddamento ad acqua, 6,5 litri, elettroventola
- Lubrificazione forzata, 4,25 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 34 Ah

### Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 145-13

### Corpo vettura

- Berlina 4 porte, 5 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari trasversali, balestra trasversale
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni ant. a disco, post. a tamburo
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 38 litri

### Dimensioni e peso

- Passo 2.448 mm
- Carreggiate: ant. 1.308 mm, post. 1.313 mm
- Lunghezza 3.840 mm
- Larghezza 1.590 mm
- Altezza 1.420 mm
- Peso 825 kg

### Prestazioni

- Velocità circa 140 km/h
- Consumo medio 7,2 litri/100 km

## SIMCA 1006 GLS

# DA NOI È UNA VERA MOSCA BIANCA



I fari rettangolari **sono il vero elemento di distinzione** della versione che conclude la gloriosa carriera delle 1000. Questo esemplare, uno dei pochissimi venduti in Italia, ha all'attivo solo 67 mila km

**L**a guerra del Kippur (6-25 ottobre 1973) e la conseguente crisi internazionale mettono in ginocchio tante case automobilistiche europee, ponendo di fatto fine al ciclo di sviluppo economico che aveva caratterizzato l'Occidente negli anni 50 e 60. Sono pesanti le conseguenze dell'austerità sull'industria, che, per la prima volta, è costretta ad affrontare il problema del risparmio energetico. Per una Casa come la Simca l'effetto è quasi disastroso, nemmeno la vittoria a Le Mans (che bisca il successo dell'anno precedente) serve a ridare mordente alle vendite. Si cerca di rifare il trucco alla 1000, un bestseller nato da un pool di personaggi del calibro di Mario Revelli di Beaumont, Mario Boano e Rudolf Hruska. Nel 1975 la gamma riceve alcuni aggiornamenti nell'interno, ma l'anno successivo arriva il vero e proprio restyling. Il frontale ne è maggiormente interessato, con l'adozione di nuovi fari rettangolari e di un cofano leggermente rivisto. La vettura viene commercializzata con due diverse denominazioni: 1005, per le versioni dotate di motore da 944 cm<sup>3</sup>; 1006, come la protagonista in queste pagine,

per quelle equipaggiate con il 4 cilindri di 1.1 litri e potenza di 55 CV.

### L'AMORE A PRIMA VISTA

Classe 1961, Andrea Berton vive a Pinero (Torino) e ha maturato una vasta esperienza come responsabile della forza vendita in tante aziende. Innamorato perso delle auto francesi, soprattutto Renault, si è imbattuto per caso in questa spettacolare 1006 GLS (due soli proprietari, 67 mila km all'attivo). È una delle pochissime vendute in Italia, nonché una delle ultime costruite, prima che, nel maggio 1978, venisse definitivamente mandata in pensione. "A dire il vero è stato un innamoramento di gruppo", spiega il proprietario, "perché nel 2019 andai a vederla, a Fidenza, con gli amici di sempre, che mi intimarono di comprarla, altrimenti l'avrebbero fatto loro. Ma, tutto sommato, è stato un vero affare, anche se a un prezzo un po' salato. Una volta portata a casa, però, mi sono reso conto dell'unicità del mezzo, immacolato, con la ruota di scorta mai utilizzata, perfetto sotto ogni punto di vista". ■■■

### Addio ai rostri

Nell'ultimo restyling, il frontale adotta una finta calandra e nuovi fari rettangolari, oltre al cofano leggermente rivisto e all'aggiunta di una copertura di lamiera nera sul posteriore (tra i due fanali), quasi a renderla un po' più aggressiva. A fine 1977, arrivano altre ottimizzazioni, tra cui la perdita dei rostri di gomma sui paraurti e dei fendinebbia quadrati anteriori





**La scorta? Mai servita**  
 Splendidamente conservata, questa 1006 ha la ruota di scorta intonsa, come l'interno. È dotata ancora del libretto di uso e manutenzione e del manuale di officina, parte della dotazione dell'epoca. Nel 1978, il prezzo di listino era di 2.835.000 lire



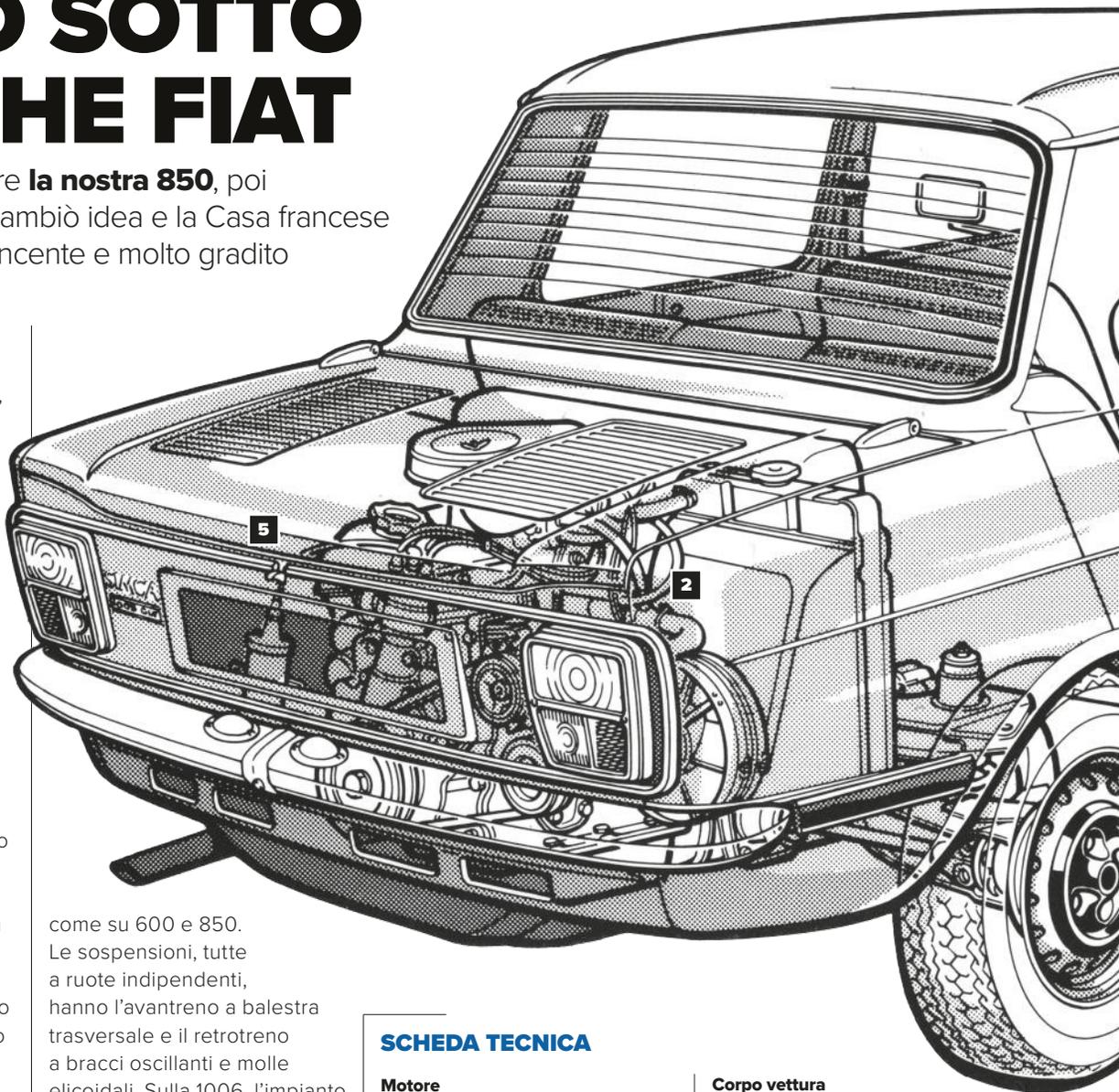
# SOTTO SOTTO È ANCHE FIAT

Sarebbe dovuta essere **la nostra 850**, poi la dirigenza torinese cambiò idea e la Casa francese ereditò un progetto vincente e molto gradito

**M**olte soluzioni meccaniche, adottate dalla famiglia della Simca 1000, sono simili a quelle della Fiat 600 (da cui la Casa torinese parte per arrivare alla 850 nel 1964), nonostante le due auto non abbiano in realtà parti in comune. In entrambi i casi si tratta di schemi "tout derrière" (tutto dietro, come dicono i francesi), quindi con motore e trazione posteriori.

## UN PO' DI CORVAIR

La scocca è portante, con un telaietto integrato, una sorta di massiccio supporto d'acciaio in corrispondenza del retrotreno: una soluzione molto simile a quella utilizzata sulla Chevrolet Corvaire. Questa struttura ausiliaria a forma di V sostiene il gruppo motopropulsore e il retrotreno stesso. Il motore, progettato e realizzato dalla Simca, è sistemato in posizione posteriore longitudinale e inclinato di 15° a sinistra, per ridurre gli ingombri in altezza. Si tratta del cosiddetto Poissy Type 351, che sulla 1006 è denominato 1E1: 4 cilindri in linea con monoblocco di ghisa a canne integrali, testata di lega leggera, distribuzione a valvole in testa con albero a camme laterale, aste e bilancieri, pistoni di lega di alluminio, bielle fratturate di acciaio stampato, albero a gomiti d'acciaio stampato su 5 supporti di banco. Una delle somiglianze motoristiche con la Fiat rimane la posizione del radiatore, posto di lato



come su 600 e 850. Le sospensioni, tutte a ruote indipendenti, hanno l'avantreno a balestra trasversale e il retrotreno a bracci oscillanti e molle elicoidali. Sulla 1006, l'impianto frenante prevede dischi anteriori e tamburi posteriori, con freno a mano meccanico agente sul retrotreno e due circuiti indipendenti (anteriore e posteriore) con indicatore di caduta di pressione sul cruscotto. Lo sterzo è del tipo a vite e rullo. Le caratteristiche della berlina della Casa di Poissy sono state, negli anni, oggetto di alcuni miglioramenti, come l'introduzione di perni autolubrificanti e di un ammortizzatore idraulico sullo sterzo. Nell'allestimento di serie, la 1006 comprende anche il lunotto termico e le cinture di sicurezza anteriori.

## SCHEDE TECNICHE

### Motore

- Posteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 74 mm
- Corsa 65 mm
- Cilindrata 1.118 cm<sup>3</sup>
- Rapporto di compressione 9,6:1
- Potenza 55 CV
- a 5.800 giri/minuto
- Coppia 8 kgm
- a 2.600 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri
- Un albero a camme laterale, comando a catena
- Un carburatore invertito Solex 32 BICSA
- Raffreddamento ad acqua, 6,4 litri
- Lubrificazione forzata, 3 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 36 Ah

### Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 145SR13

### Corpo vettura

- Berlina 4 porte, 5 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, balestra trasversale inferiore, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari oscillanti, molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 36 litri

### Dimensioni e peso

- Passo 2.220 mm
- Carreggiate: ant. 1.260 mm, post. 1.280 mm
- Lunghezza 3.810 mm
- Larghezza 1.480 mm
- Altezza 1.370 mm
- Peso 810 kg

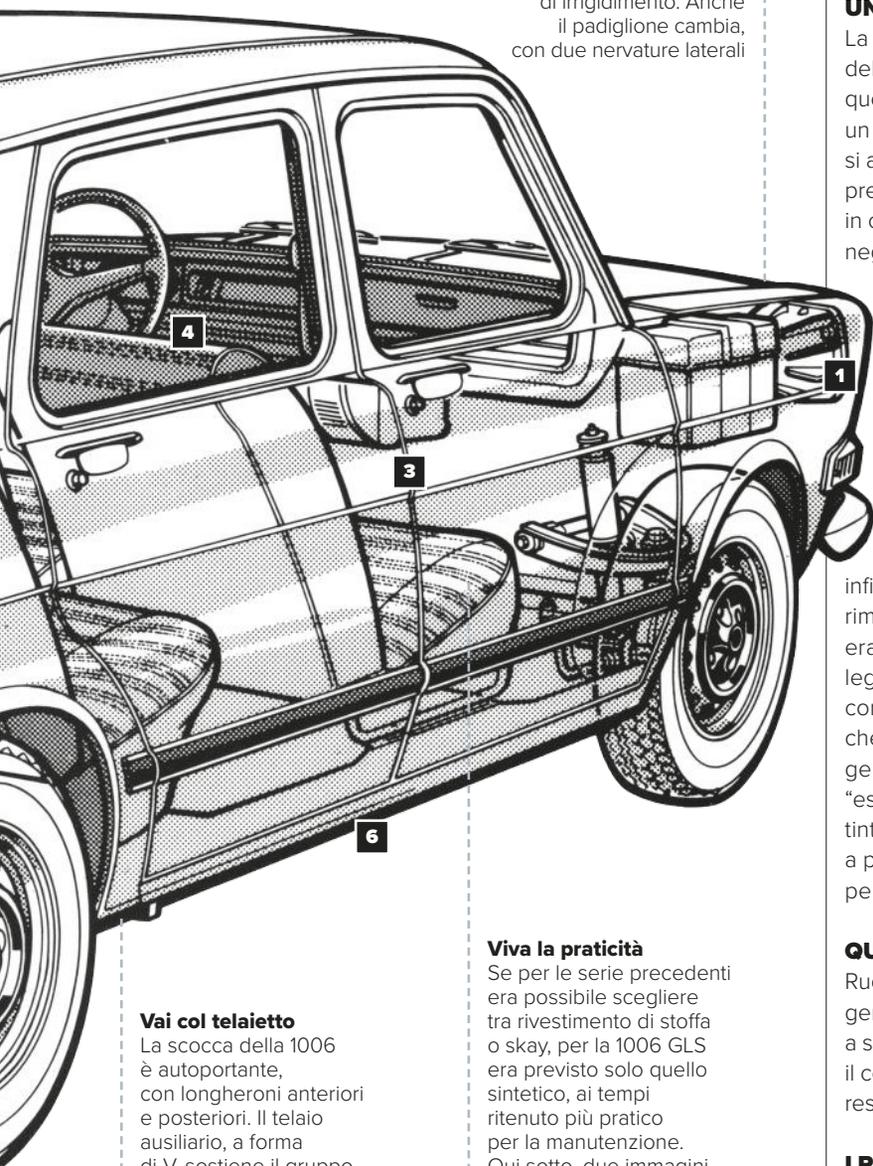
### Prestazioni

- Velocità 145 km/h
- Consumo medio 9 litri/100 km

# GUIDA ALL'ACQUISTO

## Le tre centine

Sulla 1006 il cofano anteriore è differente rispetto alle precedenti versioni, con tre centine di irrigidimento. Anche il padiglione cambia, con due nervature laterali



## Vai col telaioetto

La scocca della 1006 è autoportante, con longheroni anteriori e posteriori. Il telaio ausiliario, a forma di V, sostiene il gruppo motopropulsore e il retrotreno stesso. Le sospensioni posteriori, indipendenti, sono a bracci oscillanti

## Viva la praticità

Se per le serie precedenti era possibile scegliere tra rivestimento di stoffa o skay, per la 1006 GLS era previsto solo quello sintetico, ai tempi ritenuto più pratico per la manutenzione. Qui sotto, due immagini del depliant del 1976. Verso la fine della produzione verranno eliminati i rostri e i proiettori supplementari

## UNA RARITÀ CHE PIACE

La 1006 è una delle ultime rappresentanti della scuola del "tutto dietro". In effetti le auto a trazione posteriore sono quelle che più identificano lo spirito delle auto d'epoca e hanno un fascino di guida del tutto particolare e gradevole. Questo si abbina, anche alla comodità di un grande spazio di carico presente nel cofano anteriore e, particolare non molto preso in considerazione sulle auto italiane con lo stesso schema negli anni 60, alle quattro porte che agevolano l'ingresso ai sedili posteriori. Del resto la storia è nota a tutti, il progetto della Simca 1000, moderno tout court, doveva essere una realizzazione per la Fiat, che invece preferì lasciar perdere per indirizzarsi verso una più tradizionale (e scontata) 850.

## CARROZZERIA E INTERNO NON TEMONO L'ETÀ

Può sembrare strano, ma l'ultima generazione della 1000 non è soggetta alla ruggine. Capita solo, talvolta, di trovarne tracce sui bordi del lunotto e alla base del parabrezza, segno che le guarnizioni di tenuta sono ormai logore e lasciano infiltrare l'acqua. La selleria è ben fatta e sono tanti gli esemplari rimasti ancora con l'interno perfetto. Il cruscotto era innovativo: era già realizzato con due tipologie di plastiche (superiore leggermente morbida e inferiore rigida). Difficile trovarlo con crepe oppure sbiadito. I pianali sono rivestiti da moquette che varia, in abbinamento ai colori della carrozzeria. La qualità generale è buona, difficile imbattersi in auto con l'interno "esausto", anche se plurichilometrate. La gamma colori è ricca di tinte metallizzate, d'altronde la Casa di Poissy è stata tra le prime a presentare livree molto vivaci (cosa non comune ai tempi per una berlina entry level) e resistenti al tempo e alle intemperie.

## QUOTAZIONI STABILI

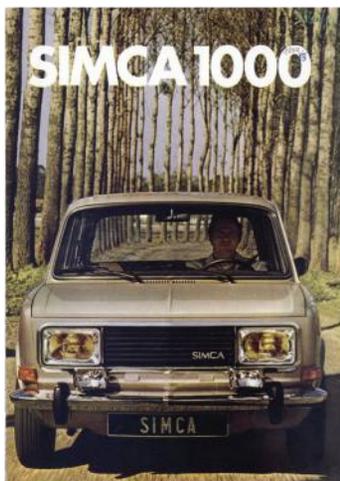
Ruoteclassiche indica un valore unico per le 1000 della seconda generazione (compresa la 1006) di 4.500 euro. Se si riesce a scovare un esemplare perfetto a una quotazione superiore, il consiglio è di acquistarlo senza indugi: la spesa per un eventuale restauro potrebbe superare di gran lunga il valore dell'auto.

## I RICAMBI, QUESTI SCONOSCIUTI

Inutile cercare restauratori specializzati in Italia: non ce ne sono. D'altronde, il business sarebbe ridotto all'osso, vista la quasi totale assenza di esemplari nella Penisola. Oltralpe la situazione è più rosea, con tanti specialisti del marchio ancora in attività. Tra gli operatori di questo settore, da segnalare il Garage Clement ad Arquenay (nella zona Ovest di Le Mans, [garageclement.fr](http://garageclement.fr)). Il sodalizio di riferimento è il Club Simca France: [clubsimcafrance.fr](http://clubsimcafrance.fr)

## ALCUNI PARTICOLARI SONO INTROVABILI

- 1 Uno sguardo unico**  
I fari rettangolari e le cornici di alluminio sono ricambi rarissimi
- 2 Serbatoi olio freni e liquido frizione**  
Di plastica, sono molto delicati e col tempo tendono a creparsi
- 3 Fermaporta deteriorabili**  
Di materiale plastico, normalmente si trovano in pessime condizioni
- 4 Il cambio è "turistico"**  
Anche con le boccole nuove tende sempre ad avere un po' di gioco
- 5 Cofano complicato**  
La chiusura non è tradizionale, ma tramite una serratura a scivolo
- 6 Ma dove si compra?**  
Da noi è quasi impossibile trovarla, in Francia c'è una discreta scelta



# L'AVVOCATO SEMPRE AL CENTRO

L'aveva voluta Gianni Agnelli. Ed era stata plasmata sulle sue personali esigenze. Da fine anni 60 è passata più volte di mano. **Somiglia alla Dino**, ma qui il motore ha 12 cilindri e i posti sono tre, con i passeggeri ai lati



**A**l Museo Nazionale dell'Automobile, i riflettori si sono accesi, qualche tempo fa, per uno di quei momenti che capitano poche volte nella vita. Legato idealmente a un anniversario che a Torino vale ancora molto - quello della scomparsa di Gianni Agnelli nel gennaio 2003 -, il museo ha dato ai suoi visitatori l'occasione di ammirare da vicino una delle auto più straordinarie appartenute all'Avvocato. Quella Ferrari 365 P creata appositamente per Agnelli nel 1966 e che pochissimi avevano mai visto dal vivo, perché già nel '69 era volata Oltreoceano, e lì era rimasta per mezzo secolo. La vettura è stata svelata, dopo un restauro durato cinque anni, e inserita in una scenografia di raso plissettato, come quella che l'aveva accolta ai Saloni dell'automobile di tanti anni fa.

Nella "piazza" del museo torinese l'atmosfera era di emozione. C'erano quasi tutti i prota-

gonisti ancora in vita di quel parto straordinario, un po' di jet set sabauda e i fautori della rinascita della 365 P, passata recentemente di mano per una cifra non precisata, ma di certo superiore ai 25 milioni di euro. E poi attraverso un restauro durato cinque anni. La "scoperta" della vettura in un capannone di New York, la sua cessione a un collezionista europeo e l'intero progetto di recupero - che ha coinvolto i più stimati specialisti italiani - sono stati curati da Simon Kidston e dalla sua squadra di esperti. E proprio il noto gentleman inglese ha raccontato la complessità dell'operazione, lasciando poi il microfono a designer, testimoni ed esperti. Ma andiamo con ordine.

## LA CHIAMAVANO "DINONE"

La Ferrari 365 P Berlinetta Speciale è un prototipo realizzato da Pininfarina e presenta- ➔



**Fatta su misura**

Salta subito all'occhio la guida centrale, con il sedile in posizione avanzata che può ruotare per favorire l'accesso. Nell'altra pagina, Gianni Agnelli seduto al volante della Ferrari 356 P nel 1966. L'auto era stata creata espressamente per l'Avvocato, che l'avrebbe guidata per i successivi tre anni



→ to al Salone di Parigi del 1966, sulla base di un disegno di Aldo Brovarone. Il decano dei figurinisti di Grugliasco, all'epoca, ricopre il ruolo di disegnatore e diviene poi capo dell'Ufficio Stile. Dalla sua matita nascono, negli stessi anni, la Dino prototipo del '65 e i modelli 206-246. Questi ultimi, destinati alla produzione di serie, con il rilevante contributo dell'ingegner Leonardo Fioravanti; la 365 P riprende molte delle linee delle due Dino, pantografate in grande. Le maggiorazioni sono evidenti soprattutto nel passo e nella coda. Peraltro la meccanica prevede un 12 cilindri longitudinale di 4.4 litri, con i relativi ingombri, e questo è uno degli aspetti davvero notevoli del progetto, perché dopo le poche 250 Le Mans stradali, versioni targate di un modello da corsa, la 365 P è la prima Ferrari con un 12 cilindri posteriore non destinata alle competizioni.

Rispetto alla Dino prototipo, presentata nel

'65, la 365 P ritrova la prima idea di Brovarone, con i due classici fanali ricavati nei parafanghi e la presa d'aria centrale. Proprio questi dettagli, che torneranno nelle 206-246 di serie, non andavano a genio a Enzo Ferrari, che si dice volesse mantenere una certa demarcazione tra le Rosse maggiori e la nuova, più piccola Dino a motore centrale. La somiglianza stilistica, le paternità condivise e la concomitanza degli eventi fecero sì che negli uffici della Pininfarina si parlasse della 365 P come del "Dinone", oltre che della "Tre posti".

#### CE N'È UNA, ANZI DUE

Un esemplare (telaio 8971) venne presentato al Salone parigino del '66 nel colore Bianco Gardenia e poi riproposto, identico, a Londra e a Torino. Questa vettura, pubblicata su tutti i giornali del tempo, sarebbe poi divenuta proprietà dell'importatore della Ferrari negli Usa, Luigi

IL GRANDE TETTO DI CRISTALLO  
È **ATERMICO** PER LIMITARE  
IL CALORE NELL'ABITACOLO



Chinetti. In precedenza, però, era stata sviluppata un'auto gemella, mantenuta segreta (telaio 8815), su richiesta dell'avvocato Agnelli. In questo caso il colore è grigio metallizzato, con una linea verde e blu (dalla bandiera del Sestriere) che corre lungo la fiancata. Ma perché la "Tre posti" era diventata la Ferrari di Agnelli? L'uomo che da pochi mesi - e dopo una lunga anticamera - aveva preso il timone della Fiat, forse, doveva rimarcarlo anche in questo modo? Ce lo racconta l'ingegner Fioravanti, padre della Daytona e della 308, uno dei pochi che ancora può dire "io c'ero". "L'Avvocato, era cosa nota a tutti, aveva la gamba sinistra compromessa. Un primo incidente lo aveva avuto nel 1952, in Costa Azzurra, e purtroppo ne sarebbero seguiti altri. Ma già allora, per lui, era complicato salire e scendere dalle automobili sportive. Di qui l'idea della Ferrari a guida centrale, con un sedile leggermente avanzato che ➔



**Colori di montagna**

La banda laterale verde e blu riprende i colori di Sestriere, stazione invernale creata da Agnelli senior. Qui a destra, il selettore del cambio, vicino al sedile del pilota



**Team di eccellenze**

A destra, la carrozzeria della 365 P Berlinetta Speciale durante il restauro eseguito in Italia. I lamierati sono stati affidati alle cure di Brandoli, con la supervisione di Cremonini Classic, mentre la meccanica è stata ripristinata da Bonini





➔ poteva ruotare sul suo asse, agevolandolo”.

Un altro equipaggiamento era la frizione automatica ad azionamento idraulico, che si attivava premendo il pomello del cambio, tipo Porsche Sportomatic. Un sistema che evitava di fatto l'uso dell'arto sinistro. “L'unico inconveniente”, ricorda ancora Fioravanti, “è che era stato pensato per un propulsore con la metà della potenza, e quindi, sul V12, il meccanismo si usurava e doveva essere sostituito spesso. Ma l'Avvocato non ci fece mai troppo caso e i successivi proprietari americani (Agnelli smise di guidarla nel '69 e in quell'anno venne esportata Oltreoceano, ndr) fecero smontare il tutto, utilizzando un normale cambio ZF”.

### L'ALETTONE NON È UN VEZZO

Le due 365 P, quella di Agnelli e quella di Chinetti, differiscono per lo spoiler posteriore, che appare, vistoso, sulla coda della vettura

dell'Avvocato. Anche per questo l'ingegner Fioravanti ha la spiegazione: “Dopo l'immatricolazione, a nome della Riv-Skf e con la particolare targa TO 888888, l'auto rimase qualche settimana in azienda, per le ultime prove. Un test, sulla Torino-Milano, lo fece Sergio Pininfarina, con me seduto al suo fianco. Ci accorgemmo che, sopra i duecento, la macchina perdeva aderenza sul posteriore e tendeva a spostarsi di corsia. Era chiaro che non potevamo far viaggiare il presidente della Fiat in quelle condizioni. Tornammo quindi in officina e io disegnai lo spoiler cromato, che tolse venti chilometri di velocità massima, ma inchiodò il retrotreno all'asfalto”.

Inutile dire che la seconda 365 P, esportata in America e sottoposta - almeno formalmente - al limite delle 55 miglia orarie, non sentiva tale necessità. L'ultimo capitolo della storia della “#8815” è il suo quinquennale restauro.

### Aspetto familiare

La forma del lunotto riprende da vicino quella della Dino 206-246, come le prese d'aria laterali e il taglio della calandra e dei fari carenati.

Sotto, il possente V12 di 4.4 litri e il vano anteriore, contenente il radiatore; in alto la targhetta con i dati dell'esemplare



Simon Kidston ha raccontato che il venditore newyorkese aveva assicurato il bisogno di un normale tagliando e nulla più. Le cose non sono andate proprio così: le parti strutturali hanno sofferto i nove anni di “dry storage” in un capannone che, in realtà, si trova vicino al fiume Hudson. Kidston ha deciso che un restauro così importante doveva avvenire dove l’auto è nata. Ha affidato la carrozzeria a Brandoli e Cremonini Classic, mentre l’officina Bonini si è occupata della meccanica.

Così Roberto Bertaccini, titolare di Cremonini Classic dal 1994 e autore di molti restauri su Ferrari, Iso Rivolta e Lamborghini, parla della 365 P: “È un’auto a dir poco originale: ne esistono solo due, neppure identiche, ma una è rimasta quasi sempre nella famiglia Chinetti, che l’ha trattata con rispetto. Questa, tra il 1970 e il 2000, è passata di mano più volte e ognuno ha



modificato qualcosa. Quando è arrivata aveva quattro vernici sovrapposte. In più”, conclude Bertaccini, “essendo di fatto una show car, è nata intorno a un’idea: non esistono disegni tecnici e molte cose, al tempo, sono state risolte inventando, per non dire improvvisando. Abbiamo dovuto ripensare a quel metodo di lavoro oggi, aiutandoci con le poche foto d’epoca e ben di più con la nostra lunga esperienza”.

**Linea irresistibile**

Elegante. Slanciata. Essenziale. Così bella da far innamorare Gianni Agnelli. Qui sotto, spiccano lo spoiler posteriore, la targa personalizzata e i quattro terminali dell’impianto di scarico

**R**





**Oggi come allora**

La 131 Abarth sulla pista di Vairano (PV) con l'attuale livrea Olio Fiat, ripristinata al suo rientro in Italia dalla Spagna, oltre vent'anni fa. È la stessa con cui partecipò al Critérium de Touraine 1976, debutto dei colori giallo-blu della divisione lubrificanti della Casa



# DALLE STELLE ALLE STALLE E RITORNO

Ha la sigla G3, cioè “Gara 3”, **terzo esemplare allestito dal reparto corse Fiat.**  
Prima 131 Abarth a vincere un rally, ha gareggiato sino al 1979. Poi l’oblio  
in Spagna. Riportata in Italia, ha ritrovato l’aspetto originale di quasi 50 anni fa



**Modello griffato**

Qui sopra, l'autografo dell'autore del servizio e il suo nome riportato, dal lato navigatore, sulla vettura. L'equipaggio Cambiagli-Sanfront ha disputato due rally, nel 1976, con questo esemplare

**T**ours (Francia), marzo 1976. Siamo sull'aereo da Parigi a Milano al rientro dal Critérium de Touraine nei dintorni di Tours, Sud Ovest di Parigi, corsa che ha segnato la prima uscita ufficiale della Fiat 131 Abarth con i colori Olio Fiat, affidata a Bobo Cambiagli e a me. La 131 Abarth, nuova arma Fiat nei rally, è a buon punto di preparazione. Al reparto corse Fiat di corso Marche 72 a Torino, infatti, i tecnici e il pilota collaudatore Giorgio Pianta lavorano alacremente sui prototipi per consentirne l'omologazione in Gr. 4 a fine marzo e l'esordio in corsa al Rally dell'Isola d'Elba d'inizio aprile. Per raggiungere il massimo livello di preparazione servono però prove più impegnative.

Così si decide di iscrivere la 131 Abarth prototipo proprio al Critérium de Touraine, con Bobo Cambiagli e il sottoscritto. Si tratta di una "ronde" di 25 chilometri da percorrere 9 volte. Molto veloce e impegnativa, mette a dura prova motore, freni, cambio e pure le sospensioni, per l'asfalto molto irregolare. Alle verifiche tecniche che precedono la corsa viene portata una Fiat 131 Abarth Gr. 5. Sul parabrezza, in basso a destra, la

sigla G3. Significa "Gara 3", terzo esemplare allestito dal reparto corse torinese. Alleggerita al massimo, la 131 Abarth "G3" è basata sul prototipo che ha vinto l'Elecar Rally (Valli Piacentine) sul finire del '75, con Bacchelli-Scabini.

**C'È UN PO' DI 124**

Della Gr. 5 vittoriosa a Piacenza mantiene alcune componenti riprese dalla gloriosa Fiat 124 Abarth, andata in pensione: motore bialbero di 1.8 litri a iniezione con potenza di circa 200 CV, cambio a innesti frontali con prima in basso e quinta da oltre 200 km/h, utile per i lunghi rettilinei del percorso francese. Rispetto ai precedenti prototipi si differenzia esteticamente, oltre che per la livrea, per i passaruota squadrate anziché tondi. Nel corso della gara la Gr. 5 torinese mette in luce un buon comportamento dinamico, ma anche qualche limite su un percorso molto veloce, che favorisce auto più potenti e leggere. Un debutto segnato però da alcuni problemi: due marce accavallate e la rottura di una molletta della calotta dello spinterogeno, prima rallentano la "G3" e poi la fermano.



## FINALMENTE OMOLOGATA

La "G3", rientrata a Torino, viene inviata immediatamente all'Isola d'Elba per fungere da muletto per l'equipaggio ufficiale Fiat Rally, Alen-Kivimaki. Il 1° aprile 1976, grazie ai 400 esemplari prodotti da Bertone, la Fiat 131 Abarth è omologata in Gr. 4 e l'8 aprile debutta al Rally dell'Isola d'Elba, valido per l'Europeo e l'Italiano.

Contro una concorrenza agguerrita, il successo è netto. La classifica finale vede infatti al primo posto la 131 di Alen-Kivimaki, davanti ai compagni di squadra Bacchelli-Rossetti, mentre il terzo equipaggio, Verini-Russo, si ritira per problemi tecnici. E la Fiat 131 "G3"? Viene anch'essa convertita in Gr. 4: motore 2 litri 16 valvole alimentato a carburatori e potenza di 215 CV. È l'8 maggio '76 quando Bobo Cambiaghi ed io ritroviamo la "G3", con cui partecipiamo al Rally di Sangiacomo (CN). La corsa si conclude con un'altra vittoria della 131. Successo di Verini-Russo, mentre noi ci ritiriamo per problemi tecnici. Peccato! Nel 1977 la "G3" gareggia nei rally italiani con il pilota privato Livio Lorenzelli, e l'anno seguente vola in Spagna. Le cronache la ➔



### Allestimento corsa

Dall'alto, il volante a due razze e la complessa plancia; la strumentazione con il contagiri al centro e le indicazioni per l'utilizzo dei vari comandi; i sedili anatomici con le cinture a quattro punti e il rollbar di sicurezza; i cronografi e i Tripmaster per il navigatore



**Punta dallo Scorpione**

In alto, il bialbero di due litri da 215 CV. Notare le barre duomi di rinforzo delle sospensioni, oblique e trasversale. Sopra, il vano posteriore con la batteria, la ruota di scorta e il serbatoio carburante specifico da competizione

➔ segnalano in attività con lo spagnolo Salvador Servirà sino al 1979. Poi l'oblio.

**IL RIPOSO AL MARE**

Galliate (NO), settembre 2020. Su internet compare l'annuncio di una 131 Abarth ex Reparto Corse Fiat Rally. Lo legge un imprenditore di Galliate, Fabio Airoidi. "Era da più di un anno che cercavo una Fiat 131 Abarth, ma nessuna mi aveva convinto. In vendita c'era anche la ex Walter Röhrl con cui il campione aveva vinto il 'Sanremo' 1980, ma il prezzo era molto elevato. Contatto il venditore, di Genova. Ci accordiamo per la cifra e per un incontro. Mi reco nella città ligure con un amico

esperto di auto da rally che, dopo averla osservata attentamente, mi esorta a non lasciarmela sfuggire. L'auto, infatti, è originale, si presenta nella livrea ufficiale Olio Fiat del 1976 ed è completa di tutto. Scopro anche la sua origine: si tratta proprio della 'G3'. Rientrata in Italia più di vent'anni fa, è stata sottoposta a un restauro che l'ha riportata nell'allestimento originale, ma l'aspetto lascia a desiderare. È stata rimontata senza andare troppo per il sottile". Continua Airoidi: "Decido di riportarla alle condizioni di inizio '76, per il Critérium de Touraine. Il motivo? Perché la sua partecipazione a quella gara costituì la prima uscita della Fiat 131 Abarth con i colori Olio Fiat. Per l'impegnativo restauro totale della 'G3' mi sono affidato alle mani esperte di due amici, Battista Franceschini e Osvaldo Finotti".

Ed eccoci a oggi: la "G3" si destreggia tra le curve della pista Asc a Vairano, al volante il proprietario. "Due anni fa mi porta in officina una Fiat 131 Abarth dal passato glorioso, ma poi abbandonata e in seguito sottoposta a un restauro parziale", ricorda Battista Franceschini, "Fabio mi chiede di riportarla alle condizioni del 1976. I problemi, soprattutto tecnici, sorgono immediatamente. L'auto non si avvia, i freni sono bloccati, l'interno è incompleto, gli interventi precedenti sulla scocca lasciano a desiderare. Decidiamo di smontare completamente l'auto. Ammetto che non è stata una passeggiata, non tanto per le parti meccaniche e l'assetto, ma per riportare alcuni elementi allo stato originale: a volte sono stati addirittura ricostruiti, come il serbatoio carburante di sicurezza. Molta attenzione è stata posta nella ricerca degli accessori originali dell'epoca, dal Tripmaster ai cronometri. Tuttavia la difficoltà maggiore è stata nel reperire la documentazione inerente alla 'G3'". Sono passati 47 anni da quando l'avevamo portata in gara in Francia: confesso che rivederla mi ha emozionato. Per me ha un valore speciale. A tutt'oggi, infatti, ho ritrovato solo cinque delle auto con cui ho corso negli anni 70-80. La mitica "G3" e una Fulvia HF ex ufficiale sono le uniche che non sono volate all'estero. Le altre tre si trovano in Giappone, Inghilterra e Germania. ■■■



## SCHEMA TECNICA

### Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 84 mm
- Corsa 90 mm
- Cilindrata 1.995 cm<sup>3</sup>
- Potenza 215 CV a 7.000 giri/minuto
- Coppia 225,6 Nm a 5.600 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, 4 per cilindro
- Due alberi a camme in testa
- Due carburatori doppio corpo Weber 48 IDF
- Raffreddamento a liquido
- Lubrificazione forzata
- Impianto elettrico 12 V

### Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 5 marce a innesti frontali
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Differenziale autobloccante
- Cerchi ant. 7J15 oppure 10J15, cerchi post. 11J15

### Corpo vettura

- Berlina 2 porte, 2 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a montanti telescopici schema McPherson, bracci trasv. e obliqui, molle elicoidali, barra stabilizz.
- Sospensioni post. a ruote indep., montanti telescopici schema McPherson, bracci trasv. triang. e tiranti trasv. regolabili, barra stabilizz.
- Freni a disco autoventilanti, doppia pompa con bilanciere di ripartizione
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 60 litri

### Dimensioni e peso

- Passo 2.490 mm
- Lunghezza 4.190 mm
- Larghezza 1.820 mm
- Altezza 1.360 mm
- Peso 930 kg in ordine di marcia



FRANCO CARMIGNANI

“Confesso che rivederla  
**mi ha emozionato.**  
Per me la “G3”  
ha un valore speciale”





## LA STORIA

# UNA VERA BELVA TRAVESTITA DA BERLINA

Continuamente evoluta da fine 1975 in poi, superati alcuni problemi iniziali come **il peso un po' eccessivo e il cambio delicato**, diventa negli anni l'arma da battere. Fino ai Mondiali 1977, 1978 e 1980

**L**e basi per realizzare la Fiat 131 Abarth sono state gettate a metà 1975. Su una berlina due porte, prelevata dalla produzione di serie, viene mantenuta inalterata l'impostazione meccanica (propulsore anteriore, trazione posteriore), montato un motore potenziato e adottate varie soluzioni sportive. L'impianto frenante è aggiornato per l'uso agonistico, mentre per le sospensioni posteriori si opta per lo schema a ruote indipendenti al posto del ponte rigido. Si decide alla fine per lo schema McPherson con bracci inferiori, tiranti registrabili e barra antirollio. E per dimostrare che la Fiat 131 Abarth può essere degna erede della 124, viene allestito un ulteriore prototipo ricco di soluzioni tecniche inedite.

### 031, CHE ESAGERATA

Frutto del progetto SE031, con carrozzeria caratterizzata da vistose appendici aerodinamiche, opera di Bertone, monta un 6 cilindri di 3.5 litri da 260 CV. Il prototipo SE031 partecipa e vince con Giorgio Pianta e Bruno Scabini al Giro Automobilistico d'Italia nell'ottobre 1975. Questa vittoria sprona i tecnici ad accelerare lo sviluppo della 131 da corsa. Così, il prototipo realizzato sulla base della berlina due porte, costantemente aggiornato, debutta nei rally a fine ottobre '75, al 100.000 Trabucchi di Saluzzo (CN), con Pianta-Scabini. La 131 Abarth Gr. 5, con carrozzeria bianca non definitiva, si fa notare per gli spoiler davanti e dietro e per l'alettone sul lunotto, un'ampia presa d'aria

“A partire dal 1976, è un crescendo: grazie ai costanti aggiornamenti, diventa via via **sempre più competitiva**”





1

sulla sinistra del cofano motore e vistosi passaruota allargati e tondi. La meccanica è quella della 124 Abarth che andrà a sostituire. La Fiat 131 Abarth prototipo conclude con un onorevole 11° posto. Ma il primo serio esame avviene a dicembre '75 a Piacenza, all'Elecar Rally. A sostenerlo due Fiat 131 Abarth prototipi con Bacchelli-Scabini e Verini-Rossetti. La carrozzeria è arancione e la meccanica ha alcuni aggiornamenti. Il rally di Piacenza si conclude con la vittoria di Bacchelli-Scabini.

### C'ERA ANCHE STRADALE

La stagione 1976 vede la Fiat al Rally di Montecarlo, prima gara del Mondiale, in attesa dell'omologazione in Gr. 4 della 131, che arriva il 1° aprile. Nella versione stradale (9.086.000 lire), presentata al Salone di Ginevra, il 2 litri eroga 140 CV. La scatola del cambio è uguale a quella della Fiat 131 di serie, ma gli innesti sono frontali. Alcuni particolari meccanici possono essere sostituiti rapidamente. Le sospensioni posteriori si smontano in dodici minuti, mentre pignone e corona possono essere cambiati senza l'ausilio di apparecchiature. La 131 Abarth viene modificata nella carrozzeria soprattutto per contenere il peso: porte e tetto di alluminio, parafranghi e cofani di plastica. Vengono aggiunti spoiler anteriore e posteriore, profilo aerodinamico sopra il lunotto e codolini ai parafranghi per montare cerchi di maggiori dimensioni. Alla vittoria ottenuta nella sua prima gara, il Rally



2



3

dell'Isola d'Elba '76, seguono altri successi, ma la fragilità del cambio complica la messa a punto. Poi è un crescendo: grazie al motore a iniezione, al carter secco, alle sospensioni montate su uniball e ai continui aggiornamenti, la nuova Fiat diventa via via sempre più competitiva. Il valore degli equipaggi ufficiali e l'ottima organizzazione di squadra permettono alla Casa torinese di aggiudicarsi i campionati del mondo 1977, 1978 e 1980.

### "G3" multicolore

1. La prima vittoria della 131 Abarth prototipo, al Rally Valli Piacentine 1975, con Fulvio Bacchelli e Bruno Scabini.
2. Bobo Cambiaghi ed Emanuele Sanfront al Rally Sangiacomo 1976, dove si ritireranno.
3. L'ultima gara della 131 "G3", il Rally di Montecarlo 1979 con Salvador Servià e Alex Brustenga

### LA CARRIERA SPORTIVA DELLA "G3"

1975	Rally Valli Piacentine	Bacchelli- Scabini	1°
1976	Critérium de Touraine	Cambiaghi-Sanfront	ritirati
	Rally dell'Isola d'Elba	Alen-Kivimaki (muletto)	-
	Rally Sangiacomo	Cambiaghi-Sanfront	ritirati
1977	Rally di Sanremo	Lorenzelli-Collorafi	ritirati
	Rally del Ciocco	Lorenzelli-Collorafi	4°
	Rally Valli Piacentine	Lorenzelli-Collorafi	ritirati
	Rally Valli Ossolane	Lorenzelli-Necco	5°
1978	Rally di Montecarlo	Servià-Brustenga	12°
	Rally Costa Brava	Servià-Brustenga	ritirati
	Rally R.A.C.E.	Servià-Brustenga	4°
	Rally Montseny	Servià-Brustenga	5°
1979	Rally di Montecarlo	Servià-Brustenga	ritirati



# Chiedetele DI TUTTO

Piccola, robusta, agile, sbarazzina, modaiola, inarrestabile. Ecco alcuni aggettivi adatti a inquadrare quest'auto, **fenomeno di mercato e di costume**, che, ancor oggi, con la versione nata nel 2018, resta estremamente apprezzata per la sua versatilità

Il nome Jimny non identifica un solo modello di casa Suzuki, ma piuttosto un'intera stirpe di fuoristrada dalle dimensioni molto contenute, che proprio per questo si è fatta apprezzare, in oltre mezzo secolo di carriera, tanto come off road capace di superare ostacoli estremi, quanto come citycar alternativa, validissima per trovare parcheggio anche negli spazi più risicati, quanto per arrampicarsi su marciapiedi e terrapieni in caso il parcheggio non esista proprio. Comportamento riprovevole, certo, ma alzi la mano chi non ha mai visto una fuoristrada posteggiata dove le auto normali non sarebbero potute arrivare.

La prima generazione, nota come LJ10, arriva sul mercato nel 1970. In alcuni Paesi, come quello d'origine, la sigla viene però sostituita dal nome Jimny. Si tratta di un mezzo ben diverso da quello ritratto nel servizio; ha infatti un bicilindrico due tempi di 360 cm<sup>3</sup> ed è disponibile solo con carrozzeria telonata. Seguono la LJ20, con raffreddamento a liquido e disponibile anche in configurazione hardtop, la LJ50 con un tre cilindri di 539 cm<sup>3</sup>, nel 1976, e infine la LJ80, sempre ottenibile anche con l'hardtop, ma soprattutto finalmente dotata di un 4 cilindri a 4 tempi di 800 cm<sup>3</sup>, decisamente più dotato di coppia e indispensabile per poter superare i limiti di emissioni via via introdotti.

La prima generazione di Jimny lascia il posto alla seconda nel 1981, quando arriva la SJ 410 equipaggiata da un mille a 4 cilindri. La SJ 413 con il 1.300 nasce nel 1984. La linea è più squadrata e moderna e strizza l'occhio anche al pubblico femminile e ai giovani che desiderano una citycar sui generis. Il successo è enorme anche in Europa, tanto che la Suzuki si vede costretta, per soddisfare la domanda, a siglare un accordo con la spagnola Santana per produrre un buon numero di SJ, ribattezzate Samurai, in modo da aggira-

re il contingentamento che riguarda i veicoli di fabbricazione giapponese. La carrozzeria ora può essere telonata oppure chiusa, ma anche pick-up. Nel 1984 arrivano pure i freni a disco anteriori e, sulla SJ 413, il cambio a 5 marce.

La principale differenza fra le SJ giapponesi e le Santana spagnole è la mancanza di una foglia alle balestre, sia anteriori sia posteriori, su queste ultime. Poi ci sono dettagli di finitura, ovviamente, e sigle specifiche varie.

## TUTTA NUOVA E LONGEVA

Superato il milione di esemplari prodotti dal 1970 nel 1987, la Jimny prosegue la sua carriera, che vede un nuovo cambio generazionale nel 1998, quando debutta la Jimny tout court, visto che questa denominazione è ora adottata in qualsiasi Paese. Si tratta della terza serie, come quella protagonista del servizio. La carrozzeria è completamente inedita e al debutto è disponibile solo in versione berlina.

La cabriolet, ossia la versione telonata, arriva l'anno dopo e resta a listino fino al 2009, mentre la berlina prosegue fino al 2018, quando debutta la quarta generazione, quella tuttora in produzione. Ma torniamo alla terza serie, quella di queste pagine. Con un ventennio tondo di permanenza in listino, è quella più longeva; anche oggi le strade ne sono piene e il "Suzukino", come molti la chiamano, fa parte dell'immaginario collettivo. La sua grande diffusione, però, non fa il paio con la reperibilità: se cercate un esemplare in vendita, noterete che non ce ne sono poi così tanti; soprattutto, in ottica collezionistica, sono rari quelli non sfiancati dall'uso e non trasformati con allestimenti più o meno improbabili, per prendere parte a gare di fuoristrada. Assodato che quelle Jimny sono da evitare come la peste, trovarne una come questa del servizio, uniproprietario e tutta 

### Piccole evoluzioni

La Jimny, serie dopo serie, è sempre rimasta fedele a sé stessa, ma alcuni piccoli aggiornamenti ci sono comunque stati. La versione del servizio, per esempio, presenta un fascione paraurti con due prese d'aria laterali, dove prima erano alloggiati i fendinebbia



#### Cinque finestre

Il marchio sulla finestratura centrale della calandra e la targhetta con i dati identificativi, posta sul parafiamma dal lato destro

## SONO RARI GLI ESEMPLARI IMMACOLATI. SE NE TROVATE UNO, NON ESITATE, MA SAPPIATE CHE NON VI COSTERÀ POCO

➔ originale, è un colpo di fortuna. Lo sa anche chi ne ha una da vendere, per cui non aspettatevi l'affare della vita.

La nostra quotazione riporta circa 7.000 euro per un esemplare veramente perfetto, ma si trovano inserzioni con richieste anche vicine al doppio, ovviamente non giustificabili. Si può spendere molto meno optando per la motorizzazione diesel di 1.5 litri di origine Renault, disponibile fra il 2004 e il 2011, ma è una scelta che può essere penalizzata dal blocco della possibilità di circolare, oggi o in un futuro prossimo.

#### SOSPENSIONI RINNOVATE

Il motore di 1.3 litri a benzina deriva da quello della generazione precedente, con una cubatura di 1.298 cm<sup>3</sup> e 80 CV. Crescerà a 1.328 cm<sup>3</sup> dal 2000, per 82 CV di potenza, saliti a 85 nel 2005; la velocità di punta resta sempre di 140 km/h. Cambiano sostanzialmente le sospensioni,

che rimangono a ponte rigido davanti e dietro - il che, unito al telaio a longheroni e traverse, fa della Jimny una fuoristrada vera, dura e pura, che non teme alcun tipo di ostacolo - ma adottano le molle elicoidali al posto delle balestre.

Questo migliora drasticamente il comportamento su strada, eliminando certe fantasiose reazioni delle serie precedenti. Non si può parlare di rivoluzione, soprattutto in tema di confort, che l'assorbimento è poco più che teorico, però la differenza si sente. La trazione è normalmente sulle ruote posteriori, con quella anteriore inseribile anche in movimento e le marce ridotte. Lo sterzo, su strada, è lento e impreciso, ma con lo schema meccanico adottato non si può pretendere di più. D'altra parte la Jimny non invita a correre, anche per la rumorosità che sale repentina e per i consumi; sono indubbiamente migliorati rispetto alle SJ, ma è difficile superare gli 11 km/litro, mentre, se si esagera con il gas, scendere sotto i 10 è ➔





**Ammodernato**

Questo esemplare adotta già il volante a tre razze invece di quattro e l'autoradio con CD integrata nella plancia. L'interno di pelle è un optional. Il portellone ad apertura laterale dà accesso al piccolo bagagliaio



➔ questione di un attimo. La Jimny del servizio è stata venduta nuova dal concessionario di Buttiglieria Alta (TO) ed è poi recentemente rientrata da Angelino Autoriparazioni, che altro non è che l'officina gestita da due dipendenti della ex concessionaria, ormai chiusa perché il titolare è andato in pensione. I meccanici quindi la conoscono bene e sanno che è difficile trovare Jimny in condizioni così originali e che non hanno mai fatto percorsi in fuoristrada.

Per l'epoca, la piccola Suzuki ha una buona dotazione di sicurezza, con due airbag e cinture pretensionate, oltre che appoggiatesta anche posteriori. L'Abs era a richiesta nel 1998, ma diventerà in seguito di serie. Gli esemplari più recenti hanno anche l'Esp. Il sistema di accesso ai posti posteriori è efficiente, con il sedile anteriore destro che scorre automaticamente in avanti quando viene sbloccato. Inoltre, non c'è bisogno di aiuto per scendere dal divanetto: il sedile an-

teriore si sblocca anche tramite un piccolo pedale azionabile da dietro. Un limite della Jimny è la capacità del bagagliaio: a meno che si viaggi in due, bisogna dimenticare le valigie.

### UNA FILOSOFIA PRECISA

Come la maggior parte delle auto ricche di personalità, anche la Jimny ha detrattori convinti (i difetti non le mancano, dal confort allo sterzo e ai consumi) e sostenitori accaniti, che ne apprezzano la robustezza, la capacità di sgusciare nel traffico e infilarsi nei parcheggi più angusti e le doti fuoristradistiche, che non hanno nulla da invidiare alle più blasonate off road.

Anzi, sui sentieri di montagna, dove contano soprattutto l'agilità e l'ingombro ridotto, non ce n'è per nessuno. Ci vorrebbe solo un po' più di coppia, per non essere costretti a superare gli ostacoli più duri di slancio, ma da un 1.300 è difficile ottenere di più. **R**



**Sa anche nuotare**  
Il motore presenta tutti gli accessori e i bocchettoni di rifornimento dei vari liquidi molto in alto, per favorire la capacità di guado. Sopra, i gruppi ottici anteriori e posteriori, con questi ultimi sdoppiati anche sullo scudo paraurti



### Adatte agli ostacoli

Le gomme "barra 70" di tipo M+S sono un buon compromesso fra tenuta di strada e resistenza fuori dall'asfalto, dove una spalla più bassa renderebbe fragile il pneumatico



IL “SUZUKINO”, COME VIENE  
AFFETTUOSAMENTE CHIAMATO,  
**HA UNA PERSONALITÀ  
UNICA**, CHE SI AMA O SI ODIÀ

## LA TECNICA

# SENZA COMPLESSI D'INFERIORITÀ

Sono molte quelle che non si sono mai allontanate dai tragitti urbani. Eppure **l'impostazione meccanica non sacrifica nulla** di quanto serve a una vera fuoristrada

**L**o abbiamo detto: sotto quella carrozzeria sbarazzina, che ha sedotto ben più di una donna, si cela una vera off road, che non fa sconti alla sua concezione originaria, concedendosi qualche accessorio, alcuni optional accattivanti, come gli interni di pelle o i cerchi di lega, ma restando fedele all'idea che deve essere in grado di cavarsela egregiamente su qualsiasi terreno. Il 4 cilindri di lega leggera è piccolo, d'accordo, ma il peso è contenuto in circa 1.100 kg e i cavalli sono comunque 85, erogati a 6.000 giri, forse un po' troppi, ma sufficienti a districarsi dovunque.

### VA PROPRIO DAPPERTUTTO

Le marce ridotte, inseribili anche in movimento, aiutano a tenere alto il regime per supplire alla coppia non eccezionale, così che la piccola Suzuki ha un'agilità invidiabile su ogni terreno. Questa potrebbe ancora migliorare con un differenziale posteriore autobloccante, ma purtroppo non è previsto. Il 1.300 bialbero ha 4 valvole per cilindro, iniezione elettronica

multi-point e accensione elettronica. L'altezza minima da terra è di ben 19 cm, mentre gli angoli di attacco e di uscita sono rispettivamente di 42° e 48°, valori di tutto rispetto. La Casa giapponese aveva in listino anche una versione meno costosa (però meno equipaggiata) con la sola trazione posteriore. Evidentemente, ci si era resi conto che il pubblico della Jimny comprendeva sì appassionati Indiana Jones, ma anche eleganti fanciulle che mai avrebbero messo una ruota fuori dall'asfalto o infangato la carrozzeria.

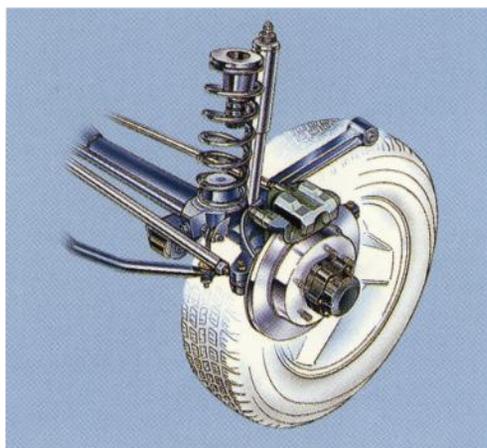


### Nessun blocco

Nel fuoristrada vero si sente a volte la mancanza del differenziale bloccabile, che non è mai stato disponibile

### Assai robusta

Il telaio a longheroni e traverse non lascia dubbi sulle intenzioni della Jimny di fare sul serio anche nel fuoristrada estremo



### Un passo avanti

In evidenza, qui, la più grande innovazione tecnica della terza generazione della Jimny: le sospensioni dotate di molle elicoidali, pur in presenza dei ponti rigidi

## SCHEDA TECNICA

### Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 78 mm
- Corsa 69,5 mm
- Cilindrata 1.328 cm<sup>3</sup>
- Rapporto di compressione 9,5:1
- Potenza 62 kW (85 CV) a 6.000 giri/minuto
- Coppia 110 Nm a 4.100 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, 4 per cilindro
- Due alberi a camme in testa
- Iniezione elettronica multi-point
- Raffreddamento a liquido
- Lubrificazione forzata, 3 litri
- Impianto elettrico 12 V

### Trasmissione

- Trazione posteriore, anteriore inseribile
- Cambio a 5 marce
- Comando a leva centrale
- Scatola di riduzione per inserimento delle marce ridotte
- Rapporto al ponte 4,3:1
- Pneumatici 205/70R15

### Corpo vettura

- Berlina 3 porte, 4 posti
- Telaio a longheroni e traverse di acciaio
- Sospensioni anteriori a ponte rigido, bracci longitudinali e trasversali, molle elicoidali
- Sospensioni posteriori a ponte rigido, bracci longitudinali e barra Panhard, molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco anteriori, Abs
- Sterzo a circolazione di sfere con servocomando
- Capacità serbatoio carburante 40 litri

### Dimensioni e peso

- Passo 2.250 mm
- Carreggiate: ant. 1.355 mm post. 1.365 mm
- Lunghezza 3.665 mm
- Larghezza 1.600 mm
- Altezza 1.700 mm
- Peso a vuoto 1.135 kg

### Prestazioni

- Velocità 140 km/h

# LA PROVA

**Q**uattroruote prova la Jimny a gennaio del 1999, ponendo l'accento sulla doppia personalità della nuova Suzuki. Tra i pregi vengono sottolineati la grande maneggevolezza, l'estetica gradevole e la manovrabilità del cambio. Tra i difetti, lo scarso confort, il bagagliaio virtuale in configurazione a quattro posti, la frenata lunga e lo sterzo lento e poco progressivo. La visibilità e la climatizzazione ottengono 4 stelle.

## SUZUKI «JIMNY 4WD»

### PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano

VELOCITÀ «JIMNY»	
Massima	143,662 km/h
Regime a vel. max giri/min	6300 in IV
Regime a 130 km/h giri/min	4900 in V

CONSUMO (percorrenze in V)	
Velocità in km/h	km/litro
60	19,6
90	14,5
100	12,8
120	10,0
130	8,8

MEDIE D'USO E (AUTONOMIA)	
 Statale	12,6 km/l (504 km)
 Autostrada	10,1 km/l (404 km)
 Città	10,2 km/l (408 km)

ACCELERAZIONE	
Velocità in km/h	Tempi in secondi
0-60	5,6
0-100	14,5
0-120	23,9
0-130	32,3

1 km da fermo	36,6
velocità d'uscita	133,8 km/h
400 m da fermo	19,3
velocità d'uscita	112 km/h

RIPRESA IN V	
Velocità in km/h	Tempi in secondi
70-100	16,3
70-110	24,0
70-120	34,2

1 km da 40 km/h in IV	39,6
velocità d'uscita	128,7
1 km da 40 km/h in V	43,2
velocità d'uscita	116,1

FRENATA	
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	17,5
100	48,7
120	70,1

SCARTO TACHIMETRO	
medio	3 %
130 km/h	3,2 %

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO	
Velocità in km/h	Potenza assorbita kW
70	9,0
100	20,1
120	31,8
130	39,1

SFORZO VOLANTE E FRIZIONE	
	3,6 kg
Diametro sterzata	10,5 m
	9,0 kg

## IN SINTESI

### Il DNA della pura 4x4

Nonostante l'«addolcimento» della linea e l'attenuazione di certe asprezze tipiche di modelli Suzuki precedenti, la piccola «Jimny» non oltrepassa la linea immaginaria che separa le fuoristrada pure dalle sport utility, cioè da quella specie emergente di off-road piacevoli da guidare anche su asfalto. Del resto, l'impostazione meccanica della vettura, appoggiata su un solido telaio a longheroni e robuste sospensioni a ponte rigido, lascia ben poco spazio a interpretazioni diverse. I percorsi fuori strada, dunque, sono il suo terreno preferito. Tuttavia, considerate le dimensioni ridotte e la grande maneggevolezza, la piccola Suzuki si è rivelata anche un'ottima cittadina. Per esaltare ulteriormente questa sua vocazione urbana, il costruttore giapponese, contraddicendo un po' lo spirito della vettura, propone addirittura una versione con la sola trazione posteriore a un prezzo d'attacco di soli 25 milioni di lire, ma anche con un equipaggiamento meno ricco rispetto alla 4WD.

## PREGI

- Maneggevolezza
- Manovrabilità cambio
- Linea piacevole

## DIFETTI

- Confort
- Capacità di carico
- Frenata lunga
- Sterzo lento e poco progressivo

Motore: ante-saggio 74,00 cm<sup>3</sup> - Rapporto 59,0 kW a 6000 giri/min - Valsi con 5 supporti a camme in l. ficazione forzi (multipoint) - Catal. Trasmissioni: Frizione mono-rapporti: 0,3,8,0,864:1; RM) tutte le marce: nali a coppia Pneumatici: Bridgestone D. Corpo vettur: traverse - Avv. nali e biella tr. barra stabilizz. cio longitudin. molla elicoidi. Freni anteriori: antibloccaggio. zione di sieri. toio carburanti. Dimensioni e: teriore 1,355; ghezza 3,625; Altezza minir: 9,8 m - Massa



**PAGELLA** ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo

<b>Posto guida</b>	Si guida piuttosto rialzati, ma anche un po' sacrificati (i più robusti toccano la porta col gomito) e senza la possibilità di regolare in altezza volante e sedile. Scomodi l'inclinazione a scatti dello schienale e l'appoggiatesta rigido.
<b>Plancia e comandi</b>	Impostazione abbastanza classica, non tutto però è sistemato in modo ergonomico. Va criticata per esempio la posizione dell'hazard sul piantone dello sterzo. Da segnalare anche che non tutti i comandi sono illuminati.
<b>Strumentazione</b>	Mancano tutte le informazioni che possono essere utili nella guida in fuori strada. Standard anche la dotazione di strumenti stradali, completata da una normale serie di spie, compresa quella che segnala l'inserimento delle quattro ruote motrici.
<b>Climatizzazione</b>	L'impianto di condizionamento (optional) è semplice ma funzionale e decisamente efficace. Le regolazioni di tipo manuale assicurano comunque un rapido funzionamento a regime. C'è anche il ricircolo dell'aria.
<b>Visibilità</b>	Nessun problema, grazie alla posizione di guida rialzata che consente di dominare la strada e all'ampia vetratura. Lo specchietto interno è un po' piccolo, in compenso quelli esterni hanno dimensioni abbondanti.
<b>Finitura</b>	Gli interni sono stati realizzati con materiali robusti e d'aspetto gradevole, indirizzati soprattutto alla praticità d'impiego e alla funzionalità. Abbastanza curato anche l'assemblaggio delle lamiere.
<b>Equipaggiamento</b>	Adeguate alle caratteristiche e al prezzo della vettura. La dotazione di serie va integrata soltanto con l'autoradio e l'aria condizionata. A richiesta anche l'ABS. Alcuni accessori sono forniti «after market».
<b>Abitabilità</b>	Quattro posti neanche tanto comodi. Lo spazio è limitato soprattutto dietro, dove i passeggeri hanno anche qualche difficoltà d'accesso, malgrado il dispositivo che fa avanzare il sedile anteriore reclinando in avanti lo schienale.
<b>Bagagliaio</b>	Vano di carico ridotto al minimo: c'è posto al massimo per una valigia di medie dimensioni. La situazione migliora un po' sfruttando eventualmente lo spazio dei posti dietro. Il portellone d'accesso è incernierato lateralmente.
<b>Confort</b>	Abbastanza scomoda soprattutto nei lunghi trasferimenti. Le sospensioni piuttosto rigide trasferiscono, infatti, agli occupanti molte sollecitazioni e il rumore dentro l'abitacolo, sempre abbastanza intenso, diventa fastidioso oltre i 120 km/h.
<b>Motore</b>	Un «1300» quattro cilindri 16 valvole completamente in alluminio di nuova generazione. Piuttosto vivace, è molto ben sfruttabile fino ai 5000 giri/min, poi manifesta una consistente rigidità di funzionamento. Discreta potenza e sufficiente coppia.
<b>Accelerazione</b>	Le prestazioni sono quelle di una buona «mille» e di una tranquilla «milletré». Le marce, però, vanno sfruttate fino alla zona rossa senza risparmiare il motore per avere un temperamento brillante.
<b>Ripresa</b>	La velocità massima di 143 km/h si raggiunge indifferentemente in V e in IV, ovviamente a regimi diversi. In IV, però, la ripresa è ovviamente più pronta e sfruttabile. Nel complesso l'elasticità di marcia è soddisfacente anche in città.
<b>Cambio</b>	Conferma, migliorandole ulteriormente, le già buone qualità del comando della «Vitaro». Gli innesti sono rapidi, abbastanza precisi e moderatamente contrastati anche nell'uso veloce. Adeguata alle caratteristiche del motore la scalatura delle marce.
<b>Sterzo</b>	Lento, piuttosto impreciso e poco progressivo, tradisce la tipica impostazione fuoristradistica. In compenso, è molto leggero in manovra e consente di invertire la marcia in spazi angusti. Risulta anche un po' sensibile alle deformazioni dell'asfalto.
<b>Freni</b>	I risultati migliori si ottengono soltanto dopo aver scaldato bene l'impianto. Comunque, gli spazi d'arresto non sono tra i più contenuti. Durante il test si sono manifestati bloccaggi della ruota anteriore sinistra. Con l'ABS la frenata dovrebbe migliorare notevolmente.
<b>Tenuta di strada</b>	Su strada in buone condizioni d'aderenza è consigliabile utilizzare soltanto la trazione posteriore: la tenuta è buona, ma l'impostazione della traiettoria va anticipata e spesso corretta a causa delle caratteristiche dello sterzo.
<b>Stabilità</b>	Complici il comportamento dello sterzo e il baricentro alto, manifesta talvolta reazioni brusche e poco progressive, che consigliano una guida su strada molto dolce. Rollio abbastanza elevato, ma non fastidioso.
<b>Consumo</b>	Accettabile, considerata l'impostazione fuoristradistica. A velocità costante in autostrada, rispettando i limiti, si fanno quasi 10 km con un litro. Nell'uso cittadino le percorrenze restano relativamente alte.
<b>In fuori strada</b>	Nel fuoristrada leggero la «Jimny» si muove senza problemi. Veloce e sicura sugli sterrati, nei tratti più impegnativi compensa la limitata disponibilità di coppia con la leggerezza e l'agilità. Efficaci le ridotte.

Le stelle assegnate sono valutate mettendo a confronto il punteggio migliore che, nella stessa voce, hanno meritato vetture della medesima fascia di mercato.



### Agilissima fuoristrada

In fuori strada si apprezza la notevole agilità di movimento che riesce, anche grazie alle ridotte, a sopperire in molte situazioni ai limiti

della modesta cilindrata. Tuttavia sarebbe auspicabile l'adozione del bloccaggio del differenziale posteriore.

### Attenti alle manovre brusche

Tra le voci che ottengono i punteggi più bassi, 2 stelle, oltre ai già citati bagagliaio, confort, sterzo e freni, anche la stabilità. Baricentro alto e passo corto possono generare reazioni critiche, difficili da controllare a causa dello sterzo lento

# *RUOTE DA SOGNO*

*POSSIBILITÀ DI FINANZIAMENTO*



RUOTE DA SOGNO SRL

Via D.da Torricella, 29 - Reggio Emilia, Italy  
+ 39 0522 268511, [info@ruotedasogno.com](mailto:info@ruotedasogno.com)  
[ruotedasogno.com](http://ruotedasogno.com)



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



*Classic & Sports Cars and Motorbikes*

**PORSCHE 1600**

WARM  
UP USA

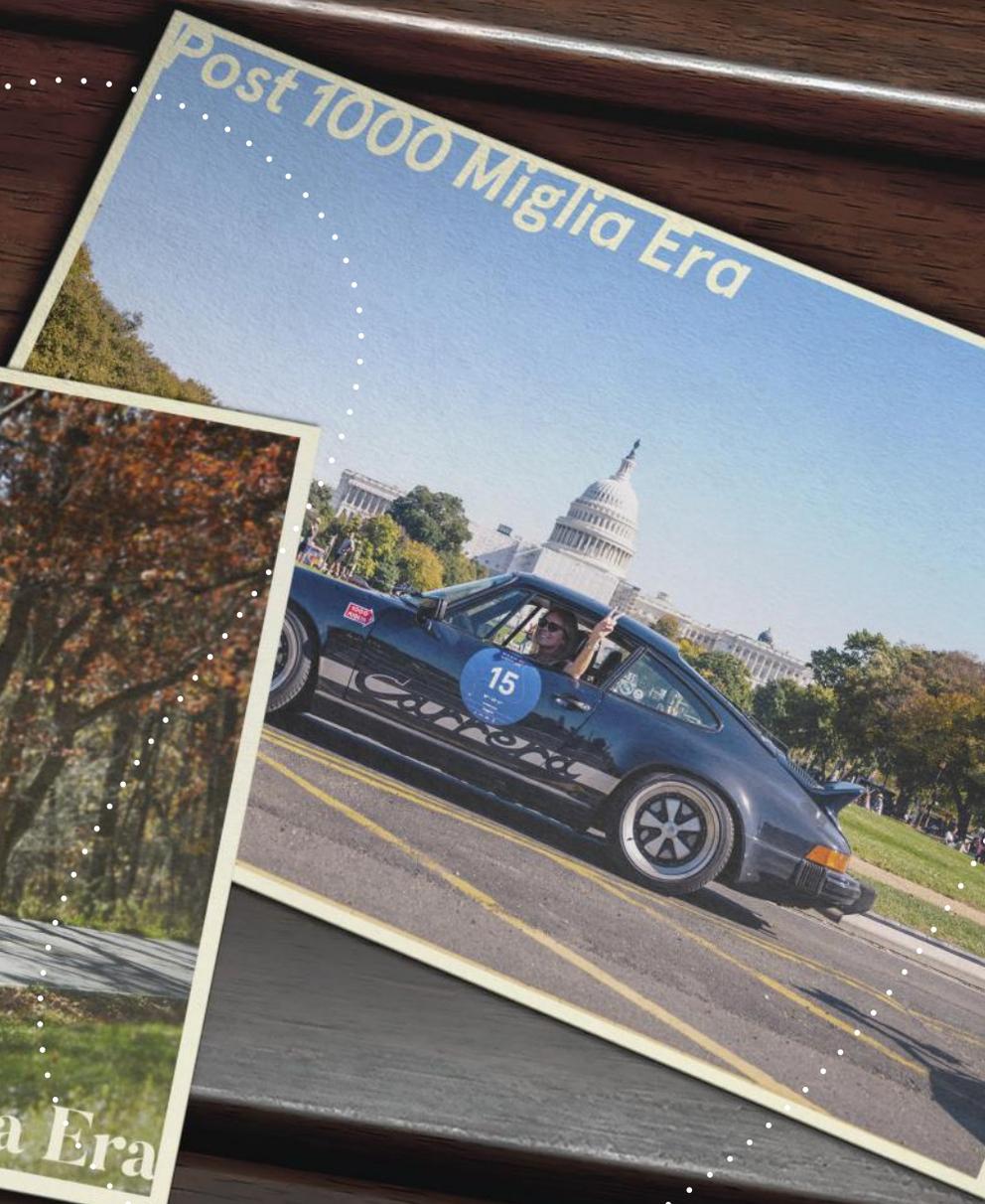


LE ISCRIZIONI  
SONO APERTE

31 - 5 OTT /  
NOV 2023

Info:  
[participants@1000miglia.it](mailto:participants@1000miglia.it)

MIDDLEBURG, VA



WASHINGTON D.C.



1000 MIGLIA SRL



# LA BARONESSA VOLANTE

Maria Antonietta Avanzo fu la **prima donna italiana a correre** in una gara automobilistica. Nacque nel 1889 a Porto Viro, nel Delta del Po, che oggi le ha intitolato il Comune



**A**dorava la velocità, la baronessa Maria Antonietta Avanzo da Porto Viro. È il 1920, la giovane (nata nel 1889) dalla bellezza prorompente, sfrontata, coraggiosa e anticonformista, si lancia in pista. È la prima donna in Italia a cimentarsi in una gara automobilistica (e poi prima donna alla Targa Florio, alla 1000 Miglia 1928, a Indianapolis 1932). Una vita straordinaria che il suo paese natale, nel cuore magico del Delta del Po, ha ricordato, intitolandole, oltre a un

memorial, l'intero Comune. Chi va a Porto Viro, oggi, è accolto da cartelli che la omaggiano. Sorte ben diversa da quella di "Hellé Nice" (vedi pag. 15).

#### GRANDI INCONTRI

Tazio Nuvolari la prese in squadra con sé, Enzo Ferrari la rispettò temendola un po' (lei raccontò dei dispetti che i due si scambiarono alla Targa Florio 1922). Guidò Alfa Romeo, Maserati, Ferrari, ma anche Bugatti, Buick, Fiat, Packard... Non appagata, prese il brevetto aereo. Finì

di gareggiare negli anni 40. Elegante, testarda e colta, seppe guardare avanti. La sua esistenza strepitosa fu costellata da incontri con la storia: intervistata da Hemingway, imparentata con Rossellini (è la zia del regista), adorata da D'Annunzio, consultata da Mussolini, ringraziata da Amedeo Modigliani, frequentata da Mascagni... Fu la madrina dell'autodromo di Monza. A colpi di vanga, smosse le prime zolle dove sarebbe stata costruita la pista.

Mondoclassico



# NEL PAESE DEI balocchi

Paolo Galafassi, classe 1980, è uno dei riferimenti più sicuri nel campo dei **ricambi originali e introvabili** di Alfa Romeo, Maserati e tanto altro. La passione, ereditata dal papà Bruno, è fondamentale in un settore dove conta innanzitutto la conoscenza degli oggetti d'antan

**“A** i ricambi ci pensa Paolo”. Questo è il leit motiv che da tanto tempo molti appassionati e collezionisti hanno metabolizzato, quando sono alla ricerca di un pezzo raro e soprattutto originale. Paolo Galafassi, classe 1980, nato a Correggio, in provincia di Reggio Emilia, a dispetto della sua giovane età è diventato uno dei punti di riferimento (anche Oltreoceano) per quanto riguarda la ricambistica di carrozzeria, meccanica e parti elettriche delle Alfa Romeo, delle Maserati e non solo.

## IL FASCINO DEL BISCIONE

Paolo è figlio d'arte: il papà Bruno, arzillo giovanotto di 76 anni, ancora oggi si diverte a collezionare le auto del Biscione, alcune in stupende condizioni originali. “Sono sempre stato affasci-

nato da quella mascherina così caratteristica”, spiega oggi il figlio, “delle auto che mio padre guida tuttora. All'inizio lavoravo come trasportatore nel settore delle auto storiche, ma poi ho capito che non era il mio mestiere. Così, un po' per gioco e un po' per scommessa, ho cominciato a raccattare ricambi in giro per l'Italia. Ed eccomi qui”. La sua struttura di Reggiolo (anch'essa poco distante da Reggio Emilia) è un antro favoloso, una sorta di paese dei balocchi in grado di stupire anche chi non è specificatamente alla ricerca di ricambi del Biscione e del Tridente. E, sorprendentemente, a dispetto di quello che dice Galafassi, tutto questo ben di Dio è disposto con un ordine tipico della sala chirurgica.

## LE STANZE A TEMA, CHE MERAVIGLIA

“In effetti ho varie stanze tematiche coi ricambi più rari accanto a quelli di piccole dimensioni”, prosegue Paolo, “partendo dall'Alfa 1900 in tutte le sue versioni, per poi passare alla 6C, alla Giulietta, alla Giulia, alla Sprint GT, alla Maserati 3500 e così via. Sui vari scaffali sono catalogati componenti originali, in attesa di essere magari completati, oppure parzialmente smontati. Non sono un gran fanatico dei social, ma comunque molti pezzi si vendono oggi online, è indubbio. Appena riesco a recuperare, per esempio, una coppia di fanalini posteriori della Giulietta Spider, ne verifico la funzionalità elettrica e, dopo averli puliti con cura, li fotografo, in modo da poter illustrare all'eventuale cliente in che condizioni reali si trovano”. D'altronde, si parla oggi di autentiche rarità, soprattutto in queste condizioni.

L'occhio cade subito su un pezzo da novanta come la bellissima autoradio Aster per la 6C 2500, datata 1947, coi suoi piccoli pomelli in bachelite arancione, una delizia per la vista, con la mostrina dorata che contrasta la tinta della plancia, un vero capolavoro. Vale come una moderna Fiat Panda, ma vuoi mettere l'eleganza di un accessorio del genere, montato magari su una cabriolet 

### Rarità in tema 1900

Bruno (a sinistra) e Paolo Galafassi posano sorridenti davanti ad alcune vere rarità, come la 1900 SS della Ventura degli anni 50 e un prezioso kit Abarth per Alfa Romeo 1900, che comprende anche i filtri dell'aria. Nella pagina accanto, un'incredibile serie di plance, sempre per la gamma delle 1900, in condizioni originali







**Di tutto, di più**  
Paolo posa su un treno di pneumatici originali, alcuni dei quali abbinati a cerchi Borrani dell'epoca, mentre sullo sfondo campeggia un rarissimo impianto di scarico Abarth per Giulietta Sprint e Spider, con etichetta di identificazione originale. Fanno parte del magazzino ricambi di Reggiolo anche i manuali di officina e i libretti di uso e manutenzione, il tutto consultabile sul sito [classicvintagecar.it](http://classicvintagecar.it)

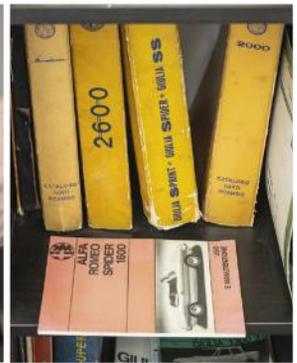
➔ carrozzata da Pinin Farina? Un tocco di classe senza eguali. “Purtroppo la mia grande passione a volte non aiuta: è veramente difficile privarsi di qualcosa di prezioso, dopo essere riuscito a trovarlo con grande fatica. Non è una questione di soldi, è proprio che alcuni oggetti, come i carburatori, le strumentazioni, soprattutto quelle del primo dopoguerra, sono piccoli tesori che cerco di custodire gelosamente. Poi, arriva la telefonata del collega o del cliente, e quindi devo cedere, a malincuore”.

Mentre sta parlando, Paolo coccola con lo sguardo un'altra incredibile reliquia, il kit Abarth (carburatori, collettore e filtro aria con lo stemmino dello Scorpione) per la 1900, un set che, data la sua attuale valutazione, meriterebbe di essere quotato in Borsa. Poco più in là, il papà Bruno mostra con un certo orgoglio una 1900 S filoguidata della Ventura, un giocattolo in latta in scala 1:16 che negli anni 50 costava qualcosa come 5 mila lire, un terzo dello stipendio mensile di un operaio alla Fiat del Lingotto: “È anche perfettamente funzionante, l'ho trovata a un mercatino

trent'anni fa”, spiega Bruno, visibilmente soddisfatto, “comprata per poche lire, allora non interessava a nessuno, ma a me è sempre piaciuta sin da quando ero bimbo”.

**ESSERE EMILIANI AIUTA, ECCOME**

Ma oggi c'è ancora spazio per la permuta alla pari, come si faceva nelle mostre-scambio fino agli inizi degli anni 80? “Potrà sorprendere, ma non è un'usanza scomparsa del tutto, anche coi collezionisti. Molti mi chiamano, invitandomi ad andare a visionare dei ricambi avanzati alla fine di un restauro integrale. E magari scopro che sul piatto della bilancia non sono richiesti soldi, ma altri pezzi per un'auto successiva da revisionare. A volte dovrei, in teoria, guadagnarci, ma poi finisco col fare spese pazzesche, perché mi imbatto, a esempio, in un monoblocco raro che non si può proprio lasciar andare. In altri casi ci si aiuta tra colleghi. Il bello di questo mondo è che ci sono ancora numerose persone che, indipendentemente dal business, si danno una mano volentieri, se possono. Soprattutto qui in Emilia, dove questo



**Reperti storici**  
Ancora conservate in scatola, una serie di valvole della distribuzione per motori Alfa Romeo 1900. Sopra, il libretto di uso e manutenzione della Spider 1600. Qui sotto, una Giulietta Sprint Veloce, alcuni carburatori, monoblocchi e (sotto a sinistra), l'autoradio Aster per la 6C 2500



sentimento è ancora particolarmente diffuso. L'obiettivo finale è cercare di ultimare l'auto col meglio che si ha a disposizione. Abbiamo anche delle liste d'attesa, da intendersi come una sorta di fidelizzazione del cliente. Ebbene, ne sono orgoglioso: in pratica, i clienti preferiscono aspettare un po' di più con la certezza della qualità del ricambio, piuttosto che affrontare le forche caudine di qualche venditore improvvisato senza scrupoli, pronto a spuntare cifre pazzesche o comperare ricambi riprodotti ai giorni nostri. Che, intendiamoci, saranno sicuramente validi, ma non hanno certo l'appel di quelli originali".

Squilla il telefono, Paolo viene trattenuto per un lungo elenco di accessori di un'Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce. Passeggiando nel reparto degli articoli acquisiti di recente e ancora da smistare, incuriosisce una splendida scatola gialla, marchiata Alfa Romeo e datata 1956, che contiene il set completo delle valvole della distribuzione di una 1900, avvolte nella carta oleata: "Non è in vendita, è un'opera d'arte", sorride il ricambista, e come dargli torto? **R**



# Leggenda SFATATA

L'ammiraglia tedesca, come la Lancia Gamma e la Maserati Biturbo, per citarne solo un paio, è sempre rotta o quasi. **Favole che fortunatamente si possono oggi smentire.** Come? Per esempio con un tour attraverso il Sahara portato a termine senza problemi



#### Le bizzze del clima

La carovana delle RO 80 sorpresa nel deserto da una tempesta di sabbia. Era stato previsto che potesse succedere; meno prevedibile, invece, la successiva pioggerellina

**A**lcune macchine hanno dovuto convivere per tutta la loro carriera commerciale, e anche in seguito, con la reputazione di scarsa affidabilità; a volte meritata, altre meno. Fra queste, una delle più note è la NSU RO 80. Eletta Auto dell'anno 1968, dotata di una linea modernissima per l'epoca, disegnata da Claus Luthe, e di soluzioni tecniche avanzate, aveva nel motore Wankel quella che molti consideravano, più che un'esibizione di alta tecnologia, una vera e propria disgrazia.

“La cattiva nomea resiste ancora oggi”, ci dice Gunter Olsowski, primo presidente del RO 80 Club International, “perlomeno fra i neofiti e tra chi non ha mai avuto esperienze dirette con questo modello. In realtà, gran parte dei problemi furono presto ricondotti sotto controllo, pur con esborsi da capogiro da parte della rete di assistenza della Casa. I fan della RO 80, invece, conoscono la realtà dei fatti”, prosegue Gunter, “e sono

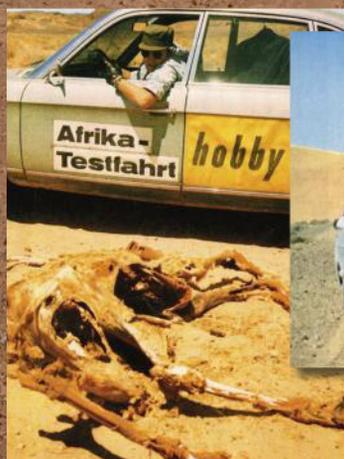
sicuri di potersi fidare dell'ammiraglia di Neckarsulm”. Motivo per cui, qualche mese fa, arriva la telefonata di Olsowski: “Stiamo per partire per l'Africa; Sahara, per la precisione. Nel 1968 la rivista tecnica tedesca Hobby ci aveva portato una RO 80 e una Citroën DS; noi abbiamo pensato di ripetere qualcosa di simile oggi. Venite?”.

### UNA TIRA L'ALTRA

Quella che doveva essere una piccola spedizione, per motivi di costi e logistici, nello scorso marzo si è concretizzata in un gruppo di 14 soci del club, a bordo di sette RO 80 pronte a dimostrare di poter superare qualsiasi sfida, senza guasti. Alcune si sono date appuntamento di fronte al Felix Wankel Institute di Lindau, in Germania, per partire con una provvidenziale benedizione dell'inventore del motore a rotori. Andreas Meyer, secondo presidente del sodalizio e anima della spedizione, ha programmato in ogni



NEL 1968 UNA SOLA NSU,  
INSIEME CON UNA CITROËN DS,  
**AFFRONTÒ IL DESERTO.**  
HOBBY PUBBLICÒ QUEL TEST

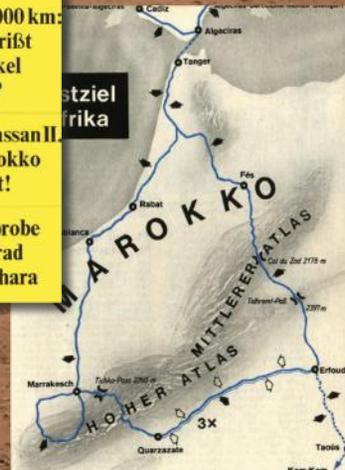


Nr. 13/68 - 26.8.1968 - 1,93 DM

**hobby**  
Das Magazin der Technik

**Super-Test in Afrika:**  
RO 80 kontra Citroën DS 21

Nach 10000 km: Wieviel frißt der Wankel wirklich?  
König Hassan II von Marokko testet mit!  
Zerreißprobe bei 40 Grad in der Sahara



➔ dettaglio il tour, ricalcando, per quanto possibile, il percorso originale del 1968, che è anche l'anno di nascita del più anziano esemplare partecipante. Non è stato semplicissimo, trattandosi di qualche migliaio di km in terra d'Africa, in zone a volte lontane dalle località turistiche. Figuriamoci le difficoltà di un'analoga organizzazione 55 anni fa, senza internet e telefoni cellulari... Una curiosità: se il prezzo medio degli alberghi sulla costa mediterranea è di 90 euro, nelle zone desertiche meno battute scende a 25 euro o poco più. La prima sera in Marocco, per rompere il ghiaccio, la frase più comune fra i possessori di auto con il Wankel è: "Com'è la tua pressione?", intendendo quella dell'olio motore. Dopo aver raggiunto Rabat, se non ci si è mai stati prima, si cambia la percezione del Paese, che in questa sua parte di territorio presenta strade ampie e ben tenute, con un traffico non congestionato. La stessa impressione l'avevano avuta anche i nostri predecessori di Hobby, nel 1968.

La temperatura è di circa 20 gradi e la connessione 4G è ovunque. La gente di Rabat, circa 500 mila abitanti, è un mix di arabi, europei e berberi, proprio come lo stile delle costruzioni. Prima di ripartire alla volta di Casablanca, una piccola seccatura: una pompa di ripresa funziona a

intermittenza (sull'auto di Olsowski) e va sostituita. Nessun problema: la scorta di ricambi al seguito delle NSU è varia e abbondante. Dopo pochi minuti di sosta in un parcheggio, si può ripartire. Raggiungiamo Casablanca, oltre quattro milioni di abitanti: è la città più grande del Marocco e, superate le misere periferie, non è diversa dalle altre metropoli di tutti i continenti.

### IL WANKEL NELL'ARMADIO

La mattina dopo, incontriamo Rafik Lahlou della Moroccan Classic Car Association, che ci fa da guida sul tracciato dell'unico GP di F.1 qui disputato, nel 1958. Tornati nella sede dell'associazione, curiosando nell'archivio, troviamo niente meno che un motore rotativo sezionato. Un segno del destino?

Un socio si offre di scortarci con la sua Dacia Duster sull'autostrada verso Marrakech. Qui il limite è di 120 km/h e a quest'andatura le nostre NSU danno il meglio: molto confortevoli, hanno un abitacolo spazioso, grazie anche alla trazione anteriore, e un grande bagagliaio. I sedili non affaticano e il motore è silenzioso, sono semmai i fruscii dell'aria a ricordarci che viaggiamo su un modello degli anni 60, per quanto futuristico. Proviamo a calcolare i consumi: siamo ➔

### Diario di viaggio

1. La rivista Hobby del 1968 e la RO 80 di Andreas Meyer.
2. Kasba Erg Chebbi, punto più a Sud del percorso.
3. Sulla strada per Taouz.
4. Un controllo alle sospensioni.
5. Indovina chi c'è?
6. Camionisti senza paura.
7. Le rovine vicino a Taouz.
8. La medina di Asilah.
9. Andreas Bertsch cambia le puntine della sua RO 80.
10. Per stare più freschi, meglio indossare i copricapo tradizionali









## AUTO E PARTECIPANTI AL RAID RIUNITI **A TESTIMONIARE** **IL SUCCESSO: SETTE** RO 80 PARTITE E TUTTE ARRIVATE

➔ sui 13-15 litri di benzina per 100 km, più uno d'olio ogni mille km. Già, il motore Wankel non è mai stato celebre per l'economicità...

Marrakech, con il suo milione di abitanti, è una delle destinazioni turistiche marocchine più gettonate e con i suoi 34 gradi a marzo è stata anche la più bollente del raid. Qui, il contrasto tra la parte storica e quella moderna della città è stridente. Facciamo rotta verso la catena montuosa dell'Atlante, dove incrociamo anche alcune stazioni sciistiche. Nessuna delle RO 80 monta il condizionatore, per cui viaggiamo con i finestrini abbassati; scopriremo la sera, cambiandoci in albergo, che questo richiede un sabbioso pedaggio.

### **NON SEMBRIAMO PERICOLOSI**

Abbiamo calcolato una media di cinque controlli ai posti di blocco della polizia ogni giorno, sempre risolti tra grandi sorrisi, non sappiamo quanto sinceri e quanto ironici... Sui monti dell'Atlante abbiamo trovato anche la neve e raggiunto quota 2.260 metri, ma ora il Marocco ci si presenta come lo abbiamo sempre immaginato. I centri urbani lasciano spazio al deserto, sconfinato fino a Kasbah Erg Chebbi, punto più a Sud del raid e oggi specializzata nel turismo tra le dune. Il nostro accompagnatore ci offre di raggiungere il luogo degli scatti più celebri del raid del 1968; poiché le previsioni per l'indomani parlano di cielo coperto e 26 gradi, acconsentiamo volentieri. Sta andando tutto

a meraviglia, ma all'improvviso la NSU in livrea Phoenix Rot di Walter Till si ferma: "È morta", dice aprendo il cofano, ma si capisce subito che si è semplicemente allentato un morsetto della batteria. Si riparte al volo, anzi no: la macchina di Walter si è insabbiata, però con la trazione anteriore e tante braccia che spingono, il problema è presto superato.

Inizia a piovere, per la prima volta dalla partenza; quanto basta per azionare il tergitristallo. Che sulla RO 80 di Andreas Meyer non funziona, facendolo scoppiare a ridere.

Dopo averlo preso per matto, gliene chiediamo la ragione: "L'unico pezzo non originale della mia macchina", commenta, "l'ho preso da una Golf IV all'ultimo momento, perché non volevo partire con qualsivoglia dettaglio non efficiente, e si è rotto proprio lui!". Nella pur ricca dotazione di ricambi al seguito della carovana, nessuno ha incluso un motorino del tergitristallo, per cui questa sarà l'unica, leggera, avaria non riparabile prima del rientro in Germania.

Dopo undici giorni di viaggio risaliamo verso Fez e Tangeri, da dove ci imbarcheremo per l'Europa. Il diario di bordo parla soltanto di una pompa di ripresa sostituita, un cambio delle puntine e la riparazione di uno starter automatico. Inezie, per auto di oltre 50 anni. Quindi nessuno si è fermato, alla fine? "Beh, sì", fa Olsowski, "precisamente la Dacia Duster della nostra guida, sulla quale ha dato forfait la frizione". **R**

### **Momenti da ricordare**

- 1.** Dopo 3.000 km dalla partenza, il Sahara.
- 2.** Tangeri, dove Atlantico e Mediterraneo s'incontrano.
- 3.** Ok, la strada non è questa.
- 4.** Ci sono voluti un po' di rifornimenti...
- 5.** Sabbia ne abbiamo?
- 6.** Taouz, poi il nulla.
- 7.** Olsowski spiega il percorso ad alcuni turisti.
- 8.** Ancora nella medina di Asilah.
- 9.** Ecco ricreato lo scatto del 1968 visibile nella foto di pagina 83

# GLI ABUSIVI DELLA F.1

L'austriaco, famoso per essere stato uno dei quattro soccorritori di Lauda tra le fiamme del Nürburgring '76, si schierò al via del GP di Francia 1976 **da... riserva**. Il tedesco partì, **senza qualifica**, dall'ultima fila a Hockenheim 1977, complici commissari e "pit girl"

**L**a gloriosa storia della F.1 comprende due episodi di partenze "clandestine". I due casi vedono protagonisti altrettanti piloti di passaporto austriaco e tedesco. Si tratta di Harald Ertl e Hans Heyer, "colpevoli" di aver preso il via di un GP senza essersi qualificati, in annate e circuiti differenti: Digione 1976 e Hockenheim 1977.

In ordine alfabetico, ma anche cronologico, partiamo dalla storia del primo, Harald Ertl, la cui professione ufficiale è quella di giornalista. Austriaco di Zell am See, nasce il 31 agosto 1938 e frequenta la stessa scuola privata di Jochen Rindt, Helmut Marko e Niki Lauda. Ertl è figlio di un ingegnere e, dopo l'università, la passione lo porta a collaborare con la rivista Rally & Racing, per poi debuttare in monoposto nel 1969, in Formula Vee, vincendo diverse corse. Nel frattempo la sua famiglia si è trasferita a Mannheim, in Germania, che diventa la sua città di residenza. Avendo la patente tedesca, correrà con licenza tedesca, anche se è di nazionalità austriaca. Negli anni seguenti sale di categoria fino ad arrivare in F.3, gareggiando anche in ambito europeo. Nel 1971 passa alle ruote coperte e con il te-

am Alpina-BMW vince il Tourist Trophy a Silverstone, nel 1973, in coppia con Derek Bell. Ertl non abbandona le monoposto, corre in F.2 e nel 1975 sale sul terzo gradino del podio al Nürburgring. Lusingato dal risultato, riesce a coronare il sogno di ogni pilota, debuttando in F.1 con il team Hesketh. È l'anno magico per quella squadra, con la vittoria in Olanda di James Hunt, però la macchina di Ertl è dell'anno prima. Il giornalista-pilota riesce tuttavia a sfiorare la zona punti (che all'epoca comprendeva solo i primi sei classificati) in due occasioni.

## A TUTTA BIRRA

Ci sono aneddoti divertenti su questa prima stagione di Ertl in F.1, sponsorizzato da una marca di birra tedesca. Per ovviare alla mancanza di fondi, una volta baratta con Max Mosley (tra i fondatori della March) alcune casse di birra per delle gomme da pioggia. Nel 1976, Ertl corre una stagione completa, ma dopo una serie di mancate qualificazioni e ritiri per guasti vari, necessita di visibilità per gli sponsor. Il 4 luglio 1976, in occasione del GP di Francia a Le Castellet, sul circuito del Paul Ricard, è la terza riserva, ma decide di prendere il via ugualmente. Al momento della partenza entra in pista seguendo il compagno di marca Guy Edwards e si posiziona in fondo allo schieramento. Rientrerà ai box per ritirarsi al quarto giro, per la rottura del differenziale, prima ancora di ricevere la bandiera nera. Pare sia proprio per questo che non gli viene comminata alcuna sanzione dall'autorità sportiva.

Due appuntamenti dopo, un avvenimento porta ulteriore notorietà al pilota austriaco. Infatti Ertl è famoso tra gli appassionati per i suoi baffoni spioventi e la barba folta, ma soprattutto per essere uno dei quattro piloti che salvano Niki Lauda dal rogo del Nürburgring. Nel prosieguo della stagione le cose vanno un po' meglio ed Ertl ottiene un settimo posto in Gran Bretagna e due volte l'ottavo: a casa, in Austria e sotto il diluvio al Fuji, dove Lauda decide di ritirarsi, perdendo il titolo iridato. Ertl corre ancora saltuariamente in F.1 con la Hesketh nel 

### Qualcosa in comune

Qui sotto, Hans Heyer al GP di Germania 1977, a Hockenheim. Nell'altra pagina, i ritratti dei due protagonisti di questa storia, a sinistra Harald Ertl e a destra Hans Heyer





“Harald Ertl, al GP d'Italia 1978, è stato l'unico pilota che abbia mai tentato la qualifica **con due squadre diverse**, la Ensign e l'ATS”

“Hans Heyer ha avuto una fulgida carriera con **le Turismo e i Prototipi**. L'esordio in F.1 fu un caso, per il quale si giocò tutto”



■ '77, poi con Ensign e ATS nel '78. In questa stagione stabilisce un altro primato, quando è iscritto al GP d'Italia con due monoposto diverse: prima cerca vanamente di pre-qualificare la sua Ensign, poi, durante le prove ufficiali, viene chiamato dalla ATS a sostituire Jochen Mass, infortunatosi. Neanche in questo caso Ertl riesce a qualificarsi.

Nel 1979 effettua solo un test con la Kauhsen F.1, concentrandosi sul ruolo di giornalista per la tv, mentre nel 1980 viene iscritto dall'ATS al GP di Germania, ma non si qualifica. Le più grandi soddisfazioni le ottiene nei campionati Turismo tedeschi 1978-79-80, dove vince spesso. Diventa campione nel '78 con la BMW 320 del team Schnitzer Motorsport. Nel 1981 Ertl si prende un anno sabbatico, ma nel 1982 torna a correre nella Coppa Europa Renault 5 Turbo, categoria di contorno al Mondiale F.1. Scende in pista per la prima volta il 4 aprile in Germania, ma si ritira. La domenica seguente è quella di Pasqua ed Ertl e famiglia vogliono recarsi a Sylt per qualche giorno di vacanza, assieme al cognato, Jörg Becker-Hohensee, sua moglie e sua figlia. Viaggiano in sei sull'aereo da turismo di quest'ultimo, ma il freddo fa ghiacciare la tubazione che porta

**Io intanto parto**

Harald Ertl è scomparso in un incidente aereo a soli 33 anni. Qui è al GP di Francia 1976, al Paul Ricard, quando decide di partire comunque, dal fondo dello schieramento



“Nessuna sanzione per Ertl al **GP di Francia 1976**: si è ritirato prima ancora di ricevere la bandiera nera”

carburante al motore e precipitano, nonostante il cognato provi un atterraggio di emergenza. La superficie ghiacciata e il poco spazio non lasciano scampo a quattro di loro, incluso Harald, che muore a soli 33 anni. Si salvano la moglie, Vera Ertl e il figlio Sebastian, che oggi ha 44 anni. Ertl è ricordato per essere stato genio e sregolatezza, capace di prestazioni memorabili, specie al Nürburgring e sotto la pioggia, ma anche di errori madornali.

**DEBUTTO COI KART**

La storia di Hans Josef Heyer è diversa da quella di Ertl, però il loro destino si incrocia più volte in pista. Nasce il 16 marzo 1943 a Mönchengladbach, da una famiglia che possiede una grande impresa di bitumi e calcestruzzo. Fin da ragazzo si appassiona alla meccanica: a 16 anni costruisce il suo primo kart e, non ancora ventenne, effettua uno stage come meccanico alla Daimler-Benz. Decide di correre nei kart, ma deve farlo in Olanda, perché all'epoca l'età minima per gareggiare in Germania è di 18 anni. Vince due titoli olandesi, poi uno tedesco e uno europeo. Vorrebbe correre in monoposto, ma i genitori sono contrari. Le considerano troppo pericolose per lui, che è l'erede designato alla guida dell'azienda di famiglia, carica che ricopre ancor oggi. Pertanto Heyer decide di concentrarsi sulle Turismo e sui Prototipi, dove ha una carriera notevole. Sole eccezioni, le due gare in F.2 con la Toj-BMW nel '76, in squadra con Keke Rosberg e appunto la sua partecipazione al GP di Germania di F.1 nel 1977. Quell'anno nasce il team ATS (azienda produttrice di cerchi), che schiera delle Penske PC4 modificate nella stessa officina in cui vengono preparate le Ford Capri ed Escort di Heyer. Venendo a sapere che un'auto è libera per il GP di Germania, coglie l'attimo. È il 31 luglio 1977 e la corsa si disputa a Hockenheim, dato che il Nürburgring, dopo l'incidente di Lauda, viene ritenuto troppo pericoloso per le F.1.

Lasciamo la parola direttamente a Heyer: “In virtù dei miei risultati avevo una licenza che mi permetteva di correre in F.1. Ero amico di Gunther Schmid (titolare dell'ATS, ndr), che era ben lieto di schierare per me una seconda vettura. Quasi tutti i piloti che avevano corso con me nei kart erano ormai in F.1. Mancavo solo io... Bisogna dire che a quel tempo c'erano tante macchine disponibili, ma erano poco affidabili. Se concludevi la corsa, quasi sicuramente finivi tra i primi dieci. L'ATS era una squadra tedesca e il mio sponsor mi sosteneva. Purtroppo, però, fin dalle qualifiche, fui tormentato da problemi tecnici, tra cui la rottura di un semiasse; solo in una sessione riuscii a percorrere alcuni giri con continuità, per provare a qualificarmi, ma invano (risultò la terza riserva a 30 centesimi dalla qualificazione, ndr). Sapevo che a causa degli impegni nelle altre categorie difficilmente avrei avuto un'altra opportunità di correre in F.1. Decisi quindi di schierarmi lo stesso, partendo in fondo alla pit lane,

d'accordo con Schmid. Sfruttai l'amicizia con i commissari di percorso, che conoscevo fin dai tempi dei kart e che mi tennero aperti i cancelli. Mi posizionai all'ultimo momento in fondo alla pit lane e chiesi alle 'pit girl' di fermarsi davanti alla vettura per nasconderla". Nel momento in cui inizia la gara le ragazze si spostano e Heyer, tra lo stupore generale, parte a tutta velocità entrando in pista, per lanciarsi all'inseguimento del gruppo. "In gara percorsi nove giri, poi fui costretto a fermarmi per la rottura del leveraggio del cambio. L'auto non era male e in corsa rimontai fino a metà gruppo. Per il mio gesto venni squalificato e alla fine, tramite i dirigenti della mia federazione, si fece in modo che la sanzione riguardasse solo la F.1, per non compromettere la mia carriera nelle altre categorie. Mi venne comminata la squalifica a vita. Francamente non so cosa avesse fatto Harald (Ertl, ndr) l'anno prima".

In corsa Heyer fa registrare il 22° riscontro cronometrico. La sua "impresa" davanti ai 100 mila spettatori dello Stadion di Hockenheim gli assicura ancor oggi il record di unico pilota non qualificato, ritirato e squalificato a vita in un GP di F.1. Dopo questo episodio, Heyer continua con Turismo e Prototipi e alla fine dell'anno vince la 1000 km di Kyalami con Jody Scheckter. Ertl e Heyer, i due "clandestini" della F.1, nel 1979 corrono assieme due gare per il team Zakspeed, contraddistinte da due ritiri. Sebastian Ertl, in un'intervista su suo padre, ricorda un episodio curioso riferitogli dalla madre: "A tre anni, durante una gara di campionato tedesco vista dal tetto di un furgone nel paddock, invece di tifare per mio padre gridai il nome di uno dei suoi avversari, ovvero Hans Heyer, più facile da pronunciare per un bimbo, imitando la folla in tribuna".

## UNA BELLA CARRIERA

Il palmarès di Heyer è ricchissimo. Fin dall'inizio, nel 1970, si fa la fama di pilota competitivo, che corre ovunque e con qualsiasi mezzo. Il suo rapporto con molti marchi ufficiali - BMW, Mercedes, Ford, Porsche, Lancia, Jaguar, Toyota - lo porta a conquistare tante vittorie in gare di durata, tre titoli Turismo tedeschi (1975-76-80) e uno europeo ('74); oltre a tre secondi posti in Germania (1973-79-81) e uno nell'Europeo ('84). In diverse annate corre tre campionati simultaneamente: tedesco ed europeo Turismo e mondiale Prototipi; in più, la serie Procar. Nel 1980 e '81 gareggia nel campionato Turismo tedesco con la Lancia Beta Montecarlo. Fa parte anche del team Lancia nel Mondiale Prototipi, vincendo a Watkins Glen con Patrese nel 1980 e a Imola con Teo Fabi nel 1983. Nel 1983, '84 e '85 fa propria per tre volte consecutive la 24 Ore di Spa, dove era arrivato secondo nel '71. Nell'84, con la Jaguar, vince la 12 Ore di Sebring del Mondiale Endurance. Poi riduce drasticamente gli impegni, però sviluppa un camion Mercedes per la "Dakar" e nel '92 è in pista nell'Europeo Truck. Negli anni 90 gareggia solo nella 24 Ore del Nürburgring e segue la carriera

“Le 'pit girl' nascosero alla vista la sua monoposto nella corsia dei box. Poi, **complici i commissari,** al via schizzò in pista”



del figlio. Raggiunge il ragguardevole traguardo delle mille corse disputate nel 2004, per celebrare anche il 30° dalla vincita del campionato europeo Turismo, con due partecipazioni con Alfa e VW nei rispettivi trofei monomarca.

Hans Heyer ha due figli, Matthias e Kenneth. Il primo si occupa dell'azienda di famiglia, mentre Kenneth ha seguito le orme paterne sui circuiti, con vetture GT, dopo essere stato calciatore. Heyer è sempre stato riconoscibile per il suo cappello tirolese. È un portafortuna, ricordo dei tempi dei kart. Heyer proprio in quel periodo ha sviluppato molte amicizie in Italia: con il team Astra della famiglia Bertuzzi, con Gianpaolo Dallara e con tanti piloti con cui ha corso in Lancia.

Sfortunatamente per lui, la sua bestia nera è stata proprio la celeberrima 24 Ore di Le Mans, dove in dodici partecipazioni ha ottenuto altrettanti ritiri. L'episodio del GP di Germania con l'ATS aggiunge solo un paragrafo curioso nel ricco capitolo a lui dedicato nell'enciclopedia del motorsport. Di questa enciclopedia fa parte anche Harald Ertl, forse sottovalutato, ma altrettanto abile e coraggioso al volante di un'auto da competizione.

Dobbiamo biasimare Ertl e Heyer per il loro GP "abusivo"? Da un lato sicuramente sì, dall'altro le loro gesta ci fanno tornare ai tempi eroici e romantici dell'automobilismo sportivo. **R**

### Una volta soltanto

Hans Heyer al GP di Germania 1977, corso a Hockenheim. Partito dalla corsia dei box, percorre nove giri prima di ritirarsi per problemi al cambio. Viene squalificato a vita

# Un tris D'AUTORE

La "corsa più bella del mondo" ha visto svettare, per la terza volta consecutiva, l'Alfa Romeo 6C 1750 SS del 1929 di Vesco-Salvinelli. In gara anche l'equipaggio di Ruoteclassiche: il racconto di fatiche ed emozioni del collega di Quattroruote, navigatore su una Gilco Zagato del 1951

## Val Trompia in festa

Andrea Vesco e Fabio Salvinelli su Alfa Romeo 6C 1750 SS (1929) ripresi al passaggio di San Quirico d'Orcia. Per il driver della Val Trompia si tratta del sesto sigillo in totale ottenuto alla Freccia Rossa, per il navigatore bresciano è invece il terzo successo consecutivo

L'ALFA ROMEO



## QUEST'ANNO UN PERCORSO DI 2.200 KM **CON BEN 144 PROVE CRONOMETRATE** E 8 DI MEDIA



**D**overosa premessa: questa è stata la mia prima 1000 Miglia, nonché la mia prima gara di regolarità. Insomma, scrivo di macchine da un quarto di secolo, ora su Quattroruote (quindi quelle attuali), e il mio unico contatto con questo mondo si è sempre limitato a quelle piacevolissime giornate in cui andavo a veder sfilare la Freccia Rossa dalle mie parti, fra il Passo della Futa e Bologna. E tentavo di immaginare cosa si provasse ad attraversare l'Italia con mezzi che sfiorano il secolo di vita. Capirete dunque il mio stato d'animo, quando la redazione di Ruoteclassiche mi ha proposto di partecipare all'edizione 2023, in parallelo ai miei colleghi di Quattroruote impegnati nella 1000 Miglia Green, con quattro Ev a batteria. Carico a mille, al pensiero di prender parte a un evento che ci invidia tutto il mondo, ma con un pizzico d'ansia, data la mia inesperienza sul sedile destro.

Ci tengo a precisare questo, perché, da qui in avanti, potreste leggere pensieri scontati, parloriti da una mente vergine - altresì ancora annebbiata dalla stanchezza -, a digiuno di pressostati e coefficienti. Tutte cose con cui ho familiarizzato,

strada facendo, durante cinque intense giornate che mi sono sembrate cinque settimane, dove ho alternato momenti di enorme euforia ad altri di sconforto, con il corpo provato, ma la mente tremendamente appagata.

### **A BORDO DI UNA ONE-OFF**

Ma andiamo con ordine: imparo qualche tempo prima che la mia compagna sarà una Fiat Gilco 1100 del 1951, esemplare unico realizzato dal celebre telaista Gilberto Colombo e carrozzata Zagato. Al volante Vincenzo di Leo, titolare della Evergreen Cars, alla sua terza Freccia Rossa. Dopo qualche telefonata, ci incontriamo al Brixia Forum di Brescia per i preparativi. E già lì, per chi ama il ferro e la benzina, c'è tanta materia prima da appagare i sensi per mesi: centinaia di auto, fra le più belle di sempre, su cui altrettante persone si muovono veloci per stendere gli adesivi, armeggiare dentro i cofani e sistemare bagagli e strumentazioni. Prima sensazione positiva: alla luce del numero di iscritti, mi aspettavo file chilometriche per sbrigare le formalità burocratiche,



## LA GARA DI REGOLARITÀ

# PREMIATA DITTA VESCO&SALVINELLI

stile immigration, quando sbarchi negli Usa. Invece, tutto liscio come l'olio: hai in mano una tabella con otto step da seguire, e in meno di un'ora non si dica fai tutto. Citavo i road book. Ecco, per uno abituato a viaggiare sempre con Google maps sul display centrale, i cinque pesantissimi tomi che mi vengono consegnati, uno per ogni tappa, m'inquietano un poco. Come pure i due Blizz sistemati sul lato destro della plancia, con cui dovrò imparare a convivere nei giorni successivi. Memorizzo le operazioni che sarò chiamato a eseguire nell'angusto abitacolo. La mattina del primo giorno non rende giustizia alle fatiche che ci aspettano: la partenza è fissata alle comodissime 13.50 da viale Venezia (siamo la numero 214, circa metà gruppo), perciò abbiamo tempo per andare al Museo 1000 Miglia (altro luogo di culto da visitare almeno una volta nella vita), mangiare qualcosa e chiacchierare con i vicini di numero di partenza. Atmosfera rilassata, auto ancora lucide e tanta voglia di ingranare la prima.

Pronti, via ed è pura euforia: il bagno di folla, il "millecento" che frulla bello allegro, io che ➔



**A**ndrea Vesco e Fabio Salvinelli hanno concesso il tris. Dopo i successi degli ultimi due anni, con l'Alfa Romeo 6C 1750 SS del 1929 (qui accanto), a partire dalla seconda giornata di gara sono andati in testa e con passo sicuro sono arrivati a Brescia. Per il giovane driver si tratta della sesta vittoria in totale (vanno aggiunti i trionfi ottenuti nel 2016 e 2017 in coppia con Andrea Guerini e nel 2020 col papà Roberto), per il coequipier di una tripletta consecutiva. Alle loro spalle, un equipaggio piacentino composto da Gianmario Fontanella e Anna Maria Covelli su Lancia Lambda Casaro del 1927 (foto al centro); per loro un'ottima gara, che era iniziata alla grande con la conquista della prima tappa. Sul gradino più basso del podio figura l'equipaggio composto da Andrea Luigi Belometti e Gianluca Bergomi (qui a sinistra), con la Lancia Lambda Casaro del 1929.

RENE PHOTO COLLECTION



### Piazza meravigliosa

1. La spettacolare piazza del Campo di Siena.
2. Marcus Breitschwerdt, con la Mercedes-Benz 710 SSK (1930)
3. Vincenzo Di Leo e Lorenzo Facchinetti, Gilco Zagato 1100 (1951).
4. Domenico Battagliola e Emanuel Piona, OM 665 Superba (1925), seguiti da Riccardo e Maika Perletti, Bugatti T37 (1926).
5. Manuel Fiori e Franco Amolini, Fiat 508 S Coppa d'oro (1934)

1000 MIGLIA GREEN

# SEMPRE VERDE

**C**erano anche le auto elettriche alla Freccia Rossa con la 1000 Miglia Green. Dodici gli equipaggi in gara, quattro dei quali di Quattroruote. Sul podio la Tesla Model X di Piva-Ferraglio, seguita dalla Polestar 2 dei nostri Magni-Confalonieri (foto sotto) e dalla Ford Mustang Mach-E di Azzarello-Orlandini.



## SPETTACOLARI I PASSAGGI NEGLI AEROPORTI MILITARI PER FESTEGGIARE I 100 ANNI DELL'ARMA

➔ riesco addirittura a imbroggiare tutte le note del radar, facilitato dalla segnaletica esposta lungo il percorso e, spesso, dalla scorta delle forze dell'ordine, lì per favorire il flusso nei centri abitati. Unica delusione: alcuni concorrenti, quasi tutti con targa straniera, guidano sopra le righe e questo nuoce alla sicurezza e al rispetto nei confronti di chi, sulla strada, è lì per lavorare e non per sparsersela. Comunque, la giornata inizia a farsi sentire: gambe indolenzite dalla seduta angusta e poco ergonomica, schiena tartassata da inclementi sospensioni e il tempo che scorre molto più velocemente dei chilometri che percorriamo. Dobbiamo arrivare a Cervia, è quasi buio, ma siamo ancora nel Ferrarese, con la piccola spider rossa che inizia a mostrare segni di stanchezza: temperature alle stelle e un problema al tamburo anteriore destro, prontamente sistemato dalla nostra assistenza. Morale, arriviamo in Riviera poco prima della mezzanotte, cena frugale e a letto distrutto.

Il giorno successivo, con Roma nel mirino, partiamo dall'aeroporto di Pisignano: si celebrano i 100 anni dell'Aeronautica Militare e la onoreremo

mo con diversi passaggi in altrettante strutture, ricambiando il passaggio delle Freccie Tricolori a Brescia. Fra Romagna e Marche è una piacevolissima passeggiata, dalle splendide colline del Pesarese fino ad Ascoli, la strada fila via liscia. Le prove cronometrate non spaventano più, ho capito come affrontarle - da lì a farle bene però ne passa -, ma è prevista pioggia nella seconda parte della tappa. Che difatti arriva: devo stringermi ancor di più per evitare quel po' d'acqua che inevitabilmente entra in abitacolo, ma lo spettacolo dei Monti Sibillini e del Parco Nazionale del Gran Sasso allevia il tutto. Nastri d'asfalto e panorami che sono pura poesia, come pure l'ingresso a Roma, fra Villa Borghese e via Veneto, che da solo vale il prezzo del biglietto. Pur essendo autoctono, quasi mi commuovo, non riesco a immaginare cosa possano provare i 148 equipaggi stranieri iscritti all'evento davanti a tanta bellezza: la 1000 Miglia, banalmente, mi ricorda che viviamo nel paese più bello del mondo.

Terzo giorno, alzataccia all'alba, pronti per la tappa più lunga, oltre seicento km da Roma a Parma, passando per la Val d'Orcia, Siena con ➔

**Bugatti in osservazione**

1. Roberto Miatto e David Borchia, OM 665 S MM Superba (1929).
2. James M. Garvey e Catherine M. O'Connell, Triumph TR 3 (1956).
3. Alessio De Angelis controlla il motore della sua Bugatti T37 (1927).
4. Ugo Polini e Stefano Cadei, Fiat 1100 TV (1955).
5. Stefano e Christina Marie Natoli, Salmson Grand Sport GS8 (1928).
6. Pietro Tenconi e Nicola Manzini, Alfa Romeo 1900 TI (1952)



## I NUMERI E LE CURIOSITÀ

# DA QUATTRO A CINQUE GIORNI UN ESPERIMENTO APPREZZATO

**N**onostante i quarantuno anni compiuti dalla sua rievocazione nel 2023, la 1000 Miglia rimane sempre al passo dei tempi, e in questa edizione ha portato a cinque i giorni di gara, allo scopo di soddisfare le tantissime richieste di passaggio, transitando pure in Piemonte (la “vera” gara ci era passata nel lontano 1948). “Si è trattato di un esperimento mosso dalla volontà di essere parte attiva nelle celebrazioni di Bergamo e Brescia Capitale italiana della Cultura”, ha dichiarato Aldo Bonomi, presidente di Acì Brescia. Alberto Piantoni, ad di 1000 Miglia Srl, ha commentato:

“Con il nostro piano strategico abbiamo tracciato una rotta: rafforzare la presenza internazionale, le partnership, l’organizzazione e l’epica della corsa. E abbiamo definito una visione per il futuro: da local a glocal, da mono a multiprodotto, da comunicazione a condivisione, da heritage a industria, da appassionati a community”. Innovazione non significa scordare le glorie del passato: 1000 Miglia Srl ha voluto celebrare i settanta anni dalla prima partecipazione, nel 1953, del novantaduenne Alfredo Coppelotti, attuale presidente del Club Mille Miglia. Un minuto prima delle vetture in gara, è scesa dalla pedana del via una Lagonda 2 Litre

che trasportava Coppelotti e Giovanni Corazza. I due veterani della 1000 Miglia hanno ricevuto l’omaggio del pubblico lungo il percorso cittadino. C’è stato anche il primo via alla sperimentale Maserati MC20, trasformata dal Politecnico di Milano in driverless car, a guida autonoma, che aveva come copilota Matteo Marzotto, in doppiopetto come lo zio Giannino, vincitore della Freccia Rossa nel 1950 e 1953. Oltre alle 120 contemporanee vetture del Cavallino partecipanti al Ferrari Tribute to 1000 Miglia e alle dodici della 1000 Miglia Green, le 420 auto in gara rappresentavano 62 marchi. Ha primeggiato, come sempre,

l’Alfa Romeo con 53 vetture accettate, seguita da Fiat con 44, Lancia con 28, Jaguar con 27, Mercedes-Benz con 26 e Porsche con 24. Gli equipaggi sono arrivati a Brescia da 32 diversi Paesi, di tutti i continenti: la nazione più rappresentata (dopo l’Italia con 255 partecipanti) è stata l’Olanda con 135, seguita da Germania con 72, Regno Unito con 69 e Stati Uniti con 68. Da sottolineare che, dallo scorso anno, sono ammessi solo i veicoli certificati dal Registro 1000 Miglia. A oggi, sono circa 2.800 le vetture che hanno fatto richiesta di iscrizione al Registro, con circa metà delle pratiche completate, oltre duecento respinte e le rimanenti in corso. **P.M.**



### Freccie Tricolori

Balaji e Ashley Ramamoorthy con la Ferrari 375 MM Spider Pinin Farina (1953) sfilano nell’aeroporto di Ghedi. In alto, a destra, il passaggio delle Freccie Tricolori alla partenza



### Guida autonoma

**7.** Il sindaco di Brescia, Laura Castelletti, saluta i “veterani” Coppelotti e Corazza.

**8.** Beatrice Saottini, presidente 1000 Miglia Srl, e Aldo Bonomi, presidente Acì Brescia.

**9.** Matteo Marzotto sulla Maserati a guida autonoma

## I PERCORSI IN TOSCANA SONO IL CLASSICO ESEMPIO DELLE MERAVIGLIOSE STRADE ITALIANE



➔ sosta in piazza del Campo, il Passo dell'Abetone da Pistoia a Modena e così via. Sarà la giornata più dura (ben 16 ore), ma anche la più gratificante. I paesaggi sono incantevoli e il calore del pubblico è qualcosa di straordinario. C'è sapore d'altri tempi, non solo nel patrimonio storico viaggiante che anima la gara, ma anche in tutto ciò che lo circonda: le seggiole fuori dai portoni di casa dei paesini più piccoli per ammirarne il passaggio, le storiche degli appassionati tirate a lucido ed esposte lungo la strada, la quantità di persone che immortala il nostro passaggio con le "macchine fotografiche", quelle vere (che fanno solo foto e non telefonano). E, ovunque, l'incitazione della gente che ti dà la carica: giovani, meno giovani, donne e bambini; c'è passione senza distinzioni nella nostra terra, altra cosa che mi rammenta la 1000 Miglia.

### IL TRAGUARDO SUL TAPPETO ROSSO

Siamo verso la fine, da Parma a Milano, passando per il Piemonte (l'ultima volta nel 1948). Il sole è cocente e dobbiamo tenere sott'occhio l'acqua, specie alle soste, in attesa delle prove crono-

metrate. Ma a rallentarci, oggi, è un guasto all'impianto frenante, fra Piacenza e Stradella, a poche centinaia di metri dal Comune di Rottofreno, e giuro che non è una battuta. Provvidenziale, in questa situazione, il pane e salame gentilmente offerto dalla Scuderia Castellotti, sistemata da quelle parti. Non il massimo l'ingresso a Milano, con le lunghe code sulla circonvallazione che mettono a dura prova una frizione ormai alla frutta, ma la cornice di piazza Duomo ci ripagherà del disagio. Milano-Brescia, nel quinto giorno introdotto quest'anno, è quasi una formalità: accarezziamo il Lago d'Isèo, abbracciamo la Franciacorta e Brescia ci aspetta nuovamente per chiudere il cerchio dopo 2.180 km. Tappeto rosso, 240esimi, ma la nostra vittoria, obiettivo dichiarato alla partenza, era portare al traguardo la piccola spider rossa. E la medaglia commemorativa, che ho già sistemato a casa, mi ricorderà per sempre del valore di questa rievocazione, una macchina estremamente complessa, ma molto ben oliata che contribuisce a preservare un patrimonio storico, sociale e culturale che va ben oltre il mero metallo delle automobili. **R**



- Tappa bagnata**
1. Simone e Tarcisio Bonomi, BMW 328 (1939).
  2. Nicholas e Charles Owen, Jaguar XK140 (1955).
  3. La Gilco Zagato di Ruoteclassiche ripresa durante la seconda, bagnata tappa, da Macerata a Roma.
  4. Giuseppe Boscarino ed Enrico Renaldini, Fiat 508 CS MM, 1938.
  5. Francesco Siccardi e Matteo Kamata, Fiat 508 C Sport Speciale, (1937)
  6. Gaetano e Andrea Maffei, Alfa Romeo 6C 1750 GS (1930)





5



6

L'ARRIVO DELLA TERZA TAPPA  
**A PARMA, IN PIAZZA PILOTTA,**  
SALUTATO DA TANTI APPASSIONATI

# UNA POLTRONA PER DUE



1

Doppio “Best of show” all’edizione 2023 del concorso dinamico sulle strade dell’Appennino piacentino: alla **“Balilla” del 1935** e alla **Porsche 904 Carrera GTS del 1964**. Ospite d’onore, **Maserati**



2

**U**na salita, due vincitrici e la Maserati ospite d’onore. E pure Miki Biasion a dare lustro alla manifestazione. La ventisettesima edizione della Vernasca Silver Flag, la rievocazione della storica salita che porta i bolidi da competizione da Castell’Arquato a Vernasca, ha attribuito quest’anno due “Best of show”: il primo, per le vetture anteguerra, è andato alla Fiat 508 S Coppa d’Oro del 1935 di Claudio Montagni (Scuderia Sant’Ambroeus); l’altro, per le auto del dopoguerra, se l’è aggiudicato, invece, la Porsche 904 Carrera GTS del 1964 di Romeo Valli. Ai vincitori, il due volte campione del mondo Miki Biasion (qui apripista d’eccezione sulla spettacolare Ferrari 308 Rainbow Bertone del 1976) ha consegnato due modelli di cronografi Champion firmati Eberhard & Co., sponsor dell’evento.

una trentina di vetture e quattro classiche da urlo (di cui una... quasi storica): la A6 1500, la prima GT della storia del Tridente; la A6 GCS/53 berlina Pinin Farina (una delle quattro prodotte); la Birdcage Tipo 61 carrozzata Drogo e la barchetta 320 S del 2001. Molto significativo nella storia della Casa di Modena, poi, il prototipo della 3200 GT, della seconda metà degli anni 90. Il Trofeo F.lli Maserati è stato consegnato invece alla 200 SI del 1957 condotta da Gigi Baulino.

## UNA PIOGGIA DI PREMI

Atmosfera internazionale, gestita dal Cpae (Club Piacentino Automotoveicoli d’Epoca). Grande passione. Quei nove chilometri in salita che hanno impegnato e divertito le quasi duecento storiche da competizione presenti. E premi per tante categorie. Uno per tutti, il trofeo al miglior restauro, secondo Asi, attribuito alla Maserati A6 1500 del 1949 di Luca Bortolotti. **R**



3

Un terzo orologio è andato a Cristiano Bolzoni di Maserati Classiche. La Casa del Tridente era il tema della “Vernasca” 2023, presente con



4

### Grinta in salita

1. La Fiat 508 S Coppa d’Oro del 1935, vincitrice tra le anteguerra.
2. Porsche 904 Carrera GTS, prima tra le auto del dopoguerra.
3. La Maserati A6 1500 del 1949, premio Asi per il miglior restauro.
4. Miki Biasion al volante della Ferrari 308 Rainbow Bertone del 1976.
5. Alcune vetture in gara; in primo piano, una Lancia Lambda



5



# “terre di motori”

incontro di amici comuni

non solo...Alfa, sulle storiche “**colline dei Piceni**”  
attraverso le strade ed i vini del “**Rosso Piceno Superiore docg**”  
dal **21 Settembre** al **2 ottobre 2023**



Nella ricorrenza dei 100 anni “**del circuito del Savio**”  
del *17 Giugno 1923*, prima corsa di **Enzo Ferrari**  
con una Alfa Romeo unitamente al pilota **Tazio Nuvolari**  
40° di Fondazione del F. Club Castel di Lama (AP) Italia  
iscritto al n° 270 del registro ufficiale dei F. Club il *29 Settembre 1983*

*Particolare apprezzamento per vetture Targa Oro o iscritte al RIAR  
l'incontro si svolgerà anche in caso di eventi avversi*

*gli interessati possono prendere contatti con gli sponsor ufficiali:*

**elettroimpianti**



Impianti elettrici civili ed industriali,  
fotovoltaici, automazione,  
pubblica illuminazione - relamping.

info.elettroimpiantisrl@gmail.com

**Elettroimpianti Srl**

Zona Art.le P.i.p  
Località San Silvestro  
63081 Castorano (AP)



**SAVINI RICAMBI srl**

Via Tesino, 165/M - 63073 OFFIDA (AP) - Italy  
☎ (+39) 0736 889262 - e-mail: savini@savini.it

Concessionario Ricambi

**NEW HOLLAND**

RM SOTHEBY'S

# ROSSE (ANCORA) PRIME A LE MANS

Per il centenario della 24 Ore, numerosi esemplari di alto valore all'incanto: **le Ferrari hanno spuntato vendite milionarie**



**Orgoglio francese**  
Sopra, la bandiera della 24 Ore di Le Mans 1965, aggiudicata per 396 mila euro. A lato, la Ferrari 121 LM del 1955

In occasione del centesimo anniversario della 24 Ore di Le Mans, Rm-Sotheby's ha proposto il 9 giugno una selezione di vetture da competizione e due lotti di automobilia: una tuta di Jacky Ickx, venduta per 31.200 euro e la bandiera del 24 Ore del 1965, battuta a ben 396 mila euro. Lo staff della Casa d'aste canadese è rimasto soddisfatto: spesso le vetture da corsa sono giudicate poco adatte agli incanti, dato che per questo tipo di vetture sono preferite le transazioni private. Non potevano mancare le Ferrari, proprio nell'anno in cui la Casa di Maranello tornava a Le Mans dopo mezzo secolo e centrava la vittoria: una 121 LM Scaglietti del 1955 è stata aggiudicata per la notevole cifra di 5.742.500 euro, anche perché nel suo palmarès vanta la partecipazione alla 24 Ore del 1955 e alla 1000 Miglia dello stesso anno. Altra Ferrari degna di nota è stata una 365 GTB/4 Competizione, che però non ha raggiunto la stima ed è ora offerta

a 5.200.000 euro. Sono sei le vetture che non hanno raggiunto l'obiettivo, tra cui una Jaguar XJ 220 C LM e una Porsche 962 del 1985; in linea con le aspettative, invece, la Lancia LC2 (2.255.000 euro), l'Aston Martin LM 8 del 1932 (905 mila) e la Osca MT4 del 1954 (1.270.625).

## SE IL PREZZO È GIUSTO

Quanto agli altri incanti recenti, Broad Arrow, negli Stati Uniti, ha celebrato i 75 anni di Porsche con un'asta dedicata, ottenendo una percentuale di vendita intorno all'80%. In Italia, invece, Finarte ha tenuto un evento online: non sarebbe corretto criticare la bassa percentuale di vendite concluse, poiché si è trattato di un incanto sperimentale, che ha riscosso comunque un buon interesse verso alcune vetture. Tra le auto vendute, c'è un'Alfa Romeo 6C 2500 berlina, aggiudicata per 100 mila euro più commissioni; un risultato da considerare valido, visto il ridimensionamento delle quotazioni di questo modello nei tempi più recenti. Ciò conferma



anche che, con i prezzi giusti, le auto attualmente in fase di stanca possono trovare comunque una collocazione adeguata. Anche l'asta di Bonhams a Bonmont, in Svizzera, il 18 giugno, ha rispettato le aspettative. Venduta, per circa 77 mila euro, una Lamborghini Gallardo LP 560-4 con soli 216 km: un vero affare.

## Pezzi da novanta

Dall'alto, la Lancia LC2 del 1984, arrivata ottava alla 24 Ore di quell'anno e settima nell'edizione 1985; la Jaguar XJ 220 C LM del 1993, vincitrice della classe GT alla 24 Ore del 1993, prima di essere squalificata per un dettaglio tecnico

CATAWIKI

# PORSCHE IN SALDO

Parecchie le sportive di Stoccarda aggiudicate, spesso a **cifre molto convenienti**. La più cara si è fermata a circa 2/3 della nostra quotazione

**L**e transazioni di Catawiki a giugno sono state più numerose rispetto a maggio (1.408 in più), ma non si sono registrati lotti superiori

ai 100 mila euro. Da segnalare il gran numero di Porsche tra le dieci auto top. La più costosa è stata infatti una 911 (964) Turbo 3.6 (foto), aggiudicata per 85 mila



euro. Interessanti, dal punto di vista degli acquirenti, i valori raggiunti da una 911 Carrera 3.2 (77.900 euro), da una 911 2.7 Targa (72 mila euro) e da due 356 B, vendute rispettivamente a 70 mila e 66 mila euro. Mercedes rimane il marchio più presente: lo scorso mese si è assestato ben oltre il 17%.

## VIVA LE ANTEGUERRA

Notevole l'apporto mensile delle vetture appartenenti ai periodi meno recenti: le auto degli anni

60 e 70 hanno rappresentato il 42% delle vendite. Il portale sta ampliando anche le transazioni di modelli anteguerra. A giugno, per esempio, è passata di mano una Fiat 510 S del 1925 (alla rispettabile quotazione di 65 mila euro). Sempre vivace il mercato delle Ferrari, quello delle 8 cilindri in particolare. Da segnalare infine qualche Alfa Romeo in più rispetto a maggio. Interessanti una Montreal, battuta a 57.500 euro, e una 156 GTA a 25 mila. **M.D.P.**

## I RISULTATI DI GIUGNO

Numero di lotti in asta	<b>1.408</b>
Quota vendite in Francia	<b>27,62%</b>
Quota vendite in Italia	<b>18,10%</b>
Quota vendite in DACH (Germania, Austria, Svizzera)	<b>14,29%</b>
Quota vendite in Spagna+Portogallo	<b>10,48%</b>
Quota vendite in Belgio	<b>6,98%</b>
Quota vendite in Olanda	<b>4,13%</b>

# BSAsospensioni.it

## IL RICHIAMO DELLA LEGGENDA



## HYPERCAR EMILIANE E DINTORNI

# CORSA SENZA FINE

Il più recente incontro del Comitato Prezzi ha prodotto **molti aggiornamenti**, che hanno riguardato soprattutto le supersportive



Importante lavoro quello effettuato recentemente dal Comitato Prezzi e che appare nelle prossime pagine. Il mercato dei primi mesi del 2023 si è dimostrato molto vivace, in particolare nelle aste internazionali. Le modifiche hanno riguardato 422 modelli, il 6,4% di quelli in listino. La variazione media è stata molto alta: +11,36%, che si traduce però in una media meno significativa se raffrontata su tutto il listino (comprese le auto che non hanno subito variazioni di prezzo). Limitando l'analisi alle auto interessate da cambiamenti, il valore è cresciuto in media di 5.500 euro, con una punta massima, riferita al valore di riferimento AB (auto in buone condizioni) di +800 mila euro per la Ferrari 288 GTO (+36%, nella foto), e una variazione negativa di 500 mila euro per la Ferrari 500 Superfast, la cui quotazione non era più in linea con le ultime indicazioni di mercato. Quasi tutte le hypercar della Casa di Maranello sono in trend positivo, con tassi

di crescita che continuano a salire: la F40 è balzata in su di 300 mila euro (label AB, il 19%), la F50 ha fatto segnare +400 mila euro (+15%); ferma invece la Enzo, il cui valore è risultato allineato ai valori delle transazioni più recenti (2,6 milioni, label AB).

**MURCIÉLAGO IN SALITA**

Grandi rialzi anche per alcune Lamborghini recenti, in particolare le Murciélago, che, dopo l'impennata delle Diablo (per non parlare delle Countach), sono entrate nel mirino dei collezionisti che puntano sulle storiche del futuro. Ovviamente sono le prime versioni a salire di più: la Murciélago 6.2 con cambio manuale è cresciuta di 70 mila euro (label AB), mentre la meno apprezzata è l'edizione con cambio E-Gear di "soli" 45 mila euro. Il gradimento del cambio manuale è ormai consolidato per tutte le supercar che offrivano la doppia scelta. È un'indicazione di mercato che i collezionisti di supersportive devono tenere presente.

## L'ESPERTO

## ROLLS-ROYCE E BENTLEY LA RISCOSSA DELLA CLASSE

Secondo l'esperto del Comitato Prezzi Mauro Borella (nella foto), pilota, collezionista, autore di libri e collaboratore da anni delle nostre testate, continua la lenta ma costante risalita delle valutazioni Rolls-Royce e Bentley dagli anni 60 in poi. Dalla Silver Shadow e relative varianti Bentley, fino alle più recenti Silver Spirit, Mulsanne, Brooklands e Turbo R, si registra un sensibile apprezzamento, e non solo a livello di valori.

**LA SPOSA? NO, GRAZIE**

Infatti, con l'attenuarsi dell'effetto "wedding", anche l'immagine di queste auto sta tornando a riposizionarsi dove è giusto che sia. Per i collezionisti più giovani, il fatto che personaggi come Kate Moss usino una Silver Shadow come macchina di tutti i giorni, ha senz'altro contribuito ad aumentare l'interesse. Da sottolineare anche che le Rolls-Royce e Bentley di oggi sono sempre più distanti dalla sobria, discreta eleganza di queste icone di stile degli anni 60 e 70, e forse anche questo non aumenta l'attuale desiderabilità. Ancor più ambite sono le varianti con carrozzeria speciale, come le prime versioni a due porte Mulliner-Park Ward della Silver Shadow, sia in versione coupé

sia Drophead, e le successive Corniche. Recentemente una rara versione coupé a due porte Bentley (pre-Corniche) ha cambiato proprietario per una cifra vicina ai 150 mila euro, valore fino a poco tempo fa impensabile, ma adeguato alla rarità di questo modello, costruito in poche decine di esemplari. Persino la controversa Camargue sta attraversando un momento di rinnovato interesse, con gli esemplari più belli che spuntano valutazioni di rilievo. Anche lo spostamento dell'età dei possibili acquirenti gioca a favore di queste auto, che iniziano a entrare tra gli oggetti dei desideri delle generazioni più giovani. Per contro, rimangono stabili le vetture anteguerra e fino agli anni 50: l'acquirente tipo ormai rientra in una categoria di età sempre più sparuta. Non comprate mai una di queste auto senza aver verificato che sia stata eseguita tutta la necessaria (e dispendiosa) manutenzione. Diffidate di vetture che "si presentano bene", con prezzi allettanti, ma senza prove degli interventi effettuati, pena una sonora batosta al primo tagliando. Del resto possedere una di queste vetture è un privilegio, e i privilegi si pagano, ricambiati dalla capacità di rendere un viaggio un evento straordinario.



PRIMA FILIALE ITALIANA

# RUOTE DA SOGNO RADDOPPIA

Aperto a **Firenze** il nuovo **showroom** del dealer di Reggio Emilia. Obiettivo: ampliarsi, dalla strategica posizione toscana, verso il Centro e Sud Italia. In vendita, esclusive auto storiche, youngtimer e moto d'epoca

**U**na posizione strategica nel cuore dell'Italia e il desiderio di allargarsi verso il Centro e il Sud. Così Ruote da Sogno, tra i maggiori player europei nel mercato delle auto e delle moto da collezione, fondata nel 2016 da Stefano Aleotti, ha da poco inaugurato un nuovo showroom a Bagno a Ripoli, località Vallina, vicino a Firenze. Il concept richiama quello della (più grande) sede principale di Reggio Emilia: un'esposizione di 350 metri quadrati, dove troverà

posto una selezione esclusiva di auto storiche, youngtimer e moto d'epoca. All'inaugurazione di fine maggio, tra decine di gioielli di varie epoche, spiccavano una Mercedes-Benz 300 SL e una Ferrari 250 MM del 1953. Nella sede toscana, come già a Reggio, sarà offerto un servizio completo, che include, oltre alla vendita, anche la manutenzione e la consulenza specializzata di figure di riferimento nel settore del collezionismo di alta fascia.



## Il taglio del nastro

All'inaugurazione della prima filiale italiana di Ruote da Sogno alle porte di Firenze, molti appassionati e decine di auto e moto d'epoca. Hanno simbolicamente tagliato il nastro Stefano Aleotti, fondatore dell'azienda, e Francesco Casini, sindaco di Bagno a Ripoli

INDIPENDENT PORSCHE SPECIALIST  
CLASSIC & SPORT CARS

OLTRE 50 PORSCHE SEMPRE DISPONIBILI  
ASSISTENZA SPECIALIZZATA PORSCHE



**ADR MOTORSPORT**  
Fossalta di Portogruaro - Venezia

[www.adrmotorsport.it](http://www.adrmotorsport.it)

*only*  
**PORSCHE**

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](http://store.edidomus.it/cga).

# ABBONATI SUBITO!

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

**1 ANNO**

**Ruoteclassiche**

12 NUMERI\*\*

+

**Quattroruote**

12 NUMERI\*\*

a solo

**€ 84,70\***

INVECE DI €142,80

**SCONTO**

**41** %

**2 ANNI**

**Ruoteclassiche**

24 NUMERI\*\*

a solo

**€ 89,90\*\*\***

INVECE DI €144,00

**SCONTO**

**38** %



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

IN PIÙ

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



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

Lo smartphone pieghevole di ultima generazione

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

L'immagine presentata è puramente indicativa

**SCEGLI LA MODALITÀ DI ABBONAMENTO CHE PREFERISCI:**

**shoped.it/rcl23**

oppure telefona al **02 56568800\***

dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 18.00

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

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



**ALFA ROMEO 1750 GTAM**  
 ANNO 1971 - MOTORE TESTASTRETTA  
 RESTAURO TOTALE  
 CERTIFICATO DI ORIGINE

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



**FERRARI 360 N-GT**  
 ANNO 2000 - EX IVAN CAPELLI  
 1000 KM DI MONZA GT FIA  
 LIVREA DOLOMITI SUPERSKI



**FIAT 124 ABARTH**  
 ANNO 1974  
 LIVREA OLIO FIAT - TARGHE ORIGINALI  
 PASSATO SPORTIVO



**FERRARI 308 COMPETIZIONE**  
 ANNO 1976  
 LIVREA MARLBORO - 1 DI SOLI 45  
 ESEMPLARI REALIZZATI



**RENAULT 5 TURBO**  
 ANNO 1982  
 LIVREA TOUR DE CORSE - TARGHE  
 ORIGINALI - PASSATO SPORTIVO



**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



**FORD CAPRI V6 3000**  
 ANNO 1972  
 RESTAURO TOTALE  
 TARGHE ORIGINALI - MOLTO RARA



**MERCEDES 190E 2.3 16V**  
 ANNO 1985  
 STUPENDE CONDIZIONI  
 TARGHE ORIGINALI - POCCHI KM



**PORSCHE 911 SC 3.0**  
 ANNO 1979  
 CONSERVATA - MOTORE RIFATTO  
 INTERNI PELLE NERA



**MERCEDES CLASSE A HAKKINEN**  
 ANNO 1999  
 ESEMPLARE NUMERATO 10/250  
 TARGATA ITALIANA



**FIAT JOKER 750**  
 ANNO 1973  
 SPIAGGINA ORIGINALE REALIZZATA  
 DA BRUSEGHINI SU BASE FIAT 600



**ALFA ROMEO QUATTORRUOTE  
 GRAN SPORT ZAGATO**  
 ANNO 1967 - CONSERVATA ORIGINALE  
 MATCHING NUMBERS

# COME LEGGERE I NOSTRI PREZZI

Le valutazioni 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](http://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 <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			Modello
			A+	AB	B+	
<b>ABARTH</b>						
ITALIA						
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0	<b>ALFA ROMEO</b>
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	105,0	70,0	35,0	
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	98,0	65,0	32,5	
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	135,0	90,0	45,0	
500 BERLINA	479	1957-63	27,0	18,0	9,0	
500 C <sup>1</sup> IPF ZAF-ATO	479	1957-59	99,0	60,0	30,0	
<b>ALFA ROMEO</b>						
RL N/S						
RL TURISMO						
RLSS						
RM N/S/U						
GC 1500 NORMALE						
GC 1500 SPORT/SS						

## QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			Modello
			A+	AB	B+	
<b>THUNDERBIRD (II S.) COUPÉ</b>						
THUNDERBIRD (II S.) COUPÉ	5765-7043	1958-60	37,5	25,0	12,5	<b>PLYMOUTH</b>
THUNDERBIRD (III S.) CONVERTIBLE	6388	1961-63	45,0	30,0	15,0	
THUNDERBIRD (III S.) COUPÉ	6388	1961-63	30,0	20,0	10,0	
THUNDERBIRD (IV S.) CONVERTIBLE	6388-7010	1964-66	45,0	30,0	15,0	
THUNDERBIRD (IV S.) COUPÉ	6388-7010	1964-66	30,0	20,0	10,0	
THUNDERBIRD (IX S.) COUPÉ	3800-4946	1983-88	11,3	7,5	3,8	
THUNDERBIRD (V S.) 4 PORTE	6388-7027	1967-71	18,0	12,0	6,0	
<b>RALLYE 350</b>						
<b>TORONADO COUPÉ</b>						
<b>TORONADO COUPÉ</b>						
<b>TORONADO COUPÉ</b>						
<b>TORONADO COUPÉ</b>						

## QUOTAZIONI MOTO

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

Modello	cm <sup>3</sup> 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 COUPE 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 COUPE 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 COUPE	982 1964-68	40,0	25,0	17,5			
OT 1300 SCOTIPIPO	1280 1965-68	290,0	180,0	125,0			
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280 1969-71	64,0	40,0	28,0			
OT 1300/124	1280 1966-69	48,0	30,0	21,0			
OTR 1000 COUPE	982 1964-68	67,0	42,0	29,4			
OTR 1000 COUPE BERTONE	982 1965-67	70,5	44,0	31,0			
OTS 1000 COUPE	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 COUPE 2+2 ALLEMANO	2160 1959-60	60,0	40,0	20,0			
2400 COUPE ALLEMANO	2323 1963-65	67,5	45,0	22,5			
2400 COUPE 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) COUPE	1991 1954-60	300,0	200,0	100,0			
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPE	1971 1954-63	355,0	235,0	118,0			
ACECA (MOTORE FORD) COUPE	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	1100,0	850,0	510,0			
COBRA 427	6997 1964-68	1100,0	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 COUPE/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 <sup>3</sup> 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 COUPE	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 COUPE	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 «MATA»	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 <sup>3</sup> 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	75,0	50,0	25,0
1600 SPIDER (DUETTO)	1570 1966-68	49,5	36,5	21,9
1750 SPIDER VELOCE	1979 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	1979 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	

Modello	cm <sup>3</sup> 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 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 2.0 SI	2492 1984-87	10,5	7,0	3,5
ARNA L/S/L	1186 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	1747/1773 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 <sup>3</sup> 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 (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	20,0	13,3	6,7
BRERA 3.2 JTS V6 Q4	3195 2005-10	21,0	14,0	7,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195 2008-10	22,0	14,7	7,3
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 <sup>3</sup> 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	1665 1968-73	80,0	53,5	26,7
A110 1600 S	1665 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 1976-76	50,0	33,5	16,7
A 310 V6	2664 1976-84	45,0	30,0	15,0
V6 GT	2849 1985-90	26,3	17,5	8,8
V6 TURBO	2458 1985-91	30,0	20,0	10,0
A 610 TURBO	2975 1991-95	34,0	22,5	11,3

ALVIS		GRAN BRETAGNA		
A BERLINA	2993 1950-54	56,5	37,5	18,8
TA DROP HEAD	2993 1950-54	75,0	50,0	25,0
TB DROP HEAD	2993 1951-52	75,0	50,0	25,0
TC BERLINA	2993 1954-58	67,5	45,0	22,5
TC DROP HEAD	2993 1954-56	83,0	5	

Modello	cm <sup>3</sup> 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	495,0	285,0	200,0
DB2/4-MK II - MK III COUPÉ	2580-2922	1953-59	230,0	145,0	100,0
DB2/4-MK II - MK III CABRIOLET	2580-2922	1953-59	305,0	190,0	135,0
DB4 COUPÉ	3670	1958-62	680,0	430,0	300,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-62	840,0	530,0	370,0
DB4 GT	3670	1959-61	3.200,0	2.000,0	1.400,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1961-63	13.600,0	8.000,0	6.000,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	770,0	570,0	340,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	580,0	430,0	260,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69	385,0	285,0	170,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	450,0	335,0	200,0
DB6 MK II COUPÉ	3995	1969-70	325,0	240,0	145,0
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	1989-90	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	1987-90	480,0	300,0	210,0
VIRAGE	5340	1989-00	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	3239	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/IGLE	1588	1975-81	7,0	4,7	2,3
80 (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921	1978-87	3,8	2,5	1,3
80 (B2) 80/80 Q./90 TUTTE LE VER.	1296-2226	1981-87	4,5	3,0	1,5
80 (B3) TUTTE LE VERSIONI	1595-1994	1986-92	1,5	1,0	0,5
80 (B3) 16V	1984	1990-91	1,7	1,1	0,6
80 (B3) QUATTRO	1781-1984	1986-91	4,5	3,0	1,5
80 (B3) QUATTRO 16V	1984	1990-91	5,3	3,5	1,8
80 (B4) 2.0/2.3	1984-2309	1991-94	4,5	3,0	1,5
80 (B4) 2.6-2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1991-94	7,5	5,0	2,5
80 (B4) 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1992-96	4,5	3,0	1,5
80 (B4) 2.6/2.8 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 <sup>3</sup> 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 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	5,3	3,5	1,8
100 (C4) 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO	2144-2226	1983-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) QUATTRO 20V	2226	1989-90	9,8	6,5	3,3
200 (C3) 200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	12,0	8,0	4,0
200 (C3) AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO AVANT Q.	2144-2226	1984-90	12,0	8,0	4,0
A3 (I S.) 1.6/1.8	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 (I S.)	1781	1999-03	15,0	10,0	5,0
A3 (II S.) BZ	1390-1984	2003-08	3,3	2,2	1,1
A3 (II S.) 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	2132-2144	1983-86	70,0	52,0	31,0
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	56,0	41,5	24,9
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-91	70,0	52,0	31,0
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	8,3	5,5	2,8
COUPÉ QUATTRO	2144-2226	1983-88	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 E	1994	1988-91	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	19,8	13,2	6,6
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-95	10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	11,8	7,8	3,9
CABRIO 1.8/2.0 E/2.0 16V	1781-1984	1993-98	6,8	4,5	2,3
CABRIO 2.3 20V/2.6-2.8 V6	2309-2771	1991-96	9,8	6,5	3,3
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO (I S.)	1595-1781	1994-01	1,8	1,2	0,6
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 T./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./2.0/3.0/3.2 (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 (II 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 (I 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	cm <sup>3</sup> 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.)	2916	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				

Modello	cm <sup>3</sup> 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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
100 BN1	2660 1953-55	90,0	60,0	30,0
100 S BN2	2660 1954-55	75,0	50,0	25,0
100 BN2	2660 1955	98,0	65,0	32,5
100 M BN2	2660 1956	190,0	125,0	62,5
100/6 BN4-BN6	2639 1956-59	113,0	75,0	37,5
3000 BN7/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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
F91/4	896-980 1954-62	9,0	6,0	3,0
1000/1000 S	980 1959-63	10,5	7,0	3,5

Modello	cm <sup>3</sup> 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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		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	20,0	13,3	6,7
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 1.1 4WD	999-1108 1986-95	8,3	5,5	2,8
Y10 TURBO	1049 1989-89	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./I.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

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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
FREELIMBER/FREELIMBER 2	1596-2693 1989-93	3,3	2,2	1,1

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

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

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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
3.3 LLI (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
520 (E12)	1990 1973-77	11,9	7,0	5,3
520 (E12 6 CILINDRI)	1991 1977-81	7,7	4,5	3,4
525/528 (E12)	2494-2788 1973-81	9,6	6,0	4,2
528 (E12)	2788 1977-81	17,0	10,0	7,5
M535 (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
318 (E21)	1766 1980-83	10,4	6,5	4,6
320 (E21 4 CILINDRI)	1990 1975-78	12,0	7,5	5,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1990 1975-78	14,4	9,0	6,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991 1977-82	10,4	6,5	4,6
323 (E21)	2316 1977-82	19,2	12,0	8,4
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991 1978-82	12,8	8,0	5,6
323 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
728 (E23)	2788 1979-82	7,2	4,5	3,2
728 (E23)	2788 1982-86	8,0	5,0	3,5
732 (E23)	3210 1979-82	8,8	5,5	3,9
732 (E23)	3210 1982-86	9,3	5,8	4,1
733 (E23)	3210 1977-79	9,3	6,2	3,1
735 (E23)	3453 1979-82	12,8	8,0	5,6
735 (E23)	3430 1982-86	13,6	8,5	6,0
745 (E23)	3210 1979-82	19,2	12,0	8,4
745 (E23)	3430 1982-87	20,8	13,0	9,1
745 (E23) EXECUTIVE/HIGHLINE	3430 1984-86	30,5	18,0	13,5
518/518 (E28)	1766 1981-87	4,8	3,0	2,1
520 (E28)	1990 1981-88	6,4	4,0	2,8
525 (E28)	2494 1981-85	8,5	5,0	3,8
528 (E28)	2788 1981-87	12,8	8,5	4,3
535 (E28)	3430 1984-89	23,8	14,0	10,5
M535 (E28)	3430 1984-88	28,8	18,0	12,6
M5 (E28)	3453 1985-87	80,0	50,0	35,0
316/318 (E30)	1766 1982-87	6,4	4,0	2,8
316/318 (E30)	1596-1991 1987-91	6,4	4,0	2,8
320 (E30) 2 PORTE	1990 1984-87	9,6	6,0	4,2
320 (E30) 4 PORTE	1990 1984-87	9,4	5,5	4,1
320 (E30) 2 PORTE	1990-1991 1987-89	8,8	5,5	3,9
320 (E30) 4 PORTE	1991 1987-91	8,8	5,2	3,9
320 (E30) 2 PORTE S	1990 1986-87	12,8	8,0	5,6
318 (E30)	1766-1796 1989-92	13,9	8,2	6,2
323 (E30)	2316 1982-86	11,2	7,0	4,9
325 (E30) 2 PORTE	2494 1985-91	13,6	8,5	6,0
325 (E30) 4 PORTE	2494 1985-91	12,0	7,5	5,3
325IX 2/4 P (E30)	2494 1985-90	11,9	7,0	5,3
320 (E30) 2 P (E30)	1990 1988-91	31,5	18,5	13,9
320 (E30) 4 P (E30)	1990 1988-90	26,4	15,5	11,6
318 (E30)	1796 1989-94	6,8	4,0	3,0
320 (E30) TOURING (E30)	1991 1987-91	8,5	5,0	3,8
325 (E30) TOURING (E30)	2494 1989-91	11,2	7,0	4,9
325IX TOURING (E30)	2494 1988-92	11,1	6,5	4,9
318 CABRIOLET (E30)	1796 1990-94	11,2	7,0	4,9
320 CABRIOLET BAUR (E30)	1990 1983-87	11,2	7,0	4,9
320 CABRIOLET (E30)	1991 1988-92	15,3	9,0	6,8
323 CABRIOLET BAUR (E30)	2316 1983-86	13,6	8,0	6,0
325 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
730 (E32)	2986 1986-92	6,4	4,0	2,8
730 (E32)	2986 1992-94	6,4	4,0	2,8
730 V8 (E32)	2997 1992-94	7,5	4,7	3,3
735 (E32)	3430 1986-92	8,8	5,2	3,9
735 (E32)	3430 1988-92	9,2	5,4	4,1
740 (E32)	3982 1992-94	11,7	6,9	5,2
750 (E32)	4988 1986-94	12,8	7,5	5,6
Z1	2494 1989-94	64,0	40,0	28,0
518 (E34)	1796 1990-95	3,4	2,0	1,5
520 (E34)	1991 1988-95	4,3	2,5	1,9
525 (E34)	2494 1988-94	5,4	3,2	2,4

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
525 (E34)	2494 1990-95	6,8	4,0	3,0
525IX 24V (E34)	2494 1991-95	4,5	3,0	1,5
530 (E34)	2986 1988-94	6,0	3,5	2,6
535 (E34)	3430 1988-94	11,1	6,5	4,9
M5 (E34)	3535 1988-92	27,2	16,0	12,0
518 (E34) TOURING (E34)	1796 1990-95	3,4	2,0	1,5
520 (E34) 24V TOURING (E34)	1991 1990-97	5,1	3,0	2,3
525 (E34) 24V TOURING (E34)	2494 1991-96	6,0	3,5	2,6
525IX 24V TOURING (E34)	2494 1991-96	5,1	3,0	2,3
530 V8 TOURING (E34)	2997 1992-95	5,6	3,5	2,5
540 V8 TOURING (E34) MANUALE	3982 1992-97	20,4	12,0	9,0
540 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 (E31) CIV8 32V MANUALE (E31)	4988-5379 1990-99	39,0	23,0	17,3
850 (E31) CIV8 32V AUTOMATICA (E31)	4988 1990-95	34,0	20,0	15,0
850 CSI V12 (E31)	5576 1992-96	70,0	41,0	31,0
316/318 (E36)	1596-1796 1990-98	4,3	2,5	1,9
318 (E36)	1796-1895 1993-98	5,1	3,0	2,3
320 (E36) 24V (E36)	1991 1990-98	5,1	3,0	2,3
323 (E36) 24V (E36)	2494 1990-97	7,7	4,5	3,4
328 (E36) 24V (E36)	2793 1995-98	8,5	5,0	3,8
318 (E36) RACING/CLASS II (E36)	1796 1994-98	13,6	8,0	6,0
316 COUPÉ (E36)	1596 1993-99	4,8	3,0	2,1
318 (E36) 16V COUPÉ (E36)	1796-1895 1991-99	7,2	4,5	3,2
320 (E36) 24V COUPÉ (E36)	1991 1991-99	6,4	4,0	2,8
323 (E36) 24V COUPÉ (E36)	2494 1995-99	7,7	4,5	3,4
325 (E36) 24V COUPÉ (E36)	2494-2793 1991-99	9,4	5,5	4,1
318 CABRIOLET (E36)	1796 1994-00	6,5	3,8	2,9
320 (E36) 24V CABRIOLET (E36)	1991 1994-00	8,5	5,0	3,8
323 (E36) 24V CABRIOLET (E36)	2494-2793 1993-95	12,0	7,5	5,3
328 (E36) 24V CABRIOLET (E36)	2793 1995-00	12,8	8,5	4,3
318 (E36) TOURING (E36)	1796 1995-99	3,2	2,0	1,4
320 (E36) 24V TOURING (E36)	1991 1995-99	5,1	3,0	2,3
323 (E36) 24V TOURING (E36)	2494 1995-00	6,0	3,5	2,6
328 (E36) 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 (E36) TI COMPACT (E36)	1596-1895 1994-99	4,3	2,5	1,9
323 (E36) TI COMPACT (E36)	2494 1994-00	9,4	5,5	4,1
325 (E36) TI COMPACT (E46)	2494 2001-05	4,8	3,0	2,1
728 (E38)	2793 1995-01	6,4	4,0	2,8
730 (E38)	2997 1994-96	6,8	4,0	3,0
735 (E38)	3498 1996-01	9,3	5,8	4,1
740 (E38)	3982 1994-96	8,8	5,2	3,9
740 (E38)	4398 1996-01	9,7	5,7	4,3
750 (E38)	5379 1994-01	11,1	6,5	4,9
520 (E39)	1991-2171 1995-03	5,1	3,0	2,3
523 (E39) 525 (E39) 528 (E39) 24V (E39)	2494-2793 1995-03	6,8	4,0	3,0
530 (E39) 24V (E39)	2979 2001-03	8,5	5,0	3,8
535 (E39) 32V (E39)	3498 1996-01	7,2	4,5	3,2
540 (E39) 32V (E39)	4398 1996-03	9,6	6,0	4,2
520 (E39) 24V TOURING (E39)	1991-2171 1997-02	5,4	3,2	2,4
523 (E39) 525 (E39) 528 (E39) 24V TOURING (E39)	2494-2793 1997-04	7,1	4,2	3,2
530 (E39) 24V TOURING (E39)	2979 2001-04	8,5	5,0	3,8
535 (E39) 32V TOURING (E39)	3498 1997-01	7,7	4,8	3,4
540 (E39) 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
316 (E46) 4 PORTE (E46)	1796-1895 1999-05	2,6	1,5	1,1
318 (E46) 4 PORTE (E46)	1895-1995 1998-05	2,6	1,6	1,1
320 (E46) 4 PORTE (E46)	1991-2171 1998-05	2,9	1,8	1,3
323 (E46) 24V (E46)	2494-2495 1998-05	5,1	3,0	2,3
328 (E46) 24V (E46)	2793 1998-00	6,8	4,0	3,0
330 (E46) 24V (E46)	2979 2000-05	7,7	4,5	3,4
316 (E46) TOURING (E46)	1796 2003-05	2,4	1,5	1,1
318 (E46) TOURING (E46)	1895-1995 1999-05	2,6	1,6	1,1
320 (E46) TOURING (E46)	1991-2171 1999-05	2,9	1,8	1,3

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
323 (E46) 24V TOURING (E46)	2494-2495 1999-05	6,0	3,5	2,6
328 (E46) 24V TOURING (E46)	2793 1999-00	6,8	4,0	3,0
330 (E46) 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
316/318 COUPÉ (E46)	1895-1995 1999-06	4,0	2,5	1,8
320 (E46) 24V COUPÉ (E46)	1991-2171 1999-06	4,8	3,0	2,1
323 (E46) 24V COUPÉ (E46)	2494-2495 1999-06	7,1	4,2	3,2
328 (E46) 24V COUPÉ (E46)	2793 1999-00	8,3	4,9	3,7
330 (E46) 24V COUPÉ (E46)	2979 2000-06	10,5	6,2	4,7
318 (E46) 24V CABRIOLET (E46)	1995-2171 2000-06	6,4	4,0	2,8
323 (E46) 24V CABRIOLET (E46)	2494-2495 2000-06	7,2	4,5	3,2
328 (E46) 24V CABRIOLET (E46)	2793 2000	8,0	5,0	3,5
330 (E46) 24V CABRIOLET (E46)	2979 2000-06	11,2	7,0	4,9
M3 COUPÉ (E46)	3246 2001-06	39,0	24,5	17,2
M3 CABRIOLET (E46)	3246 2001-06	35,5	23,5	11,8
X5 (E53) 3.0	2979 1999-07	6,0	3,5	2,6
X5 (E53) 4.4	4398 1999-07	9,6	6,0	4,2
X5 (E53) 4.6/4.8	4619-4799 2002-07	16,2	9,5	7,1
Z8 ROADSTER	4941 2000-04	250,0	165,0	83,0
730 (E55) (E65)	2979-3600 2001-08	5,1	3,0	2,3
740 (E55) (E65)	4000-4398 2001-08	7,2	4,5	3,2
760 (E55) (E65)</				

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
<b>BRISTOL</b> 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	
BLENHEIM/BLÉN. 2/BLÉN. 3	5898 1993-96	52,5	35,0	17,5	

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
<b>BUGATTI</b> FRANCIA					
TYPE 13/22/23/8 VALVOLE	1327 1910-20	300,0	220,0	135,0	
TYPE 13/22/23/16 VALVOLE BRESCIA	1368-1496 1914-26	450,0	335,0	200,0	
TYPE 30	1991 1922-26	500,0	370,0	220,0	
TYPE 35	1991 1924-31	3.000,0	2.200,0	1.300,0	
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	500,0	370,0	220,0	
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	800,0	590,0	355,0	
TYPE 50	4972 1930-34	2.000,0	1.500,0	890,0	
TYPE 51	1991-2262 1931-35	4.000,0	3.000,0	1.800,0	
TYPE 55	2261 1932-35	5.500,0	4.100,0	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	1.000,0	740,0	445,0	
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	550,0	405,0	245,0	
EB 110 GT	3500 1991-95	1.500,0	1.000,0	500,0	
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	2.000,0	1.300,0	670,0	
VEYRON GRAND SPORT VITESSE	7993 2012-15	2.400,0	1.600,0	800,0	

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

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
<b>CEIRANO</b> ITALIA					
150N TORPEDO	1458 1924-28	78,0	52,0	26,0	
150S TORPEDO	1458 1924-31	117,0	78,0	39,0	

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
<b>CHRYSLER</b> 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.) CONVERTIBILE	1996-2236 2001-08	6,5	4,3	2,2	
STRATUS	1996-2497 1995-01	3,3	2,2	1,1	
STRATUS CONVERTIBILE 2.0 16V	1996 1996-01	5,3	3,5	1,8	
STRATUS CONVERTIBILE 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 <sup>3</sup> 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	

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
<b>CISITALIA</b> 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	66,0	40,0	
750 GT/850 GT	735-847 1961-63	16,2	12,0	7,2	

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
<b>CITROËN</b> FRANCIA					
C/C/2/C3 H SP 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	
B4 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	
7S TRACTION AVANT	1911 1934	25,5	17,0	8,5	
7C TRACTION AVANT	1628 1934-39	24,0	16,0	8,0	
7CE 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	
11BL TRACTION AVANT	1911 1937-45	25,5	17,0	8,5	
11C TRACTION AVANT	1911 1938-40	24,0	16,0	8,0	
15 SIX	2867 1938-45	36,0	24,0	12,0	
15 SIX	2867 1946-56	33,0	22,0	11,0	
15 SIX H (HYDROPNEUMATIQUE)	2867 1954-55	37,5	25,0	12,5	
11B - 11 D NORMALE	1911 1946-57	21,0	14,0	7,0	
11B - 11 D LÉGÈRE	1911 1946-57	22,5	15,0	7,5	
2 CV	375-425 1948-60	24,0	14,1	10,6	
2 CV AZAM/3 CV	425-602 1961-70	20,0	11,8	8,8	
2 CV4	435 1970-78	9,8	6,5	3,3	
2 CV6 CLUB	602 1976-90	10,2	6,8	3,4	
2 CV6 SPÉCIAL	602 1976-90	8,7	5,8	2,9	
2 CV SPOT	435-602 1976	17,3	11,5	5,8	
2 CV6 CHERLESTON/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 1960-75	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	20,0	10,0	
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	</

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 (III 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 24V (III S.)	2946 2001-07	2,1	1,4	0,7
C5 1.8/2.0 16V BREAK (I 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 PLURILE	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

600/746 DAFODIL	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 1994-00	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	4,0	2,7	1,3
SIRION I S.	989-1298 1998-05	1,5	1,0	0,5
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	40,5	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	30,0	20,0	10,0
DOUBLE SIX 5.3 (I S.)	5345 1972-73	16,5	11,0	5,5

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 (II 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	35,0	23,3	11,7
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	45,0	30,0	15,0
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	37,5	35,0	17,5
750 CABRIOLET PANHARD	745 1951-54	52,5	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/PANTERAL	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
GUARA	4601 1996-04	60,0	40,0	20,0
GUARA 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/ID/IDIS 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/D4S	4060 1929-33	265,0	175,0	88,0
D8	1480 1933-34	75,0	50,0	25,0
D6/D5S	2517-3045 1931-33	105,0	70,0	35,0
D6-11/D6-11S	2000 1932-34	90,0	60,0	30,0
D6-6S	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
TYPE 102 M SPORT	2750 1928-31	98,0	65,0	32,5

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

**DIATTO**

ITALIA

20A BERLINA	1996 1924-27	56,5	37,5	18,8
20A TOR				

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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/GT0 64	2953 1961-64	75.000,0	55.600,0	33.300,0
250 LE MANS	2953-3285 1964-66	14.900,0	11.000,0	6.600,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523 1952-55	4.000,0	3.000,0	1.800,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961 1956-64	5.000,0	3.700,0	2.200,0
275 GTB	3286 1964-66	2.500,0	1.900,0	1.100,0
275 GTB/4	3286 1966-68	3.200,0	2.400,0	1.400,0
275 GTS	3286 1964-66	1.700,0	1.300,0	760,0
330 GT 2+2 (III S.)	3967 1964-67	320,0	240,0	145,0
330 GTC	3967 1966-68	590,0	440,0	265,0
330 GTS	3967 1966-68	1.800,0	1.400,0	810,0
365 GT 2+2	4390 1967-72	200,0	150,0	89,0
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	3.500,0	2.600,0	1.600,0
208 GTB	1990 1980-82	67,5	50,0	30,0
208 GTS	1990 1980-82	73,0	54,0	32,5
208 GTB TURBO	1991 1982-85	74,5	55,0	33,0
208 GTS TURBO	1991 1982-85	80,0	59,0	35,5
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991 1986-89	81,0	60,0	36,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991 1986-89	88,0	65,0	39,0
288 GTO	2855 1984-85	4.000,0	3.000,0	1.800,0
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	115,0	85,0	51,0
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	135,0	100,0	60,0
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	220,0	165,0	98,0
575M MARANELLO F1	5748 2002-05	130,0	95,0	57,0
612 SCAGLIETTI	5748 2004-08	100,0	74,0	44,5

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	2.500,0	1.900,0	1.100,0
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 SCUJERIA F1	4307 2007-10	230,0	170,0	102,0
F50	4698 1995-97	4.000,0	3.000,0	1.800,0
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	90,0	60,0	30,0
CALIFORNIA	4297 2008-12	150,0	101,0	50,5
CALIFORNIA F1	4297 2008-12	120,0	80,0	40,0

### FERVES

Modello	cm <sup>3</sup> anni	A+	AB	B+
RANGER 4X4	499 1966-71	18,0	12,0	6,0

### FIAT

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 «BALLILA» (3M) BERLINA	995 1932-34	30,5	19,0	10,3
508 «BALLILA» (3M) BERLINA LUSSO	995 1932-34	31,5	21,0	10,5
508 «BALLILA» (3M) TORPEDO	995 1932-34	37,5	25,0	12,5
508 «BALLILA» (3M) SPIDER	995 1932-34	45,0	30,0	15,0
508 «BALLILA» (3M) SPIDER SPORT	995 1933-34	235,0	155,0	79,0
508 M	995 1933-37	37,5	25,0	12,5
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 2 P.	995 1934-37	27,0	18,0	9,0
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 4 P.	995 1934-37	27,0	18,0	9,0
508 «BALLILA» (4M) TORPEDO	995 1934-37	36,0	24,0	12,0
508 «BALLILA» (4M) SPIDER	995 1934-37	42,0	28,0	14,0
508 S «BALLILA» (4M) S.S. COPPA D'ORO	995 1934-37	235,0	155,0	79,0
508 S «BALLILA» (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 BALLILA)	1089 1937-39	31,5	21,0	10,5
508 L (NUOVA BALLILA)	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)/I(A)L	1089 1939-48	24,0	16,0	8,0
1100 B/B/L	1089 1948-49	19,5	13,0	6,5
1100 E/E/L	1089 1949-53	18,0	12,0	6,0
1100 S	1089 1947-50	225,0	150,0	75,0

Modello	cm <sup>3</sup> 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	1.800,0	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	34,0	22,7	11,3
1900 A GRANLUCE	1901 1954-56	34,0	22,7	11,3
1900 B GRANLUCE	1901 1956-58	34,0	22,7	11,3
1100/103	1089 1953-56	15,0	10,0	5,0
1100/103 FAMILIARE	1089 1953-56	21,0	14,0	7,0
1100/103 TV	1089 1953-56	41,5	27,5	13,8
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089 1955-56	45,0	30,0	15,0
1100/103 E	1089 1956-57	15,0	10,0	5,0
1100/103 E FAMILIARE	1089 1956-57	19,0	12,7	6,3
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

Modello	cm <sup>3</sup> 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 COUPE	843 1965-68	10,5	7,0	3,5
850 SPORT COUPE	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 COUPE	1987 1967-69	41,5	27,5	13,8
DINO 2000 SPIDER	1987 1966-69	120,0	80,0	40,0
DINO 2400 COUPE	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	8,0	5,3	2,7
124 SPECIAL	1438 1968-70	8,3	5,5	2,8
124 (II/III S.)	1197 1970-74	5,3	3,5	1,8
124 SPECIAL (II/III S.)	1438 1970-74	8,3	5,5	2,8
124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592 1970-74	10,5	7,0	3,5
124 SPORT COUPE (I S.)	1438 1967-69	12,0	8,0	4,0
124 SPORT COUPE (II S.)	1438-1608 1969-72	13,5	9,0	4,5
124 SPORT COUPE 1.6/1.8	1592-1756 1972-74	12,0	8,0	4,0
124 SPORT SPIDER (I S.)	1438 1966-69	27,2	16,0	12,0
124 SPORT SPIDER (II S.)	1608 1969-72	27,0	18,0	9,0
124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756 1972-75	27,0	18,0	9,0
SPORT SPIDER 2.0	1995 1979-82	21,0	14,0	7,0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995 1982-85	22,5	15,0	7,5
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995 1982-85	37,5	25,0	12,5
124 ABARTH RALLY	1756 1972-76	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 COUPE MANUALE	3235 1971-77	26,3	17,5	8,8
130 COUPE 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 (II/III S.)	1116-1290 1972-80	6,0	4,0	2,0
128 SPORT COUPE 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	5,8	3,9	1,9
126/BIS/UP	652-704 1983-96	5,0	3,3	1,7
131 (II/III S.) BERLINA	1301-1585 1974-83	4,5	3,0	1,5
131 (II/III S.) PANORAMA	1297-1585 1974-84	5,3	3,5	1,8
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	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	19,0	12,7	6,3
131 RACING VOLUMETRICA	1995 1980-81	28,0	18,7	9,3
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995 1981-83	25,0	16,7	8,3
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 <sup>3</sup> 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 I.E. 1400/RACING	1372 1989-93	12,4	8,3	4,1
UNO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1499 1989-95	1,5	1,0	0,5
UNO SELECTA/SELECTA IE (II S.)	1116-1499 1989-94	1,8	1,2	0,6
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 IE 16V	1995 1992-96	4,5	3,0	1,5
CROMA 2.5 V6	2492 1993-96	8,3	5,5	2,8
TIPO (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1995 1988-96	2,3	1,5	0,8
TIPO 1.8 I.E. 16V	1756 1989-93	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
PUNTO 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	5,0	3,3	1,7
SEICENTO 900/1.1	899-1108 1998-05	1,8	1,2	0,6
SEICENTO 1.1I SPORTING	1108 1998-04	5,3	3,5	1,8
SEICENTO 1.1I SPORT. M. SCHUMACHER	1108 2001-02	6,5	4,3	2,2
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.) 1.8I 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.) 1.8I 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 1.8I 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 1.8I 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
COUPE 1.8I 16V	1747 1996-00	10,0	6,7	3,3
COUPE 2.0I 16V/TURBO 16V	1995 1994-98	14,0	9,3	4,7
COUPE 2.0I 20V/TURBO 20V	1998 1996-00	16,0	10,7	5,3
COUPE 2.0I TURBO 20V LIMITED EDITION	1998 1998-99	22,5	15,0	7,5
MAREA (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1747 1996-03	1,8	1,2	0,6
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V	1998 1996-03	3,8	2,5	1,3
MAREA WEEKEND (TUTTE LE VER.)	1581-1747 1996-03	2,6	1,7	0,9
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V WEEK.	1998 1996-03	3,0	2,0	1,0
PALIO 65/1.2	1242 1999-03	0,8	0,5	0,3
PALIO 75/1.2/1.2I 16V WEEKEND	1242 1997-04	1,2	0,8	0,4
STILO 1.2I 16V/1.4I 16V	1242-1368 2001-07	0,8	0,5	0,3
STILO 1.6I 1.8I 16V	1596-1598 2001-07	1,1	0,7	0,4

Modello	cm <sup>3</sup> 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 1.8I/2.0I/2.0I TURBO (I S.)	1761-1998 1994-02	1,5	1,0	0,5
ULYSSE 2.0I 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
DOBLÒ (I S.) 1.2I	1242 2001-05	2,3	1,5	0,8
DOBLÒ (I S.) 1.6I 16V	1596 2001-05	3,0	2,0	1,0
DOBLÒ (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 1.2/1.4/1.4I 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	199			

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		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	1107-1597 1980-90	2,3	1,5	0,8
ESCORT 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 1971-75	41,5	27,5	13,8
ESCORT RS 1600	1601 1971-75	56,5	37,5	18,8
ESCORT RS 1800	1635 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 1993-95	13,5	9,0	4,5
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000	1998 1995-96	11,3	7,5	3,8
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4	1998 1995-96	12,8	8,5	4,3
ESCORT RS TURBO	1597 1984-90	15,0	10,0	5,0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993 1992-96	49,5	33,0	16,5
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.)	1699-2994 1972-77	7,5	5,0	2,5
CONSUL/GRANADA S.W. (I S.)	1699-2994 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 11/13	1107-1297 1976-89	5,2	3,5	1,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (III S.)	1108-1796 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 1.8/2.0	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 1988-93	27,8	18,5	9,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544 1998-01	3,8	2,5	1,3
FOCUS 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.)	2532 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 1996-06	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.)	1597-1998 1996-00	2,0	1,3	0,7
MONDEO SW (II S.)	1597-1998 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 1997-02	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9i 24V/4X4 (I S.)	2935 1991-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (I S.)	2933 1992-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO SW (I S.)	1998-2935 1991-94	2,0	1,3	0,7
SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)	1998 1995-98	2,0	1,3	0,7

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		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 COUPE	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.)	1298-1599 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	1496-1660 1933-39	530,0	350,0	175,0
328 (BMW)	1971 1938-40	1.100,0	750,0	375,0
LE MANS	1971 1949-53	1.300,0	850,0	425,0
MILLE MIGLIA	1971 1949-53	1.200,0	800,0	400,0
TARGA FLORIO	1971 1952	1.100,0	750,0	375,0

## GAZ

RUSSIA

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

## GIANNINI

ITALIA

500 GT	586 1963-65	28,5	19,0	9,5
500 TV /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	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+

350 EC	390 1973-75	21,0	14,0	7,0
750 TV	797 1962-64	33,0	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	1599-2			

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
	A+	AB	B+	A+	AB	B+
HUSKY SERIES I/II/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	472	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/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.)	1396-1990	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.) 3.2i/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	1995	1925-27	21,0	14,0	7,0
14/40	2050	1927-29	22,5	15,0	7,5
16/50	2110	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 <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+	A+	AB
SUPER SNIPE	4086	1938-40	24,0	16,0	8,0
6/50	2100	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
16HP	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 I/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/SCOUPÉ	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 90i/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 3 P/5 P.	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 <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+	A+	AB
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)/FDIA/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		ITALIA			
TIPO 8	5898	1919-24	760,0	560,0	335,0
TIPO 8A	7370	1924-30	900,0	670,0	400,0
TIPO 8AS	7370	1924-30	1.000,0	740,0	445,0
TIPO 8A SS	7370	1928-32	1.100,0	810,0	485,0
TIPO 8B	7370	1930-32	1.000,0	740,0	445,0

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

ITALA		ITALIA			
TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	57,0	38,0	19,0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	52,5	35,0	17,5
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	75,0	50,0	25,0

||
||
||

Modello	cm <sup>3</sup> 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	1115 1968-71	121,0	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 L (I S.)	5345 1972-73	15,0	10,0	5,0
XJ6 (II S.) 3.4/4.2/4.2L	3442-4235 1973-79	10,5	7,0	3,5
XJ12 (II S.)	5345 1973-79	12,0	8,0	4,0
XJ6 (II S.) 4.2 COUPÉ	4235 1975-77	25,5	17,0	8,5
XJ12 (II S.) COUPÉ	5345 1975-77	30,0	20,0	10,0
XJ6 (III S.) 3.4/4.2	3442-4235 1979-86	9,8	6,5	3,3
XJ12 (III S.) XJ12 H.E.	5345 1979-81	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 4.2	4235 1983-86	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345 1982-92	14,3	9,5	4,8
XJS	5345 1975-81	25,5	17,0	8,5
XJS H.E.	5345 1981-87	27,0	18,0	9,0
XJS H.E.	5345 1988-93	28,5	19,0	9,5
XJR-S	5993 1990-93	41,5	27,5	13,8
XJS 6.0 V12	5993 1993-96	34,5	23,0	11,0
XJS 3.6/3.6 CAT	3590 1983-91	24,0	16,0	8,5
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 (X300) 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	3996-4196 1996-06	25,6	16,0	11,2
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196 1996-06	32,0	20,0	14,0
XKR	3996-4196 1998-06	37,0	23,0	16,1
XKR 100	3996 2001-02	45,0	28,0	19,6
XKR CONVERTIBLE	3996-4196 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	2497-2967 1999-08	5,3	3,5	1,8
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196 1999-08	6,8	4,5	2,3
S-TYPE 4.2 R	4196 2002-08	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	4196 2003-09	12,0	8,0	4,0
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4196 2003-07	15,0	10,0	5,0
XJR (X350/8/9) V8	4196 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 CONVERTIBILE	3555 2007-10	30,0	20,0	10,0
XK (X150) 4.2 V8 COUPÉ	4196 2006-09	28,5	19,0	9,5
XK (X150) 4.2 V8 CONVERTIBILE	4196 2006-09	33,0	22,0	11,0
XKR (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196 2006-09	34,5	23,0	11,5
XKR (X150) 4.2 V8 S/C CONVERTIBILE	4196 2006-09	37,5	25,0	12,5
XKR-S (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196 2008-09	40,5	27,0	13,5

Modello	cm <sup>3</sup> 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	2199-4981 1971-79	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2475-4981 1980-85	16,5	11,0	5,5
CJ-5 RENEGADE	4981 1970-79	26,3	17,5	8,8
CJ-5 RENEGADE	4981 1980-85	26,3	17,5	8,8
CJ-6	2199 1955-65	14,3	9,5	4,8
CJ-6	2199-3801 1966-70	12,0	8,0	4,0
CJ-6	2199-4981 1971-79	12,8	8,5	4,3
CJ-6	2475-4981 1980-85	12,8	8,5	4,3
CJ-7	2199-4981 1976-79	19,5	13,0	6,5
CJ-7	1995-4981 1980-86	19,5	13,0	6,5
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981 1977-80	27,0	18,0	9,0
CJ-7 LAREDO	4981 1981-86	25,5	17,0	8,5
WRANGLER (YJ)	2464-4235 1986-96	15,0	10,0	5,0
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464 1987-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3960 1987-96	19,5	13,0	6,5
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3960 1990-94	21,0	14,0	7,0
WRANGLER (TJ)	2429-3964 1996-07	21,0	14,0	7,0
WAGONEER	3777-5359 1962-73	27,0	18,0	9,0
WAGONEER	4235-5896 1974-83	25,5	17,0	8,5
WAGONEER	2466-3956 1984-92	18,0	12,0	6,0
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 1984-01	7,5	5,0	2,5
CHEROKEE (II S.)	2429-3700 2001-08	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE	3956-5898 1992-98	10,5	7,0	3,5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701 1998-05	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 4.7 V8	4701 2005-09	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 5.7 V8 HEMI	5654 2005-08	9,0	6,0	3,0
GRAND C. (III S.) 6.1 V8 HEMI SRT-8	6059-6063 2006-09	12,0	8,0	4,0
COMMANDER 4.7 V8	4701 2006-08	9,0	6,0	3,0
COMMANDER 5.7 V8 HEMI	5654 2006-08	10,5	7,0	3,5

JENSEN		GRAN BRETAGNA		
PW	3860-4274 1946-52	42,0	28,0	14,0
INTERCEPTOR COUPÉ/CONV.	3993 1949-58	60,0	40,0	20,0
541/541 R/541 S	3993-5354 1953-63	75,0	50,0	25,0
C-8	5916-6276 1962-66	75,5	45,0	22,5
INTERCEPTOR (I/II/III S.)	6276-7212 1966-76	71,5	47,5	23,8
INTERCEPTOR SP	7212 1977-72	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
IF (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-8 COUPÉ	4601 2000-02	41,5	27,5	13,8

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

KIA		COREA DEL SUD		
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 1982-11	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 <sup>3</sup> 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	800,0	590,0	350,0
COUNTACH LP400S	3929 1978-82	560,0	415,0	250,0
COUNTACH LP5000S	4754 1982-85	510,0	380,0	225,0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167 1985-89	520,0	385,0	230,0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167 1988-90	385,0	285,0	170,0
P 250 S 2+2 URRACO	2462 1970-75	115,0	85,0	51,0
URRACO P200	1994 1974-79	85,0	63,0	38,0
URRACO P250	2462 1976-79	108,0	80,0	48,0
URRACO P300	2996 1974-79	135,0	100,0	60,0
SILHOUETTE	2996 1977-79	190,0	140,0	84,0
JALPA P350 GTS	3485 1983-88	95,0	70,0	42,0
DIABLO	5707 1990-99	210,0	155,0	93,0
DIABLO VT	5707 1993-00	270,0	200,0	120,0
DIABLO VT ROADSTER	5707 1996-00	360,0	265,0	160,0
DIABLO SE30	5707 1994-95	360,0	265,0	160,0
DIABLO SV	5707 1996-00	325,0	240,0	145,0
DIABLO SV ROADSTER	5707 1998-99	290,0	215,0	130,0
DIABLO SVR	5707 1996	450,0	335,0	200,0
DIABLO GT	5992 1999-00	800,0	590,0	355,0
DIABLO GTR	5707 2000	110,0	81,0	49,0

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
LAMBDA (VII S.) TORPEDO	2370	1927	135,0	100,0	60,0
LAMBDA (VIII/IX S.) TORPEDO	2570	1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VIII/IX SERIE SPIDER	2370-2570	1927-31	245,0	180,0	108,0
DILAMBA (VII S.) BERLINA	3960	1928-32	160,0	120,0	72,0
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	67,5	45,0	22,5
ASTURA (VII/III/IV S.) BERL.	2604-2972	1931-39	150,0	100,0	50,0
AUGUSTA BERLINA	1996	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 (II S.)	1090	1957-59	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (II S.)	1090	1957-59	45,0	30,0	15,0
APPIA GT ZAGATO (II S.)	1090	1957-58	135,0	90,0	45,0
APPIA GT ZAGATO (II S.)	1090	1957-58	175,0	115,0	57,5
APPIA GTE ZAGATO (II S.)	1090	1958-59	123,0	82,0	41,0
APPIA (III S.)	1090	1959-63	12,0	8,0	4,0
APPIA LUSO VIGNALE (III S.)	1090	1959-62	33,0	22,0	11,0
APPIA GIARDINETTA VIOTTI (III S.)	1090	1960-63	25,5	17,0	8,5
APPIA COUPÉ PININFARINA (III S.)	1090	1959-63	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (III S.)	1090	1959-63	45,0	30,0	15,0
APPIA GTE ZAGATO (III S.)	1090	1959-62	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 GT	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

Modello	cm <sup>3</sup> anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	21,0	14,0	7,0
FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	52,5	35,0	17,5
FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	18,0	12,0	6,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	17,3	11,5	5,8
FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	49,5	33,0	16,5
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	18,0	12,0	6,0
FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONE)	1584	1968-70	98,0	65,0	32,5
FULVIA COUPÉ (II S.)	1298	1970-73	16,5	11,0	5,5
FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSO	1584	1970-72	48,0	32,0	16,0
FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-73	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	13,5	9,0	4,5
FULVIA COUPÉ 3 MONTECARLO	1298	1973-76	21,0	14,0	7,0
FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	16,5	11,0	5,5
FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	56,0	33,0	24,8
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ALLUMINIO)	1298	1967-69	48,0	32,0	16,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ACCIAIO)	1298	1967-69	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT 1.3 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
2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	24,0	16,0	8,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I S.)	1297-1756	1972-75	6,8	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 (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 (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 (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	2498	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.)	2494	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.)	2494	1976-79	15,8	10,5	5,3
GAMMA 2000 COUPÉ (II S.)	1999	1980-85	15,8	10,5	5,3
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ (II S.)	2494	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

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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1983-85	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 2 PORTE (II S.)	3528 1985-89	19,5	13,0	6,5
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1981-82	22,5	15,0	7,5
RANGE ROVER 4P (II S.)	3528 1983-85	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P (III 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 (II 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 (II 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 (II 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 3.4.0 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 I6 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	2995-4293 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	195,0	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	1588 1989-92	21,0	14,0	7,0
ELAN 1.6I TURBO/ELAN S2	1588 1989-96	27,0	18,0	9,0
ELISE S1	1796 1996-01	33,0	22,0	11,0

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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
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 111S	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	848-1275 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 1991-99	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
BORABORA 4900	4719-4930 1971-80	270,0	180,0	90,0
MERAK	2965 1973-75	98,0	65,0	32,5
MERAK SS	2965 1975-80	120,0	80,0	40,0
MERAK SS MODELLO '80	2965 1980-83	150,0	100,0	50,0
MERAK 2000 GT	1999 1971-83	75,0	50,0	25,0
KHAMSIN	4930 1973-83	265,0	175,0	88,0
QUATTRO PORTE (II S.)	2965 1975-78	75,0	50,0	25,0
KYALAMI	4136 1971-83	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	13,5
QUATTROPORTE III S. 4900 (AUT.)	4930 1979-89	34,5	23,0	11,8
ROYALE	4930 1986-90	75,0	50,0	25,0
BITURBO/BITURBO II	1996 1982-84	13,2	8,8	4,4
BITURBO/BITURBO II	1996 1985-86	13,5	9,0	4,5
BITURBO S/S II	1996 1984-86	19,8	13,2	6,6
BITURBO I	1996 1986-88	14,3	9,5	4,8
BITURBO SI	1996 1987-88	22,5	15,0	7,5
222/222 S	1996 1988-91	19,5	13,0	6,5

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
2.24V.	1996 1989-94	25,5	17,0	8,5
BITURBO 420	1996 1985-86	9,0	6,0	3,0
BITURBO 420I	1996 1986-88	9,8	6,5	3,3
422	1996 1988-90	14,1	9,4	4,7
4.24V.	1996 1990-94	18,0	12,0	6,0
4.18V.	1996 1991-93	15,0	10,0	5,0
420 S	1996 1996	12,8	8,5	4,3
420 SI	1996 1987-88	14,9	9,9	5,0
BITURBO 425	2491 1984-87	11,6	7,7	3,9
430	2790 1988-91	15,0	10,0	5,0
430 4V.	2790 1990-93	22,5	15,0	7,5
BITURBO SPYDER	1996 1985-86	31,5	21,0	10,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996 1987-88	34,5	23,0	11,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996 1988-93	39,0	26,0	13,0
SPYDER I M.Y. '92 (24V)	1996 1992-93	52,5	35,0	17,5
SPYDER IE	2790 1988-93	42,0	28,0	14,0
228	2790 1987-90	28,5	19,0	9,5
KARIF	2790 1988-91	52,5	35,0	17,5
SHAMAL	3217 1991-96	113,0	75,0	37,5
RACING	1996 1991-92	48,0	32,0	16,0
GHIBLI	1996-2790 1992-93	40,0	26,5	13,3
GHIBLI	1996-2790 1994-95	43,5	29,0	14,5
GHIBLI GT	1996-2790 1995-97	48,0	32,0	16,0
GHIBLI CUP	1996-2790 1996-97	102,0	68,0	34,0
GHIBLI PRIMATIST	1996 1997	60,0	40,0	20,0
QUATTROPORTE (IV S.) SECILINDRI	1996-2790 1994-98	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (				

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MX5 (MATA) (II S.)	1597-1991 1998-06	8,3	5,5	2,8
MX5 (MATA) (III S.)	1798-1999 2005-11	9,8	6,5	3,3
MX5 (MATA) (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	1242-1588 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
SKL	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/SV	1767 1949-55	39,0	26,0	13,0
220 BERLINA (W180)	2195 1951-55	33,0	22,0	11,0
220A BERLINA (W180)	2195 1954-56	35,0	23,3	11,7
220 COUPÉ (W187)	2195 1951-55	170,0	113,0	56,5
220 CABRIOLET A (W187)	2195 1951-55	150,0	100,0	50,0
220 CABRIOLET B (W187)	2195 1951-55	105,0	70,0	35,0
300 A/B/C	2996 1951-57	100,0	66,5	33,5
300 D	2996 1957-62	98,0	65,0	32,5
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996 1951-62	180,0	120,0	60,0
300 S/SC COUPÉ	2996 1952-57	405,0	300,0	180,0
300 S/SC CABRIOLET	2996 1952-57	540,0	400,0	240,0
180	1767-1897 1953-61	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 DI/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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
300 SE CABRIOLET	2996 1962-65	220,0	145,0	72,5
600 LIMOUSINE	6330 1963-81	250,0	185,0	111,0
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330 1963-81	270,0	200,0	120,0
600 LANDAULET	6330 1963-81	500,0	370,0	220,0
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	17,0	11,3	5,7
280 S/280 SE BERLINA	2778 1968-72	18,0	12,0	6,0
280 SEL	2778 1968-72	19,0	12,7	6,3
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	25,0	16,7	8,3
300 SEL 6.3 BERLINA	6330 1968-72	85,0	56,5	28,3
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	7,5	5,0	2,5
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496 1973-76	9,0	6,0	3,0
230-6/250 (W114)	2292-2496 1968-73	9,0	6,0	3,0
280/280 E (W114)	2746 1972-76	12,0	8,0	4,0
250 C/250 CE (W114)	2496 1968-73	14,0	9,3	4,7
280 C (W114)	2746 1972-77	14,0	9,3	4,7
280 CE (W114)	2746 1972-77	16,0	10,7	5,3
280 SL (R107)	2746 1974-75	33,0	22,0	11,0
280 SL (R107)	2746 1975-79	30,0	20,0	10,0
280 SL (R107)	2746 1979-86	30,0	20,0	10,0
300 SL (R107)	2962 1985-89	40,0	29,6	17,8
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	45,0	33,5	20,0
420 SL (R107)	4196 1985-89	45,0	33,5	20,0
450 SL (R107)	4520 1973-75	42,0	28,0	14,0
450 SL (R107)	4520 1975-80	42,0	28,0	14,0
500 SL (R107)	4973 1980-85	60,0	40,0	20,0
500 SL (R107)	4973 1985-89	60,0	40,0	20,0
560 SL (R107)	5547 1985-89	45,0	30,0	15,0
280 SL C (107)	2746 1974-81	19,5	13,0	6,5
350 SL C (107)	3499 1978-80	21,0	14,0	7,0
380 SL C (107)	3818 1980-81	20,7	13,8	6,9
450 SL C (107)	4520 1973-80	21,0	14,0	7,0
450 SL C 5.0 (C107)	5025 1978-80	33,0	22,0	11,0
500 SL C (107)	4973 1980-81	27,0	18,0	9,0
280 S/SE/SEL (W116)	2746 1972-79	7,5	5,0	2,5
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520 1972-79	9,0	6,0	3,0
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520 1973-79	10,5	7,0	3,5
500 SEL 6.9 (W116)	6834 1975-80	50,0	33,5	16,7
200/230/230 E/250 (W123)	1988-2525 1976-85	7,5	5,0	2,5
200/230 E/250 (W123)	1997-2525 1980-85	8,0	5,3	2,7
280/280 E (W123)	2746 1976-84	11,5	7,7	3,8
200 T/230 T/230 T (T123)	1997-2307 1978-86	16,0	10,7	5,3
250 T (T123)	2525 1978-82	17,5	11,7	5,8
280 TE (T123)	2746 1978-86	20,0	13,3	6,7
230 C/230 CE (C123)	2299-2307 1977-84	13,5	9,0	4,5
280 C/280 CE (C123)	2746 1977-84	16,0	10,7	5,3
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)	3818 1980-81	9,8	6,5	3,3
380 SE/SEL (W126)	3818 1982-85	9,8	6,5	3,3
420 SE/SEL (W126)	4196 1986-91	10,5	7,0	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973 1980-81	11,3	7,5	3,8
500 SE/SEL (W126)	4973 1982-87	12,0	8,0	4,0
500 SE/SEL (W126)	4973 1987-91	12,0	8,0	4,0
560 SE (W126)	5547 1988-91	13,5	9,0	4,5
560 SEL (W126)	5547 1986-89	16,0	10,0	7,0
560 SEL (W126)	5547 1989-91	16,0	10,0	7,0
380 SEC (C126)	3818 1981-86	25,0	16,7	8,3
420 SEC (C126)	4196 1986-92	27,0	18,0	9,0
500 SEC (C126)	4973 1981-87	30,0	20,0	10,0
500 SEC (C126)	4973 1987-92	30,0	20,0	10,0
560 SEC (C126)	5547 1985-87	38,0	25,3	12,7
560 SEC (C126)	5547 1987-92	37,5	25,0	12,5
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299 1982-94	5,3	3,5	1,8
190 E 2.3 16 (W201)	2299 1983-89	40,0	26,7	13,3
190 E 2.5 16 (W201)	2498 1988-93	43,0	28,7	14,3
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2463 1990-93	150,0	100,0	50,0
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
260 E 4 Matic (W124)	2599 1987-93	8,3	5,5	2,8
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799 1989-95	9,8	6,5	3,3
E 280 (W124)	2799 1993-95	7,5	5,0	2,5
300 E (W124)	2962 1984-93	8,3	5,5	2,8
300 E 4 Matic (W124)	2962 1987-93	9,8	6,5	3,3
300 E-24 (W124)	2960-3199 1989-93	10,5	7,0	3,5
E 300 4 Matic (W124)	2962 1993-95	9,8	6,5	3,3
E 320 (W124)	3199 1993-95	9,8	6,5	3,3
400 E/E 400/E 420 (W124)	4196 1991-95	22,5	15,0	7,5
500 E/E 500 (W124)	4973 1990-95	52,5	35,0	17,5
200 T/200 TE/230 TE (T124)	1997-2299 1986-93	6,8	4,5	2,3
E 200 T/E 220 T (T124)	1998-2199 1992-96	7,5	5,0	2,5
E 280 T (T124)	2799 1992-95	9,0	6,0	3,0
300 TE (T124)	2962 1986-93	12,0	8,0	4,0
300 TE-24 (T124)	2960 1989-93	13,5	9,0	4,5
300 TE 4 Matic (T124)	2962 1987-93	15,0	10,0	5,0
E 300 T 4 Matic (T124)	2962 1994-95	15,0	10,0	5,0
E 320 T (T124)	3199 1993-96	13,5	9,0	4,5
200 CE/CE 16/E 200/220 C.PÉ (C124)	1997-2199 1990-96	13,5	9,0	4,5
230 CE (C124)	2299 1987-92	15,0	10,0	5,0
300 CE/320 CE/E 320 C.PÉ (C124)	2960-3199 1987-96	18,0	12,0	6,0
300 CE-24 (C124)	2960 1989-92	19,5	13,0	6,5
300/320 CE-24/E 320 CABR. (A124)	2960-3199 1992-97	32,5		

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
CLK 230 KOMPRESSOR (C208)	2295 1997-02	9,8	6,5	3,3
CLK 320 (C208)	3199 1997-02	10,5	7,0	3,5
CLK 430 (C208)	4266 1997-02	13,5	9,0	4,5
CLK 200 CABRIO (A208)	1998 1998-01	9,8	6,5	3,3
CLK 200 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)	1996 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)	1996 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
S 280/320 (W/V220)	2799-3199 1998-03	6,0	4,0	2,0
S 350/430/500 (W/V220)	3724-4966 1998-05	7,5	5,0	2,5
S 600 (W/V220)	5786 1999-05	9,0	6,0	3,0
S 600 BITURBO (W/V220)	5513 2002-05	12,0	8,0	4,0
S 55 AMG (W/V220)	5439 2000-02	19,5	13,0	6,5
S 55 K AMG (W/V220)	5439 2002-05	19,5	13,0	6,5
S 65 K AMG (W/V220)	5980 2003-05	21,8	14,5	7,3
CL 500 (C/CL215)	4966 1999-06	12,8	8,5	4,3
CL 600 (C/CL215)	5786 1999-06	15,0	10,0	5,0
CL 600 BITURBO (C/CL215)	5513 2002-06	18,0	12,0	6,0
CL 55 AMG (C/CL215)	5439 1999-06	16,5	11,0	5,5
CL 55 K AMG (C/CL215)	5439 2002-06	19,5	13,0	6,5
CL 65 AMG (C/CL215)	5980 2003-06	24,0	16,0	8,0
C 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 L160 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 L210 L (W/V168)	1897-2084 2001-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996 2008-11	21,0	14,0	7,0
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724 2002-11	25,5	17,0	8,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461 2001-11	30,0	20,0	10,0
SL 600/600 EVO (R230)	5513 2003-11	37,5	25,0	12,5
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439 2001-08	55,0	36,5	18,3
SL 63 AMG (R230)	6208 2008-11	75,0	50,0	25,0
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980 2004-10	95,0	63,5	31,5
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
CLS 63 AMG (C219)	6208 2006-10	16,5	11,0	5,5
S 350 (W/V221)	3498 2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461 2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513 2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (W/V221)	6208 2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980 2006-09	37,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439 2004-08	300,0	220,0	135,0
SLR ROADSTER	5439 2007-10	400,0	295,0	180,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439 2006-08	500,0	370,0	220,0
SLR ROADSTER 722S	5439 2008-10	750,0	560,0	335,0
R 350	2498 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	17,9	10,5	7,9
230 GE LUNGO SW	2299 1982-89	17,0	10,0	7,5
280 GE CORTO TELONATO	2746 1979-89	19,6	11,5	8,6
280 GE CORTO SW	2746 1979-89	22,1	13,0	9,8
280 GE LUNGO SW	2746 1979-89	22,1	13,0	9,8
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960 1989-94	23,8	14,0	10,5
300 GE LUNGO SW	2960 1989-94	26,4	15,5	11,6
320 GE/G320 CORTO TELONATO/SW	3199 1993-06	26,4	15,5	11,6
320 GE/G 320 LUNGO SW	3199 1993-06	28,1	16,5	12,4
500 GE V8	4973 1993-94	39,0	23,0	17,3
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966 1998-06	47,5	28,0	21,0
G 500 V8 LUNGO SW	4966 1998-06	51,0	30,0	22,5
G 55 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 <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 L160 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 L210 L (W/V168)	1897-2084 2001-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996 2008-11	21,0	14,0	7,0
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724 2002-11	25,5	17,0	8,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461 2001-11	30,0	20,0	10,0
SL 600/600 EVO (R230)	5513 2003-11	37,5	25,0	12,5
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439 2001-08	55,0	36,5	18,3
SL 63 AMG (R230)	6208 2008-11	75,0	50,0	25,0
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980 2004-10	95,0	63,5	31,5
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
C SPIDER	2912 1967-69	48,0	32,0	16,0
MIDGET MKI	948-1098 1961-64	20,3	13,5	6,8
MIDGET MKII	1098 1964-66	16,5	11,0	5,5
MIDGET MKIII	1275 1966-69	16,5	11,0	5,5
MIDGET MK IV	1275 1969-74	15,0	10,0	5,0
MIDGET MK IV 1500	1493 1974-79	15,0	10,0	5,0
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
R F50	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				

Modello	cm <sup>3</sup> anni			
	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
	A+	AB	B+	
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088 1950-54	52,5	35,0	17,5
PLUS 4 «COWLED» (VANG./TR2/TR3/TR4)	1991-2138 1954-69	57,0	38,0	19,0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138 1961-68	60,0	40,0	20,0
PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995 1985-01	60,0	40,0	20,0
PLUS 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	1292-5550 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 5	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

**MOSKVIATCH**

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	45,0	30,0	15,0
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753 1975-78	30,0	20,0	10,0
DATSUN 280 ZX/ZK+2	2753 1978-81	22,5	15,0	7,5
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 VER.)	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	24,0	16,0	8,0
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

Modello	cm <sup>3</sup> anni			
	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
	A+	AB	B+	
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.)	1497-1769 2000-06	2,3	1,5	0,8
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	21,0	14,0	7,0
350 Z ROADSTER	3498 2004-09	22,5	15,0	7,5
PATROL	2753-3956 1980-95	6,8	4,5	2,3
SAFARI/PATROL GR (SERIE Y60)	4169 1988-97	6,0	4,0	2,0
SAFARI/PATROL GR (SERIE Y61)	4479 1998-04	10,5	7,0	3,5
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/II/III	583 1958-61	13,5	9,0	4,5
PRINZ 4/4L	598 1961-73	6,0	4,0	2,0
SPORT COUPÉ	583-598 1959-67	18,0	12,0	6,0
SPIDER WANKEL	500 1964-67	36,0	24,0	12,0
PRINZ 1000 L/S/C	996 1963-73	7,5	5,0	2,5
1000 TT	1085 1965-68	18,8	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
TYP 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 90)	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 1978-94	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 GTE	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 <sup>3</sup> 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	10,5	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,		

Modello	cm <sup>3</sup> 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 (I S.) BERLINA/SW	1389-1998 1991-98	2,3	1,5	0,8
ASTRA (I S.) GSI 16V	1796-1998 1991-94	4,5	3,0	1,5
ASTRA (I S.) GSI 16V	1998 1994-97	6,0	4,0	2,0
ASTRA (I S.) CABRIO	1389-1998 1993-98	4,5	3,0	1,5
ASTRA (I S.) BERLINA/SW	1899-1998 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 (III S.) OPC TURBO SW	1998 2002-04	7,5	5,0	2,5
ASTRA (III S.) COUPÉ 1.8 16V	1796 2000-05	3,8	2,5	1,3
ASTRA (III S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998 2000-05	5,3	3,5	1,8
ASTRA (III S.) CABRIO 1.6/1.8 16V	1598-1796 2001-06	5,3	3,5	1,8
ASTRA (III S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V	1998 2002-06	8,3	5,5	2,8
ASTRA (III S.) GTC TURBO OPC	1998 2005-10	7,5	5,0	2,5
FRONTERA (TUTTE LE VERSIONI)	1998-2410 1991-98	3,8	2,5	1,3
FRONTERA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	2198-2165 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 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851 1961-63	24,0	16,0	8,0
17 B/17 BT	848 1963-65	11,3	7,5	3,8
17/17 BREAK	848 1963-65	10,5	7,0	3,5
24 B/BA	848 1964-67	12,0	8,0	4,0
24 BT (TIGRE)	848 1964-67	13,5	9,0	4,5
24 C COUPÉ	848 1963-67	19,5	13,0	6,5
24 CT COUPÉ TIGRE	848 1963-67	21,0	14,0	7,0
CD/RALLYE	848 1963-65	60,0	40,0	20,0

### 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 <sup>3</sup> 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	47,5	35,0	17,5
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 1938-48	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/C4YL FAMILIARE	1891-2142 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	1891-2142 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 DECOUVRABILE	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 8CV	1468 1956-65	11,3	7,5	3,8
403 SEPT/B	1290-1468 1960-66	8,0	5,3	2,7
403 DIESEL	1816 1960-66	7,5	5,0	2,5
403 L/BL FAMILIARE	1290-1468 1957-62	13,8	9,2	4,6
403 FAMILIALE D	1816 1960-62	9,0	6,0	3,0
403 COUPÉ (DARL'MAT)	1468 1956-61	90,0	56,5	39,5

Modello	cm <sup>3</sup> 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/FAMILIARE	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 1				

Modello	cm <sup>3</sup> 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/II S.	2946 1997-01	5,5	3,7	1,8
406 BREAK (TUTTE LE VER.)	1749-2230 1996-04	2,6	1,7	0,9
406 BREAK SV (TURBO)	1998 1996-99	3,0	2,0	1,0
406 BREAK 3.0 V6 24V/II S.	2946 1997-01	5,5	3,7	1,8
406 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 GTiS.W 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 SViS/VI 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 140/150/16 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	1974-2304 1980-85	18,8	12,5	6,3
504 PICK UP	1974-2304 1982-85	12,5	8,3	4,2

**PORSCHE** GERMANIA

356 1100 (40 CV)	1086 1950-51	320,0	200,0	140,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086 1950-51	400,0	250,0	175,0
356 1100 (40 CV)	1086 1952-54	190,0	120,0	84,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086 1952-54	240,0	150,0	105,0
356 1300 (44 CV)	1286 1951-54	145,0	90,0	63,0
356 1300 (60 CV) S	1290 1953-55	160,0	100,0	70,0
356 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286 1951-54	175,0	110,0	77,0
356 1500 (60 CV)	1488 1951-52	160,0	100,0	70,0
356 1500 (60 CV) CABRIOLET	1488 1951-52	180,0	120,0	60,0
356 1500 (54 CV)	1488 1952-55	160,0	100,0	70,0
356 1500 (54 CV) CABRIOLET	1488 1952-55	200,0	125,0	88,0
356 1500 (70 CV) SUPER	1488 1952-55	165,0	110,0	55,0
356 1500 (70 CV) SUPER CABRIOLET	1488 1952-55	205,0	135,0	67,5
356 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498 1955	550,0	405,0	245,0
356 1500 (54 CV) SPEEDSTER	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 (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 <sup>3</sup> 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 (160 CV) SPEEDSTER	1582 1955-58	300,0	220,0	130,0
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 (90 CV) S CABRIOLET	1582 1961-63	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 1961-63	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 1961-63	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 C 1600 (95 CV)	1582 1963-65	109,0	68,0	47,5
356 SC 1600 (95 CV) CABRIOLET	1582 1963-65	150,0	95,0	66,5
356 C 2000 (130 CV) GS CARRERA	1966 1963-66	465,0	345,0	205,0
911 2.0 (CARR. SOLEX)	1991 1963-64	240,0	150,0	105,0
911 2.0	1991 1965-68	140,0	88,0	61,5
911 2.0 S (CARBURATORI)	1991 1966-68	210,0	140,0	70,0
911 2.0 S (CARBURATORI) TARGA	1991 1966-68	180,0	120,0	60,0
911 2.0 L	1991 1967-68	160,0	100,0	70,0
911 2.0 L TARGA	1991 1967-68	170,0	105,0	73,5
911 2.0 T	1991 1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991 1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 E	1991 1967-69	117,0	73,0	51,0
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	3299 1975-77	170,0	100,0	75,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299 1977-88	140,0	95,0	64,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299 1988-89	160,0	95,0	71,5
911 (930) 3.3 TURBO TARGA	3299 1988-89	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299 1987-88	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299 1988-89	175,0	110,0	77,0

Modello	cm <sup>3</sup> 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 TURBOLOOK	3164 1983-89	110,0	69,0	48,0
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER	31			

Modello	cm <sup>3</sup> 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° ANNIV.	3596 2003-04	78,0	51,5	25,8
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANN. TIP.	3596 2003-04	70,0	46,5	23,3
911 (996) TURBO 3.6	3600 2000-01	84,0	62,0	37,5
911 (996) TURBO 3.6	3600 2001-06	84,0	62,0	37,5
911 (996) TURBO 3.6 S	3600 2000-05	95,0	70,5	42,0
911 (996) TURBO 3.6 CABRIOLET	3600 2003-06	100,0	74,0	44,5
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600 2003-06	110,0	81,0	49,0
911 (997) CARRERA MK1	3596-3614 2004-08	43,5	32,0	19,3
911 (997) CARRERA TIPTRONIC MK1	3596-3614 2004-08	47,0	35,0	20,9
911 (997) CARRERA CABRIOLET MK1	3596-3614 2005-08	57,0	35,5	24,9
911 (997) CARRERA CABRIOLET MK1 TIP.	3596-3614 2005-07	51,0	32,0	22,3
911 (997) CARRERA 4 MK1	3596-3614 2005-08	55,0	34,5	24,1
911 (997) CARRERA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614 2005-08	50,0	31,0	21,9
911 (997) TARGA 4 MK1	3596-3614 2006	72,0	45,0	31,5
911 (997) TARGA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614 2006-08	65,0	40,5	28,4
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET MK1	3596-3614 2005-08	57,0	35,5	24,9
911 (997) CARRERA 4 CABR. MK1 TIP.	3596-3614 2005-07	51,0	32,0	22,3
911 (997) CARRERA 5 MK1	3800-3824 2004-08	64,0	47,5	28,4
911 (997) CARRERA 4S MK1	3800-3824 2005-08	72,0	45,0	31,5
911 (997) CARRERA 5 MK1 TIPTRONIC	3800-3824 2004-08	58,0	43,0	25,8
911 (997) TARGA 4S MK1	3800-3824 2006	75,0	47,0	33,0
911 (997) CARRERA 5 CABRIOLET MK1	3800-3824 2005-07	72,0	45,0	31,5
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET MK1	3800-3824 2005-08	72,0	45,0	31,5
911 (997) CARRERA 4S MK1 CABR. TIP.	3800-3824 2005-06	65,0	40,5	28,4
911 (997) CARRERA 5 CABR. MK2 PDK	3800-3824 2008-11	71,0	44,5	31,0
911 (997) CARRERA 4S MK2 PDK	3800-3824 2008-11	71,0	44,5	31,0
911 (997) TARGA 4S MK2 PDK	3800-3824 2008-11	74,0	46,0	32,5
911 (997) CARRERA GTS MK2	3800 2011	90,0	60,0	30,0
911 (997) CARRERA 4 GTS MK2	3800 2011-12	90,0	60,0	30,0
911 (997) CARRERA GTS CABRIOLET MK2	3800 2011	95,0	63,5	31,5
911 (997) CARRERA 4 GTS CABR. MK2	3800 2011-12	95,0	63,5	31,5
911 (997) TURBO MK1	3600-3800 2006-08	110,0	81,0	49,0
911 (997) TURBO MK1 TIPTRONIC	3600-3800 2006-08	100,0	74,0	44,5
911 (997) TURBO 5 MK2	3800 2010-11	135,0	90,0	45,0
911 (997) TURBO CABRIOLET MK2	3600-3800 2007-11	120,0	89,0	53,5
911 (997) TURBO 5 CABRIOLET MK2	3800 2010-11	150,0	100,0	50,0
911 (997) GT3 MK1	3600-3797 2006-07	115,0	85,0	51,0
911 (997) GT3 RS	3600-3797 2006-11	180,0	135,0	80,0
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	400,0	295,0	180,0
CARRERA GT	5733 2003-06	1.900,0	1.400,0	840,0
912 1.6	1582 1965-68	50,5	31,5	22,1
912 1.6 TARGA	1582 1966-68	57,5	36,0	25,2
912 2.0 E	1971 1975	36,0	22,5	15,8
924 4 MARCE	1984 1975-77	12,0	8,0	4,0
924 5 MARCE	1984 1977-85	12,8	7,5	5,6
924 S	2479 1985-88	14,5	8,5	6,4
924 TURBO (170/177 CV)	1984 1978-85	23,8	14,0	10,5
924 TURBO CARRERA GT	1984 1979-81	80,0	50,0	35,0
928	4474 1977-82	30,0	20,0	10,0
928 S	4664 1979-86	45,0	30,0	15,0
928 S AUTOMATICA	4664 1979-86	36,0	24,0	12,0
928 S4	4957 1986-89	37,5	25,0	12,5
928 S4	4957 1989-90	37,5	25,0	12,5
928 S4 AUTOMATICA	4957 1989-92	33,0	22,0	11,0
928 GT	4957 1989-92	40,5	27,0	13,5
928 GTS	5397 1992-95	70,0	46,5	23,3
928 GTS AUTOMATICA	5397 1992-96	45,0	30,0	15,0
944	2479 1982-87	26,3	17,5	8,8
944	2681 1988-89	27,8	18,5	9,3
944 S	2479 1986-88	28,5	19,0	9,5
944 S2	2990 1988-91	29,3	19,5	9,8
944 S2 CABRIOLET	2990 1989-91	39,0	26,0	13,0
944 TURBO	2479 1985-88	31,5	21,0	10,5
944 TURBO	2479 1988-91	34,5	23,0	11,5
944 TURBO S	2479 1987-88	46,5	29,0	20,3
944 TURBO S	2479 1988-89	39,0	26,0	13,0
944 TURBO CABRIOLET	2479 1991	56,5	37,5	18,8
968	2990 1991-95	33,0	22,0	11,0
968 CS	2990 1993-95	48,0	32,0	16,0
968 CABRIOLET	2990 1991-95	39,0	26,0	13,0
BOXSTER (986)	2480-2687 1996-05	24,8	16,5	8,3
BOXSTER (986) TIPTRONIC	2480-2687 1996-05	22,3	14,9	7,4
BOXSTER (986) S	3179 1999-05	29,7	19,8	9,9

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
BOXSTER (986) S TIPTRONIC	3179 1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687-2893 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	287-2887 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

ITALIA

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

GRAN BRETAGNA

REGAL V/II/III/IV/V/VI	747 1952-62	9,0	6,0	3,0
REGAL 3/25	598 1962-68	7,5	5,0	2,5
REGAL 3/30	701 1968-73	8,3	5,5	2,8
SABRE 4	1703 1961-64	15,0	10,0	5,0
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703 1962-64	18,0	12,0	6,0
SABRE 6	2553 1964-66	18,0	12,0	6,0
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 SSI/TI/ST/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

FRANCIA

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/NNV/NNZ BERLINA	951 1925-29	22,5	15,0	7,5
JUVAQUATRE	1003 1937-48	18,8	12,5	6,3
JUVAQUATRE DAUPHINOISE BREAK	845-1003 1951-60	12,8	8,5	4,3
MONAQUATRE	1299-1463 1932-35	21,8	14,5	7,3
PRIMAQUATRE BERLINA	2120 1931-39	21,8	14,5	7,3
VIVAQUATRE	2120 1931-39	21,8	14,5	7,3
4 CV/4 CV LUSSO	760 1947-50	21,0	14,0	7,0
4 CV AFFAIRES/SPORT	747 1951-61	19,5	13,0	6,5
4 CV GRAN LUSSO DÉCAPOTABLE	747 1950-57	25,5	17,0	8,5
COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383 1950-55	12,8	8,5	4,3
DOMAINE/MANOIR BREAK	2141 1955-60	15,0	10,0	5,0
FREGATE (TUTTE LE VERSIONI)	1896-2141 1952-60	15,0	10,0	5,0
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 L/L/T/S	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	4,0	2,8	1,4
15 (TUTTE LE VERSIONI)	1289-1565 1971-78	9,8	6,5	3,3

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	14,0	9,3	4,7
SIETE 4 PORTE (FASA)	956-1108 1974-82	10,5	7,0	3,5
30 TS/TX	2664 1974-84	5,3	3,5	1,8
20 (TUTTE LE VERSIONI)	1647-2165 1975-84	3,8	2,5	1,3
14 (TUTTE LE VERSIONI)	1218-1360 1976-83	3,8	2,5	1,3
18 BERLINA	1397-1995 1978-86	3,5	2,3</	

Modello	cm <sup>3</sup>	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 1.4/1.6/1.6/2.0	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	1998	2002-05	2,3	1,5	0,8
VEL SATIS	1998	1998	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		10,0	6,7	3,3

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	1998	1961-68	16,5	11,0	5,5
KESTREL MKI/MKII/MKIII	1098	1975	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	1960-91		205,0	150,0	90,0
WRAITH BERLINA	4257	1938-39		90,0	60,0	30,0
SILVER DAWN BERLINA	4256	1946-55		75,0	50,0	25,0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256	1946-55		150,0	100,0	50,0
SILVER DAWN	6761	1996-98		52,5	35,0	17,5
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256	1946-58		90,0	60,0	30,0
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256	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	1967-71		75,0	50,0	25,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW DHC	6230	1967-71		90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW I	6230	1970-77		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	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 <sup>3</sup>	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	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		20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65		20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65		26,0	17,3	8,7
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67		20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67		26,0	17,3	8,7
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73		25,0	16,7	8,3
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73		28,0	18,7	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	1963-76		17,5	11,7	5,8
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76		11,3	7,5	3,8
2300/2300S (SD1)	2350	1977-86		7,0	4,7	2,3
2600/2600S (SD1)	2597	1977-86		8,0	5,3	2,7
3500 (SD1)	3528	1977-82		9,0	6,0	3,0
3500 V8/SE (SD1)	3528	1978-82		10,0	6,7	3,3
3500 VANDEN PLAS II (SD1)	3528	1980-86		11,0	7,3	3,7
3500 VITESSE (SD1)	3528	1982-86		13,0	8,7	4,3
2000 (SD1)	1994	1982-86		6,0	4,0	2,0
213/216	1342	1988-90		2,3	1,5	0,8
214 SI/SII/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	1994-96		4,8	3,2	1,6
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1598	1996-98		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	1990-99		4,5	3,0	1,5
820/825	1994	1994-96		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		6,0	4,0	2,0
827 SI/SII/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		6,0	4,0	2,0
800 2.5 V6 24V	2497	1996-98		3,0	2,0	1,0
800 2.5 V6 24V COUPÉ	2497	1996-98		5,5	3,7	1,8
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998	1975	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	1996	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	1996	1994-96	5,3	3,5	1,8
414 SI/SII 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/GSI/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	1993	1993-00	2,0	1,3	0,7
620 TI	1994	1994-97		3,0	2,0	1,0
200 (TUTTE LE VERSIONI)	1119	1996	1996-02	1,8	1,2	0,6
75 1.8I 16V/TURBO	1796	1999-04		1,5	1,0	0,5
75 2.0I/2.5 V6 24V	1997	1997	1999-04	3,0	2,0	1,0
75 1.8 TURBO 16V ESTATE	1796	2002-04		2,3	1,5	0,8
75 2.0I/2.5 V6 24V ESTATE	1997	1997	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 <sup>3</sup>	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	1996	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	841	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				

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		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.) SKI	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	1390-1991 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	1390-1998 1997-03	1,5	1,0	0,5
CORDOBA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390 2002-09	1,5	1,0	0,5
ALHAMBRA (I S.) TUTTE LE VER.	1781-1984 1996-10	1,4	0,9	0,5
ALHAMBRA (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 (II 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	1468 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 1971-79	5,3	3,5	1,8
1307/1308/1309/1510	1294-1592 1975-84	3,3	2,2	1,1
HORIZON (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1592 1977-87	3,0	2,0	1,0
SAMBA	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 CONVERTIBILE	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 <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		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
440/445	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	998 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
MUSSO	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	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		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. SW 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	2999 2000-06	6,0	4,0	2,0
LEGACY IV S. (TUTTE LE VERSIONI)	1994 2004-09	4,5	3,0	1,5
LEGACY (IV S.) 3.0R 24V	3000 2003-07	5,6	3,7	1,9
LEGACY IV S. WAGON (TUTTE LE VER.)	1994-2457 2003-09	4,5	3,0	1,5
LEGACY (IV S.) WAGON 3.0R 24V	3000 2003-09	5,6	3,7	1,9
M 80	758 1991-93	2,0	1,3	0,7
SVX	3319 1992-97	12,0	8,0	4,0
JUSTY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	997-1189 1986-96			

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
BALENO WAGON (TUTTE LE VER.)	1298-1839 1996-02	1,2	0,8	0,4
X90	1590 1996-00	6,8	4,5	2,3
WAGON R+ (TUTTE LE VERSIONI)	996-1228 1997-06	2,3	1,5	0,8
IGNIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1238 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	2074 1979-81	33,0	22,0	11,0

TOYOTA		GIAPPONE		
FJ 40	3878 1960-69	15,0	10,0	5,0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878 1970-83	13,5	9,0	4,5
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	12,0	8,0	4,0
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
H-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	15,0	10,0	5,0
MR2 II - III SERIE	1988-2164 1988-99	22,5	15,0	7,5
MR2 (IV S.)	1794 1999-06	16,5	11,0	5,5
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)	1507-1998 1992-98	1,2	0,8	0,4
CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2959-2994 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 3 PORTE	2997 1993-02	50,0	33,5	16,7
RAV 4 3P./5P. 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 (II S.) VERSO	1998 2001-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1994 2003-09	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) SW TUTTE LE VER.	1794 2003-09	3,0	2,0	1,0
AVENSIS (II S.) VERSO	1998 2003-08	3,0	2,0	1,0
YARIS (I S.) 1.0/1.6V/1.3/1.6V	998-1299 1999-05	1,8	1,2	0,6
YARIS (I S.) 1.5/1.6V	1497 2001-05	3,7	2,5	1,2
VARIS (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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
SOUTHERN CROSS	1087-1232 1932	37,5	25,0	12,5
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 (RENOWN)	2088 1949-51	20,3	13,5	6,8
RENOWN LIMOUSINE	2088 1951	22,5	15,0	7,5
MAYFLOWER	1247 1949-53	19,5	13,0	6,5
MAYFLOWER DHC	1247 1949-53	27,0	18,0	9,0
TR2 LONG DOOR	1991 1953-54	83,0	55,0	27,5
TR2 SHORT DOOR	1991 1954-55	67,5	45,0	22,5
TR3	1991 1955-57	67,5	45,0	22,5
TR3 A	1991 1957-61	54,0	40,0	24,0
TR3 B	2138 1962	54,0	40,0	24,0
ITALIA	1991 1960-61	67,5	45,0	22,5
TR4	2138 1961-65	45,0	30,0	15,0
TR4 A IRS	2138 1965-67	52,5	35,0	17,5
TR5 P.I.	2498 1967-68	83,0	55,0	27,5
TR 250	2498 1967-68	45,0	30,0	15,0
TR6 P.I.	2498 1969-75	37,5	25,0	12,5
TR7 COUPÉ	1998 1976-81	9,0	6,0	3,0
TR7 SPIDER	1998 1980-82	12,0	8,0	4,0
HERALD	948-1147 1959-70	9,0	6,0	3,0
HERALD COUPÉ	948-1147 1959-64	11,3	7,5	3,8
HERALD CONVERTIBILE	948-1147 1961-71	16,5	11,0	5,5
VITESSE	1596-1998 1962-71	12,8	8,5	4,3
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998 1962-71	18,8	12,5	6,3
2000 MK1/MK2/TC	1998 1963-77	9,0	6,0	3,0
2500 MK2/TC	2498 1968-77	10,5	7,0	3,5
1300/1300 TC	1296 1966-70	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
SPIRITRE 4	1147 1962-64	24,0	16,0	8,0
SPIRITRE MK II	1147 1964-67	23,3	15,5	7,8
SPIRITRE MK III	1296 1967-70	19,5	13,0	6,5
SPIRITRE MK IV	1296 1970-74	13,5	9,0	4,5
SPIRITRE 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 CONVERTIBILE/S2/S2C	2792-2935 1986-90	34,5	23,0	11,5
TASMIN	1893-4441 1980-91	35,5	23,5	11,8
SPEED EIGHT	3947-3950 1989-91	40,5	27,0	13,5
S3/S3C	2935 1990-91	45,0	30,0	15,0
GRIFFITH 500 (4.0-4.3-4.5-5.0)	3950-4988 1991-02	67,5	45,0	22,5
CHIMAERA	3947-4997 1992-04	60,0	40,0	20,0
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475 1995-05	56,5	37,5	18,8
TUSCAN	4441 1990-91	60,0	40,0	20,0
TUSCAN'S	3605-3996 2000-06	56,5	37,5	18,8
TAMORA	3605 2002-06	52,5	35,0	17,5
SAGARIS	3996 2005-06	63,0	42,0	21,0

UAZ		RUSSIA		
469 B/31512	1995-2498 1964-99	5,3	3,5	1,8

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 <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
<b>VAUXHALL</b>		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 (LX)	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	3,0
CRESTA (PC)	3293 1965-72	8,3	5,5	2,8
VISCOUNT	3293 1966-72	9,0	6,0	3,0
VICTOR	1507 1957-59	8,3	5,5	2,8
VICTOR II	1507 1959-61	8,3	5,5	2,8

Modello	cm <sup>3</sup> 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 III S. (B4) TUTTE LE VER.	1595/1984 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 IV S. (B4) 2.9 VR6 VARIANT	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. (B6) 2.0 FSI TURBO	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	10,0	6,7	3,3
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1588/1781 1979-87	13,0	8,7	4,3
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1595/1781 1987-93	9,5	6,3	3,2
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1781 1987-93	13,0	8,7	4,3
GOLF I CABRIOLET SERIE SPECIALI	1595/1781 1988-98	11,5	7,7	3,8
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 1600	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 <sup>3</sup> 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 (I S.) 2.8 V6/VR6 SYNC./4M.	2792 1996-06	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.6	1595 2000-11	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.8 T./2.0	1781/1984 1999-10	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 2.3 V5	2324 2000-05	9,0	6,0	3,0
NEW BEETLE RSI	3189 2000-02	22,5	15,0	7,5
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390/1595 2003-11	6,8	4,5	2,3
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T./2.0	1781/1984 2003-10	8,3	5,5	2,8
LUPO (I S.) 1.4/1.6/1.8	997/1390 1998-05	1,8	1,2	0,6
LUPO GTI	1598 1999-05	8,3	5,5	2,8
TOLUAREG 3.2 V6/3.6 V6 FSI (I S.)	3189/3597 2002-10	7,5	5,0	2,5
TOLUAREG 4.2 V8/4.2 V8 FSI (I S.)	4163/4712 2002-09	9,0	6,0	3,0
TOLUAREG 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)	1494/1583 1944-58	21,0	14,0	7,0
PV 445 DUETT	1494/1583 1955-60	22,5	15,0	7,5
PV SPORTS	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

Modello	cm <sup>3</sup> anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
740 TURBO	1986/2316 1984-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V	1986 1989-90	4,2	2,8	1,4
740 SW	1986/2316 1985-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO SW	1986 1985-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V SW	1986 1989-90	4,2	2,8	1,4
760 GLE V6	2849 1982-87	4,5	3,0	1,5
760 GLE LIMOUSINE	2849 1986-87	9,0	6,0	3,0
760 TURBO 2.3	2316 1982-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW	2849 1985-87	4,5	3,0	1,5
760 TURBO 2.3 SW	2316 1985-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 (II S.)	2849 1987-90	4,5	3,0	1,5
760 TURBO (II S.)	2316 1987-90	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW (II S.)	2849 1987-90	4,5	3,0	1,5
760 TURBO SW (II S.)	2316 1987-90	5,3	3,5	1,8
780 TURBO	1986 1986-90	7,5	5,0	2,5
780 TURBO 16	1986 1989-92	8,3	5,5	2,8
780 V6	2458/2849 1985-92	7,5	5,0	2,5
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/				



# RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO INGLESIS CLASSICHE

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

PRONTA CONSEGNA - SPEDIZIONE IN GIORNATA



**CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO**

**WWW.GMAJAG.COM**

**INFO@GMAJAG.NET**



**+39 0382 523630**

**+39 0382 525429**

# 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

**ALFETTA GTV 2.0** grigia, del 1981, auto unico proprietario con infinita documentazione di manutenzioni fatte. Sana e priva di ruggine nei lamierati, nella scocca e in ogni dove. Interni originali in buono stato di conservazione, 12.900 euro, visibile a Grosseto.

[giulio.scheggi@gmail.com](mailto:giulio.scheggi@gmail.com)



### GIULIETTA SPIDER VELOCE

**(III SERIE)** rossa, del 1962, conservata, marmitta e gomme nuove, carburatori revisionati, certificato di origine, trattativa riservata, visibile a Sirmione (BS).

[ollisharley@gmail.com](mailto:ollisharley@gmail.com)

**75** del 1987, auto in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, no ruggine, manutenzione periodica, 59 mila km effettivi, gomme pari al nuovo, interni perfetti, trattative riservate, visibile a Tollegno (TO).



[sergiogarello.49@gmail.com](mailto:sergiogarello.49@gmail.com)

**164 TWIN SPARK** del 1993, iscritta Asi con CRS, scadenza revisione 2025, motore, cambio, freni eccellenti, impianto Gpl, aria condizionata, 2.200 euro, visibile a Fisciano (SA).



[ggric@libero.it](mailto:ggric@libero.it)

**GIULIA GT 1.3 JUNIOR** del 1967, bianca, completamente originale, trattativa riservata, visibile a Città di Castello (PG).



[carlogentili1957@libero.it](mailto:carlogentili1957@libero.it)

### GIULIETTA SPRINT VELOCE

**II SERIE** iscritta Riar, nessun lavoro da fare. Motore, cambio e freni appena revisionati. Sempre tenuta in box. Targhe nere, disponibile libretto verde originale. Colore bianco e interni bicolori sky blu e stoffa grigia, 110 mila euro, visibile a Milano.



[luca.cattaneo63@gmail.com](mailto:luca.cattaneo63@gmail.com)

**ALFETTA 2000 L** blu scuro, del 1980, unico proprietario, ottime condizioni, niente ammaccature, targa originale, iscritta Asi, 12.900 euro, incluso passaggio, visibile a Milano.



[marcocolangelo76@gmail.com](mailto:marcocolangelo76@gmail.com)

**SPIDER 1.3 JUNIOR** rossa, del 1973, usata pochissimo, manutenzione periodica, tenuta in garage, trattativa riservata, visibile a Riccione (RN).



[vcad67@gmail.com](mailto:vcad67@gmail.com)

**EPOCA CAR**



[www.epocacar.com](http://www.epocacar.com)



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

**NEGOZIO ON LINE**

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

**Elettrauto Franco s.r.l.**

COSTRUZIONE STRUMENTI  
IMPIANTI ELETTRICI  
ED LORO ACCESSORI

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



**Restauri e revisione Porsche 356-911-914**

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

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



*la nostra Officina*

**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 euro, visibile a Catania.



enrico.manzo@libero.it

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



ferrandismassimiliano@gmail.com

**AUDI**

**QUATTRO** del 1983, serie con cruscotto verde, 117 mila km, 5 cilindri turbo, 200 cavalli, condizioni pari al nuovo, tutto perfettamente funzionante e completa del corredo originale, 70 mila euro, visibile a Pesaro.



montiniautomobili@gmail.com

**AUSTIN**

**ROVER MINI** del 1990, verde scuro con bande bianche, tettuccio bianco. Barra metallica frontale e posteriore. Acquistata nel 2017 e sempre parcheggiata in box. Carrozzeria perfetta: no ammaccature, no ruggine, fondo perfetto. Manutenzione annuale presso officina specializzata, 6.800 euro, visibile a Laveno-Mombello (VA).



maxinze@gmail.com

**HEALEY SPRITE (FROG EYE)**

verde, del 1961, restauro completo dell'auto. Meccanica ottima con motore, frizione, avantreno, freni, impianto elettrico e gomme nuovi. Ogni componente meccanico ed elettrico è stato accuratamente controllato e sostituito con altro originale se difettoso, 9.600 euro, visibile a Lainate (MI).



danielkysh@outlook.com

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

marcellacciccioli@gmail.com

**AUTOBIANCHI**

**Y10 4WD**, del 1993, vari ricambi disponibili, motore rifatto da 90 mila km, 2.800 euro, visibile a Pescara.



alexcinicogto@gmail.com

**A112 ELITE** del 1983, motore rifatto da due anni, cerchi in lega, qualche lavoretto da fare, 3.500 euro trattabili, visibile a Modica (RG).



cassbosch@fastwebnet.it

**BMW**

**Z3** del 1998, 143.000 km, 10.900 euro, visibile a Jesi (AN).



giacomogaliani30@gmail.com

**Z3 2.2** nera, del 2002, sei cilindri 24 valvole, tagliandata regolarmente e tenuta da sempre al chiuso, qualche lavoretto da eseguire, 17 mila euro, visibile a Venezia.



matteozanca@yahoo.com

**CHEVROLET**

**CORVETTE (C3) CONVERTIBLE**

bianca, del 1969, cambio manuale, meccanica e carrozzeria in condizioni, ottime, 70 mila euro, visibile a Verona.



andmilanesio@gmail.com

**FERRARI**

**MONDIAL 3.2** rossa, del 1987, interni beige, tetto apribile, buone condizioni meccaniche ed estetiche, Asi Targa oro, 46 mila euro, visibile a Montecatini Terme (PT).



tommasogiusfredi@gmail.com

Per ordini o informazioni sulle riviste

**ED EditorialeDomus**

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

**02 56568800**

(Lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.abbonamenti@edidomus.it**

**Q P QUATTORUOTE Professional**

**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

**www.quattorruotepro.it**

o richiedi informazioni scrivendo a

**professional@edidomus.it**

WWW.AIRCOOLED.IT



**PORSCHE 356** ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

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

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

**GALVANICA SPINO D'ADDA S.r.l.**

PULITURA, 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

# Grimaldi Classic Cars

**40**  
ANNIVERSARY  
1983 - 2023



Viale Monte Grappa, 15 | [www.grimaldiauto.it](http://www.grimaldiauto.it)  
Vigevano PV - Italy | mail: [p.grimaldi@grimaldiauto.it](mailto:p.grimaldi@grimaldiauto.it)  
Tel. +39 0381.22787 | Tel. WhatsApp +39 347-7376032 - 340.7170541

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



**FERRARI DINO  
246 GT,**

\*\*\*CERTIFICATA FERRARI  
CLASSICHE 2023\*\*\*

**IMMATRICOLATA 1972**



**BMW M3  
3.200cc - 343cv,**

\*\*\* ITALIANA DA SEMPRE \*\*\*  
GIALLO METALLIZZATO.

**ANNO 2003  
UNICO PROPRIETARIO**



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

**ANNO 1968**



**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 BRERA 2.4, •SOLO 8.100KM  
DA NUOVA• ITALIANA DA SEMPRE.**

**ANNO 2006  
UNICO PROPRIETARIO**



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

**MARZO 1967  
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



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

**ANNO 1968 - UNICO PROPRIETARIO**



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

**RIVALUTAZIONE CERTIFICATA !  
ITALIANA DA SEMPRE**



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

**TARGHE VENEZIA**



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

**GENNAIO 1975 !**



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

**ANNO 1991 - UNICO PROPRIETARIO**



**ALFA ROMEO GIULIA - 1.600 T I, ANNO 1963  
\*\*RESTAURO TOTALE\*\*, ITALIANA DA SEMPRE,  
CONDIZIONI SUPERBE.**

**TARGA PERUGIA  
CONDIZIONI TOP**



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

**APRILE 1991 !**



**BMW SERIE 318 CI COUPE' benzina \*\*\*SOLO  
66.000KM da nuova\*\*\* ITALIANO DA SEMPRE,  
BOOK SERVICE COMPLETO.**

**ANNO 2005 - UNICO PROPRIETARIO**



**MITSUBISHI PAJERO 5 PORTE SW 3.200  
DID 160cv CAMBIO MANUALE •SOLO 82.000  
KM DA NUOVA• ITALIANA DA SEMPRE.**

**ANNO 2003 - UNICO PROPRIETARIO**



**ALFA ROMEO 1750, grigio indaco con pelle  
Cartier, combinazione cromatica favolosa,  
oggetto molto speciale, ancora con i suoi  
interni originali.**

**MARZO 1970 - TARGA FERRARA !**



**JAGUAR MK2 3.8 \*\*\*ITALIANA DA SEMPRE  
con TARGE VARESE NERE\*\*\*, RESTAURATA  
da NOI COMPLETAMENTE ! colore blu con  
interni CARTIER.**

**ANNO 1963, STRABILIANTE !**



**LANCIA FULVIA 1.3, RESTAURATA, TARGA  
TORINO nera, COLORE BLU LANCIA, INTERNI  
CREMA, CERCHI CROMODORA, ASI.**

**ITALIANA DA SEMPRE !**



**ABARTH 1.000 STRADALE, ASI, Italiana da  
sempre, completamente matching numbers.  
ORIGINALE AL 100%.**

**MARZO 1963**



**FERRARI 348 TB, TB °°ASI °°,SOLO 20.400 KM.  
LIBRO tagliandi, valigia schedoni, cinghia  
distribuzione. Italiana da sempre.**

**ANNO 1990 - UNICO PROPRIETARIO**



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

**NOVEMBRE 1989**



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

**FINE 2017 - UNICO PROPRIETARIO**



**MERCEDES BENZ SL 380 SERIE 107, \*\*\*ITALIANA  
DA SEMPRE\*\*\*CROMATICA STREPITOSA verde  
metallizzato, interni in pelle beige, hard-top, clima-  
tizzatore, vetri elettrici, cambio automatico, ASI.**

**ANNO 1982 - UNICO PROPRIETARIO**



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

**TARGA COMO**



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

**IMMATRICOLATA NEL 2001  
INTERNI FULL PELLE CHIARA !**



**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**

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

## VENDO&COMPRO

**348 CHALLENGE** rossa, del 1990, originale con tanto di certificazione Ferrari-Omp. Vettura perfetta e con tutto il corredo per trasformazione stradale. Tutti i tagliandi fatti, 130.000 €, visibile a Reggio Emilia



benevelli.massimo@gmail.com

**500 L** (Lusso), del 1968 - agosto: prima serie, color Rosso Corallo 102. Pneumatici e capote nuovi. km 103.338, 10.000 €, visibile ad Avellino



maxman.giusy@gmail.com

**600** (vetri scorrevoli), del 1956, ottime condizioni, libretto a pagine, targa in metallo, interni ottimi, autoradio e termometro temperatura motore accessori dell'epoca, 12.500 €, visibile a Muggiò (MB)

paverand@gmail.com

**1100/103** del 1955, targa e libretto originali, iscritta Asi con CRS. Marciante, revisione fatta nel 2023, assicurata, disponibile per prove. Corredata di fanalini posteriori originali (attualmente monta quelli con le frecce post. ex nuovo codice della strada 1959), 13.000 €, visibile a Roma



p.cognetti@me.com

**1600 S COUPÉ** del 1963, rarissima; esemplare in perfette condizioni; storia limpida e pochi proprietari. Completamente conforme all'originale. Motore originale Osca dei fratelli Maserati, 40.000 €, visibile a Satrignano Di Lucania (PZ)



gnfesta@gmail.com

**850 SPIDER** rossa, del 1968, ottime condizioni, targa originale, 14.000 €, visibile a Pesaro



montiniautomobili@gmail.com

**500 F** bianca, del 1966, 8.900 €, visibile in provincia di Verona

montalvor5@gmx.it

**518** del 1933, vettura restaurata anni fa, dotata di sei ruote a raggi, 30.000 €, visibile a Ghemme (NO)

vittorio.gianola@tiscali.it

**500** Topolino Berlina Corta, del 1936, 9.000 €, visibile a Senigallia (AN)



alesgiamb@gmail.com

**124 BERLINA** prima serie, 1.200 cm<sup>3</sup>, del 1968, poco meno di 52.000 chilometri, sempre stata in garage tranne che nell'ultimo anno, impianto frenante da revisionare, 4.500 €, visibile a Pontedera (PI)



sbernardini@virgilio.it

**1400 A** del 1954, restaurata nel 2016, 20.000 km, Asi Targa oro, 18.500 €, visibile a Trecastagni (CT)

c.zanghi@libero.it

**124 SPORT SPIDER I SERIE** del 1969, 1.400 cm<sup>3</sup>, condizioni eccellenti, targhe originali, 26.500 €, visibile a Bologna

riccardo5997@gmail.com

**COVERCAR**  
CONFEZIONI ANDREA GROUP

**50**  
ANNIVERSARY  
CONFEZIONI ANDREA GROUP

Confezioni Andrea Group festeggia i suoi **50 anni**. Il marchio Covercar si distingue, 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.

### 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

*“Scegli solo  
il meglio  
per la tua auto.  
Diffida dalle  
imitazioni”*

# TOTAL PROTECTION FOR CAR COLLECTORS



 **banchero costa**

INSURANCE BROKER  
SPECIALTIES DIVISION

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



INDUSTRIAL



CARGO



MARINE



SPECIALTIES



CAR  
COLLECTORS

Coverholder at **LLOYD'S**

Member of CISQ Federation



CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM  
ISO 9001

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



part of

**banchero costa**

NETWORK

BROKERAGE  
SHIP FINANCE  
SHIP AGENTS

SHIPYARDS  
TOWAGE AND SALVAGE  
SHIP MANAGEMENT

COMMERCIAL MANAGEMENT  
RESEARCH

[bancosta.com](http://bancosta.com)



**JEEP**

**WRANGLER (YJ) 2.5 LAREDO** del 1990, perfettamente funzionante e adatta a un uso giornaliero, trattativa riservata, visibile a Molteno (LC).



davide@centrodigravita.it

**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 euro, visibile a Pignataro Maggiore (CE).



luigibalasco@gmail.com

**LANCIA**

**FULVIA BERLINA 1.3 II SERIE** del 1972, 4 marce, iscritta Asi. Condizioni estetiche e meccaniche eccellenti. Cambio, motore e freni revisionati con cura e precisione da esperti, 5.500 euro, visibile a Chieti.



matteo.bascelli@gmail.com

**ARDEA (IV SERIE)** del 1952, in perfette condizioni, 15 mila euro, visibile a Calusco D'Adda (BG).



andvie@alice.it

**FULVIA SPORT 1.6 ZAGATO**, rossa, del 1972, 15.200 euro, visibile a Vaiano (PO).



gabrego@gmx.it

**FULVIA COUPÉ** del 1975, restaurata completamente e con motore interamente rifatto, unico proprietario e tenuta sempre in box, targa originale e documenti presenti, 13.500 euro, visibile a L'Aquila.



alexcinico@gmail.com

**BETA MONTECARLO** del 1978, bianca, interni blu, 39.998 euro, visibile a Opera (MI).

giampaolo.fattori@gmail.com

**LAND ROVER**

**90 HARDTOP** del 1985, colore Marine Blue con tetto Fuji White. Completamente restaurata. Motore sospensioni e freni nuovi, nuove parti di carrozzeria, interni neri rinnovati, 36 mila euro, visibile a Roma.



335/321672

**MASERATI**

**2.24V** rossa, del 1990, in condizioni di assoluta originalità, necessita di tagliando in quanto ferma da tempo, 15 mila euro, visibile a Pordenone.

bortant@libero.it

**MAZDA**

**MX-5 (NA)** del 1995, Laguna Blue, tenuta bene, con soft top di pelle e portapacchi originale, sempre box, 10 mila euro, visibile a Busnago (MB).



lucalucarini82@gmail.com

**MERCEDES**

**200 E (W124)** del 1989, in ottime condizioni, tenuta sempre in garage e poco utilizzata (massimo 1.000 km annui), con normale manutenzione. Iscritta all'Asi dal 2017 con regolare Certificato di Rilevanza Storica

e collezionistica in mio possesso, 10 mila euro trattabili, visibile a Porto San Giorgio (FM).



330279460

**SL 500 (R230)**, unico proprietario, condizioni perfette. Emozionante alla guida. Revisione cambio con nuova centralina appena effettuata, con garanzia Mercedes di due anni. Certificato di Rilevanza Storica ottenuto nel 2023, 20 mila euro, visibile a Roma.

roberto.lamonica@gmail.com

**450 SL (R107)** rossa, del 1978, 84 mila km, trattativa riservata, visibile a San Casciano In Val di Pesa (FI).

mgfrova@gmail.com

**190 (W201)** bianca, del 1986, alimentazione a benzina e Gpl, impianto nuovo montato nel 2022, iscritta Asi, 5 mila euro, visibile in provincia di Torino.



347 8167302

**MG**

**B** bianca, del 1967, meccanica perfettamente funzionante, 15 mila km, 18 mila euro, visibile a Pedara (CT).

alfiomonastra@gmail.com

**EUROTELI - LIVORNO**

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

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



SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO

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

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

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

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

**Agenzia Aguggini sas**

di Trombetta Alessandro & C.

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

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

www.agugginisas.it  
www.garagepoque.it  
TEL. 02 96320107



**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.ricambijeepp.com Mob. 339 4399951

Via Berretta Rossa, 66/2 B, 40133 Bologna

**F.lli DEMINICI**

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



Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO  
www.deminici.it  
MERCE PRONTA CONSEGNA  
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO



Via Linfano, 2A  
38062 ARCO (TN) - Italia  
Tel. 0464/519721  
WhatsApp: 3899267895

di Bertamini Renzo & C. snc

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

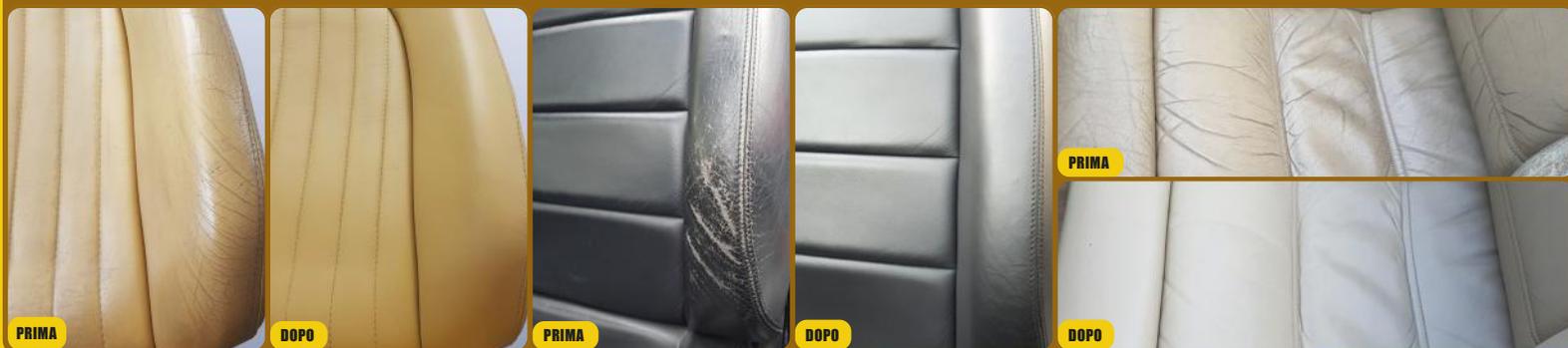
Pratiche Auto ad Elevato Grado di Difficoltà

Nicolini Bruno snc  
Reggio Emilia Tel. 0522.551061  
paolo@nicolinibruno.it  
www.nicolinibruno.it

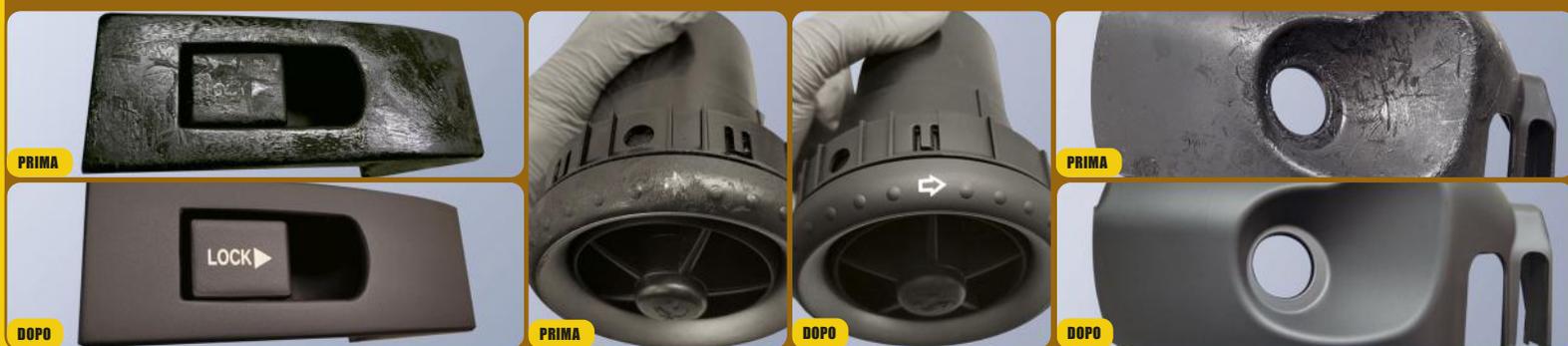
# DAI NUOVA VITA AI TUOI INTERNI!

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

## RESTAURO CONSERVATIVO DEGLI INTERNI IN PELLE



## RESTAURO DELLE PLASTICHE



## RESTAURO PULSANTI RETROILLUMINATI



**SPECIALIZZATI IN FERRARI, MASERATI, PORSCHE E AUTO DI LUSSO**



**RESTAURO  
PELLE**  
di Alessandro Cantarelli

Tel. e 📞 344.1590328

✉ info@acrestauropelle.com

Via Insorti Bosco Martese, 46

Teramo (TE)

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

Guarda i nostri restauri sul sito [www.acrestauropelle.com](http://www.acrestauropelle.com) o sui nostri social  

## VENDO&COMPRO

### NISSAN

**PATROL GR** motore 3,0 diesel, turbo 116 KW (158 CV) in perfette condizioni, carrozzeria con segni sui parafranghi e ammaccatura nei paraurti anteriori. Dimensioni 5,01 metri x 1,93 metri, peso a vuoto 2.380 kg. Immatricolazione del 10/10/2001, 7 posti a sedere, sedili in seconda e terza fila ripiegabili, tettuccio apribile elettricamente, cambio a 5 marce, trazione integrale inseribile più marce ridotte; chilometri percorsi 200.700, 11.500 euro, visibile a Venezia.

stesso.medesimo@gmail.com

**TERRANO II 2.7 TDI SPORT SAFARI** del 2000, cambio automatico, motore perfetto, 203.000 km, appena riverniciata, bicolore, 7.500 euro, visibile a Pignataro Maggiore (CE).

luigibalasco@gmail.com



### PEUGEOT

**404**, del 1969, in ottime condizioni, ruggine assente, meccanica e carrozzeria in ordine, cromature ottime, interni originali, iscritta Asi con Crs, pneumatici nuovi, freni a disco

anteriori, appena revisionato il carburatore e sostituite candele, puntine, condensatore e silenziatore, 7.900 euro, visibile a Padova.



mastrolorenz@libero.it

### PORSCHE

**911 2.4 T TARGA** gialla, del 1973, ciclistica nuova, sedili Recaro nuovi, ammortizzatori nuovi, dischi freni nuovi, carburatori appena revisionati, 92 mila euro, visibile a Desenzano del Garda (BS).



simonettastuani@gmail.com

**911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET**, rossa, del 1991, interni di pelle blu, in eccellenti condizioni generali, versione restyling, meccanica eccellente, 67.900 euro, visibile a Montefano (MC)

safecars@libero.it

**928 S** del 1980, conservata, completa di tutto. Asi Targa oro. Appena tagliandata, 29.500 euro, visibile a Cremona.



Diegosoldi17@gmail.com

### RENAULT

**R8 MAJOR 1100** del 1968, buono stato generale di carrozzeria, interni in ottime condizioni, da rivedere il motore per problemi di surriscaldamento, 3 mila euro, visibile a Pisa.



r1132@live.it

### SAAB

**9-3 CABRIOLET** grigia, del 2001, unico proprietario, iscricabile Asi, 283.520 km, 5.898 euro, visibile a Foggia.

uvincenzi@gmail.com

### TALBOT

**SUNBEAM LOTUS** del 1981, completa, perfettamente funzionante, vari ricambi, cerchi, motore, ecc., trattativa riservata, visibile a Biella.



337246202

### TOYOTA

**LAND CRUISER I SERIE**, rossa, immatricolata vettura, quindi 6 posti omologati, ottime condizioni, borsa ferri originale dell'epoca, binda montata all'esterno, necessario sostituire il nottolino della serratura porta passeggero (il ricambio è già in vettura), 35 mila euro, visibile in provincia di Torino.



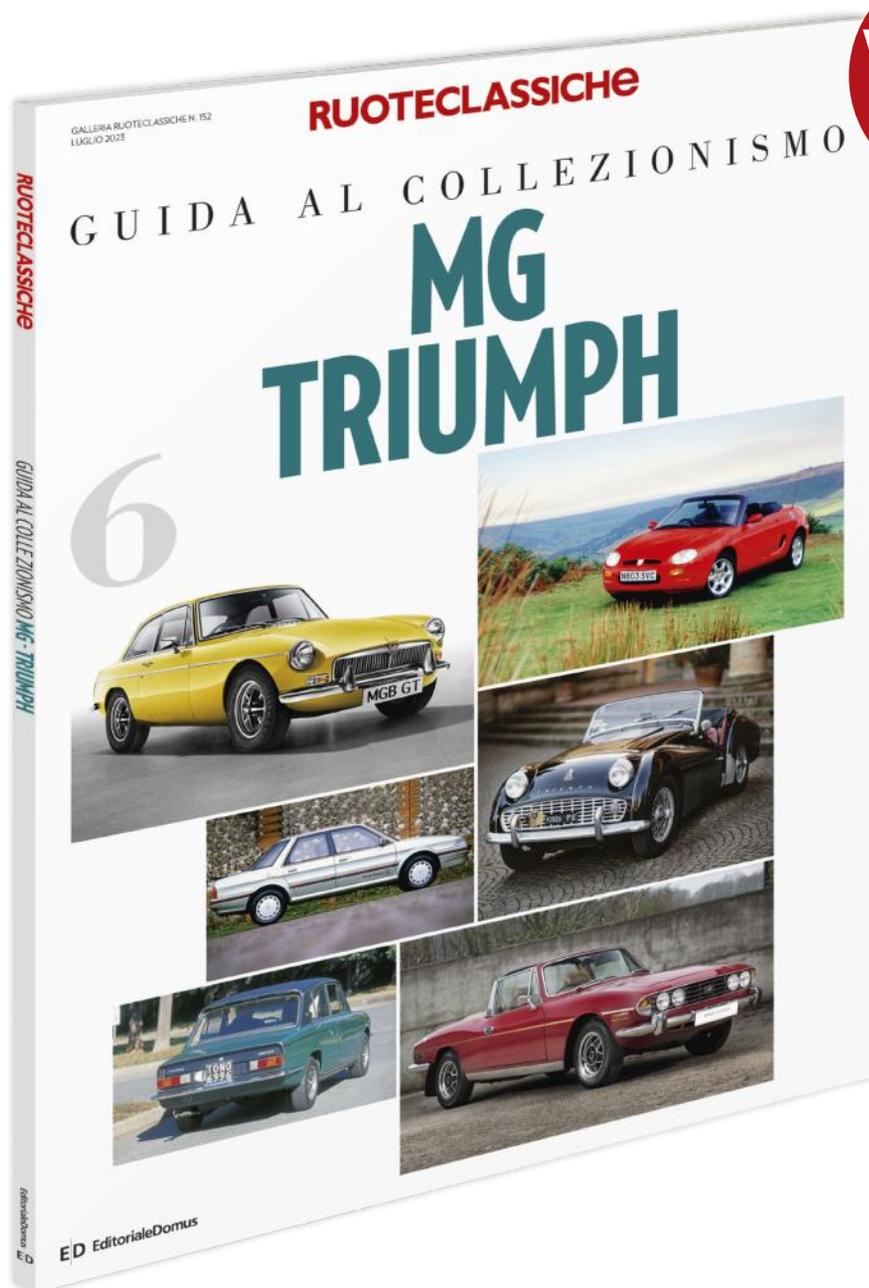
infocodetex@codetex.com

33^ Edizione - Mantova, 14/17 Settembre 2023

www.gpnuvolari.it

# GUIDA AL COLLEZIONISMO

**Volume 6**  
IN EDICOLA  
dal 5 luglio



## 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 LUGLIO LA SESTA USCITA: MG - TRIUMPH

Sono nomi che non mancano mai nei discorsi fra appassionati di auto sportive. La MG, acronimo di Morris Garages, inizia a costruire automobili negli anni 20. Il nostro viaggio inizia in tempi molto più recenti: con la MG A del 1955; prodotta fino al 1963, è un'autentica icona della spider all'inglese. L'elenco delle scoperte MG prosegue con le Midget, con la B e con la C (declinate anche in versione coupé). Poi le serie TF, ZR e ZT. E passiamo alla Triumph, la Casa a cui subito si associano le spider TR3, TR4, TR6 e TR7; altrettanto note e amate sono le Spitfire. Più di nicchia la Stag, la sportiva con motore V8 di 3 litri sviluppata per il mercato Usa. Per gli amanti delle berline pepate, ecco la Dolomite Sprint.

### 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 5 luglio in edicola con  
**RUOTECLASSICHE**

a soli €5,90 in più

**ED** EditorialeDomus

## VENDO&COMPRO

### TRIUMPH

**SPITFIRE** del 1977, cilindrata 1.500 cm<sup>3</sup>, km 86 mila, splendidamente conservata e originale. Due proprietari, documenti originali con libretto, prima vernice colore Arancione Aragosta. Molti lavori effettuati nel 2022 per la rimessa in strada dopo lungo fermo in garage, trattativa riservata, visibile a Pavia.



ittuto@gmail.com

**TR3 A** del 1961, provenienza Usa. Restauro totale effettuato nel 2003, Targa Asi, 49 mila euro, visibile a Muggiò (MB).



attilio.ravasi46@hotmail.it

**TR6** del 1973, 2.500 cm<sup>3</sup>, 6 cilindri, carburatori SU, 4 marce + overdrive, British Racing Green, volante Motolita

in ottimo stato, regolarmente mantenuta, 25.500 euro, visibile a Castellamare di Stabia (NA).



amalafronte77@gmail.com

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



cristiananogara@gmail.com

### VOLKSWAGEN

**MAGGIOLINO 1.3** blu, del 1965, 20.999 €, visibile a Sanremo (IM).



0184576112  
lucianabern@icloud.com

### MAGGIOLINO 1.2 CABRIOLET

rosso, del 1964, restaurata, interni originali, capote nuova di tela, motore e meccanica revisionati, trattativa riservata, Bagno a Ripoli (FI).

roberto@incisionichiamonti.it

### MAGGIOLINO 1300 AUTOMATIC,

del 1969, vetro piatto, ottime condizioni, cambio semiautomatico, modello raro, iscritta Asi, 9.800 euro trattabili, visibile a Padova.



3402564859

### VENDO MOTO

### CAGIVA

**FRECCIA 125** del 1987, buone condizioni, ferma ma regolarmente avviata, necessita di revisione, gomme nuove, 3.500 euro, visibile a Barletta.



gcarmine58@gmail.com

### MOTO GUZZI

**500 SPORT** del 1931, trattativa riservata, visibile a Senigallia (AN).



alesgiamb@gmail.com

### VENDO VARIE

**PER PORSCHE 911 SERIE 996**, hardtop grigio, compresa apparecchiatura per attacco a parete, 2.600 euro, visibile a Caserta.



scialli@live.it

# RUOTECLASSICHE DIGITAL EDITION



Disponibile su  
**App Store**

ANDROID APP ON  
**Google play**

DIGITALEDITION.RUOTECLASSICHE.IT

# QUATTORRUOTE

RACCONTIAMO L'EMOZIONE



## QUATTORRUOTE È IN EDICOLA

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



Inquadra il QR Code con lo smartphone per inserire subito il tuo annuncio

NUOVA MODALITÀ

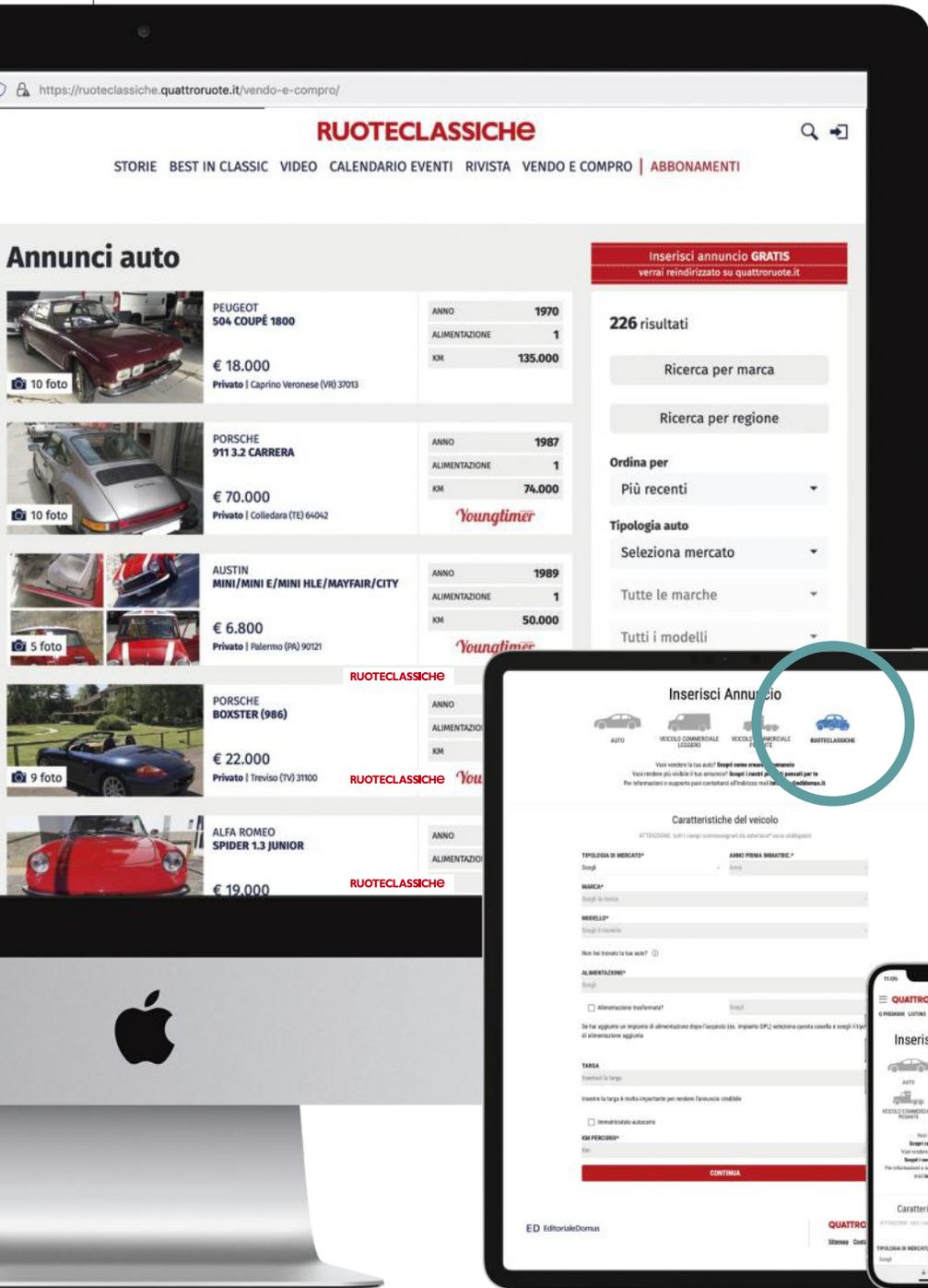
# GLI ANNUNCI SONO ONLINE

- Volete vendere auto o ricambi? Comprarli? Ora è gratis per i privati
- Digitate [quattroruote.it/auto-usate/inserisci-annuncio/auto-epoca](https://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.



## IL PONTE TRA RICERCA E OFFERTA

Le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 142. Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza. Un annuncio può contenere una sola inserzione per una sola vettura. Le inserzioni a pagamento possono utilizzare schede fotografate.

Il riquadro in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

ALFA ROMEO	AUSTIN	BMW	DAEWOO
ALFA ROMEO 164, berlina, motore 2.0, 16V, 170CV, 190000 km, 33955594	MINI MINOR 1000, 1985, berlina, motore 1.0, 10CV, 10000 km, 332348067	BMW 116i, berlina, motore 1.8, 16V, 150CV, 150000 km, 33955594	DAEWOO TACIS, berlina, motore 1.5, 10CV, 10000 km, 33955594
ALFA ROMEO 164, berlina, motore 2.0, 16V, 170CV, 190000 km, 33955594	MINI MINOR 1000, 1985, berlina, motore 1.0, 10CV, 10000 km, 332348067	BMW 116i, berlina, motore 1.8, 16V, 150CV, 150000 km, 33955594	DAEWOO TACIS, berlina, motore 1.5, 10CV, 10000 km, 33955594

Informazioni sulle riviste: **Editoriale Domus** servizio abbonamenti annuo **568800** tel 800180039 [info@edidomus.it](mailto:info@edidomus.it)

**QUATTORUOTE Professional** SEI UN PROFESSIONISTA? Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito [www.quattoruote.it](http://www.quattoruote.it) o richiedi informazioni scrivendo a [professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

# Non abbandonarlo. Portalo con te!



Buone vacanze con i vostri amici a 4 zampe  
nelle strutture pet friendly Monge!



Scoprite tutte  
su [monge.it](https://www.monge.it)

NO CRUELTY TEST

Dal 1963  
**MONGE**  
La famiglia italiana del pet food

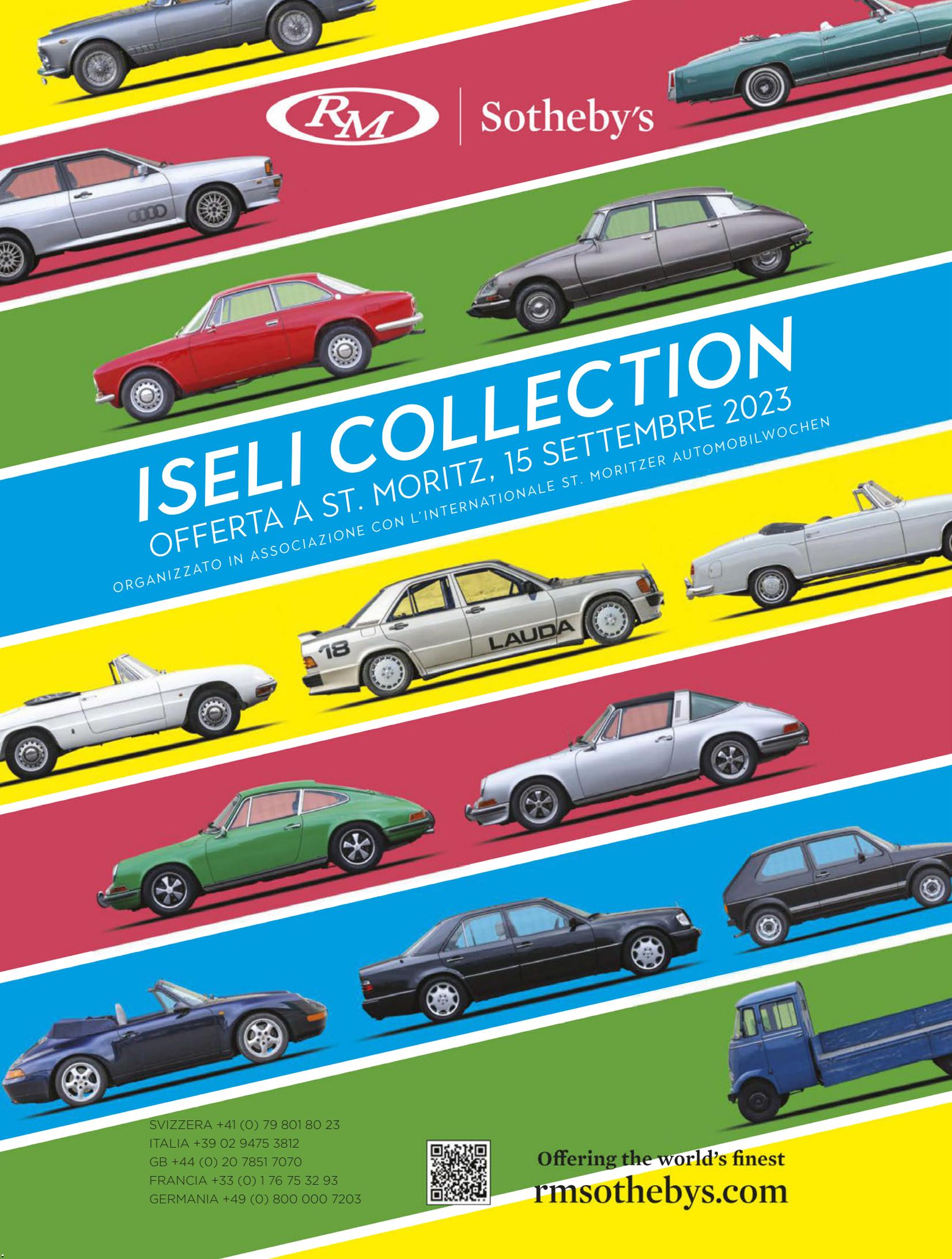
GREENCOMPANY



Sotheby's

# I SELI COLLECTION

OFFERTA A ST. MORITZ, 15 SETTEMBRE 2023  
ORGANIZZATO IN ASSOCIAZIONE CON L'INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE



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



Offering the world's finest  
[rmsothebys.com](http://rmsothebys.com)