

RUOTECLASSICHE

D. USC. 07/03/2023

FERRARI 365 GT4 BB CINQUANT'ANNI A 300 ALL'ORA

**8.000
QUOTAZIONI**
AUTO D'EPOCA, STORICHE
E YOUNGTIMER



REGINE
**LANCIA AURELIA
B51 PININ FARINA**
ELEGANTE E IMPECCABILE
LA FUORISERIE
AMATA DAI PRESIDENTI

PERSONAGGI

WALTER DE SILVA MAESTRO DI STILE

COSÌ NOI ITALIANI ABBIAMO
INSEGNATO AL MONDO
COME SI DISEGNA UN'AUTO



YOUNGTIMER

ALFA ROMEO 147 GTA

EMOZIONI E PRESTAZIONI
A SEI CILINDRI CON
IL GLORIOSO "BUSSO"

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



THE BONMONT SALE

Le iscrizioni sono aperte

Automobili da Collezione

Bonmont Golf & Country Club, Cheserex, Svizzera | 18 giugno 2023

INFORMAZIONI

Gregor Wenner
+39 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com
bonhams.com/bonmont

1973 PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 TOURING

Telaio no. 9113600240

CHF 380,000 - 450,000 *

* Per il dettaglio degli oneri da pagare in aggiunta al prezzo di aggiudicazione finale, per favore visita bonhams.com/buyersguide

INSIEME PER SCONGIURARE L'EFFETTO CUBA

Come sanno i lettori di Ruoteclassiche che hanno ancora sufficiente passione per seguire *anche* le vicende dell'automotive contemporaneo, in Italia si vendono sempre meno macchine. Il 2022 si è chiuso con appena 1,3 milioni di immatricolazioni, un livello lontano anni luce da quella che si è sempre ritenuta essere la magnitudo fisiologica del mercato interno, ovvero 2 milioni di "nuovo" (nei tempi d'oro si è arrivati a 2,4 milioni). Le motivazioni sono numerose, ma è palese come il quadro economico deteriorato – sommato a prezzi in costante crescita – stia inducendo tanti a rimandare l'acquisto, fino a quando non arriveranno tempi migliori. Se a ciò si aggiunge il disincanto verso la transizione di un popolo legato emotivamente all'auto (e non parlo soltanto di elettrico, che pure è tema divisivo per ec-

cellenza, ma anche dell'avvento del concetto di mobilità come servizio), si comprendono meglio le difficoltà del comparto.

Qual è il risultato pratico di tale drammatica contrazione, che peraltro prosegue da parecchio tempo (la crisi si è iniziata ben prima della pandemia)? Rottamandosi sempre meno veicoli (ricordo

che dei 615 milioni di euro destinati agli incentivi 2022 ne sono rimasti inutilizzati oltre 274), l'anzianità del circolante cresce vertiginosamente. Nel 2009 – quindi non un'era geologica fa – l'età media del parco era di 7,9 anni. Oggi supera i 12. E posso immaginare che questo ritmo d'invecchiamento vedrà un'accelerazione all'approssimarsi del phase out dei motori endotermici previsto per il 2035, quando nessuno vorrà avvicinarsi a macchine benzina o diesel che porteranno addosso le stimmate dell'imminente estinzione. Del resto, basta guidare per città che non siano Milano, la cui giunta decide per insindacabile decreto chi può circolare e chi no secondo motivazioni venute da premesse ideologiche alquanto friabili, per accorgersi come già oggi la composizione del traffico stia cambiando. A questo punto, è necessario ragionare in termini prospettici per capire quali riflessi avrà tale fenomeno sul mondo delle storiche.

Molto presto vedremo sulle strade italiane la plastica evidenza del cosiddetto effetto Cuba, con milioni di auto anziane usate quotidianamente. Dunque, ritengo opportuno (ri)affrontare con approccio costruttivo l'annoso tema della distinzione fra storica

e vecchia che vede su opposte barricate Asi e Aci (do per scontato che pochi vorranno andare a lavorare con una delle 700 mila over 30 d'epoca certificate...). Asi ha come condizione prioritaria la data di nascita, in modo da includere la più ampia platea degli appassionati. Aci, al contrario, afferma che il semplice parametro dell'anzianità sia condizione necessaria ma non sufficiente; e per meglio rimarcare il pensiero redige (d'accordo con Ruoteclassiche e i vari Registri di marca) una Lista di salvaguardia finalizzata a circoscrivere il perimetro della rilevanza a modelli che rispondono a caratteristiche alquanto vincolanti.

Ora, ognuna di queste posizioni contiene una parte di ragione. Alla luce dell'imminente effetto Cuba (in alcune regioni del Sud, l'anzianità media del parco coinciderà con i requisiti per guadagnare l'appartenenza alle storiche), ritengo che sarà però necessario trovare nel prossimo futuro una sintesi delle due teorie che, sia pur antitetiche nelle istanze identitarie, hanno entrambe l'interesse di salvaguardare il patrimonio motoristico. Da un lato, ha ragione Alberto Scuro, presidente di Asi (che peraltro sta facendo un eccellente lavoro con le amministrazioni locali per uniformare le regole di circolazione urbana), nel sostenere che la riduzione del 50% della tassa di proprietà per le ultraventennali (che già oggi sono oltre 8 milioni) introdotta quattro anni fa non sia stato il "liberi tutti" da qualcuno paventato, ché alla fine della fiera pochi automobilisti si sono avvalsi di tale possibilità. Dall'altro, mi domando – sempre alla luce dell'ormai inevitabile evoluzione (anzi, involuzione) del circolante – se non vada introdotto un qualche criterio di selezione, che magari raccolga lo spirito della Lista Aci ampliandone i perimetri. Il mio timore è che se si rimane arroccati sulle rispettive convinzioni a un certo punto ci si ritroverà a gestire il problema di milioni di over 20 utilizzate senza particolari limitazioni, con le inevitabili implicazioni in termini ambientali e di sicurezza stradale. Sono consapevole della complessità del tema, perché coinvolge un numero enorme di persone e ha un impatto economico non banale. Proprio per questo sono convinto che sia giunto il momento di aprire un confronto scevro da posizioni pregiudiziali e lavorare assieme per trovare un compromesso che tuteli i valori tecnici e culturali dell'automobilismo. E ribadisco come Ruoteclassiche, in quest'ottica di dialogo e rispetto, sarà sempre a disposizione degli attori come realtà neutrale. **R**

“Il parco circolante italiano è sempre più vecchio. Urge un confronto fattivo tra **Asi e Aci**”

R ruoteclassiche.it

f RuoteclassicheIT

ig @ruoteclassiche

yt RuoteclassicheVideo

SOMMARIO



Il brivido della velocità

Cinquant'anni a star: prodotta a partire dal 1973, la 365 GT4 BB è stata la prima granturismo stradale del Cavallino rampante a toccare la fatidica punta massima di 300 km/h

MONDO RCL

- 3 Editoriale**
Insieme per scongiurare l'effetto Cuba
- 6 Iniziative**
Guida al collezionismo, terzo volume: Ford e Opel
- PENSIERI LIBERI**
- 9 La memoria**
di Pino Allievi
- 11 Prove speciali**
di Miki Biasion
- 13 Il retrovisore**
di Tiberio Timperi

PASSIONI

- 14 Libri**
Le novità di carta
- 16 Motoring Art**
Candylab di Vlad Dragusin
- 18 Auto e cinema**
"Lamborghini - The Man Behind the Legend"
- 20 Tempo**
Bamford Land Rover

LINEA DIRETTA

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

PAGINE UTILI

- 26 Parere legale**
Ogni modifica va "certificata"
- 28 Burocrazia**
Assicurazioni per le storiche

AUTOMOBILI

- 34 Regine**
Lancia Aurelia B51
Pinin Farina (1951)
- Anniversari**
- 42 I 50 anni della Ferrari 365 GT4 BB**
- 50 Il ricordo di Leonardo Fioravanti**
- 54 Impressioni**
Simca 1301 Spécial (1970)
- YOUNGTIMER**
- 60 Alfa Romeo 147 GTA (2003)**



FATTI&PERSONE

- 70 Protagonisti**
Walter De Silva
- 78 Ritorni**
Vanwall, dagli anni 50 a oggi
- 84 Specialisti**
Enrico Redaelli
- 88 Eventi**
Retromobile
- News**
- 92 Cavallino Classic a Palm Beach**
- 94 Sorrento Roads e Milano-Portofino**
- 96 Club**
Classic Club Vignola

TUTTOCLASSICO

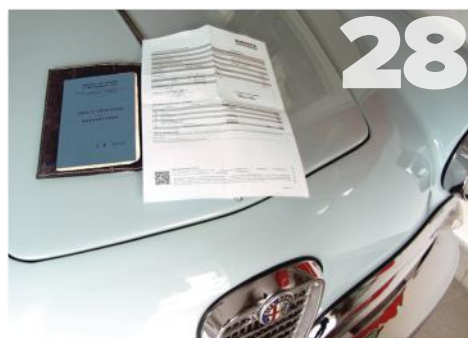
- 98 Modellismo**
Slot car da collezione

GARECLASSICHE

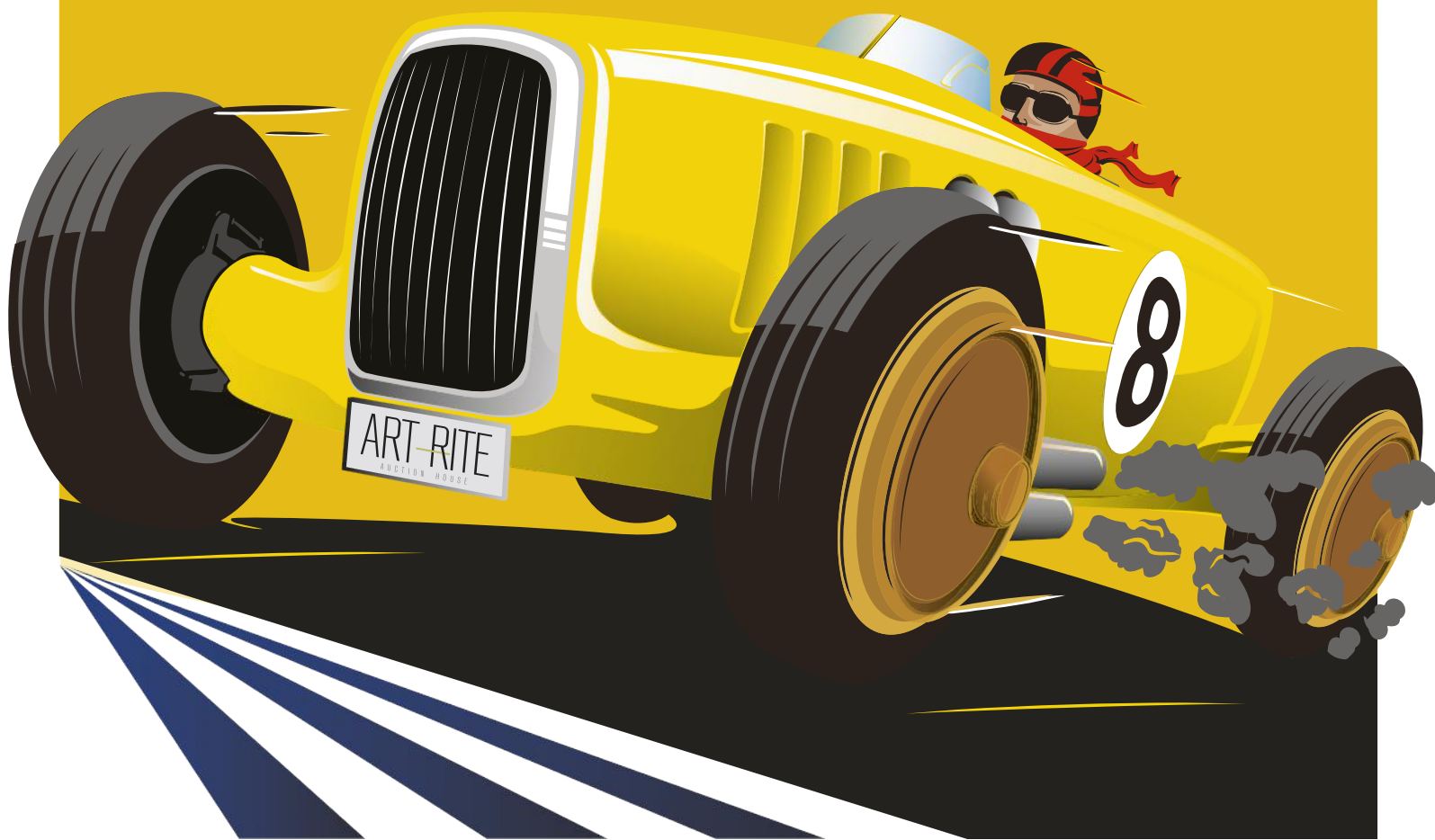
- 102 Gare brevi**
Winter Marathon

MERCATO

- 106 Aste**
Tre appuntamenti a Parigi
- 108 Focus**
La rivalutazione delle spider
- 110 Tendenze**
L'analisi - Il punto dell'esperto - Chi sale e chi scende - In breve
- Quotazioni**
Come leggere i nostri prezzi
- 113**
- 114 Auto e fuoristrada**
- Vendo&Compro**
Un ponte fra domanda e offerta
- 140**
- 146 Le inserzioni online**



UNA NUOVA PASSIONE CI GUIDA



NASCE LA NOSTRA DIVISIONE AUTO DA COLLEZIONE

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

SELEZIONIAMO AUTO PER LA PROSSIMA ASTA

BANCA
S I S T E M A



PER INFORMAZIONI:

Email: auto@art-rite.it

Tel.: +39.02.87215920

Whatsapp: +39.324.7884892

ART-RITE
AUCTION HOUSE

GUIDA AL COLLEZIONISMO

L'OVALE BLU E IL LAMPO

Il primo logo identifica la Ford, il secondo la Opel. Queste due Case sono **le protagoniste del fascicolo di aprile** della nostra collana. Due marchi generalisti che hanno motorizzato l'Europa



Ispirazione americana

Più a sinistra, la Ford Capri, coupé che evidenzia non pochi richiami a uno dei modelli più iconici della Ford Usa: la Mustang. Presentata nel 1969, viene costruita fino al 1986. A fianco, la Opel Speedster, la sportiva realizzata a partire dal 2001 sulla base della Lotus Elise

IL PIANO DELL'OPERA

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

FEBBRAIO

Alpine - Renault

MARZO

Saab - Volvo

APRILE

Ford - Opel

MAGGIO

Austin Healey - Lotus

GIUGNO

Giapponesi

LUGLIO

MG - Triumph

Il tempo vola e siamo già giunti al terzo volume della nostra collana Guida al collezionismo. Dopo Alpine - Renault e Saab - Volvo, il prossimo fascicolo, allegato a Ruoteclassiche di aprile, avrà come protagoniste Ford e Opel. Diciamo subito che, per quanto riguarda Ford, la nostra attenzione si è focalizzata solo sulla produzione della filiale tedesca del colosso americano; pertanto sono esclusi i modelli Usa, UK e France. La Ford Motor Company, fondata a Dearborn (Michigan, Usa) nel 1903 da Henry Ford, è presente in Germania già nel 1912; nel 1925 avvia nel distretto di Berlino un impianto industriale per l'assemblaggio della Model T e della successiva Model A. Una svolta avviene nel 1929, quando la General Motors acquisisce la tedesca Opel: per tutta risposta Henry Ford decide di realizzare un nuovo stabilimento a Colonia, destinato non al semplice assemblaggio, bensì alla completa produzione in loco delle vetture: la prima Ford "tedesca" esce dalla catena nel maggio 1931, anticipando di pochi mesi l'avvio della fabbrica di Dagenham, in Inghilterra. Il nostro viaggio alla scoperta dell'Ovale blu parte da uno dei modelli meno

conosciuti, ma proprio per questo molto affascinante: la Ford Osi 20 M TS Coupé, prodotta dall'inizio del 1967 all'estate del 1968 sul pianale dapprima della Taunus 20 M TS serie P5 (V6 di 2 litri) e poi della P7 (si aggiunge il V6 2.300). Dopo questa variazione sul tema, ecco i capisaldi più conosciuti della Casa: Escort, Capri, Fiesta, Sierra Cosworth, per finire con la Cougar.

KADETT E SPEEDSTER

La Opel, dal canto suo, viene fondata nel 1862 a Rüsselsheim; all'inizio fabbrica macchine per cucire, ma, intorno al 1886, l'azienda avvia anche la produzione di velocipedi e poi di biciclette, un'attività che negli anni 20 del secolo successivo porterà il marchio a essere il più grande costruttore di due ruote al mondo. Il debutto nel settore dell'automobile avviene nel 1899. La nostra guida parte però da tempi ben più recenti e, più precisamente, dalla Kadett A, presentata nel 1962.

Tratteremo anche le generazioni successive, focalizzandoci sulle

versioni sportive (dalla GT/E alla GSI 16V) e cabriolet.

A seguire la coupé GT, la potente Commodore GS/E, la poderosa Omega Lotus, la Calibra e le spider Speedster e GT.



FEDERPERITI

DIPLOMI ANCHE SU DUE RUOTE

Lo scorso febbraio, una delegazione di Federperiti ha avuto un incontro, nella sede della Fiae (International Federation of Automobile Expert), con una delegazione di colleghi esteri che eseguono perizie ed expertise su veicoli d'epoca. È stato uno scambio culturale proficuo, a ulteriore conferma che la strada intrapresa da Federperiti in questi anni è quella giusta. Nell'occasione c'è stato uno scambio di idee col presidente della Commissione

Tecnica Fiva, Laurent Heriou. Questo mese terminerà la tredicesima edizione del corso base Eve (Esperti Veicoli d'Epoca), che insegna il metodo di valutazione per tutti i tipi di veicoli storici, comprese le moto (nella foto sotto, una Ducati Scrambler). Sabato 18 marzo è prevista la consegna dei diplomi all'azienda enoturistica Bellaria di Casteggio (PV). Sono in programma ulteriori lezioni verticali per chi ha frequentato il corso base. Info: 800833822.



RIAR

A BRACCETTO CON RUOTECCLASSICHE

Il Registro Italiano Alfa Romeo ha rinnovato per il 2023 la convenzione con l'Editoriale Domus. Nella quota d'iscrizione sono compresi l'abbonamento

a Ruoteclassiche e la possibilità di ottenere un Certificato di Rilevanza Storica gratuito per una vettura del Biscione. Nato nel 1962, il Riar è ora presieduto da Ermano Keller e ha sede ad Arese (Milano), al Museo Storico della Casa, con oltre 1.300 soci in tutto il mondo. Il sodalizio costituisce un vero e proprio museo itinerante, che, ogni anno, in Italia e all'estero, riunisce numerosi appassionati in raduni e manifestazioni. Info: riar.it



EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO

Sofia Bordone

BUSINESS UNIT MEDIA DIRECTOR

Nicola Licci

PRODUCT MANAGER

Simone Antonietti

HEAD OF BRAND MANAGEMENT

Alessandra Generali

DIRETTORE COMMERCIALE

PUBBLICITÀ

Paolo Muratore

LICENSING & SYNDICATION

licensing@edidomus.it

UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prosdociami

ufficiostampa@edidomus.it

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

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

Segreteria Pubblicità

pubblicita@edidomus.it

tel. 02 82472253, fax 02 57500132

AGENTI PER L'ITALIA

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

ABBONAMENTI ITALIA

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

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

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

**PERIODICO MENSILE
MARZO 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 (capeservizio)
Daniele Velini (capeservizio, grafico)

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Paola Pisati (coordinamento)

Roberta Ermolli, Elena Ravizzini

ARCHIVIO

Massimo Calzone, Lino Mattia

HANNO COLLABORATO

Progetto e grafica: Stefano Tosi

Testi: Alfredo Albertini, Pino Allievi,
Miki Biasion, Daniele Bonetti,
Alessandro Carcano, Nanni Cifarelli,
Emilio Deleidi, Paolo De Vecchi,
Marco Di Pietro, Roberto Lo Vecchio,
Gilberto Milano, Carlo Nocerino,
Manuela Piscini, Mario Rossi,
Lorenzo Stocco Gastaldi, Tiberio Timperi

Foto: Alfredo Albertini, Paolo Carlini,
Lucas Cerejido, Thomas Maccabelli,
Daniele Russo, Massimiliano Serra

Foto di copertina: Massimiliano Serra

Disegni: Mariagrazia Occhipinti, Owl2

In questo numero la pubblicità
non supera il 45%

STAMPA

Elcograf SpA, stabilimento di Bergamo (BG)

Copyright 2023

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



UFFICIO VENDITE ITALIA

uf.vendite@edidomus.it
tel. 02-56568800 (lunedì - venerdì 9-18)
Un numero: € 6,00 - Fascicoli arretrati: € 9,90.
Modalità di pagamento:
Contrassegno (contributo spese di spedizione € 2,90)
Carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)
Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato
a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3
20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri
di RUOTECCLASSICHE desiderati.
Si prega di accettarsi sempre della effettiva
disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.

sales@edidomus.it
tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132
Back issues: € 9,90 (postal charges not included).
Payment method: By credit card: American Express,
Diners, Mastercard, Visa Bank transfer on UniCredit SpA,
filiale Milano Metropolitana-via Marco D'Aviano 5, 20131
Milano (MI), IBAN IT490200809434000104272924,
Swift Code UNCRITMMOMM.

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

PER L'ITALIA

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

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA
via Manzoni 12, 20089 Rozzano (MI)
tel. 02 57539111, fax 02 5752606



Sotheby's



T H E
BLACK ON BLACK
C O L L E C T I O N

VILLA ERBA | 20 MAGGIO 2023

LA CASA D'ASTE UFFICIALE DEL PRESTIGIOSO CONCORSO
D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

**SI INVITA A CONSEGNARE IL
PROPRIO VEICOLO ADESSO**

ITALIA +39 02 9475 3812

FRANCIA +33 (0) 1 76 75 32 93

GERMANIA +49 (0) 800 000 7203

GB +44 (0) 20 7851 7070

SVIZZERA +41 (0) 79 801 80 23



rmsothebys.com

PINO ALLIEVI BIENVENU A MARANELLO



Testimone di imprese

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

“Enzo Ferrari si presentava in Fiat alla guida di **berline Peugeot o Renault**, per ribadire la sua indipendenza da Torino”

Enzo Ferrari parlava un pochino il francese. E gli piaceva esibirlo con qualche frase buttata lì, che sconcertava l'interlocutore. L'aveva fatto con Gilles Villeneuve, quando il canadese del Quebec si presentò da perfetto sconosciuto a Maranello, nell'estate del 1977, cogliendolo di sorpresa. Negli anni si era divertito a scambiare due parole anche con tanti personaggi di lingua francese approdati a Maranello, come la scrittrice Françoise Sagan o l'attore Alain Delon.

Ferrari e la Francia è un tema curioso: ci riporta ai dispettucci che il grande costruttore faceva al partner Fiat, presentandosi in fabbrica alla guida di berline Peugeot o Renault, per ribadire la sua apparente indipendenza da Torino. E quando la Peugeot, con la 205 T16, conquistò il

Mondiale Rally del 1985, Enzo Ferrari firmò la prefazione del libro dedicato alla mitica vettura che aveva battuto (pure) la Lancia. Oggi in Ferrari si continua a parlare in francese. A capo del team col quale le Rosse gareggiano in F.1 c'è infatti un manager parigino, Frédéric Vasseur, che da gennaio ha preso il posto di Mattia Binotto. Un compito impegnativo, perché John Elkann esige che la Ferrari conquisti quel Mondiale che manca dal 2007. Vasseur ha esperienza, avendo gestito team di formule mino-

ri nei quali hanno gareggiato, e vinto, campioni come Rosberg, Hamilton, Vettel e Leclerc, mentre in F.1 ha avuto la responsabilità della Sauber, che ha corso con i colori Alfa Romeo. Attorno a Vasseur ci sono tanti tecnici di valore, a Maranello da anni, come il capo degli aerodinamici, David Sanchez, e il coordinatore degli ingegneri, Laurent Mekies. Se ci voltiamo indietro, troviamo altri professionisti che hanno lasciato un'impronta in Ferrari, quando c'era Ferrari stesso. L'ingegner Jean-Jacques His, per esempio, arrivò nel 1987 e fu subito messo a capo del settore motoristico, dove ha progettato di tutto sino al 1988 (ritornò a Maranello in più riprese): “Uno scienziato”, lo definì il Grande Vecchio. Jean-Claude Migeot, aerodinamico, restò in Ferrari due anni prima di dar vita a un rinomato centro di studi aerodinamici a Casumaro.

Tra i piloti, il primo francese della Scuderia Ferrari fu René Dreyfus nel 1935, ma, quando Ferrari divenne costruttore, ingaggiò subito Raymond Sommer. Maurice Trintignant fu il ferrarista che, trionfando a Monaco nel 1955, interruppe il dominio Mercedes. E che dire, a livello manageriale, di Jean Todt, capo della Gestione Sportiva più vincente di sempre, fra il 1993 e il 2008? Cinque Mondiali Piloti, 7 titoli Costruttori, 97 vittorie, 85 pole position. Da Vasseur non ci si aspetta tanto, purché il Mondiale arrivi subito. E a quel punto ci sarà chi gli dirà “merci, Fred”, anche se lui parlerà già fluentemente l'italiano...

R

Merci à tous

Il primo ingaggio francese di Enzo Ferrari, appena diventato costruttore, fu Raymond Sommer, qui sulla Ferrari 159 S che gli fece conquistare la vittoria sul Circuito del Valentino, a Torino, nel 1947



**SE STAVI ASPETTANDO UN
SEGNALE PER COMPRARE
LA TUA NUOVA AUTO**



THE MARKET
by Bonhams

**QUESTO È IL
SEGNALE**



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

Aste Online di Auto
d'Epoca e da Collezione
➤ **themarket.bonhams.com**

Carlotta Mancini
Specialista per l'Italia 📍
carlotta.mancini@themarket.bonhams.com ✉
338 9903470 📞

MIKI BIASION

STORIA D'AMORE E DI OMBRE



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

“Non considerate le auto storiche solo **dal punto di vista economico** e non rinunciate mai alla vostra passione”

La chiamerei “mission”. È quella dei proprietari di automobili storiche. Loro studiano, cercano, restaurano e custodiscono. Soprattutto, salvaguardano la storia della tecnologia e del design. E così la tramandano alle future generazioni. È la loro missione. O meglio, era la loro missione. Fino a qualche anno fa, infatti, le vetture storiche erano riservate a poche persone, che, vuoi per autentica passione vuoi perché le avevano ereditate, le custodivano gelosamente nei loro garage. Il mercato si è via via ingrandito, anzi, è cresciuto in modo esponenziale. Oggi l'universo dei veicoli classici sta cambiando. Non necessariamente in meglio.

C'entra il denaro, è vero. Molti collezionisti e commercianti ne hanno fatto un vero e proprio business, relegando in secondo piano l'amore e la passione per auto che hanno fatto la storia. Effettivamente, l'acquisto di un'auto d'epoca è diventato un'ottima forma di investimento. Si moltiplicano le mostre-scambio e le varie fiere. In ogni piazza di paese, la domenica, c'è un mercatino, che vende accessori, ricambi se non addirittura vetture heritage. Ma che roba è? Effettivamente, pochi sono i pezzi buoni e c'è tanto “ciarpame”.

Perciò la mia vuol essere un'esortazione: non considerate questo nostro mondo solo dal punto di vista economico, che logicamente sostiene e mantiene il mercato, e non rinunciate mai alla passione per l'Automobile, con la “A” maiuscola.

Soprattutto in questa fase storica, che vede la mobilità al centro di discussioni e di cambiamenti radicali. La motivazione è giusta: si pensa a tutelare l'ambiente. Ma le scelte, in questo caso politiche, non sono sempre del tutto condivisibili. E lo sappiamo bene, proprio nei giorni in cui dal Parlamento UE arriva la direttiva di fermare la produzione di auto a benzina e diesel dal 2035. Le considerano inquinanti. Di più, le demonizzano. Non sono d'accordo.

È sacrosanto lasciare alle future generazioni un mondo più pulito, ma bisogna pensare anche ad altre fonti di inquinamento, che per cecità o comodità (leggi interesse) vengono in parte trascurate. L'automobile, lo sappiamo tutti, incide sull'inquinamento solo in piccola percentuale. Non è un alibi, al contrario, dobbiamo muoverci per cercare soluzioni, anche per non rinunciare alle nostre amate storiche. L'auto elettrica? In molti Paesi può essere una scelta azzeccata, ma occorrono più ampie riflessioni di carattere economico e sociale. Non possiamo, per esempio, dipendere in futuro da Stati che producono il litio per le batterie. E anche la stessa produzione dell'energia elettrica andrebbe rivista, se no avremo il classico cane che si morde la coda.

Né possiamo ignorare che si può rendere ecologica un'auto anche impiegando biocarburanti o ricorrendo all'alimentazione a idrogeno. Abbiamo molte possibilità, ma dobbiamo alzare lo sguardo. Guardare lontano, pensare globalmente e includere tutti. E per tutti intendo quei Paesi, dall'India all'Africa, che continuano a ignorare il problema. E, per favore, non ditemi più che le auto storiche sono la rovina del pianeta. **R**

Le sue creature

“Le competizioni sono essenziali per lo sviluppo e l'evoluzione delle automobili di serie”.

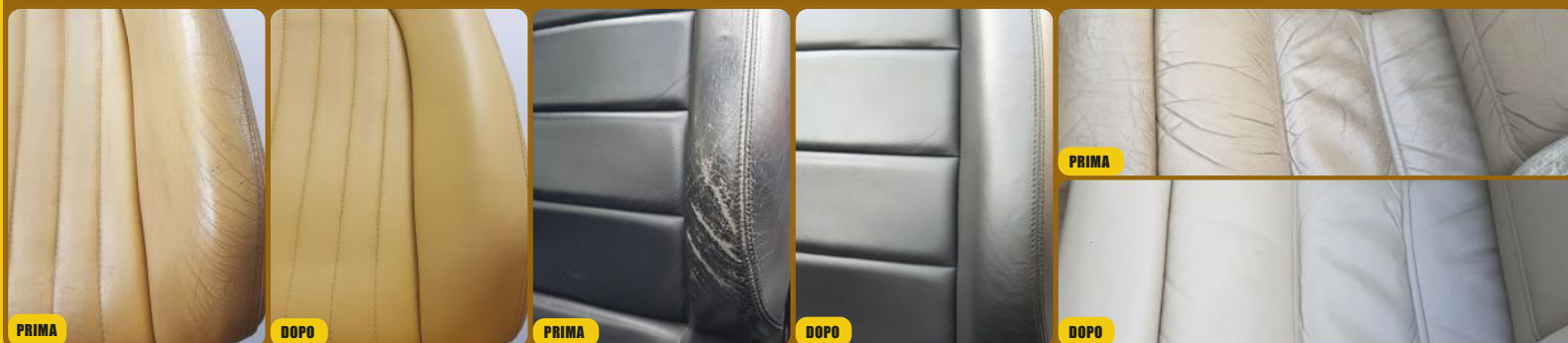
Queste parole hanno dato il benvenuto agli appassionati al Rally Meeting di Vicenza, a inizio febbraio. Miki è qui tra le sue “creature”, la Delta 1300, la S4 e la HF Integrale



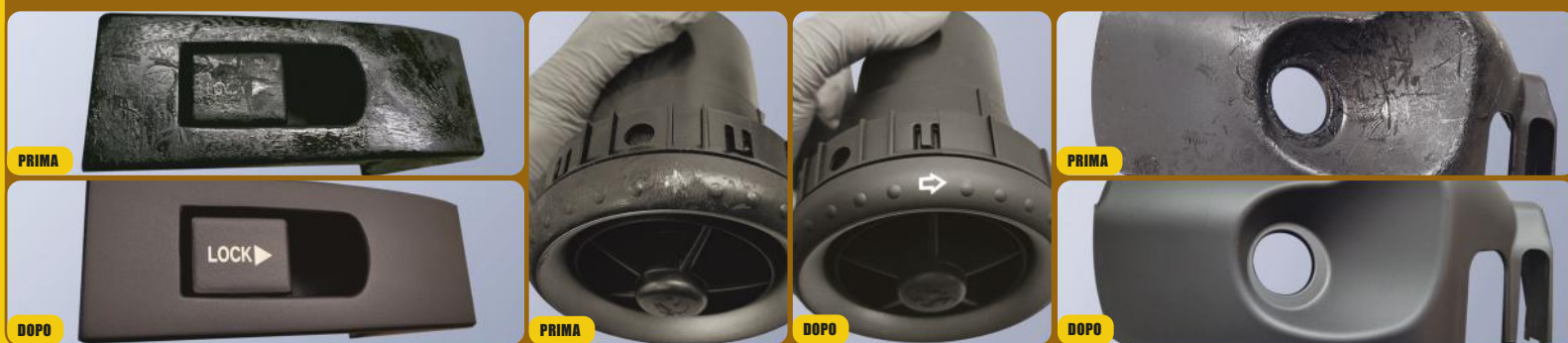
DAI NUOVA VITA AI TUOI INTERNI!

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@acrestaupelle.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.acrestaupelle.com** o sui nostri social



TIBERIO TIMPERI

DATEMI UNA LEVA E CONTROSTERZERÒ



Sotto i riflettori

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

Guido. Penso. Osservo. L'auto per me è uno studio su quattro ruote. Nascono idee. E pezzi, come questo. Ispirato dall'Alfa 75 argento sorpassata sulla A1 e dalla sua pelle di daino incastrata tra cruscotto e parabrezza. Come una volta, quando i vetri delle auto, orfane del climatizzatore, si appannavano. Bastava una semplice pioggia. Il tempo di salire, posare la borsa sul sedile, accomodarsi, regolare lo specchietto, infilare la chiave e i contorni del mondo fuori diventavano invisibili. Per tornare a vedere, si andava di pelle scamosciata. Su parabrezza e cristalli laterali. I più abbienti accendevano il lunotto termico. Divieto assoluto di utilizzo del dorso della mano. Per i bambini a bordo, il cristallo appannato si trasformava in una insperata lavagna magica dove

scrivere e disegnare. Gergolifici che sarebbero riapparso all'infinito come un messaggio scritto con l'inchiostro simpatico.

I papà degli anni 70 poco gradivano. Pelle scamosciata, dunque. Ancora oggi "appannaggio" di alcuni irriducibili, per rifinire

la carrozzeria dopo il lavaggio. Pratica che ai daini, fornitori della materia prima, non è che vada proprio a genio. E anche al Carlo Cracco del car detailing, l'amico Marcello Mereu. Accanito sostenitore della microfibra, adottata dai suoi di-

scepoli. Insomma, da Coppi vs Bartali alla rivalità tra scamosciata e microfibra, è un attimo.

Continuando a frugare nel reparto delle cose dismesse, una fitta di nostalgia mi assale davanti al pensionamento del freno a mano. Là dove c'era una leva ora c'è un pulsante servoassistito. Comodo, se vivi l'auto come un'alcova. Meno se ami altri tipi di geometrie. Magari da tracciare su fango o neve. Lo so, non si fa. È illegale, ma come fai a resistere alle lusinghe di un piazzale deserto e innevato. Insomma, datemi una leva (del freno a mano) e controsterzerò. Anche la mia comoda e paciosa Volvo V60 appartiene alla truppa cammellate del freno a mano elettronico. Inutile stuzzicarla e mortificare le carni. Ho pensato fosse cosa buona e giusta comprare allora un freno a mano vecchia maniera. Imbullonato magari a una Panda 4x4 prima serie con doppio tetto apribile, rimessa a nuovo dall'amico Nico Venuto di Officine Amarcord. Pronta a obbedire dolcemente alle mie fregole e a vantarsi degli schizzi di fango ghirigorati sulle fiancate. Di lei magari vi parlerò in futuro. Certo è che, in un'auto vecchio stile, ci si muove meglio. Tutto è a portata di mano. E raggiungibile senza guardare. Il clic meccanico dell'interruttore, conferma. Fine.

Altro che le attrazioni fatali dei touchscreen odierni. Dove l'operazione più semplice, attivare un banale ricircolo, può essere rischiosa. Vado a elencare. Uno, sfiorare lo schermo. Due, attivare il sottomenu della climatizzazione. Tre, prendere la mira e centrare l'icona che non restituisce alcun feedback, se non visivo. Tutto questo in marcia, con annessi sobbalzi e traffico circostante. Vuoi vedere che è proprio per questo che ormai frenata elettronica e mantenimento in carreggiata sono diventati di serie? **R**

“Frugo nel reparto delle cose dismesse: una fitta di nostalgia mi assale davanti al **pensionamento del freno a mano**”



Piccoli gesti antichi

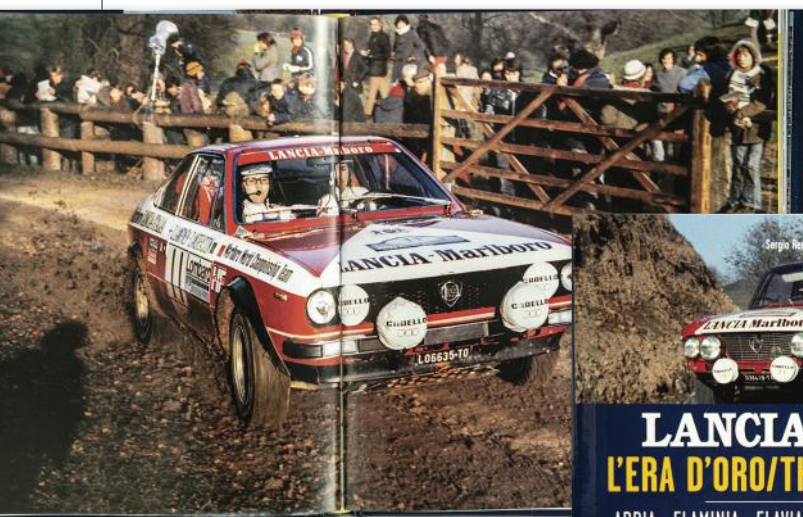
Pulire con la pelle scamosciata il parabrezza appannato, andare dritti sulla plancia per azionare il tasto del clima, impugnare il freno a mano (qui di un'Alfetta) anche per divertirsi nella neve o nei piazzali deserti... No, il touchscreen non è la stessa cosa...

LEGGENDA LANCIA

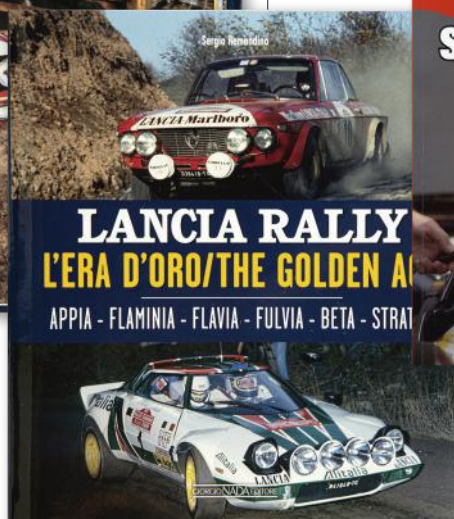
L'emozionante racconto dell'epoca d'oro del rally, dall'esordio dell'**Appia Zagato** all'**invincibile Stratos** con i suoi tre titoli iridati

“Mi resi conto che non potevo continuare a 'giocare' a fare il pilota e con due amici-avversari delle corse, Luciano Massoni e Dante Marengo, pensai di dare vita a una scuderia. Era il 1963". È Cesare Fiorio a raccontare la fondazione dell'HF Squadra Corse. Le prime Lancia ottenute dalla Casa "in uso per le competizioni". Alcune Flaminia per cominciare. I preparatori a dare una mano. E un capannone con pochi attrezzi e tre meccanici. Così parte l'avventura Lancia. Le corse, con "tutto quello che avevamo a disposizione", poi un certo Sandro Munari e il cambio di passo con la Fulvia Coupé. L'epopea della Lancia nei rally è raccontata da Sergio Remondino (che aveva già dedicato un libro

alla Lancia Rally Gruppo B) dai primi anni 60, quando le Lancia corrono con team privati o seguite direttamente dalla Casa. Ci sono la piccola e agile Appia Zagato, poi, sorprendentemente, l'elegante e ingombrante Flaminia Coupé, superata dalla sorella Sport Zagato; la Flavia. Poi scoppia la rivoluzione Fulvia, che, trionfo dopo trionfo, accompagna la Casa negli anni 70. Poco spazio per la Beta, che lascia il posto alla Stratos, l'arma assoluta. Dall'avveniristico prototipo di Bertone alla vettura da competizione che debutta al Tour de Corse 1972. Poi gli allori, il primo Mondiale Rally nel 1974... Il libro è ricco di foto dell'archivio di Reinhard Klein, di riproduzioni di riviste d'epoca, disegni. Testo in italiano e inglese.



**LANCIA RALLY
L'ERA D'ORO/THE GOLDEN AGE**
Sergio Remondino
Giorgio Nada Editore
216 pagine - 50 euro

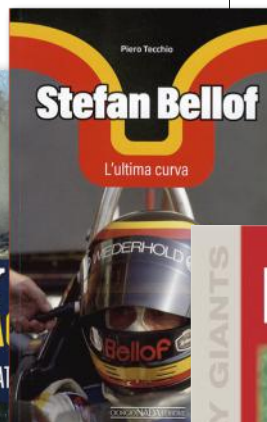


ANNI 80

METEORA IN F.1

“Talento incompito". "Tropo coraggioso". "Davvero eccezionale". "Il funambolo". Stefan Bellof è stato, per breve tempo nei primi anni 80, un protagonista del motorsport. Dal kart alle formule minori, fino alla laurea di campione del mondo, nel 1984, con le Sport Prototipo su Porsche 956. E la Formula 1 sulla Tyrrell (brillò sotto la pioggia a Monaco '84). Piero Tecchio, chirurgo ortopedico milanese con la passione per i motori, ripercorre in questo libro biografico la vita privata e le vicende sportive del pilota tedesco Stefan Bellof. Dedica un capitolo al record al Nürburgring, nelle qualifiche della 1000 Chilometri: sei minuti, undici secondi e tredici centesimi. Bellof in pista era veloce, istintivo, irruente. Morì a Spa, il primo settembre 1985 in una gara per Prototipi, mentre tentava "un sorpasso impossibile a Ickx". Nella parte finale, le testimonianze e i ricordi di piloti, familiari, tecnici e giornalisti.

**STEFAN BELLOF
L'ULTIMA CURVA**
Piero Tecchio
Giorgio Nada Editore
264 pagine - 25 euro

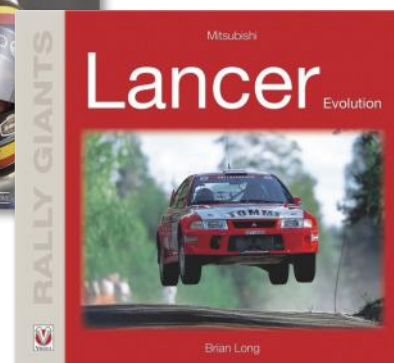


MITSUBISHI

GRAZIE LANCER

Il 21 gennaio 1993 si vedeva, per la prima volta, una vettura destinata a entrare nella storia: la Mitsubishi Lancer Evolution faceva il suo debutto al Rally di Montecarlo. Brian Long, autore britannico che si occupa di argomenti automobilistici da quando aveva 19 anni, ripercorre (in collaborazione con la Casa) le tappe fondamentali dell'epopea Mitsubishi nel WRC e, in particolare, della vettura che ha portato alla ribalta il marchio giapponese nel mondo dei rally, la Lancer Evolution (o Lan Evo). Una vita che si articola in nove serie e tredici anni di competizioni, dal 1993 al 2005, con al volante piloti del calibro di Tommy Mäkinen, Kenneth Eriksson e Richard Burns. Una carrellata di belle immagini, le classifiche WRC dal 1993 al 2005 e dettagliate schede tecniche. Il testo (che continua la collana Rally Giants) è in inglese. **L.S.G.**

**MITSUBISHI LANCER EVOLUTION
RALLY GIANTS**
Brian Long
Veloce Publishing
128 pagine - 29 euro



IL SALONE MONDIALE PER AUTO CLASSICHE



33°
PREVIEW

FIERA MONDIALE DI AUTOMOBILI CLASSICHE E PRESTIGIOSE, FUTURE CLASSICHE, MOTORSPORT, TUNING CLASSICO, YOUNGTIMER, MOTOCICLETTE, ACCESSORI E RESTAURO, RICAMBI E AUTOMOBILIA E RIUNIONE DEI CLUB MONDIALI

12-13-14-15-16 APRILE 2023



MESSE
ESSEN

www.siha.de

SIHA

TICKET

Biglietti online:
www.technoclassica-tickets.de
Acquistabile subito.



BIGLIETTI ONLINE



Artist: Benjamin Freudenberg

LEGNO, DESIGN E AMERICAN DREAM

Le macchinine Candylab di Vlad Dragusin non riproducono vetture, le rievocano. La serie **Outlaws**, per esempio, s'ispira ai Roaring Twenties



Se i modellini sono riproduzioni in scala di un veicolo, quelli targati Candylab non sono modellini. Perché le creazioni di Vlad Dragusin evocano, non copiano. Si ispirano, certo, a vetture reali, ma le reinterpretano all'insegna del minimalismo, per riuscire a rievocare atmosfere.

ARCHITETTO A NEW YORK

Vlad Dragusin ha 48 anni, una laurea in Architettura ottenuta nel suo Paese natale, la Romania e - c'è bisogno di dirlo? - fin da bambino un forte interesse per le auto. Conclusi gli studi, vola a New York, dove viene assunto da uno studio molto importante. Un'esperienza stimolante e gratificante che però, dopo

una decina d'anni, non riesce più a soddisfarlo fino in fondo. Lui vuole lavorare anche con le mani, ma soprattutto aspira a qualcosa di suo. Perché non creare una linea di giocattoli, visto che oltretutto è appena diventato padre? Non giocattoli qualsiasi, però: niente plastica, niente banalità usa e getta. Vlad punta dritto alla nicchia dei giocattoli di legno. E di design. Saranno macchinine, ovviamente, perché alla passione

non si comanda. Quello che comincia come un hobby, dopo quattro anni di nottate in bianco e weekend tutt'altro che riposanti, nonché tre test di mercato, diventa nel 2015 Candylab (candylabtoys.com) uno studio di engineering che oggi si avvale di 11 collaboratori e molti fornitori e produce decine di migliaia di pezzi l'anno. Due serie, decine di linee, dal più americano dei pick-up

alle fuoristrada, e alcune serie speciali. Tra queste Outlaws, fuorilegge, dichiaratamente ispirata ai ruggenti anni 20 del proibizionismo e delle gare di velocità a 100 all'ora. Per far fronte al primo, c'è Sheriff: lunga 14 centimetri, è composta da blocchi di legno massello verniciati di nero e debitamente decorati. Dichiaratamente corsaiolo sono le altre componenti del gruppo: Penicillin, Southern Belle, omaggio alle donne pilota del periodo, e Harlequin che reca sulla fiancata uno scaramantico numero 13. Oggetti curati in ogni dettaglio. "Dall'idea alla produzione può passare anche un anno", spiega Vlad. Perché la semplicità è la più difficile delle arti.



Guardare ma anche giocare

I quattro modelli della serie speciale Outlaws di Candylab e, in alto a destra, Vlad Dragusin, l'autore delle macchinine di legno

«Guidare è un fatto personale»

TRINCHERO • TORINO • 1957

INTERNI AUTO | CAPOTE | NAUTICA | INTERIOR DESIGN

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



**RUBBERFIL**

www.officinasartorialetrinchero.com • www.trinchero.com • www.rubberfil.com

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

IL GUSTO SOTTILE DELL'INDIGNAZIONE

Se siete appassionati di motori, evitate il supplizio del film dedicato alla vita e alle opere di Ferruccio. Novanta minuti inaspettatamente costellati di **ingenuità, sciatteria ed errori storici**. Tanto da apparire in alcuni punti grotteschi

Nell'ambiente degli appassionati si parla assai - non proprio in termini lusinghieri - del biopic che Amazon Prime ha dedicato alla vita e alle opere di Ferruccio Lamborghini. Siccome il giornalismo è anche sacrificio, per capire se le feroci critiche siano davvero giustificate ho deciso di dedicare 90 minuti della mia futile esistenza a guardare il film di Bobby Moresco (uno che ha vinto un Oscar, quindi non il primo scappato di casa). Giudizio sommario: "Lamborghini,

The Man Behind the Legend" è un'opera talmente sballata da risultare caricaturale, addirittura grottesca in alcuni punti. Intanto, partiamo da un punto fermo. Da un film non ci si deve aspettare una ricostruzione storica aderente alla realtà. Per quello ci sono i documentari. Nel cinema, il mestiere dello sceneggiatore è di ispirarsi a una storia davvero accaduta per crearne un'altra che risponda ai canoni classici del racconto (e infatti nei titoli d'apertura



c'è sempre la classica frasetta che lo ricorda). "Le Mans '66" oppure "Rush", per rimanere in ambito automobilistico, sono esempi paradigmatici dell'aurea regola. Presa la vicenda sportiva come pretesto solido su cui costruire il plot, gli autori ci incastrano dentro le vicende umane dei protagonisti per coinvolgere emotivamente lo spettatore: ci si ama, ci si odia, la sconfitta, il riscatto, la vittoria, il dramma. Dai greci in avanti, le storie si sono raccontate così.

Per rendere il tutto credibile, un gran lavoro di fino è fatto affinché il contesto sia verosimile, perché si parte dal presupposto che tutti conoscano i personaggi e - magari a grandi linee - la loro parabola umana. Ogni tanto ci sono delle licenze narrative per esasperare alcuni passaggi (Enzo Ferrari che va a Le Mans a veder perdere le sue macchine contro le GT 40, per dire), ma insomma il tutto sta in piedi, soprattutto se uno non è un esperto. Ecco, nel film di Lamborghini



NEL FILM SU LAMBORGHINI
NON C'È NULLA DI VERO
NÉ DI VEROSIMILE



non c'è nulla né di vero né di verosimile. Non sto neanche a fare il riassunto: sarebbe francamente inutile. Ma che dire degli attori che nella versione originale parlano inglese con accento italiano? Della corsa tra Ferruccio e il Commendatore, che senza un filo logico appare e scompare lungo tutto il film, e che dovrebbe allegoricamente rappresentare la rivalità fra i due? Della scritta davanti alla sede Ferrari "When you want to be somebody" (in inglese)?

Delle scene (rare) di gara, con le macchine che vanno pianissimo? Del Salone dell'auto di Ginevra ricostruito con una povertà di mezzi imbarazzante? Dei luoghi comuni sull'Italia e gli italiani? Del disegno raffigurante un toro che monta un cavallino consegnato da Ferruccio a Ferrari? Potrei andare avanti per ore a descrivere le stupidaggini e le ingenuità e gli errori storici che costellano l'ora e mezza. Ma avrete capito il succo del discorso. Il problema non



è l'incapacità di restituire appieno la complessità della figura di Lamborghini, l'uomo che volle sfidare Ferrari. È che si tratta di un film fatto male (a parte la fotografia, ma quello è un aspetto tecnico), costruito con una sciatteria inaspettata, considerata la piattaforma a cui è destinato. Guardatelo, se volete concedervi il gusto sottile dell'indignazione. Altrimenti trovate un bel documentario su Stanzani o Gandini, per capire che cos'è stato Lamborghini e la Lamborghini.

Il cast è stellare

Alcune istantanee dalla pellicola firmata dall'americano Bobby Moresco (Oscar per la sceneggiatura di "Crash - Contatto fisico" del 2004). Nei panni di Ferruccio Lamborghini, l'attore Frank Grillo, mentre Enzo Ferrari è impersonato da Gabriel Byrne. Nel cast, anche Mira Sorvino

**Eclettico intenditore**

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

PAOLO DE VECCHI CARATTERE GREEN E FUNZIONALITÀ

Un inedito segnatempo che trae direttamente ispirazione da un **mito dell'automobilismo** come la fuoristrada Defender

Da una parte Land Rover, produttore automobilistico che non ha bisogno - specialmente su una rivista specializzata come Ruoteclassiche - di presentazioni, e dall'altra Bamford London, una delle più importanti realtà al mondo nel campo dei prodotti personalizzati, che, tra le proprie molteplici attività, ha previsto la creazione di un dipartimento dedicato all'orologeria. Un'iniziativa che ha già dato molti frutti e anche ottimi risultati, visto che si tratta di mettere a punto produzioni con specifiche caratteristiche studiate per un'esclusiva clientela, come è stato il caso della prima creazione in questo senso, il modello Mayfair. Ma recentemente, grazie alla collaborazione con Land Rover, la Bamford London si è resa protagonista di un importante

cambio di passo, avendo l'occasione di realizzare un orologio - il modello LR001 - che trae direttamente ispirazione da un mito dell'automobilismo come la Defender. Una vettura con comprovate caratteristiche che ne determinano funzionalità e design. Connotazioni che vengono adottate pienamente anche dall'orologio che le si riferisce. Ecco allora una struttura solida e dall'estetica rigorosa, l'utilizzo di materiali come titanio (ultraresistente e altrettanto leggero) per la cassa e pelle sostenibile (ricavata dal mais) o Cordoba

(nylon riciclato, intrecciato e rivestito per essere idrorepellente e antistrappo) per il cinturino, un'ecologica alternativa al cuoio. Un riguardo

particolare è dedicato anche alla parte meccanica dell'orologio, che può contare sul fornitore elvetico Sellita (lo Swiss made è tradizionalmente sinonimo di qualità nel settore dell'orologeria) e sull'essenziale indicazione delle ore e dei minuti, con lancetta dei secondi centrali che visualizza se il movimento automatico stia funzionando (la riserva di marcia è di circa 41 ore) oppure no. Il quadrante è di chiara e immediata leggibilità e ha l'inedita particolarità di una serie di fessure che lasciano filtrare una soffusa luminescenza verde; si attiva in caso di scarso chiarore dell'ambiente circostante.

**CUORE SVIZZERO**

A PROVA DI URTI

Realizzato in collaborazione con Land Rover e ispirato alla Defender, l'orologio Bamford London LR001 ha design, robustezza e funzioni in linea con la celebre fuoristrada britannica. Ha cassa impermeabile e dal diametro di 40 millimetri costruita in titanio, metallo tanto resistente a urti e deterioramento quanto leggero. La parte meccanica, un movimento di tipo automatico con cuscinetti a sfera, è affidata a Sellita, produttore svizzero che garantisce un alto standard qualitativo; funziona a 28.800 alternanze orarie e con una riserva di marcia di 41 ore, con indicazione di ore, minuti e secondi centrali. Bilanciere Glucydur e sistema antiurto Incablock, cinturini in quattro versioni, di pelle sostenibile derivata da mais o nylon riciclato. Prodotto in serie limitata, è disponibile da Bamford London (bamfordlondon.com).





HISTORIC REGULARITY RALLY TARGA FLORIO

PALERMO 4.5.6 MAGGIO 2023

Foto Federico Vecchio

Inviare le vostre immagini a redazione@ruoteclassiche.it

OMAGGIO ALLA FEDELE MULTISPAZIO

Una fotografia scattata in provincia di Agrigento nel 1962 è l'unica testimonianza rimasta di una **Fiat 600 Multipla**. Di lei si sono purtroppo perse le tracce, ma il ricordo in famiglia è ancora vivido

Giovanni Panepinto è un nostro fedele lettore. Non solo, ma la sua Fiat Panda 4x4 Sisley è stata da noi premiata nel 2020 in occasione di Milano AutoClassica.

La sua passione per le automobili non si limita però alle youngtimer, ma è di portata ben più ampia. Come dimostra questa immagine che ci ha gentilmente inviato. "Siamo nel 1962 a Bivona, in provincia di Agrigento", scrive Giovanni. "La foto ritrae mia suocera Elvira Cocchiara, ad appena due anni, e il fratello Gaspare, accanto alla Fiat 600 Multipla del padre Domenico". Ancora oggi sia Elvira sia Gaspare conservano un ottimo ricordo di quella vettura, così gelosamente accudita in famiglia.

DESTINO SCONOSCIUTO

"Questo scatto è l'unica testimonianza rimasta della Multipla, di cui non vi è più traccia, nonostante le molte ricerche". La Fiat 600 Multipla viene presentata al Salone di Bruxelles nel 1956. Dal punto di vista meccanico si differenzia dalla berlina per l'avantreno, di derivazione 1100/103, per il diverso rapporto al ponte (7/45 anziché 8/43) e per le misure delle carreggiate. Le dimensioni esterne sono: lunghezza 3,53 metri, larghezza 1,45 e altezza 1,52. Viene proposta in tre versioni: 4-5 posti, 6 posti e Taxi, con prezzi da 730 mila a 835 mila lire.



1

1. Foto di rigore sulla strada del Furka Pass per la Mazda MX-5 di Massimo Giancarlo Manini
2. Gabriele Musazzi presenta la sua prima auto acquistata: l'Alfa Romeo 145 1.4 L Twin Spark, qui ritratta durante un raduno a Nerviano (MI)
3. Sul piazzale del Belvedere del Monte Pellegrino (Palermo), ecco la Porsche Boxster S del 1999 (tipo 986) di Antonio Amato
4. Tutta originale la Porsche 912 del 1965 ritratta con Remo Morini e il nipote Tommaso. In garage è custodita anche una Porsche 911 del 1994

5-6. Appassionato fin dalla culla di Alfa Romeo, Carlo Sarra ci manda due foto delle sue amate: una 164 V6 TB del 1988 e un'Alfetta 1.6 del 1980. Ma la sua è una collezione: Carlo possiede infatti anche due Spider (una del 1991 e la seconda del 2000), una GT Junior del 1974 e un'Alfetta GTV del 1983
7. Sergio Piovesan con le sue "bambine": la Fiat 500 L del 1972 targata VA (e soprannominata Va... lentina) e la figlia Martina
8. Reno Lo Bello invia una foto di famiglia, con i figli Antonino ed Enrico assieme ad altrettante Lancia Delta



FIAT 500

UN AMORE ETERNO

Per Fabio Gabas il “Cinquino” è l’amore di una vita. In particolare quello per la 500 F del settembre 1968, di poco più “anziana” di Fabio, nato a gennaio 1969. La foto a sinistra immortala i nostri protagonisti a metà anni 70, presumibilmente a Carnevale. A destra, la F e Fabio pochi mesi fa. Mezzo secolo di strada condivisa. Chissà se quel bambino vestito da Arlecchino immaginava che quella F gli avrebbe insegnato a guidare

e che sarebbe stata al suo fianco ancora nel 2023. “Dopo anni sotto una tettoia”, racconta Fabio, “nel 2014 con mio padre abbiamo deciso di restaurarla. Ma non ci siamo fermati: dopo la F, abbiamo riportato all’antico splendore un’Autobianchi Giardiniera del 1969, una 500 R del 1972 e una 500 D del 1963. E se avessimo più spazio...”.



LA TENTAZIONE DEL COMPRESSORE

Le 158 e 159 avevano conquistato i mondiali di Formula 1 nel 1950 e nel 1951. Dopo oltre 15 anni, un'Alfa Romeo sovralimentata torna sui campi di gara: si chiama Giulia Sprint GTA SA



Se la memoria non mi inganna, a cavallo tra gli anni 60 e 70 gareggiava una versione sovralimentata della Giulia GTA, senza grandi risultati. Vorrei avere, se possibile, qualche notizia in più.

Gigi Marino

Ottima memoria: il lettore ricorda un capitolo breve e poco fortunato della carriera sportiva dell'Alfa Romeo Giulia GTA. Agli inizi degli anni 60, la Casa milanese avviò degli studi sperimentali sull'impiego di motori turbo su vetture stradali di serie. L'ultima esperienza della sovralimentazione tramite compressore risaliva alle monoposto Tipo 158 e 159 (le "Alfetta"), che avevano conquistato il Mondiale di F1 nel 1950 e nel 1951, rispettivamente con Nino Farina e Juan Manuel Fangio. Dopo oltre un decennio si pensò di impiegare quella soluzione meccanica anche sulle berline di uso quotidiano. I primi esperimenti, seguiti da Orazio Satta Puliga e Filippo Surace,

furono condotti su una Giulia, con l'obiettivo di incrementare la coppia e la potenza ai bassi regimi. E infatti il motore sovralimentato giunse a erogare 125 CV, appena 15 in più rispetto alla versione aspirata di serie, ma il 70% di quella potenza veniva fornito a 3 mila giri. La berlina si rivelò fulminea nell'accelerazione e la velocità toccò i 190 km/h. Tuttavia, la complessità meccanica con la conseguente difficoltà nel formare il personale delle concessionarie per l'assistenza ai clienti, indusse la dirigenza a rimandare il programma. Una ventina di compressori vennero così consegnati all'Autodelta, di fatto il reparto sportivo dell'Alfa Romeo, per proseguire la sperimentazione in campo agonistico. Carlo Chiti vide subito un'imperdibile opportunità per dare vita a una vettura molto competitiva: nasceva la Giulia Sprint GTA Sovralimentata (SA). Venne impiegato il "normale" bialbero di 1.570 cm³ della GTA, equipaggiato con due compressori centrifughi,

montati ai lati di un cassettoncino in lega a tenuta stagna (un air box ante litteram) nel quale veniva convogliata l'aria compressa ai due carburatori Weber doppio corpo; le turbine, di 70 mm di diametro, erano azionate da un circuito idraulico indipendente, la cui pompa era comandata tramite catena dall'albero motore. Lo schema comprendeva un serbatoio dell'olio e un radiatore supplementare per il lubrificante. Come accennato, il motore manteneva le stesse dimensioni (alesaggio 78 mm; corsa 82 mm), ma vennero montati pistoni con testa più spessa per meglio sopportare le elevate sollecitazioni. A dire il vero su tali "misure" le fonti sono discordanti (alcune indicano 86x67,5 mm), tuttavia l'opera monumentale in tre volumi "Alleggerita" di Tony Adriaenssens, Patrick Dasse e Martin Ubelher, autentica Bibbia per gli appassionati, conferma i dati sopraindicati. Il rapporto di compressione fu mantenuto tra 7,8 e 8,1:1. La GTA SA contava su 220 CV a 7.500 giri, che

equivalevano a una potenza specifica di 146 CV/litro: un risultato molto simile a quello della Tipo 33 col V8 di due litri. Il peso della vettura era di 780 kg, ben superiore quindi ai 745 della GTA stradale. Altre peculiarità della Sovralimentata erano il serbatoio del carburante da 90 litri e la batteria alleggerita nel bagagliaio. In un secondo tempo, venne adottata l'accensione a transistor. La SA venne svelata in anteprima a Torino nel febbraio 1967 e subito dopo fu esposta al Salone di Ginevra. La nuova sportiva nasceva per gareggiare nelle competizioni del Gruppo 5, diffuse in Gran Bretagna, Francia e Germania. In quell'anno il risultato più eclatante fu la vittoria alla 100 Miglia di Hockenheim con il pilota tedesco Siegfried Dau. Per la stagione 1968 le Gruppo 5 furono ammesse allo European Touring Car Challenge; secondo il regolamento internazionale, la GTA SA gareggiò nella Classe 2.000-2.500 cm³ in funzione del coefficiente 1,4 previsto per le sovralimentate, formula che portava la cilindrata della SA a 2.198 cm³. Alla 24 Ore di Francorchamps l'unica GTA SA schierata, affidata a Pinto-Demoulin, dopo un inizio promettente fu costretta al ritiro per problemi all'accensione e alla pompa della benzina. Il 18 agosto 1968 si concluse col settimo posto a Brno di Zeccoli-Giunti la carriera della Sovralimentata nello European Touring Car Challenge. Da quel momento l'Autodelta concentrò i suoi sforzi sui sistemi a iniezione, abbandonando la SA, rivelatasi ben poco affidabile e difficile da domare.



NON È SOLO UN PREMIO!
È LO **SNACK** FUNZIONALE
CON **SUPERFOOD**

NOVITÀ



Monge
Gift

GRAIN E GLUTEN FREE FORMULA
RICETTE MONOPROTEIN E VEGETAL FORMULA
INGREDIENTI BOTANICI

Cercali nel tuo pet shop di fiducia.

NO CRUELTY TEST

MONGE
La famiglia italiana del pet food

GREENCOMPANY

**Dura lex sed lex**

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

CARLO NOCERINO

OGNI MODIFICA VA “CERTIFICATA”

Alterare le caratteristiche costruttive di un veicolo impone l'aggiornamento del libretto, previo collaudo in Motorizzazione

Il fenomeno del restomod ha scatenato roventi polemiche sull'opportunità di intervenire in modo più o meno radicale sulle vetture storiche. Volendo lasciare da parte le disquisizioni di carattere filosofico, è tuttavia doveroso esaminare gli aspetti legali connessi a qualsivoglia modifica apportata ai veicoli che circolano su strade pubbliche. La materia in oggetto è disciplinata in modo inequivocabile dall'articolo 78 del Codice della Strada: Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento del documento di circolazione. Questa brevissima descrizione introduce già un concetto essenziale: ogni modifica delle caratteristiche costruttive o funzionali di un veicolo richiede, salvo disposizioni di specifici decreti, la visita e la prova presso l'Umc (Ufficio della Motorizzazione Civile) e l'aggiornamento (o il rinnovo) della carta di circolazione. Viene quindi subito chiarito che la sostituzione di un componente con altro dello stesso tipo, ammesso per lo stesso veicolo e omologato (quando previsto), non viene considerata modifica. Ma cosa s'intende per alterazione delle caratteristiche costruttive o funzionali? Il citato articolo non lascia adito a interpretazioni. Le variazioni che richiedono l'aggiornamento del documento di circolazione sono quelle che interessano l'abitacolo (dimensioni interne, numero dei posti, sedili e relativi ancoraggi);

l'alimentazione (impianto a gas o altre trasformazioni, capacità e numero dei serbatoi); gli allestimenti particolari (per esempio aggiunta di lame, vomeri, spazzaneve, o il montaggio di dispositivi per persone con disabilità); l'avvisatore acustico (tromba pneumatica o clacson a toni variabili); le carreggiate; gli sbalzi del corpo vettura; la carrozzeria (interventi sulla struttura portante, trasformazioni con cambio d'uso e di categoria di veicolo, ecc.); lo sterzo (aggiunta o rimozione del servosterzo); le targhe; i dispositivi di illuminazione; i freni; le prestazioni (potenza, sostituzione del motore - salvo si tratti di un'unità identica all'originale - carburatore, rapporti del cambio); l'impianto di scarico; l'aggiunta di ganci di traino; i paraurti; i cerchi e i pneumatici (nel caso le misure siano difformi da quelle indicate sul libretto) e il telaio. La sanzione prevista per chi circoli con un veicolo modificato senza il previsto aggiornamento del libretto è di 430 euro (301 nel caso si provveda al pagamento entro cinque giorni dalla notifica), oltre al ritiro del documento di circolazione. Quest'ultimo verrà riconsegnato dopo aver ripristinato le specifiche d'origine, oppure stampato ex novo con gli aggiornamenti. Nel caso si sia provveduto a sottoporre il veicolo modificato a visita e ad approvazione negli uffici della Motorizzazione. Ovviamente, quanto prescritto dall'articolo 78 non riguarda



“Circolare su strade pubbliche **con veicoli modificati illegalmente** nelle specifiche d'origine è vietato dal Codice”

i veicoli allestiti per l'impiego in aree private e in pista. Circolare su strada con veicoli “illegali” non espone solo alle sanzioni previste dal Codice della Strada, ma comporta anche rischi dal punto di vista assicurativo. In caso di incidente, infatti, le compagnie ovviamente rispondono per quanto riguarda i danni a terzi, ma possono rivalersi sul cliente, che era alla guida di un veicolo di fatto impossibilitato a circolare. Un ultimo cenno va fatto in tema di tutela degli acquirenti di veicoli modificati. Sul punto, occorre distinguere: se il compratore è stato ingannato mediante la consegna di un libretto di circolazione alterato,

proprio al fine di far risultare una omologazione o una immatricolazione mancante, non ci sono dubbi sulla sussistenza di una truffa perseguibile penalmente. Al contrario, se si tratta semplicemente di una vendita di veicolo modificato e non omologato, l'atto negoziale di compravendita risulterà comunque valido. Tale principio è stato di recente affermato dalla Cassazione, che ha anche precisato che in tali casi l'unico rimedio possibile potrebbe essere quello della risoluzione del contratto per aver il venditore ceduto un bene con qualità e caratteristiche essenziali diverse da quelle pattuite e/o garantite.



ASSOCIAZIONI
IN RETE
FONDAZIONE TELETHON

FONDAZIONE



Fai un gesto che vale una vita.

Sostieni la ricerca. Aiutaci a sperare.

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

Aiutaci a salvare giovani vite come quella di Alberto.

BONIFICO BANCARIO

My Perfect Mistake

Associazione per la ricerca sul gene RBCK1 APS

IBAN IT13T0306909606100000188394

5XMILLE

C.F. 93043050298

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

A CACCIA DELLA POLIZZA

Dalle convenzioni con club e registri agli sconti dedicati. Ecco cosa offre il mercato dell'RC auto **per le vetture d'epoca e d'interesse storico** e collezionistico. Per assicurarne una, si possono spendere appena 110 euro

Non tutte le assicurazioni sono uguali. E quelle per le auto d'epoca o d'interesse storico e collezionistico lo sono ancora meno. Semplificando al massimo, il mercato può essere diviso in due gruppi: da una parte, compagnie che hanno in portafoglio prodotti ad hoc, studiati e strutturati specificamente per collezionisti o, comunque, per appassionati proprietari di oldtimer e youngtimer; dall'altra, prodotti assicurativi standard, caratterizzati però da una particolare politica di riduzione dei prezzi. I primi, sempre con grande semplificazione, sono destinati ai soci di club e/o a vetture iscritte nei registri storici; i secondi, in genere, sono meno esclusivi, anche se legati comunque a una certificazione o iscrizione ai sodalizi. Nelle pagine che seguono abbiamo riportato i dettagli di una ricognizione effettuata da Ruoteclassiche sul mercato delle assicurazioni nel mese di febbraio, accompagnata da quattro esempi di polizza - due con compagnie del primo gruppo e due con assicurazioni del secondo - per due macchine del 1963 e del 1985 dotate di Crs.

SI PARTE DA 110 EURO ALL'ANNO

Un dato balza subito agli occhi: il bassissimo costo di una polizza Tua Assicurazioni, società del gruppo Cattolica, a sua volta controllata da Generali. Si tratta di "Tua Veicoli Storici Asi", un prodotto riservato ai tesserati dell'Automotoclub Storico Italiano, distribuito in esclusiva da una società torinese, Per Te srl, una delle prime tre in Italia specializzate nell'intermediazione di assicurazioni rivolte esplicitamente ad appassionati e collezionisti (le altre due sono la Bartolini & Mauri, che intermedia in esclusiva per Nobis, e Assilogos, che fa lo stesso per conto di Itas Mutua). Forte dell'esclusiva con Asi, il grosso di questo mercato, però, passa attraverso Per Te srl e, quindi, è dominato da Tua Assicurazioni.

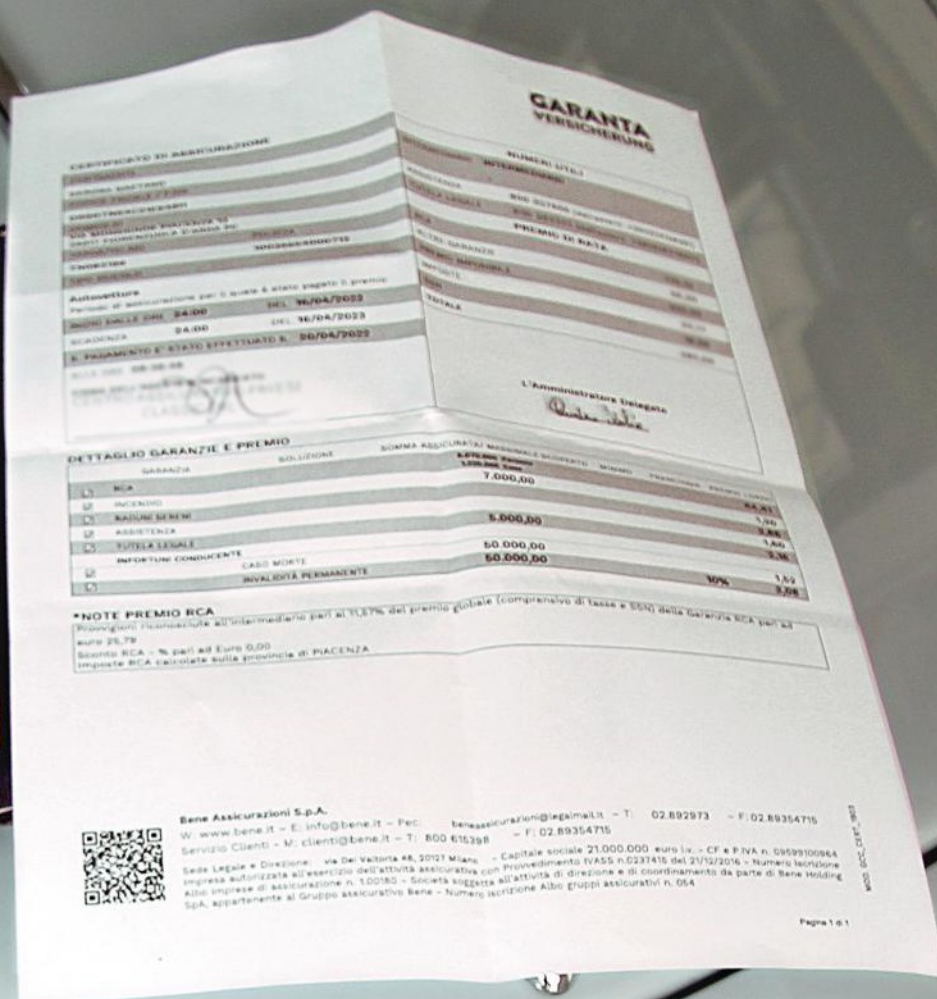
"Non mi piace mai dare numeri precisi", dice a Ruoteclassiche Emanuela Tricomi, amministratore delegato di Per Te. "Posso dirle che sia-

mo leader di mercato. Nell'ambito del collezionismo vero copriamo il 70%. Sia chiaro, l'associato Asi può assicurarsi con chi vuole, il mercato è libero e in effetti alcune compagnie hanno tariffe particolari per veicoli iscritti all'Asi. Ma, con un po' di orgoglio, posso dire che quanto offerto dalla nostra convenzione ha un livello di servizio e premi difficili da pareggiare".

GUARDIA ALTA CONTRO GLI ABUSI

Chi, invece, i numeri li rivela è Riccardo Raucci, direttore commerciale territorio di Nobis Assicurazioni. "Con la Bartolini & Mauri la nostra compagnia ha oltre 74 mila clienti che assicurano tramite il prodotto Oldtimer oltre 160 mila veicoli". E i numeri sono in crescita. "Si registra una progressione continua, riteniamo dovuta all'aumento della passione legata al collezionismo e alla conservazione di veicoli della propria gioventù, unitamente all'aumento delle mostre e degli appuntamenti legati al tema".

Sullo sfondo resta il problema dell'accesso a condizioni "privilegiate" su modelli di scarso o nessun interesse collezionistico e che, per giunta, sono usati quotidianamente o in maniera del tutto impropria. "Siamo molto, molto attenti nell'assunzione", spiega Tricomi, "proprio per garantire continuità e alta qualità del servizio offerto al target corretto. Per accedere ai nostri prodotti, il collezionista e i suoi familiari devono dimostrare di avere altri veicoli di uso abituale. Non c'è un limite all'uso del mezzo assicurato, ovviamente, però dev'essere utilizzato come uno di carattere collezionistico, indipendentemente dal suo valore commerciale, che può essere anche basso". "Su alcune fasce di veicoli", ammette Raucci, "si registra un uso quotidiano che non è in linea con quello tipico del collezionista". In ogni caso, "il costo proposto, contenuto rispetto alla tariffazione standard, tiene già conto di questi elementi". Insomma, se il rischio è basso, anche il costo della polizza lo è. ■



A close-up photograph of the front grille and badge of a classic Alfa Romeo car. The grille is made of chrome with horizontal slats. The badge is circular, featuring the Alfa Romeo logo (a red cross on a white background and a green serpent on a blue background) and the words "ALFA ROMEO" and "MILANO". The car's body is painted a vibrant red. The image is part of a magazine spread, with the text "RUOTECLASSICHE" and the page number "29" visible at the bottom.

POLIZZE DEDICATE

NOBIS ASSICURAZIONI

Nobis Assicurazioni, controllata da Intergea, primo gruppo italiano per auto nuove vendute nel 2021 (27.294 esemplari), ha una convenzione denominata Oldtimer, gestita in esclusiva dall'agenzia Bartolini & Mauri di Torino. Per sottoscrivere la polizza è necessario che il mezzo, un autoveicolo o un motociclo, abbia più di 20 anni (se ne ha oltre 30 c'è una riduzione di prezzo). Il veicolo dev'essere di interesse storico-collezionistico con buono stato di conservazione ed è necessaria l'iscrizione a un club di auto storiche, anche amatoriale, regolarmente costituito e attivo nelle iniziative per i soci (ma non è necessaria l'iscrizione del veicolo all'Asi, alla Fmi o ai registri storici di marca). Oldtimer è un prodotto studiato

per i collezionisti, con premio a tariffa fissa con franchigia - ossia non è determinato in base all'attestato di rischio - calcolato su base territoriale (vi sono tre fasce di prezzo: Nord, Centro e Sud). Con lo stesso contratto è possibile assicurare più veicoli, oltre 25 (i premi sono calcolati per fasce di mezzi). È prevista la guida libera per conducenti con più di 25 anni, ma si possono inserire conducenti di età compresa tra 18 e 25 anni, previo pagamento di un supplemento. Si può chiedere la circolazione contemporanea di due mezzi. Oltre all'RC a franchigia, la polizza, che non può essere sospesa, ha coperture incendio a primo rischio assoluto di 7 mila euro, con franchigia di 500 euro; infortuni del conducente, tutela legale e assistenza stradale.

REALE MUTUA

AutoStorica Reale di Reale Mutua Assicurazione è un prodotto con franchigia fissa riservato ai veicoli d'epoca (art. 60, comma 2 del CdS) oppure a quelli di interesse storico e collezionistico (art. 60 comma 4 dello stesso codice), ossia iscritti ai registri Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, storico Fmi, a condizione che siano immatricolati da almeno trent'anni e abbiano il Certificato di Rilevanza Storica e collezionistica e/o il Certificato d'Identità. L'offerta può comprendere, oltre all'RC, anche furto, incendio, atti vandalici, calamità naturali, collisione, rottura dei cristalli, assistenza in viaggio, tutela legale e infortuni del conducente. Il valore assicurato è quello di Ruoteclassiche, riferito a veicoli di buon livello, originali,

ben conservati o restaurati professionalmente, oppure quello stabilito da una perizia condotta da un professionista di Reale Mutua o riconosciuto dalla compagnia, nel caso in cui su Ruoteclassiche non sia indicata la quotazione oppure il contraente si trovi in disaccordo con essa o, ancora, se la quotazione Ruoteclassiche è superiore a 20 mila euro (il costo della perizia è sempre a carico del contraente). Alla sottoscrizione del contratto si possono indicare fino a quattro conducenti (non è possibile inserirli in un secondo tempo). L'assicurazione copre i danni allorché il veicolo partecipi a gare non competitive, manifestazioni, sfilate e raduni solo nel caso di assenza o inefficacia dell'assicurazione dell'organizzatore.

IMBATTIBILE TUA

I proprietari dell'Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint e del Maggiolino si sono rivolti a **diverse compagnie**, che hanno fornito costi e condizioni

I PREVENTIVI

SARA € 288

RC auto a franchigia fissa con massimali minimi di legge (6.450.000-1.300.000 euro); infortuni conducente fino a 50 mila euro, tutela legale, assistenza stradale, guida esperta. Informazioni comunicate verbalmente in un'agenzia della provincia di Milano.

TUA ASSICURAZIONI € 110

Massimali RC 6.450.000-1.300.000 euro; incendio 7 mila euro primo fuoco con 500 di franchigia, guida libera per maggiori di 25 anni, rimborso traino fino a 250 euro in Italia o 400 all'estero, prot. legale, inf. conducente 60 mila euro morte-invalidità permanente (IP), con franchigia 10% su IP.

ALLIANZ € 375

RC auto con formula bonus/malus, massimali minimi di legge 6.450.000-1.300.000 euro; guida esperta, assistenza stradale completa, tutela legale, infortuni conducente 50 mila euro con franchigia 10% e diaria per ricovero (26 euro).

UNIPOLSAI € 350

RC auto con formula bonus/malus e massimali minimi di legge (6.450.000-1.300.000 euro); infortuni conducente senza franchigia, tutela legale fino a 5 mila euro, soccorso stradale. Informazioni comunicate verbalmente in un'agenzia di Milano.

IL CONTRAENTE

Uomo
59 anni
residente in provincia di Piacenza
Classe di merito: 1

L'AUTO

ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPRINT

Immatricolata l'11 maggio 1963.
Reimmatricolata il 3 settembre 1966 per smarrimento targhe
Iscritta all'Asi. No Targa Oro.
Assicurazione attuale: Bene Assicurazioni
Scadenza polizza: aprile 2023



SARA

SaraVintage di Sara Assicurazioni è una polizza RC con franchigia a premio fisso e ridotto rispetto a una normale RC. È destinata ai possessori di auto storiche dai 40 anni in su e ai proprietari di modelli che abbiano almeno 20 o 23 anni, a seconda di marca e modello, presenti nella Lista di Salvaguardia dell'Acì. La polizza comprende la responsabilità civile, include la copertura durante manifestazioni non competitive, le sfilate, i raduni, i concorsi di eleganza, gli incontri di collezionisti e amatori; prevede uno sconto per guida esperta (età compresa tra 26 e 75 anni) e può essere personalizzata con coperture incendio e furto, tutela legale e infortuni del conducente. Per i collezionisti c'è la formula "garage", una tariffa scontata progressivamente in funzione

del numero di veicoli da assicurare (la seconda polizza prevede una riduzione del 50% del premio RC auto, la terza del 70%, dalla quarta in poi il prezzo si riduce dell'80% rispetto a quello pagato per la prima). Per le vetture di interesse storico è possibile stipulare anche una copertura temporanea della durata di 10 giorni a un costo di 23,50 euro. La tariffa è ulteriormente scontata del 25% se si è soci di Acì Storico. Sempre per i soci di Acì Storico, c'è SaraVintage a Kilometro, una polizza a chilometraggio ulteriormente scontata per veicoli storici, studiata per mezzi con percorrenze fino a 2.500 km all'anno, che prevede l'installazione di un kit per il rilevamento satellitare della percorrenza.

TUA ASSICURAZIONI (Gruppo Cattolica)

Tua Veicoli Storici Asi è una polizza distribuita in esclusiva dalla società Per Te srl, riservata a mezzi iscritti all'Asi, a condizione che il contraente abbia la tessera in corso di validità. L'RC auto è a franchigia fissa di 150 euro. Sono comprese le coperture infortuni conducente, tutela legale fino a 10 mila euro, rimborso traino fino a 250 euro in Italia e 400 all'estero, incendio primo fuoco fino a 7 mila euro (significa che a prescindere dal valore del veicolo, la compagnia rifonde fino a 7 mila euro) e alcune rinunce alla rivalsa (patente scaduta, revisione non conforme e stato di ebbrezza). Inoltre, sono coperte le gare di regolarità pura. Il contratto può riguardare tutti i tipi di veicoli a motore terrestri e può essere esteso a un numero

di mezzi illimitato (il premio sale proporzionalmente per scaglioni di veicoli). Le polizze hanno costi più bassi nel caso di veicoli dotati di Certificato d'Identità Asi (Targa oro) o se, comunque, hanno più di 25 anni. Tua Veicoli Storici Asi prevede la guida esperta, ma a pagamento è possibile inserire conducenti di età inferiore, e la circolazione di un solo veicolo per volta. Tuttavia, è possibile estendere la copertura fino a quattro contemporaneamente oppure a tutti quelli di proprietà, nel caso di partecipazione a eventi. Una diversa e specifica polizza All Risks copre il resto (grandine, atti vandalici, fenomeni naturali, cristalli, kasko, ecc.). In questo caso, però, il premio varia tra 3 e 7 euro ogni mille di valore assicurato, che è fissato insieme da compagnia e cliente.

L'AUTO

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO MOD. 1979

Anno di costruzione: 1985
Immatricolata il 18 febbraio 2014
Iscritta all'Asi. No Targa Oro.
Assicurazione attuale: Allianz
Scadenza polizza: marzo 2023



IL CONTRAENTE

Uomo
55 anni
residente in provincia
di Milano
Classe di merito 1

I PREVENTIVI

SARA

€ 288

RC auto a franchigia fissa con massimali minimi di legge (6.450.000-1.300.000 euro); infortuni conducente fino a 50 mila euro, tutela legale, guida esperta, assistenza stradale. Informazioni comunicate verbalmente in un'agenzia della provincia di Milano.

TUA ASSICURAZIONI

€ 110

Massimali RC 6.450.000-1.300.000 euro; incendio 7 mila euro primo fuoco con 500 di franchigia, guida libera per maggiori di 25 anni, rimborso traino fino a 250 euro in Italia o 400 all'estero, prot. legale, inf. conducente 60 mila euro morte-invalidità perm. (IP), con franchigia 10% su IP.

ALLIANZ

€ 369

RC auto con formula bonus/malus, massimali minimi di legge 6.450.000-1.300.000 euro; guida esperta, assistenza stradale completa, tutela legale, infortuni conducente 50 mila euro con franchigia 10% e diaria per ricovero (26 euro).

UNIPOLSAI

€ 350

RC auto con formula bonus/malus con massimali minimi di legge (6.450.000-1.300.000 euro); infortuni conducente senza franchigia fino a 50 mila euro, tutela legale fino a 5 mila, soccorso stradale. Informazioni comunicate verbalmente in un'agenzia di Milano.

ALTERNATIVE POSSIBILI

C'È CHI PUNTA SULLO SCONTO

Allianz ha convenzioni con Fiat 500 Club Italia e Riar. La compagnia offre inoltre il 35% di sconto sull'RC bonus/malus ai veicoli immatricolati da non meno di 20 anni, dotati di Crs o certificato di omologazione Asi. Unipolsai non ha prodotti dedicati, ma offre sconti su autovetture di età superiore ai 20 anni e con iscrizione a un registro storico (Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo) o nell'elenco del Dipartimento Trasporti Terrestri. Gli sconti vanno dal 10 al 50%, secondo l'età del veicolo. Infine, Itas ha un prodotto d'appoggio che in alcuni casi viene utilizzato per clienti che hanno specifiche esigenze, partendo da coperture particolari, ma, fa sapere la compagnia, "è una cosa che di fatto non proponiamo". Verti non ha prodotti né sconti. Infine, Axa, Generali, Groupama, Vittoria Assicurazioni e Zurich non ci hanno fornito informazioni.

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



Specialista in ricambi

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

L'ampio magazzino centrale per



Carburatori e pezzi di ricambio

MGB
 Codice-No 310455
1.480,-



Dalla nostra vasta gamma di filtri dell'aria



filtri dell'aria

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

cuscinetti di alta qualità

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

Nuovo

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



99,-

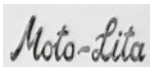
o anche "New Old Stock"

Austin Healey 100/4 BN1 e BN2

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



99,-



Volanti

L'artigianato britannico al massimo livello

Magazzino centrale per l'Europa!

Quasi tutti disponibili a magazzino!

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

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

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



Borg & Beck Set di frizione

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



cuscinetto

NUOVO

Cuscinetti a sfera al posto della grafite per numerosi set di Borg e Beck per esempio 9,5" Jaguar 545606 **98,-**



Portabagagli

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



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

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



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

Stock disponibile



Tamburi dei freni in alluminio



NUOVO

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

Esempi:

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

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



Cerchi a raggi

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

Codice-No 201870 **380,-**

Paraurti in acciaio inox disponibili per 252 classici!



L'illustrazione mostra Codice-No 536258

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

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

Batterie di avviamento classiche con Alloggiamento in gomma dura



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

Dalla nostra ampia Programma originale Lucas



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

Pompe del carburante e tubi di iniezione

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



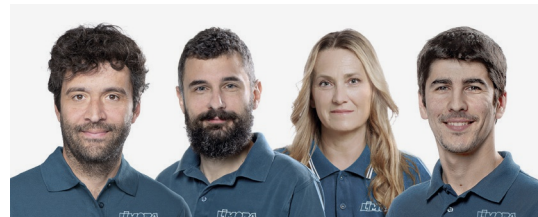
pompa di benzina elettrica a 12 volt che non richiede manutenzione
Codice-No 14976 **298,-**

LIMORA
Conservare ciò che si muove

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



A breve, nuovo: Limora a Italia



Contattateci oggi stesso

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

REGINE LANCIA AURELIA B51 PININ FARINA (1951)

di Gaetano Derosa - foto di Paolo Carlini

Nobile LIGNAGGIO

Maggio 1950, irrompe sulla scena mondiale l'Aurelia, ennesimo capolavoro Lancia. Oltre alla B10, **viene messo a listino anche l'autotelaio** per realizzazioni fuoriserie. Come questa berlina di tipo ministeriale, tuttora in condizioni originali





Da Milano ad Aosta

Il telaio 1047, collaudato in Lancia il 28 dicembre 1950, viene consegnato al concessionario Miglietti di Milano il 22 gennaio 1951. Il primo proprietario è stato la Stamperia Tessuti Serici Milano. Poi un passaggio di proprietà ad Aosta. Oggi appartiene a un collezionista di Milano

Si ringrazia Francesco Gandolfi per la cortese collaborazione



LA TRADIZIONE LANCIA DI VENDERE AUTOTELAI PER I CARROZZIERI È DI LUNGA DATA, PERCHÉ INIZIA SUBITO CON LA 12 HP DEL 1908

Un prodotto di grande sostanza e di classe inarrivabile. L'Aurelia ha degnamente rappresentato la Lancia negli anni 50, facendola diventare un vero punto di riferimento per le altre Case costruttrici, soprattutto straniere. Otto intensi anni di carriera e una miriade di versioni, soprattutto tante fuoriserie, anche perché è stata l'ultima della fabbrica torinese disponibile come autotelaio per i vari "sarti" in voga all'epoca. Come, nel caso della protagonista di queste pagine, Pinin Farina, con un'esecuzione di grande eleganza e senza tempo.

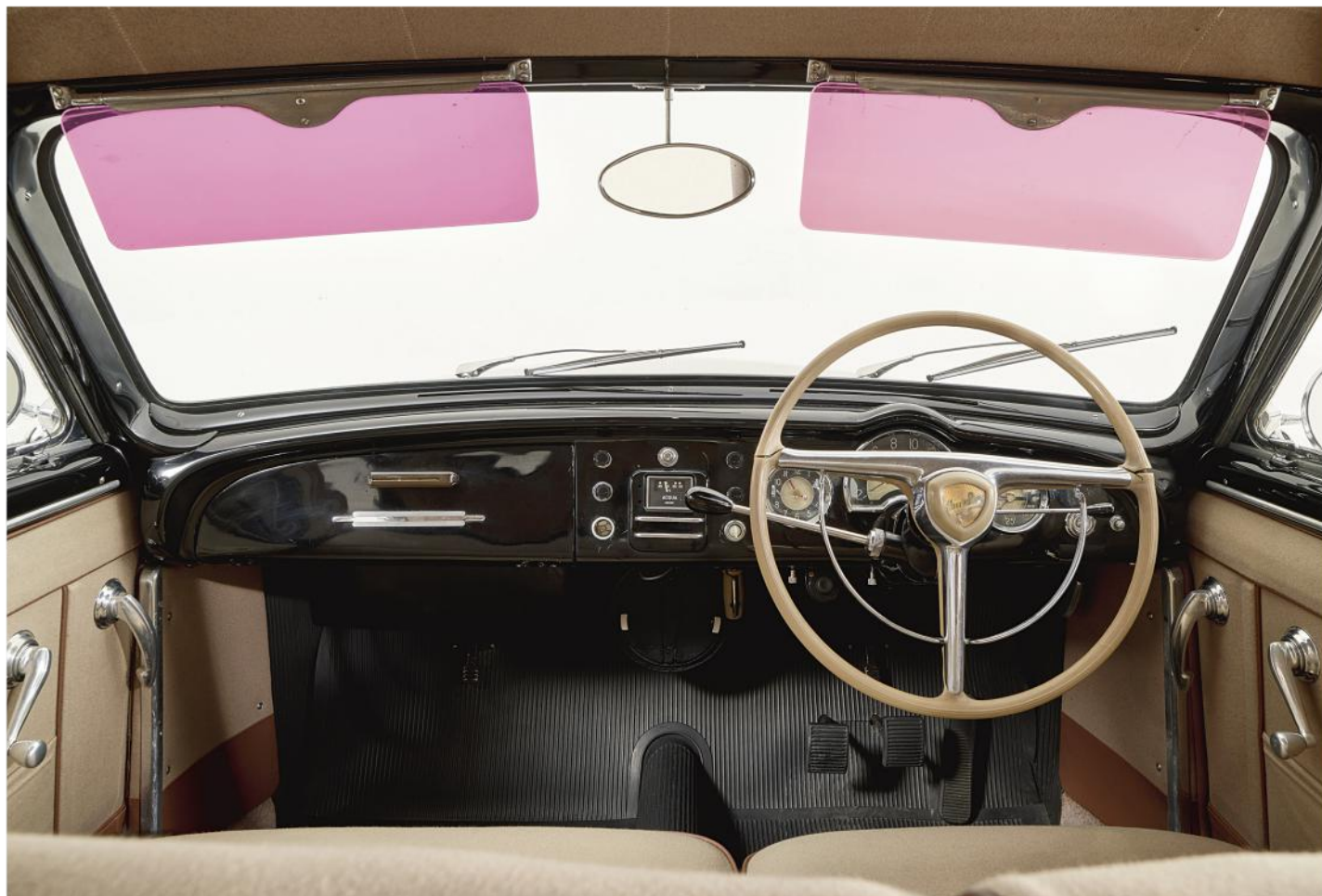
AMMIRAZIONE INCONTRASTATA

Fin dal giorno del debutto in società, che avviene il 4 maggio 1950 al Salone dell'automobile di Torino, gli occhi sono tutti per l'Aurelia. La prima della fortunata serie, la berlina B10, attira subito l'attenzione anche del presidente della Repubblica, Luigi Einaudi, immortalato dai quotidiani nazionali mentre in religioso silenzio ascolta le notizie tecniche fornite dalla dirigenza della Casa, presente all'importante evento. Sin dal momento

della presentazione, la Casa di Borgo San Paolo, rispettando una tradizione nata ben prima della Lambda, mette a disposizione l'autotelaio a piattaforma (B50 per auto sportive e B51 per l'allestimento di realizzazioni più pesanti) per i carrozzieri. Nelle previsioni della dirigenza torinese, la produzione di questo autotelaio deve raggiungere almeno il migliaio di unità. Viene inoltre deciso di inserire a listino anche due versioni con carrozzeria speciale (l'elegante cabriolet firmata Pinin Farina sul telaio B50 e la Giardinetta di Vioti sul robusto pianale B51) per avere una gamma più ampia e, soprattutto, per ogni tipo di esigenza. Il successo commerciale, discreto, non è però quello sperato, per due motivi principali. Da una parte le prestazioni non esuberanti (per via del 6 cilindri di 1.750 cm³, poco potente in relazione al peso), dall'altra i listini impegnativi, che partono dai due milioni e mezzo di lire per la Giardinetta fino a raggiungere anche i quattro nelle versioni fuoriserie. D'altronde, la costruzione dell'Aurelia è complicata e costosissima, nulla viene lasciato al caso. Il complesso cambio-differenziale

Alette speciali
I dati non sono certi, ma sembra che su 99 realizzazioni speciali su telaio B51, quasi una decina siano state allestite da Pinin Farina con carrozzeria berlina ministeriale, come l'esemplare che compare in queste pagine. In basso, un particolare della strumentazione e del volante. Nella pagina a destra, in alto, da notare le alette parasole realizzate in plexiglas amaro chiaro, una finezza tipica della Lancia







→ viene collaudato in cabine isolate acusticamente, dove gli addetti auscultano con speciali stetoscopi, per rilevare eventuali rumori sospetti. Quanto alla carrozzeria, alla fine della catena di montaggio ciascun esemplare di Aurelia viene ispezionato da un operatore, che con un gessetto giallo segnala in modo maniacale tutte le imperfezioni di verniciatura e finizione.

LAVORAZIONI DI GRAN PREGIO

D'altronde, le lavorazioni meccaniche di quel periodo sono totalmente prive di controllo numerico e di automatizzazione e sono affidate quasi unicamente all'abilità degli esecutori. E, per tradizione, in Lancia ce ne sono sempre stati di ottimo livello. Il dato di fatto è che dopo la produzione di 584 unità (485 "B50" e 99 "B51"), nel 1952 gli autotelai vengono accoppiati al motore 2 litri con circa 70 CV e denominazione B52 (B53 per le carrozzerie più pesanti). Ma con minor successo commerciale rispetto ai precedenti: solo 184 pezzi (98 B52 e 86 B53).

Sotto il cofano c'è un autentico capolavo-

La cura nei dettagli
Dall'alto, lo stemma Lancia sulla mascherina e quello della Pinin Farina (sul cofano posteriore). Qui sotto, una vista del V6 creato da Francesco De Virgilio e le targhette riassuntive della manutenzione dentro il cofano motore. A destra, la ruota di scorta trova il suo alloggiamento in uno speciale telaio che, scorrendo, si spinge ben oltre il paraurti posteriore, per un accesso ottimale

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 6 cilindri a V di 60°
- Alesaggio 70 mm
- Corsa 76 mm
- Cilindrata 1.754 cm³
- Rapporto di compressione 6,8:1
- Potenza 56 CV a 4.000 giri/minuto
- Coppia 10,8 kgm a 2.500 giri/minuto
- Distribuzione a valvole a V in testa
- Un albero a camme centrale
- Un carburatore doppio corpo Solex 30AAI
- Raffreddamento ad acqua
- Lubrificazione forzata
- Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce posteriore in blocco col differenziale
- Comando al volante
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 165-400

Corpo vettura

- Berlina 4 porte, 6 posti
- Autotelaio a pianale
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a tamburo
- Sterzo a vite e ruota
- Capacità serbatoio carburante 60 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.910 mm
- Carreggiate: ant. 1.280 mm post. 1.300 mm
- Lunghezza 4.090 mm (pianale)
- Larghezza 1.460 mm (pian.)
- Altezza 1.500 mm
- Peso 1.250 kg

Prestazioni

- Velocità 135 km/h
- Consumo medio 10,5 litri/100 km



LE CONDIZIONI? IMPECCABILI.
DAL 1951 A OGGI **HA PERCORSO
SOLAMENTE 50 MILA KM,**
SEMBRA NUOVA



Col V6 del debutto

Gli autotelai B50 e B51 per gli allestimenti speciali (come questo, chassis 1047) montano il 6 cilindri della prima generazione dell'Aurelia, con cilindrata di 1.754 cm³. Poi, con l'entrata in produzione del motore 2 litri, verranno ridenominati rispettivamente B52 e B53

ro. Francesco De Virgilio, giovane ingegnere con una preparazione da primo della classe, ottiene la fiducia di Lancia e trova una soluzione alla difficile equazione dell'equilibratura del motore a sei cilindri a V, il primo di serie al mondo con questa architettura, che altri ritenevano impossibile. Fra le particolarità di questo gioiello c'è il basamento d'alluminio fuso in conchiglia, sul quale si inseriscono camicie in ghisa umide, cioè a contatto con l'acqua del circuito di raffreddamento, il quale, a sua volta, presenta la raffinatezza di due termostati. Uno sul tubo di raccordo per regolare la temperatura del liquido, l'altro sul radiatore per comandare la persiana parzializzatrice dell'afflusso di aria. Un'altra finezza di quel motore, che non finisce ancora oggi di stupire, è la distribuzione comandata da una doppia catena mantenuta in tensione, per la prima volta al mondo, mediante un tenditore ad azionamento idraulico, un particolare ovviamente coperto da brevetto, come tanti altri del V6.

“PININ”, LA PARTE DEL LEONE

Tutte le principali carrozzerie italiane si cimentano con il non facile tema di fornire versioni speciali dell'Aurelia, nel tentativo di realizzarne una migliore di quelle, peraltro eccellenti, ufficiali della Casa, a eccezione della Touring. La parte del leone spetta alla Pinin Farina che, oltre a quasi tutte le B20 e le B24, per la Lancia costruisce la cabriolet, la “fuoriserie di serie”

(in quanto venduta dalla rete ufficiale della Casa di Chivasso) più gettonata (250 esemplari consegnati). In più “Pinin” costruisce una serie variegata di Aurelia, dalla coupé 4-5 posti alle decapottabili, dalle speciali PF200 fino alle versioni ministeriali, come è appunto la bella protagonista di queste pagine, in smaglianti condizioni.

CONSERVAZIONE ECCEZIONALE

Deliberato dalla Lancia come pianale il 28 dicembre 1950, lo chassis 1047 fa parte di una serie di 6 telai consegnati “nudi” alla Pinin Farina per conto della Miglietti, concessionaria Lancia a Milano. Elegantissima nella sua livrea che, anche se a quattro porte, ricorda la spettacolare linea filante della B20, questa berlina si presenta oggi in spettacolari condizioni originali e appartiene a un collezionista milanese. Tra le sue particolarità tecniche, da segnalare le portiere apribili ad armadio, ma con la presenza del montante centrale, indispensabile, visto il generoso passo della struttura a piattaforma. L'interno, in panno color tabacco con cadenino marrone, ha un grado di conservazione all'altezza della fama, nonostante i 72 anni alle spalle. Allo stesso modo il V6, di recente oggetto di un normale tagliando, ha ancora una compressione dei cilindri praticamente perfetta. La grande souplesse di marcia è invidiabile, con la sensazione che possa vincere qualsiasi confronto, perfino con le coeve Rolls-Royce. Accidenti, come eravamo bravi a fare le automobili. **R**

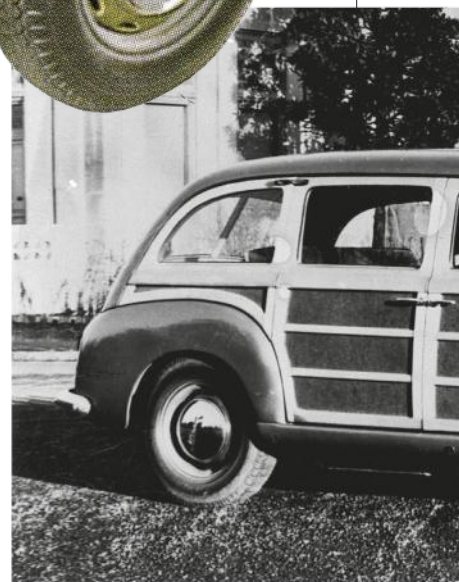
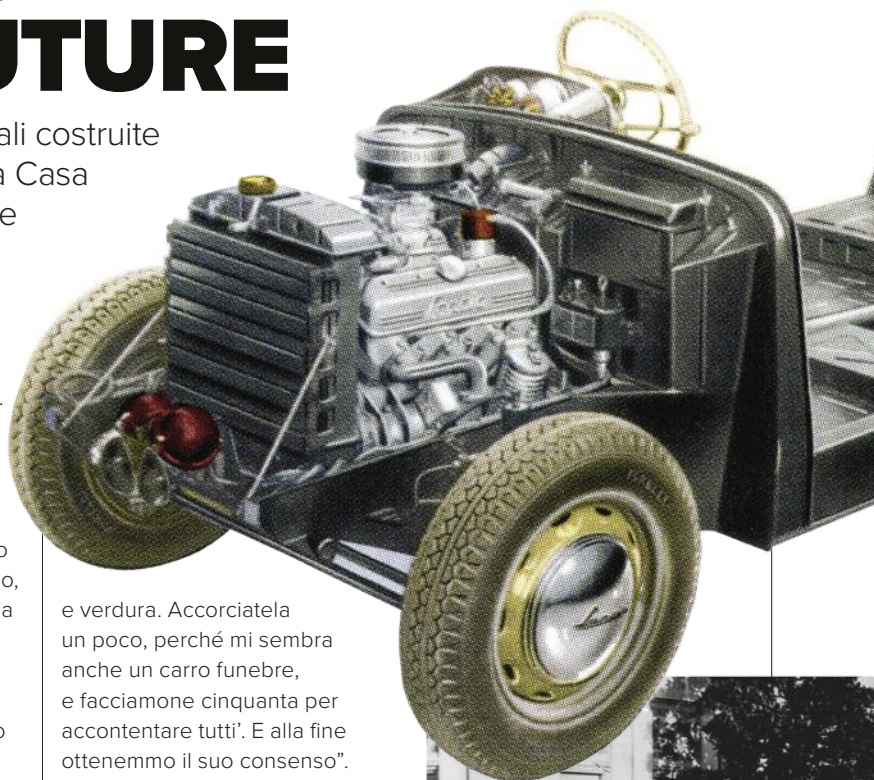
LE FUORISERIE ARTIGIANATO E HAUTE COUTURE

Numerose e significative le realizzazioni speciali costruite **partendo da due particolari autotelai**, che la Casa di Borgo San Paolo mette subito a disposizione

Che l'Aurelia sia stata progettata pensando anche alle realizzazioni speciali lo dimostra, a tutti gli effetti, lo Stampato 009108 del Servizio Assistenza Tecnica della Lancia. Nel capitolo "Presentazione della vettura" dettaglia dimensioni e pesi per la berlina, per l'autotelaio e per la cabriolet. E infatti nel primo depliant ufficiale viene dedicata una pagina all'"autotelaio Aurelia per carrozzerie speciali". Da una parte la Casa ci crede fermamente, ma dall'altra sarà il pubblico a decretarne ben presto la fine, visti i numeri esigui della produzione. I telai B50 vengono vestiti

con livree sportive dai vari sarti come Pinin Farina, Allemano, Frua, Ghia, Vignale, addirittura Ramseier di Ginevra. La destinazione prevalente del telaio B51 è quella delle giardinette. Sembra che Gianni Lancia non fosse proprio del parere, almeno stando a quanto affermato da Felice Mario Boano, all'epoca in forze alla carrozzeria Viotti: "Il signor Lancia venne fuori, ci grugnì un saluto, esaminò lungamente la vettura e poi ci disse: 'Io, nelle mie auto ho sempre cercato raffinatezza tecnica e personalità della carrozzeria. Questa è la vettura dei negozianti che vanno al mercato a caricare frutta

e verdura. Accorciatela un poco, perché mi sembra anche un carro funebre, e facciamone cinquanta per accontentare tutti'. E alla fine ottenemmo il suo consenso". In realtà, le giardinette saranno un po' di più, a testimonianza di un buon gradimento da parte dell'utenza raffinata della Lancia.



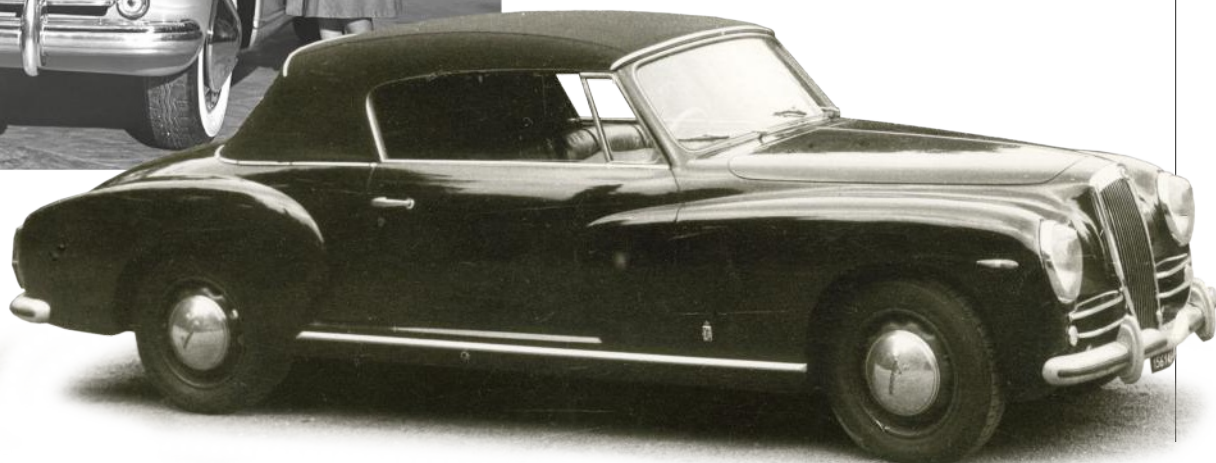
Molto gradita

Costruita in oltre 250 esemplari, la Cabriolet realizzata da Pinin Farina su telaio B50 (qui sotto) è la "fuoriserie più di serie" fra tutte. Infatti, viene commercializzata dalla rete ufficiale della Casa di Borgo San Paolo



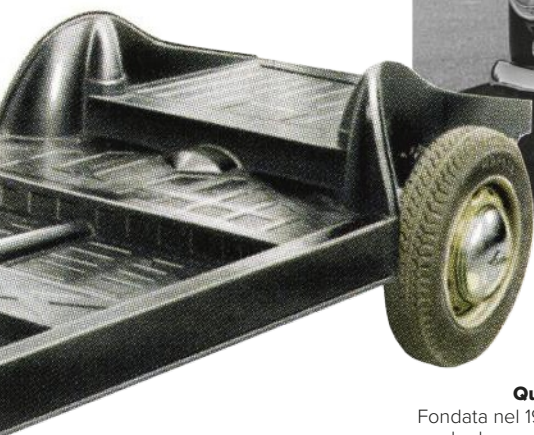
Tempi recenti

Un'Aurelia B50 Cabriolet Pinin Farina fotografata in tempi recenti (da notare il lampeggiatore laterale sul parafrangente anteriore, montato a fine anni 50)



In bella vista

Qui sotto, il disegno pubblicato sul primo depliant dell'Aurelia certifica, a tutti gli effetti, la presentazione dell'autotelaio, ancora prima che qualche carrozziere esterno ne facesse uso per le proprie creazioni



Quattro porte

Fondata nel 1916 a Torino, anche la carrozzeria Ghia si cimenta, nel 1951, nella realizzazione di un'elegante berlina a quattro porte su telaio B51, caratterizzata da paraurti con rostri di generose dimensioni



Molto chic

Stabilimenti Farina veste questa elegante coupé su base B50 (sarà esposta al Salone di Parigi nel 1950) in qualche esemplare, uno dei quali verrà regolarmente utilizzato dalla famiglia Lancia



Giardinetta

Qui accanto, la realizzazione su telaio B51 della Giardinetta da parte della carrozzeria Viotti di Torino. Molto bella e appariscente la presenza del legno praticamente su tutta la fiancata, parafrangente anteriore escluso



Monterosa

Qui sotto, anche la carrozzeria Monterosa, attiva negli anni 50 sempre a Torino, cura la realizzazione di qualche station wagon su telaio B51. L'atelier chiuderà i battenti nel 1961



Fanali in più

Praticamente infinite le esecuzioni speciali proposte dalla Pinin Farina sulla base della B50 cabriolet; come questa, con numerosi elementi cromati, oltre a una diversa fanaleria



**Il colore preferito di B.B.**

Questo splendido esemplare di colore Blu Dino metallizzato, telaio 18707, è stato venduto nel 1975. La prima serie della BB fu prodotta in 387 esemplari, dal 1973 al 1976. Una curiosità: il blu è il colore preferito di Brigitte Bardot, da tutti soprannominata B.B.; un'assonanza notevole con quest'auto, che da sempre viene definita proprio la "Brigitte Bardot" delle granturismo



IL FASCINO DEI 300 ALL'ORA

Il primo Cavallino a motore centrale **viene messo in produzione dopo due lunghi anni** di gestazione. Ma ancora oggi è seducente sia per la linea sia per le prestazioni, simili a quelle delle Formula 1 coeve



Effetto a scomparsa

La soluzione dei proiettori anteriori a scomparsa viene introdotta in Ferrari per la prima volta sulla Daytona; nel caso della BB, però, l'impianto (palpebre comprese) è quello della 365 GTC/4

Il suo fascino non ha età. Dal debutto ufficiale (Salone di Torino 1971) come prototipo di stile all'inizio della produzione, passano due anni. Un tempo dannatamente lungo e sfiante per qualsiasi granturismo, ma non certo per lei, la Berlinetta Boxer, universalmente conosciuta come la "Brigitte Bardot" delle sportive del Cavallino rampante. E che oggi, a cinquant'anni esatti dalla sua commercializzazione, rimane una delle massime espressioni di meccanica e di design nate dal felice connubio Ferrari-Pininfarina.

UNA RIVOLUZIONE IN ATTO

In quel di Maranello, nell'annata 1970, tutto sembra filare a gonfie vele. Per quanto riguarda le competizioni, la monoposto 312 B affidata a Clay Regazzoni e Jacky Ickx trionfa in ben sei prove del Mondiale di F.1, mentre la 512 S, nella categoria Sport Prototipo, vince la massacrante 12 Ore di Sebring con il trio composto da Ignazio Giunti, Nino Vaccarella e Mario Andretti. Vento in poppa anche per la produzione di serie,

con la bestseller 365 GTB/4 Daytona, che si avvia verso il millesimo esemplare costruito. La soddisfazione del Commendatore è a tutto tondo, anche se da più parti arriva pressante la richiesta di un granturismo che proponga le scelte tecniche più moderne e ardite, come il motore in posizione centrale-posteriore. Non che alla Ferrari non ci abbiano ancora pensato (Dino 206-246 docet), però chi si prende la briga di dire al "Drake" che il V12 va mandato in pensione? Bisogna che la proposta arrivi dal suo più fedele scudiero, colui che da sempre detta il (favoloso) gusto delle linee delle sportive modenesi, Pininfarina. Ed ecco che, una volta svelato il look pressoché definitivo della futura berlinetta, sarà lo stesso Enzo Ferrari a compiacersene. Ma, visto l'ancora alto gradimento della Daytona, la Casa di Maranello decide di presentare la nuova GT con largo anticipo, proprio per tastare il polso ai potenziali acquirenti, molti dei quali legati alla tradizione. Perché non c'è dubbio che il lungo periodo di gestazione è figlio della scelta del motore a cilindri contrapposti

Standing ovation

Tutta la parte anteriore si solleva, parafranghi compresi, come il cofano posteriore, che si sgancia grazie a una leva interna all'abitacolo, più una esterna di sicurezza, nella zona sotto l'alettone. L'impatto, quando anche le portiere sono aperte (foto sotto), è da applausi a scena aperta

L'INTERNO È SPARTANO,
COME NELLA PIÙ PURA
TRADIZIONE FERRARI,
ANCHE SE È IMPREZIOSITO
DALLA SELLERIA DI PELLE





in posizione centrale, che tra l'altro incorpora pure la trasmissione, una vera e propria rivoluzione.

VERNICIATURA "BOXER"

Dal punto di vista stilistico, la carrozzeria piemontese prende spunto dai più recenti prototipi di stile (come la P6 del 1968), per creare un autentico capolavoro. Il design è innovativo per l'epoca, grazie alla presa d'aria, che occupa l'intera sezione inferiore del frontale, e ai gruppi ottici retrattili, che scompaiono negli appositi alloggiamenti, contribuendo a rendere particolarmente pulita la linea. Nella parte posteriore, la coda raccolta, corta e verticale, ingloba un'appendice aerodinamica in nero satinato. Tra l'altro, la

finitura della parte inferiore, così caratteristica, piacerà al punto da diventare un optional per gli altri modelli della gamma, ufficialmente definito dalla Casa "verniciatura tipo Boxer".

Tra le tante innovazioni della Berlinetta Boxer (costruita in 387 esemplari fino al 1976, quando verrà sostituita dalla versione col motore di 5 litri), ce ne sono alcune interessanti di tipo funzionale, come il ruotino di scorta salvaspazio, alloggiato sotto il cofano anteriore, anche se il posto per i bagagli risulta sempre scarso. Per detergere l'ampio parabrezza, viene utilizzato un tergicristallo monobraccio bispazzola, messo a punto dalla Carello su disegno della Pininfarina. Inedito il posizionamento dei fendinebbia (che ➔

Inserti traforati

Il caratteristico rivestimento di pelle dei sedili della BB presenta inserti neri traforati (retaggio della Dino e della Daytona), per disperdere con efficacia il calore del corpo. Impressionante il fondoscala del tachimetro, tarato fino a 330 km/h



Che dotazione!

Qui accanto, la speciale (e bellissima) mini "24 ore" con chiavi e cacciaviti, che completa la classica trousses in pelle Schedoni: è alloggiata sulla parte interna del parafrangente anteriore. Dietro i sedili, l'utilissima sacca portavestiti con le iniziali BB



→ servono anche per il lampeggio diurno), nascosti dietro l'ampia griglia inferiore del muso. Tra tante novità, anche un canto del cigno, quello del gallettone a tre punte per il serraggio dei cerchi con mozzo Rudge, che sulla versione successiva verrà sostituito da normali dadi.

UN BOLIDE DA TRECENTO ALL'ORA

Clay Regazzoni e Niki Lauda, grandi estimatori di questo modello, non hanno mai avuto dubbi: "La BB è la granturismo Ferrari in assoluto più simile a una Formula 1", questo il loro parere. Il riferimento alla 312 B in effetti ci sta tutto, soprattutto per lo schema del 12 cilindri, unico al mondo negli anni 70 con architettura boxer, disposto longitudinalmente dietro l'abitacolo.

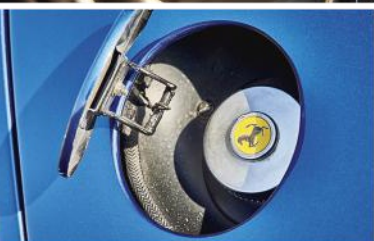
Forse anche la velocità massima dichiarata, 300 km/h, traghettava la clientela verso un nuovo tipo di auto sportiva, estrema e difficile da domare, così come sono a quel tempo le monoposto che sfrecciano nel Mondiale di Formula 1. L'esemplare protagonista di queste pagine, che fa

parte della collezione di Federico Buratti di Biella, telaio 18707, è stato costruito nel 1975 con livrea Blu Dino metallizzata, ed è in ottime condizioni generali. Motore revisionato di recente, carrozzeria riverniciata qualche anno fa, interno conservato in maniera impeccabile. È completo di ogni accessorio, come la rarissima sacca di pelle Schedoni dietro i sedili.

Al volante, un incanto: giusto il tempo di sentire il ticchettio delle due pompe di benzina che caricano i quattro Weber triplo corpo, e si accende subito. Ruggisce anche al minimo, il suono è celestiale grazie ai sei tubi di scarico. Nella nostra pista Asc di Vairano è fondamentale fare i primi giri con accortezza: il sovrasterzo di potenza è immediato e controllarlo non è un gioco da ragazzi. La nervosità del 12 cilindri è palpabile, però non così spinta come ci si potrebbe aspettare. L'accelerazione è fenomenale, anche se lo sterzo, forse, si alleggerisce un po' troppo. Sfruttarla è roba per veri piloti. D'altronde, come dicevano Niki&Clay, è una F.1 a ruote coperte. **R**

Monobraccio bispazzola

Qui sotto, il numero di telaio della BB stampigliato sul traliccio posteriore. Per pulire a dovere il gigantesco parabrezza, viene introdotto uno speciale tergicristallo monobraccio bispazzola. Il gallettone di fermo della ruota scomparirà sulla successiva versione col motore di 5 litri





“Rimane in assoluto
la Ferrari stradale **più simile,
tecnicamente parlando,
a una coeva Formula 1**”

Niki Lauda

LA TECNICA

UNA FORMULA 1
A RUOTE COPERTE

Il 12 cilindri in posizione centrale, a V piatto, in blocco con la trasmissione **e tante altre scelte inedite** sono un taglio netto col glorioso passato e caratterizzano questa granturismo dalle forme e prestazioni estreme

Nella progettazione della Berlinetta Boxer, i tecnici di Maranello si lasciano alle spalle tutto il glorioso passato.

A cominciare proprio dal motore, 12 cilindri di inedita concezione, identificato dalla sigla di progetto F102 AB 00, in grado di erogare 360 CV a 7.500 giri/minuto. La forma piatta del propulsore è all'origine della denominazione "boxer", cioè a cilindri contrapposti, in realtà la presenza di due bielle sulla stessa manovella lo fanno classificare come propulsore a V di 180°. Posizionato longitudinalmente, incorpora anche la trasmissione a 5 marce (posizionata sotto l'albero motore), mentre la lubrificazione è a carter umido. I due alberi a camme in testa per ciascuna bancata sono azionati da una cinghia dentata, per diminuire

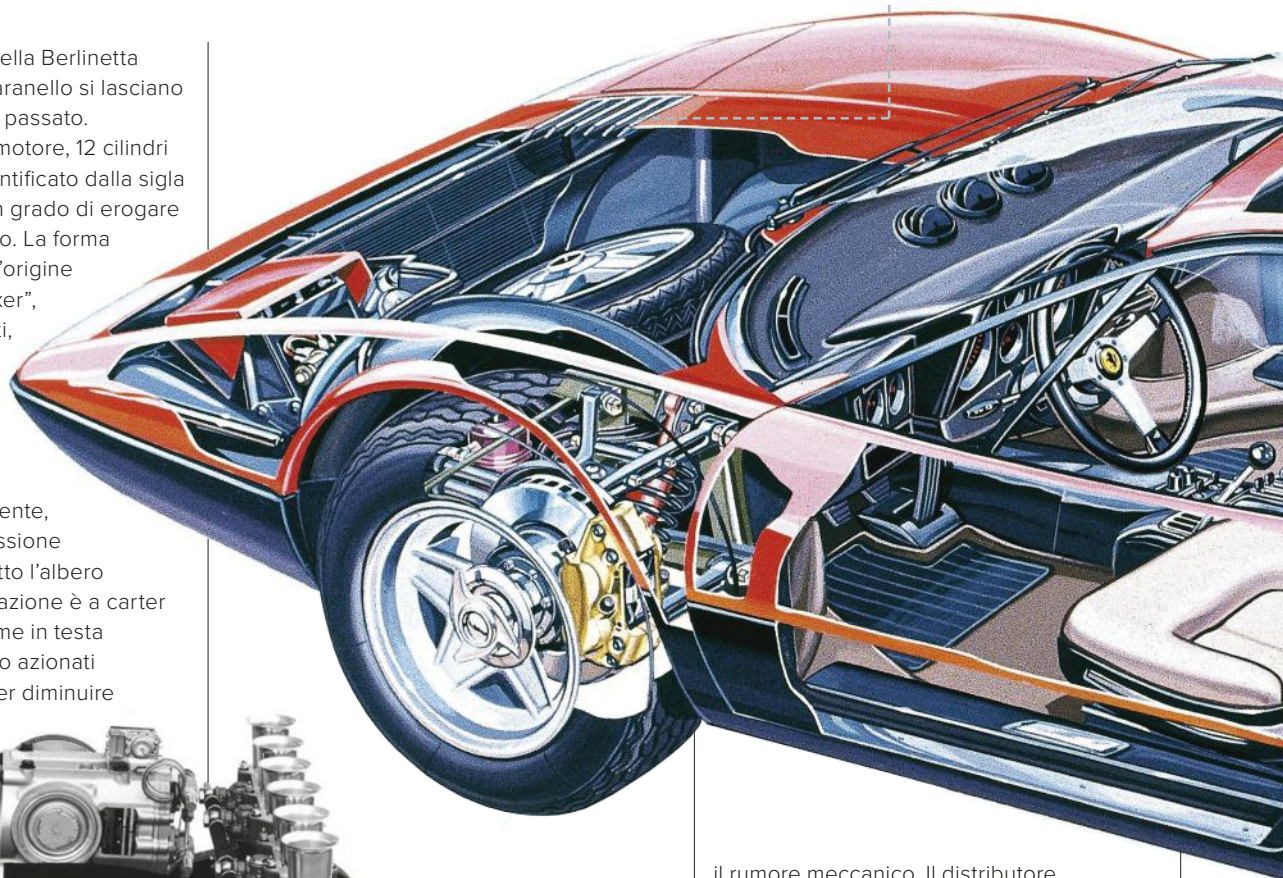


Quattro tricorpo
Siglato F102 AB 00, è un 12 cilindri completamente nuovo quello della BB, montato in posizione centrale. Imponente la batteria dei carburatori, che sono quattro Weber 40 tricorpo (con doppia pompa elettrica della benzina). Anche se parte dell'unità motrice e del cambio hanno fusioni in comune, all'interno i due gruppi hanno i circuiti di lubrificazione separati (per il 12 cilindri, a carter umido)

1

Radiatori e palpebre

Sotto il gigantesco cofano anteriore, che incorpora anche i parafanghi, trovano posto le masse radianti e il ruotino di scorta, per la prima volta in una granturismo di Maranello. D'altronde, anche il sistema dei fari a scomparsa porta via spazio vitale ai bagagli



il rumore meccanico. Il distributore di accensione è singolo, comandato dalla parte posteriore sinistra dell'albero a camme dedicato alle valvole di aspirazione, mentre il sistema di accensione è elettronico. Il vantaggio del motore centrale, posizionato tra gli assi delle ruote e non a sbalzo, è quello di concentrare le masse all'interno del passo della granturismo, ottenendo in questo modo un miglior bilanciamento. La soluzione del posizionamento longitudinale alza il centro di gravità, ma il cambio sotto il motore ne diminuisce la lunghezza.

QUASI MONOSCOCCA

Il telaio della Berlinetta Boxer viene realizzato d'acciaio, mentre i pannelli delle portiere e il cofano sono di alluminio. La costruzione segue gli schemi consolidati, con uno scheletro di tubolari con bracci di rinforzo incrociati, uniti a sottotelai che

2

Elementi strutturali

Inedita la soluzione che riguarda il telaio, con gli elementi di acciaio dell'abitacolo che entrano a far parte integrale della struttura e formano una cellula centrale particolarmente rigida, una sorta di monoscocca

3

Cambio nascosto

Il cambio manuale a 5 marce, montato sotto il motore (vicino ai radiatori dell'olio) è coadiuvato, nel trasmettere il moto alle ruote posteriori, da un differenziale autobloccante

SCHEDA TECNICA

Motore

- Posteriore, longitudinale, 12 cilindri a V di 180°
- Alesaggio 81 mm
- Corsa 71 mm
- Cilindrata 4.390 cm³
- Rapporto di compressione 8,8:1
- Potenza 360 CV a 7.500 giri/minuto
- Coppia 44 kgm a 3.900 giri/minuto
- Distrib. a valvole in testa
- Due alberi a camme in testa per ciascuna bancata
- Quattro carburatori triplo corpo Weber 40 IF3 C

- Raffreddamento ad acqua, capacità circuito 14 litri
- Lubrificazione forzata, 10 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 74 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 5 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Differenziale autobloccante
- Pneumatici 215-15

Corpo vettura

- Coupé 2 porte, 2 posti
- Telaio tubolare
- Sospensioni anteriori a ruote indep., trapezi, molle elic., barra stabilizzatrice

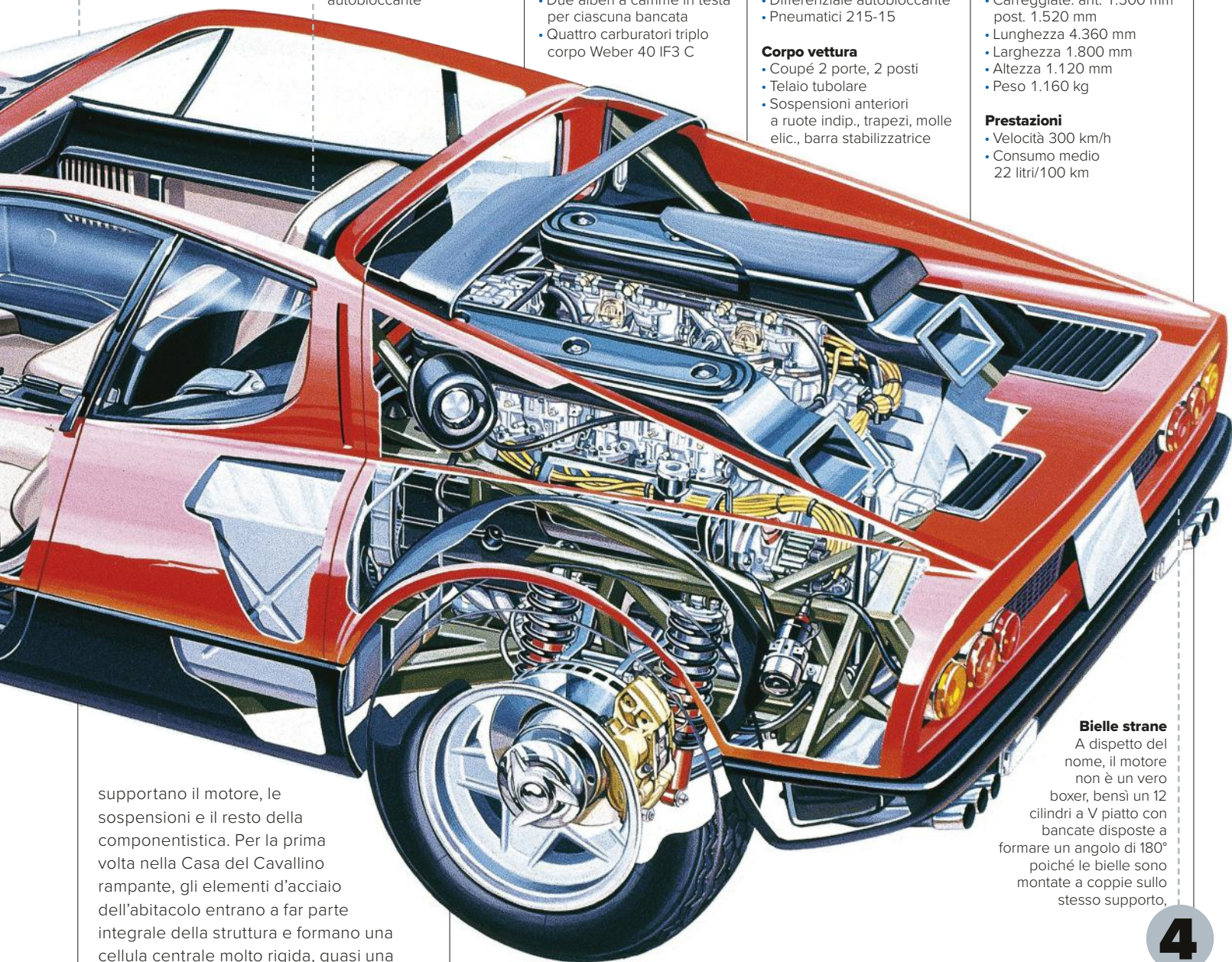
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Ammortizzatori idraulici telescopici (post. doppi)
- Freni a disco e servofreno
- Sterzo a vite e rullo
- Capacità serbatoio carburante 120 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.500 mm
- Carreggiate: ant. 1.500 mm post. 1.520 mm
- Lunghezza 4.360 mm
- Larghezza 1.800 mm
- Altezza 1.120 mm
- Peso 1.160 kg

Prestazioni

- Velocità 300 km/h
- Consumo medio 22 litri/100 km



supportano il motore, le sospensioni e il resto della componentistica. Per la prima volta nella Casa del Cavallino rampante, gli elementi d'acciaio dell'abitacolo entrano a far parte integrale della struttura e formano una cellula centrale molto rigida, quasi una monoscocca. Sia la parte inferiore del muso sia le sezioni di coda vengono realizzate in fiberglass. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti con bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici idraulici (due per ciascuna ruota posteriore) e barre antirollio anteriore e posteriore.

Bielle strane

A dispetto del nome, il motore non è un vero boxer, bensì un 12 cilindri a V piatto con bancate disposte a formare un angolo di 180° poiché le bielle sono montate a coppie sullo stesso supporto,

4

SPOGLIATA DEL SUO ABITO
SPORTIVO, **RIVELA LA SOFISTICATA
TECNOLOGIA** PARI A UN BOLIDE
DA COMPETIZIONE

IL DESIGN

FIORAVANTI: “LA MIA BRIGITTE”

L'autore dello stile **racconta la genesi della rivoluzionaria granturismo** che oggi giudica “elegante e sportiva”. E, da sempre, considera le iniziali del modello riferite solo ed esclusivamente alla sua attrice preferita

Nato a Milano il 31 gennaio 1938, Leonardo Fioravanti si è laureato al Politecnico in Ingegneria Meccanica, nel 1963. L'anno dopo, inizia un fantastico percorso alla Pininfarina che lo porterà a disegnare alcune delle Ferrari più significative di Maranello, fino a diventare amministratore delegato e direttore generale (della Pininfarina Studi & Ricerche). Tra i suoi capolavori, anche la Berlinetta Boxer. Ancora oggi Fioravanti, uno dei più grandi designer dell'automobile al mondo, si emoziona a parlare di quella che è stata, senza dubbio, la Ferrari più rivoluzionaria nella storia del Cavallino rampante.

Leonardo, ci può raccontare il punto di partenza della creazione della BB?

Dopo il mio prototipo P6, la Ferrari aveva deciso di produrre una grossa vettura sportiva a motore centrale, un avvenimento epocale. Fu subito chiaro che il motore sarebbe stato con architettura piatta, derivato dalle competizioni di Formula 1, in modo da ovviare all'altezza del V12, che aveva imposto il voluminoso ingombro posteriore della P6. Per mantenere lo sbalzo posteriore corto, la squadra capitanata da Angelo Bellei aveva inventato un cambio posto sotto il motore. Per la carrozzeria, erano in corsa due progetti: uno derivato dalla famosa Modulo disegnata

da Paolo Martin e uno ispirato dalla mia P6. Fu scelto quest'ultimo, perché ritenuto esteticamente più idoneo a una “nuova Ferrari” e, dal punto di vista aerodinamico, più sicuro.

La famosa fascia nera caratteristica della parte inferiore come è nata?

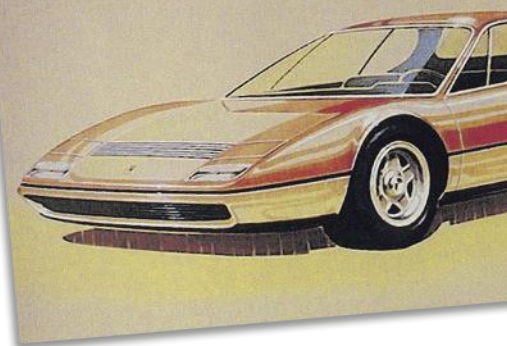
Dalla mia voglia costante di innovare. Sin dal primo schizzo, proposi subito tutta la parte inferiore della futura GT in plastica e di un unico colore, il nero. Nelle auto molto veloci quelle sono infatti le zone più frequentemente a rischio di essere rovinate dal minuscolo pietrisco che si trova soprattutto sulle autostrade. Nelle mie precedenti realizzazioni col marchio del Cavallino avevo già comunque sottolineato, con diverse sezioni, una linea orizzontale, che scandiva la carrozzeria in due parti lungo l'intero perimetro.

Dai disegni alla realizzazione del prototipo è passato molto tempo?

No, anche perché avevamo tempi strettissimi. Diciamo che il problema maggiore, dopo l'approvazione da parte del Commendatore, era legato all'alimentazione del motore, che deve sempre “respirare” a pieni polmoni. Grazie alle esperienze accumulate con la 250 LM Speciale, la Dino 206 GT e la P5, proposi ai tecnici di Maranello di aprire delle prese

Bellezza in Sardegna

Il prototipo della BB fotografato in Sardegna nel 1971, subito dopo la presentazione ufficiale al Salone di Torino. Da notare lo stemma Pininfarina tra portiera e parafrangente anteriore (nella produzione di serie sarà sostituito con la scritta “disegno di Pininfarina”, nella zona nera del parafrangente posteriore) e la fanaleria posteriore non ancora definitiva





In galleria del vento

Il prototipo BB nella galleria del vento della Pininfarina. Più a sinistra, uno dei disegni di Leonardo Fioravanti che prefigurano la linea quasi definitiva della vettura

d'aria sopra la coda, nella parte terminale, dove si forma una seppur debole pressione. Per indirizzare meglio il flusso d'aria, montai una piccola ala alla fine del padiglione. Devo dire che questa soluzione, peraltro scenografica, riscosse parecchi consensi.

L'interno è caratteristico per la sua semplicità, come è stato sviluppato?

Direi che è molto semplice e innovativo al tempo stesso. È stato realizzato da Piero Stroppa, e nella sua impostazione originale era di uno speciale tessuto traspirante, poi si è optato anche per il rivestimento in pelle.

Chi ha coniato la frase "La BB è la Brigitte Bardot delle sportive degli anni 70"?

Sergio Scaglietti, Angelo Bellei e il sottoscritto avevamo tutti una sorta di attrazione fatale per la splendida Bardot, ➡

“Un cambiamento epocale **in Ferrari, col Commendatore** incerto fino all'ultimo. Ma la BB è stata un successo”

“A Ferrari piacque subito **il mio prototipo P6**. Per realizzare la nuova GT a motore centrale, sono partito da lì”

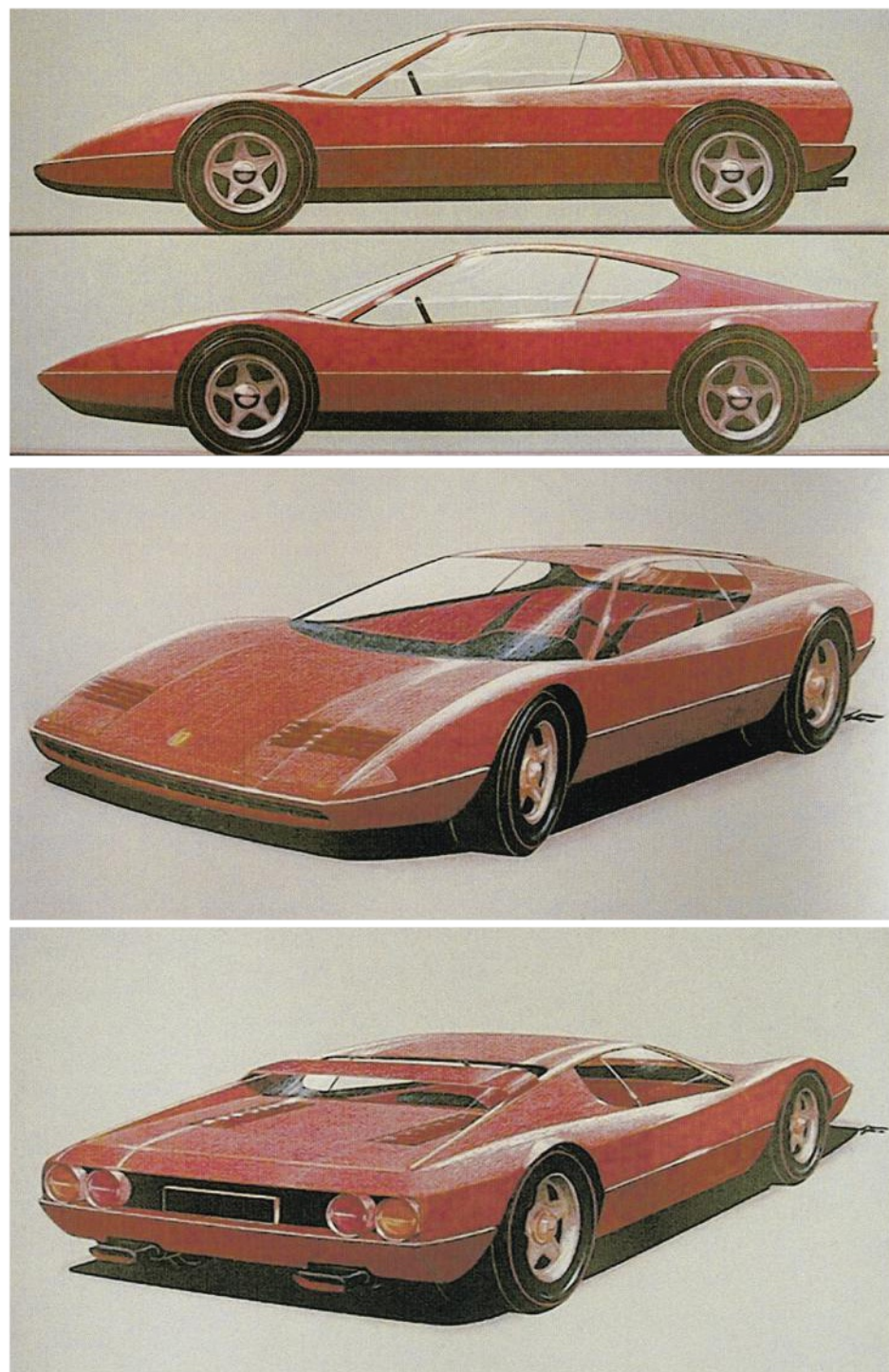


■ tant'è che, anche prima che la 365 venisse battezzata Berlinetta Boxer, noi le avevamo già affibbiato il "code name" BB, intendendo la nostra bellezza di auto.

Come mai il prototipo venne portato al Salone di Torino con un giorno di ritardo?

Direi mezza giornata, in realtà. Il problema fu che il rivestimento interno, così come il prototipo stesso, venne ultimato la notte prima dell'apertura del Salone di Torino.

La mattina successiva, all'inaugurazione, Sergio Pininfarina, Renzo Carli, Franco Martinengo e io eravamo nel nostro spazio espositivo in febbrile attesa dell'auto. Tutti guardavano con curiosità il posto centrale dello stand, ancora vuoto. Per di più, la BB non sarebbe riuscita a passare da nessuna parte, visto il numero di giornalisti e fotografi presenti. Come fare? L'organizzazione escogitò una soluzione destinata a fare scalpore. La berlinetta venne fatta entrare



appesa alla gru di un trattore, con apposite cinghie felpate per non rovinare la vernice. Quando l'auto fu posizionata sulla sua pedana, ci fu una sorta di standing ovation: il commento generale fu che la Pininfarina aveva messo in atto una straordinaria regia, per attirare l'attenzione sulla prima Ferrari di serie a motore centrale.

Ha mai utilizzato una Berlinetta Boxer come auto personale?

Alla fine del 1973 guidai uno dei primi esemplari costruiti per andare da Torino fino a Maranello. Le riunioni alla Ferrari, soprattutto quando c'era il Commendatore, finivano sempre molto tardi, ma l'emozione di guidare una BB mi fece decidere di tornare, anche se a ora tarda, a casa, per utilizzarla di notte. Anche perché, proprio a mezzanotte, sarebbero scattati in Italia i limiti di velocità. Presi confidenza, viaggiando sul filo dei duecento all'ora. Quando arrivai a Santena, mi resi conto che mancavano pochi minuti a mezzanotte. Pigiai tutto il gas per raggiungere la fatidica velocità di punta di 300 all'ora, una sensazione indescrivibile. La felicità era al massimo, ma sotto il primo cavalcavia della tangenziale, intravidi con la coda dell'occhio una guardinga pattuglia della polizia stradale. Mi sentii trafitto dai loro sguardi, anche se poi decisero di non intervenire.

Figurini rivelatori

Alcuni figurini di Leonardo Fioravanti, che prefigurano tutti gli elementi caratteristici del prototipo, dal tentativo di vedere l'effetto delle parti inferiori di plastica in colore vettura (lievemente più scuro) alle uscite aria radiatore laterali, invece che centrale e unica. Qui accanto, anche l'ala alla fine del padiglione, all'inizio, era stata pensata in tinta vettura.

LA PROVA

TEST DEL "RATO" SCACCIACRISI

Il giudizio negativo sui freni della Daytona all'origine della
"guerra fredda" tra Gianni Mazzocchi ed Enzo Ferrari.
Ma la prova della BB porterà la pace tra Maranello e Quattroruote

Quando Emerson Fittipaldi riceve l'invito dalla redazione di Quattroruote a provare la 365 GT4 BB (pubblicata ad agosto 1976), la vettura è già a fine produzione e verrà sostituita dalla versione col 12 cilindri di 5 litri. Qui a fianco pubblichiamo la famosa "pagella" che veniva stilata dal pilota brasiliano al termine del test. Da notare le valutazioni altamente positive, col motore giudicato "molto equilibrato", la tenuta di strada "al limite della perfezione", i freni "ottimi in tutte le situazioni" e la linea, "una delle più belle GT". Ma questo articolo è importante anche perché sancisce la fine della "guerra fredda" durata tre anni tra Gianni Mazzocchi ed Enzo Ferrari.

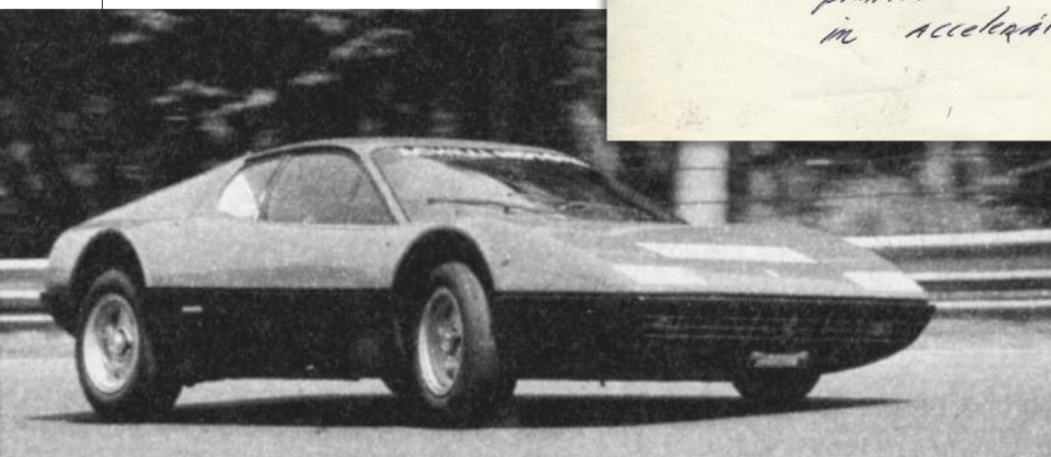
COLPA DELLA DAYTONA

Cosa era successo? Indispettito perché Quattroruote aveva fatto provare una 365 GTB/4 a "El Rato" (settembre 1973), tramite la concessionaria Crepaldi, il "Drake" si sente tagliato fuori e, in più, non gradisce il giudizio sull'auto (che è comunque a fine carriera), soprattutto per quanto riguarda l'impianto frenante. Ergo, scatta il diktat che a Maranello Quattroruote non è gradita. Dopo alcuni ammiccamenti, finalmente il Commendatore deciderà di tornare a più miti consigli e farà avere, tramite Achilli Motors, una 365 GT4 BB da far testare all'asso brasiliano. Fine della querelle.



LINEA	una delle più belle G.T.
ABITABILITÀ	2 posti: normale per una sportiva A motore centrale.
ASSETTO DI GUIDA	quasi perfetto. sedile confortevole ma con poca tenuta laterale.
STRUMENTAZIONE	ottima e sempre ben visibile
VISIBILITÀ	molto buona per il tipo di vettura
MOTORE	molto equilibrato. tanta potenza e tanta coppia.
VELOCITÀ	quasi una formula 1.
ACCELERAZIONE	Arriva subito a 200 km/h.
RIPRESA	molto elastica: in quinta si può marciare a 2000 giri/min.
CAMBIO	veramente sportivo, rapido con marce ben scalate. Frizione pesante.
STERZO	preciso e leggero. un po' pesante in manovra
FRENI	ottimi in tutte le situazioni.
CONFORT	vetture un po' calda, poco rumore per una G.T. a motore centrale.
TENUTA DI STRADA	al limite della perfezione. praticamente neutra sovrasterza (delicemente in accelerata).

Fittipaldi



Nel tempio della velocità

Emerson Fittipaldi
ritratto con la 365 GT4 BB
in piena velocità
a Monza, durante il test
che Quattroruote pubblica
sul numero di agosto 1976

UNA COLLEZIONE A SENSO UNICO

Un tempo diffusa anche in Italia, questa francese è oggi decisamente rara, da noi. Abbonda però nel garage di Rosaldo Chianucci, che ne ha altre quattro. **Valida berlina da famiglia, è affidabile**, spaziosa e confortevole







Ha occhi solo per loro

Sotto, Rosaldo Chianucci, collezionista di sole Simca e proprietario di questo esemplare dai primi anni 90. A sinistra, la vista di tre quarti posteriore evidenzia la modifica più rilevante della gamma 1301-1501, la nuova forma della coda



Tuttora come nuova

A destra, un dettaglio della maniglia del tipo a pulsante e la scritta Spécial, che identifica questa versione più lussuosa e brillante. In basso, la dicitura collocata nella parte alta dei parafranghi posteriori e quella sul cofano anteriore. La 1301 di Chianucci è stata immatricolata ad Arezzo il primo luglio 1970 e mostra ancora le sue targhe originali. Perfettamente conservata, è stata omologata Asi e ha ottenuto la Targa oro



Per raccontare la storia della Simca 1301, e della sorella maggiore 1501, è necessario fare un passo indietro. Più precisamente al 1963, quando il marchio Simca (acronimo di Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile) è ai primi posti delle vendite in Francia e viene presentata la 1300-1500, una moderna tre volumi per la famiglia dalla linea moderna e piacevole e dalle prestazioni tranquille (il motore di minor cilindrata deriva pur sempre da quello della vecchia Aronde), più che sufficienti, però, per affrontare i viaggi delle vacanze, sempre più desiderate a quell'epoca dai cittadini di tutta Europa. Passano solo pochi anni e la gamma viene aggiornata con il lancio della serie 1301-1501, presentata al Salone di Parigi del 1966.

Il nuovo modello mantiene la cellula centrale dell'abitacolo invariata rispetto alla versione precedente, ma viene allungata e allargata la parte posteriore, per offrire alla clientela un bagagliaio di grande capacità. Nuove sono anche le luci posteriori, che assumono una forma rettangolare e sono divise in tre parti. Viene invece mantenuto il tappo del serbatoio carburante posto dietro la targa, un vizzo estetico che, a volte, mette in

imbarazzo i benzinai, alla ricerca del più convenzionale sportellino su una delle fiancate. Nella parte frontale, la calandra è ridisegnata, come il cofano, mentre all'interno la plancia appare più moderna e piacevole.

La 1301-1501 resta in produzione fino all'estate 1975 e, negli anni precedenti, è oggetto solo di leggere modifiche estetiche, che non ne alterano la sostanza. La produzione si attesterà su 1.342.000 esemplari (comprese le 1300-1500) e in Italia se ne venderanno 94 mila.

POTENZA IN CRESCITA

All'inizio del 1970, sulla 1301 viene montato il nuovo motore 345S, derivato da quello della più potente 1501, che raggiunge i 70 CV, 16 in più della versione precedente. Nasce così la 1301 Spécial, ed è proprio lei l'oggetto di questo servizio, riconoscibile a prima vista per i monogrammi specifici sulla carrozzeria e per il nuovo cruscotto a elementi circolari montati in una fascia di finto legno. Acquistata nuova presso la ex concessionaria Simca di Arezzo Nocentini Auto, viene immatricolata il primo luglio 1970 e mantenuta con la massima cura dall'unico proprietario, un



quarantenne che la utilizza per brevi spostamenti. Per una curiosa e straordinaria coincidenza, nello stesso giorno di quello stesso anno la ragione sociale cambia da Simca in Chrysler France: il marchio americano, del resto, già dal 1958 possedeva una quota consistente del pacchetto azionario della Casa francese. All'inizio degli anni 90, la 1301 Spéciale passa di mano per entrare nella singolare collezione di auto della marca di Poissy di Rosaldo Chianucci, che risiede sempre in provincia di Arezzo. Chianucci, da intenditore qual è, ne apprezza subito le condizioni eccezionali: appena 60 mila km percorsi, vernice color Beige Anthéor originale, interni perfettamente conservati, motore in splendida forma, che richiede solo un tagliando di manutenzione ordinaria. Del resto, le Simca sono automobili semplici e robuste, in grado di macinare anche molti chilometri senza problemi.

COLLEZIONISTA MONOTEMATICO

Ci avviciniamo alla 1301 Spéciale, che esce dal garage di Chianucci, dove sono custodite soltanto vetture Simca (fra tutte, altre quattro 1301-1501, di cui un paio attualmente in restauro), ➔

Ideale per la famiglia

L'abitacolo offre spazio generoso per cinque persone: i sedili sono rivestiti di finta pelle rossa, che contrasta elegantemente con la moquette beige. Sulla Spéciale la leva del cambio è a cloche, mentre sulla normale è al volante, con quella a pavimento come optional. Il cruscotto di finto legno dispone di quattro strumenti e comprende il contagiri. Il tappo per il rifornimento del carburante è nascosto dietro la targa posteriore

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 74 mm
- Corsa 75 mm
- Cilindrata 1.290 cm³
- Rapporto di compressione 9,3:1
- Potenza 70 CV DIN a 5.400 giri/minuto
- Coppia 9,4 kgm DIN a 2.400 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri
- Un albero a camme laterale
- Alimentazione a un carburatore invertito doppio corpo Weber 28-36 DCB
- Raffreddamento a liquido
- Lubrificazione forzata
- Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 165SR13

Corpo vettura

- Berlina 4 porte, 5 posti
- Carrozzeria portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti trasversali (trapezi), molle elicoidali
- Sospensioni posteriori a ponte rigido, bracci longitudinali, molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni ant. a disco, post. a tamburo
- Sterzo a vite e rullo
- Capacità serbatoio carburante 55 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.520 mm
- Carreggiate: ant. 1.320 mm post. 1.300 mm
- Lunghezza 4.450 mm
- Larghezza 1.580 mm
- Altezza 1.420 mm
- Peso a vuoto 1.010 kg

Prestazioni

- Velocità 150 km/h
- Consumo medio 8 litri/100 km

NELLA PROVA DI QUATTORRUOTE MERITA **UNA PAGELLA PIÙ CHE DIGNITOSA**, CON DIFETTI TUTTO SOMMATO VENIALI



Più potente e veloce

La 1301 Spécial ha un motore potenziato a 70 CV grazie al carburatore a doppio corpo, che le permette di raggiungere una velocità di 150 km/h, contro i 135 delle LS e GL.

Altra importante novità della gamma 1301-1501, presentata al Salone di Parigi del 1966, le luci posteriori rettangolari, che prendono il posto di quelle circolari della precedente 1300-1500.

La lunghezza è salita da 425 a 446 cm. Il passo, invece, è invariato

➔ con numerose 1000 Rallye nelle varie serie. Saliamo a bordo: l'atmosfera è ancora anni 60, con il grande volante a calice e il cerchietto per il clacson. Stupisce la straordinaria visibilità a 360°, assicurata dai montanti sottili, un vantaggio che salta maggiormente agli occhi scendendo da una vettura dei giorni nostri. L'assetto è da buon padre di famiglia, comodo, con un sedile morbido e "piatto", che non induce certo a una guida sportiva. La strumentazione è completa, con tanto di contagiri (il primo a sinistra), termometro dell'acqua, orologio e varie spie. La leva del cambio è sul pavimento, che è di moquette chiara e intonsa.

VA USATA CON DOLCEZZA

Partiamo per un giro sulle colline toscane, dove apprezziamo le buone qualità del motore. Certo, per ottenere una media brillante, si deve ricorrere al cambio, che è docile e preciso, scalare e tenere il quattro cilindri su di giri. Ma, come detto, queste non sono né le caratteristiche né le ambizioni della 1301, che dà il meglio se guidata dolcemente, sfruttando la buona coppia motrice. Lo sterzo, ovviamente senza "servo", è forse fin

troppo demoltiplicato, ma è abbastanza leggero in parcheggio e preciso in curva, come sono adeguati i freni, con i dischi solo davanti. Quattroruote, nel luglio 1970, pubblica la Prova su strada di questa versione, che viene sottoposta ai test strumentali al circuito dell'Isam, l'Istituto Sperimentale Auto e Motori di Roma.

Ecco i risultati ottenuti: la velocità massima è di 149,424 km/h, coincidente quindi con i 150 km/h dichiarati dalla Casa; l'accelerazione sul chilometro con partenza da fermo viene compiuta in 36 secondi netti, mentre da 0 a 100 km/h ne occorrono 14,5. La ripresa, sempre sul chilometro, con partenza da 30 km/h, ferma il cronometro a 41 secondi, un risultato soddisfacente per la categoria. Alla fine del test la rivista pubblica, come di consueto, i pro e i contro.

Tra i primi, vi sono il prezzo concorrenziale, le buone prestazioni, il bagagliaio capace. Tra i secondi, le finiture migliorabili, la posizione del volante da rivedere, il molleggio a volte troppo morbido. Chianucci, quando glieli mostriamo, sorride divertito e non commenta. Per lui, le Simca hanno soltanto pregi. **R**



LE CONCORRENTI PROVENGONO DA TUTTA L'EUROPA

Dalla pacifica Volkswagen alla sportiva Alfa Romeo, con motori davanti o dietro, raffreddati ad acqua o ad aria, e con la trazione anteriore o posteriore.

Ce ne sono per tutti i gusti e per tutte le tasche, da 2.500 a 11 mila euro



1

ALFA ROMEO GIULIETTA 1300

La "piccola" Giulietta, del 1964, è la più potente della categoria, grazie al bialbero di 1.290 cm³ da 78 CV DIN; ha 4 marce e corre a 150 km/h. La TI del 1966 avrà 82 CV DIN e 5 marce. Vale 11 mila euro



2

FIAT 124

Prodotta dal 1966 al 1974, ha conosciuto un successo internazionale. Robusta e affidabile, ha motore di 1.197 cm³ da 60 CV DIN e cambio a 4 marce. Supera i 140 km/h e ha grande abitabilità. Vale 4 mila euro



3

PEUGEOT 304 GL

Nasce nel 1969 e resta in listino fino al 1980. Ha la trazione anteriore e il suo 4 cilindri di 1.288 cm³ sviluppa 65 CV DIN; raggiunge i 150 km/h. La linea deriva da quella della più piccola 204. Vale 2.500 euro



4

RENAULT 12 TL

La nuova media della Régie arriva al Salone di Parigi del 1969, con la trazione anteriore, il motore di 1.289 cm³ da 54 CV DIN e il cambio a 4 marce; raggiunge una velocità di 140 km/h. Vale 4.500 euro



5

TRIUMPH 1300 TC

Poco diffusa in Italia, questa inglese di 1.290 cm³ debutta nel 1968; ha trazione anteriore e motore da 75 CV DIN con due carburatori SU. Tocca i 145 km/h. Sarà sostituita nel 1970 dalla 1500. Vale 4 mila euro



6

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO 1300

Per migliorare le prestazioni, la Casa di Wolfsburg, per il 1966, lancia la 1300 di 1.285 cm³, per 40 CV DIN e una velocità di 120 km/h. Ha motore e trazione posteriori ed è raffreddata ad aria. Vale 8 mila euro

**Maggiorata**

La foto dall'alto evidenzia le forme compatte della 147 GTA e le carreggiate allargate rispetto alle versioni "normali". Il colore di questo esemplare è Azzurro Gabbiano metallizzato, ossia un grigio con riflessi azzurri



SOGNATA VOLUTA TROVATA

Accade spesso che i desideri di un ragazzo si possano avverare, **quando ormai sono passati parecchi anni.** È successo anche a Nicola Castiglioni, che da poco si è regalato la sportiva del cuore. Scelta irrazionale? Forse, ma che soddisfazione



Aria di famiglia

Il grande scudetto verticale non lascia dubbi sulla stirpe della 147 GTA. Riprende in pieno quelli dei celebri modelli degli anni 50 e 60.

La sua forma obbliga al montaggio laterale sul paraurti della targa, proprio come un tempo

Non è una storia insolita, quella di Nicola e della sua Alfa Romeo. Infatti, che un diciottenne perda la testa per una sportiva ad alte prestazioni, con un marchio celebre come questo e disegnata da un maestro come Walter De Silva (vedere a pagina 70), ma non se la possa permettere, è cosa piuttosto comune. Così come il fatto che si cerchi di recuperare il tempo perduto una volta raggiunta una certa maturità, vale a dire parecchi anni dopo.

Quando la 147 GTA debutta, Nicola ne rimane folgorato: dall'aspetto più sportivo rispetto alla 156 dotata della stessa meccanica, grazie alla linea a due volumi e alle misure più contenute, oltretutto più leggera della sorella, è la sua auto ideale. Già, poi bisogna fare i conti con la realtà: la 147 col 3.200 V6 sarebbe problematica anche nella gestione; bollo, assicurazione, consumi e manutenzione... Quella voglia di GTA, però, finisce in un angolo, pronta a riemergere.

Passano gli anni, il nostro trova un lavoro e... Perché non comprarsela adesso, una 147 GTA? Siamo nel 2020, quest'Alfa vitaminizzata è già un

UNA MACCHINA COSÌ NON SI COMPRA CON LA TESTA, MA CON IL CUORE. BASTA QUELLA SIGLA, GTA, PER FAR SOGNARE

oggetto da collezione, ma non ha ancora raggiunto i prezzi attuali. La nostra quotazione, in quell'anno, era di 12 mila euro; in poco più di due è salita agli odierni 20 mila, con punte di 30 mila per gli esemplari immacolati. Il problema vero, semmai, è trovarne una in vendita: i collezionisti che se ne sono messa una in garage, l'hanno probabilmente comprata da poco e non intendono cederla; le unità rimaste sul mercato non abbondano, anche perché di GTA ne sono state fatte poco più di 5.000 in tutto. La ricerca continua e, alla fine, Nicola individua quella che fa per lui.

POCHI INTERVENTI

Non è perfetto in tutto, ma Castiglioni in queste cose si lascia guidare dal cuore, sente che quella è l'auto giusta. Ha percorso 85 mila chilometri, ma il V6 "Busso" è stato rifatto a 40 mila, come risulta dalla documentazione fornita. Il motivo? Nicola non indaga, gli basta sapere che il cuore della GTA, in pratica, di chilometri ne ha appena 45 mila. La carrozzeria ha un po' di segni e graffi da parcheggio, ma nulla di grave; una ➤





Allestimento ricercato
il volante ha il rivestimento della corona di pelle, a differenza delle altre 147. La pedaliera è di tipo sportivo, il cambio ha 6 marce e sulla console spicca l'autoradio con lettore CD. Il tachimetro con fondoscala a 300 km/h fa la sua scena; i sedili sono contenitivi, adatti alle prestazioni di cui la GTA è capace, e rivestiti di pelle nera



Certificata

I fascioni paraurti, come le minigonne laterali, sono specifici, mentre i cerchi di lega dal disegno a cinque anelli, molto riusciti, equipaggiavano anche altri modelli. Sullo scudo posteriore è fissato lo stemma del Registro Italiano Alfa Romeo, cui la GTA è iscritta

NON SARÀ LA PIÙ EFFICACE IN OGNI SITUAZIONE, **MA UNA VOCE COSÌ CE L'HA SOLO LEI.** ASCOLTARE PER CREDERE

➔ ritoccata al fascione anteriore e a un sottoporta e la carrozzeria è come nuova. Poi bisogna revisionare i freni, che sono rumorosi, sostituire i vari marchi Alfa Romeo che si sono sbiaditi e sistemare il fianco esterno del sedile di guida che, essendo molto sporgente, si è consumato nel salire e scendere dall'auto. Da quest'anno, la 147 non paga più il bollo, con sollievo di Nicola, vista la potenza di 250 CV. L'utilizzo che ne fa è quello tipico delle auto da collezione, qualche gita nei weekend, magari su strade di collina poco trafficate, per godersi le sensazioni che sa offrire. Per questo il consumo, pur elevato, non rientra tra quelli che lui identifica come difetti del modello. Da quando possiede la GTA, Castiglioni ha percorso circa duemila chilometri l'anno. "E poi", dice, "non è certo economica, ma chi ha una Delta Integrale è abituato a risultati peggiori".

EMOZIONI PRIMA DI TUTTO

"Quello che può infastidire davvero, semmai, sono le difficoltà a scaricare a terra tutta la potenza", continua, "nonostante l'Alfa Romeo di-

chiarasse che tutti i problemi di motricità, impliciti in una meccanica tanto esuberante, erano stati risolti. Non è esattamente così, se si vuole accelerare in maniera decisa all'uscita delle curve, bisogna avere già le ruote dritte; in ogni caso, il sottosterzo è sempre evidente. Ma questa è un'auto che devi accettare per quello che è, anche la sua 'ignoranza' fa parte delle caratteristiche". La peculiarità dominante, sulla GTA, è proprio il suo cuore, quel 6 cilindri a V di 60° progettato da Giuseppe Busso, nato per equipaggiare un modello piuttosto sfortunato come l'Alfa 6, nel 1979, e rimpiazzare i 6 cilindri in linea del decennio precedente.

Nato come 2.5 litri, il "Busso", come viene chiamato da tutti gli appassionati, ha avuto la sua versione più piccola con il 2 litri, montato dapprima sulla stessa Alfa 6 e poi su vari altri modelli, e la massima evoluzione proprio con il 3.2 litri, come quello delle GTA. La sua sonorità è musica, per chi ama la meccanica, e lo rende diverso e più coinvolgente degli altri 6 cilindri. Castiglioni ammette che "un'Alfa così la scegli soprattutto per





questo, un motore che regala emozioni e soddisfazioni continue, sia che tu vada a passeggio per sentirlo miagolare sia che spinga a fondo per sentirlo urlare tutta la sua rabbia". Che non è poca cosa, visto che i cavalli che devono muovere i 1.360 kg sono 250, il che vuol dire neanche 5,5 kg per ognuno di loro.

UN FUTURO ROSEO

I numeri della GTA sono notevoli, come risulta anche dalla prova di Quattroruote del tempo (vedere a pagina 68), ma non bastano a renderla la più rapida della categoria sul nostro circuito di Vairano. La Volkswagen Golf R32, per dire, si avvantaggia della trazione integrale ed è più veloce sul giro, ma oggi, vista con l'occhio del collezionista, che non ha certo la smania del cronometro, risulta probabilmente meno emozionante, a partire dalla sonorità del motore.

Lo stesso tempo sul giro della 147 GTA, invece, era stato ottenuto dalla Renault Clio 3.0 V6 a motore centrale, ma è una prestazione fuori dalla portata di un normale guidatore, visto il grande impegno di guida che richiede tale modello.

Insomma, la 147 GTA, con il suo celeberrimo V6, resta oggi la più emozionante e gratificante fra le sue concorrenti di vent'anni fa, ed è l'unica che fa venire voglia di accenderla anche solo per ascoltarne il suono. Il mercato delle youngtimer se n'è già accorto, per cui, se avete deciso che non può mancare nel vostro garage, farete meglio ad affrettarvi. **R**



Incattivita, non esagerata

Le pinze dei freni rosse donano un tocco di sportività in più, così come il doppio terminale di scarico che fuoriesce dalla grigliatura a nido d'ape del fascione paraurti posteriore. Il foro alla base del codolino anteriore per lo sfogo dell'aria è in realtà puramente estetico

LA TECNICA

CUORE SPORTIVO NON SOLO UNO SLOGAN

Il pezzo forte è il **legendario V6 "Busso"**, qui in edizione da 3.2 litri, che fa passare in secondo piano un peso non proprio irrilevante e una motricità che, a volte, si rivela un po' critica

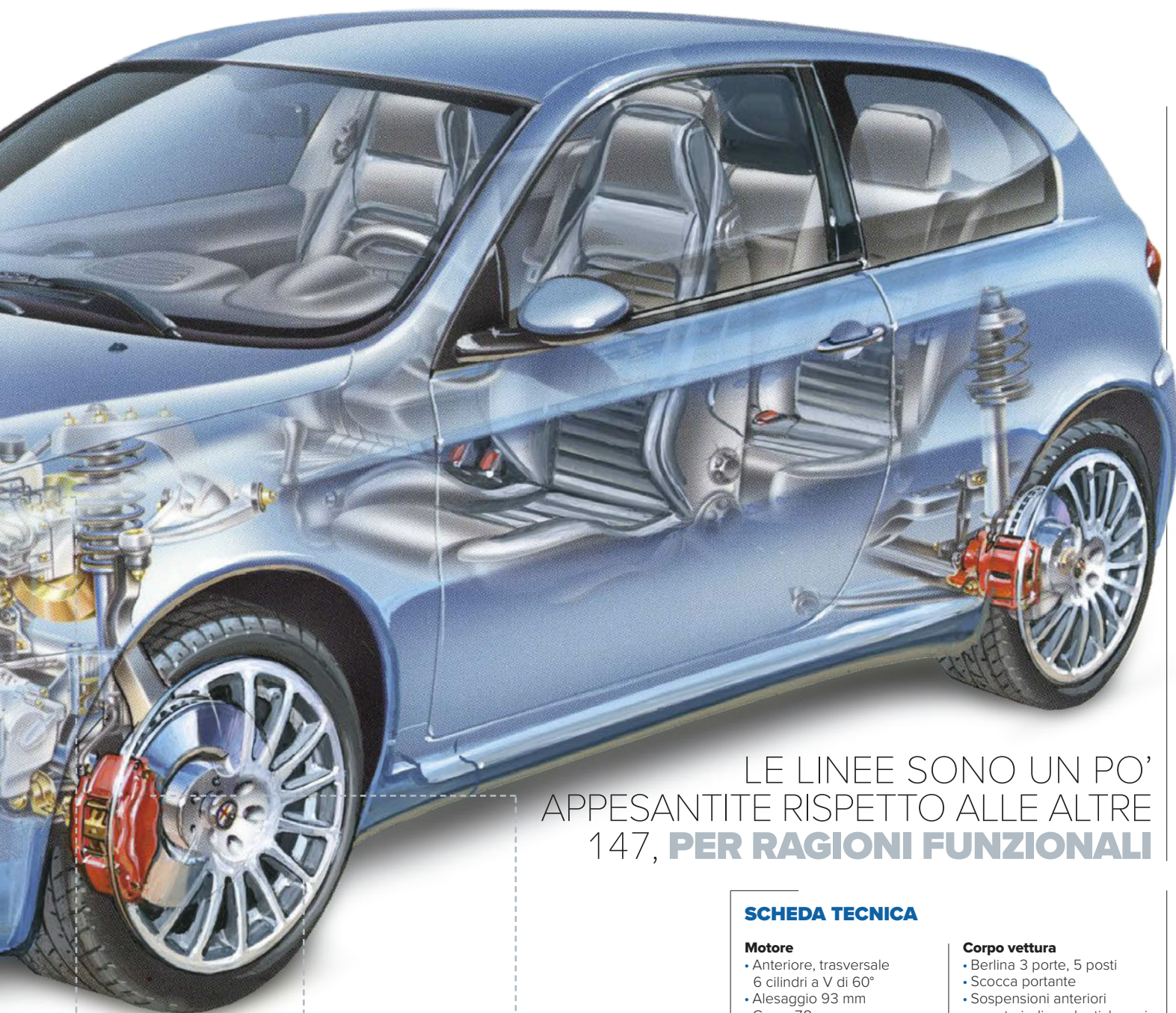
La 147 GTA segue a breve distanza l'arrivo sul mercato della 156 GTA, con la quale condivide il motore. A differenza della sorella maggiore, che aveva in gamma la versione 2.5 V6, la 147 prevedeva fino a quel momento solo motori a quattro cilindri, appartenendo a un segmento di mercato inferiore. La Casa dichiara che l'aumento della corsa (e quindi della cilindrata), rispetto al V6 3.000 che equipaggia altri modelli, è volto soprattutto a ottenere un'erogazione regolare e corposa fin dai regimi più bassi. Tanto da permettere di viaggiare in sesta a meno di 2.000 giri e riprendere velocità senza scalare marcia.

MILLE PECULIARITÀ

Le sospensioni conservano lo schema di base della 147, ma sono riviste per adattarsi alle prestazioni della GTA: per quelle anteriori il montante telescopico è specifico, la barra stabilizzatrice è più grande, ammortizzatori e molle sono nuovi e anche gli attacchi dei tiranti guida sono diversi. Questo schema viene definito "quadrilatero alto" e comprende il braccio inferiore di ghisa, il montante d'acciaio e il braccio superiore di lega leggera. Al retrotreno il McPherson di base è stato adattato nella rigidità di molle e ammortizzatori, nella disposizione dei punti d'attacco e con una barra stabilizzatrice maggiorata. Al cambio manuale a 6 marce, si aggiunge nel 2003 il Selespeed sviluppato da Magneti Marelli. Oggi questa versione spunta quotazioni

inferiori, perché ritenuta meno piacevole nella guida brillante. Anche l'impianto frenante è studiato per le maggiori prestazioni, di cui la GTA è capace: davanti ci sono dischi Brembo autoventilanti da 305 mm, dietro misurano invece 276 mm. Non mancano l'Abs Bosch 5.7 e l'Ebd, il ripartitore di frenata fra i due assali. Ad arricchire la dotazione di sicurezza, sono previsti il controllo di trazione Asr, con il dispositivo Msr che evita il bloccaggio delle ruote in scalata su fondo a bassa aderenza, e quello di stabilità Vdc.





LE LINEE SONO UN PO' APPESANTITE RISPETTO ALLE ALTRE 147, **PER RAGIONI FUNZIONALI**

Autografato

Il motore V6 di 3.2 litri è particolarmente curato anche dal punto di vista estetico; i coperchi delle due bancate riportano la scritta in corsivo "Alfa Romeo" in rosso, colore che evidenzia anche la dicitura "GTA 3.2 V6". Con i condotti di aspirazione lucidi, creano davvero un bel colpo d'occhio

Una certa misura

I cerchi di lega a razze sottili ricordano quelli utilizzati al tempo nelle competizioni. Si potevano ottenere a richiesta, sempre nella misura da 17 pollici come quelli di serie, dal disegno a cinque anelli

Freni ad hoc

L'impianto frenante della GTA è specifico e prevede 4 dischi, con gli anteriori autoventilanti. Completano la dotazione l'Abs, il controllo della trazione Asr e quello della stabilità Vdc

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, trasversale
- 6 cilindri a V di 60°
- Alesaggio 93 mm
- Corsa 78 mm
- Cilindrata 3.179 cm³
- Rapporto di compr. 10,5:1
- Potenza 184 kW (250 CV) a 6.200 giri/minuto
- Coppia 300 Nm a 4.800 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa a V, 4 per cilindro
- Due alberi a camme in testa per bancata
- Iniezione elettronica Bosch Motronic ME 7.3.1
- Raffreddamento a liquido
- Lubrificaz. forzata, 6,4 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio a 6 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a comando idraulico
- Riduzione finale a coppia cilindrica
- Pneumatici 225/45ZR17

Corpo vettura

- Berlina 3 porte, 5 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci trasv., bielle long., molle elicoidali, barra stabilizz.
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco, Abs
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 63 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.546 mm
- Carreggiate: ant. 1.516 mm post. 1.504 mm
- Lunghezza 4.213 mm
- Larghezza 1.764 mm
- Altezza 1.412 mm
- Massa 1.360 kg

Prestazioni

- Velocità 240,9 km/h (rilevata)
- Consumo 14,8 km/l a 90 km/h, 9,8 km/l a 130 km/h

1

2

3

LA PROVA VA GUSTATA, PIÙ CHE CRONOMETRATA

Non che la macchina non sia in grado di regalare soddisfazioni a livello di numeri, ma risulta **veramente imbattibile** nelle sensazioni di guida che trasmette e nella ineguagliabile colonna sonora

All'inizio del nuovo millennio l'Alfa Romeo decide di tornare a far sognare gli appassionati, che ricordano con nostalgia le "berline di serie che vincono le corse", la trazione posteriore e i motori bialbero di lega leggera. No, non si può riproporre il mix nella sua interezza, ma sfoderare due modelli spiccatamente sportivi e battezzati con una sigla che ha fatto la storia, ossia "GTA", questo sì. Il primo è la 156 GTA, offerta sia come berlina sia come station wagon, mentre a distanza di poco tempo segue la 147 GTA, disponibile solo in versione a 3 porte. Nel cofano, al posto dei soliti 4 cilindri, il V6 "Busso" 3.200 in configurazione da 250 CV. Con una voce cupa, minacciosa e intrigante, il V6 rende la GTA tutt'altra cosa rispetto alle comuni 147. Resta il fatto, sottolinea Quattroruote di dicembre 2002, che dalla 147 GTA non ci si può aspettare, per la sua intrinseca configurazione tecnica, un'agilità da record sul giro sull'handling di Vairano.

Messa alla prova, riesce comunque a rifilare circa un secondo alla più pesante 156 GTA, ma ne cede uno e mezzo alla Volkswagen Golf R32, che ha più grip grazie alla trazione integrale. La motricità della GTA, nonostante quanto vantato dalla documentazione ufficiale Alfa Romeo, non può reggere il confronto. I risultati migliori si ottengono lasciando inserito il controllo di trazione, a riprova che, comunque, il lavoro svolto dai tecnici della Casa e la taratura dell'impianto sono allo stato dell'arte del tempo. Il controllo di stabilità Vdc, invece, non è disinseribile ed è perfetto per l'impiego stradale, ma penalizzante in pista.

UN GRAN LAVORO

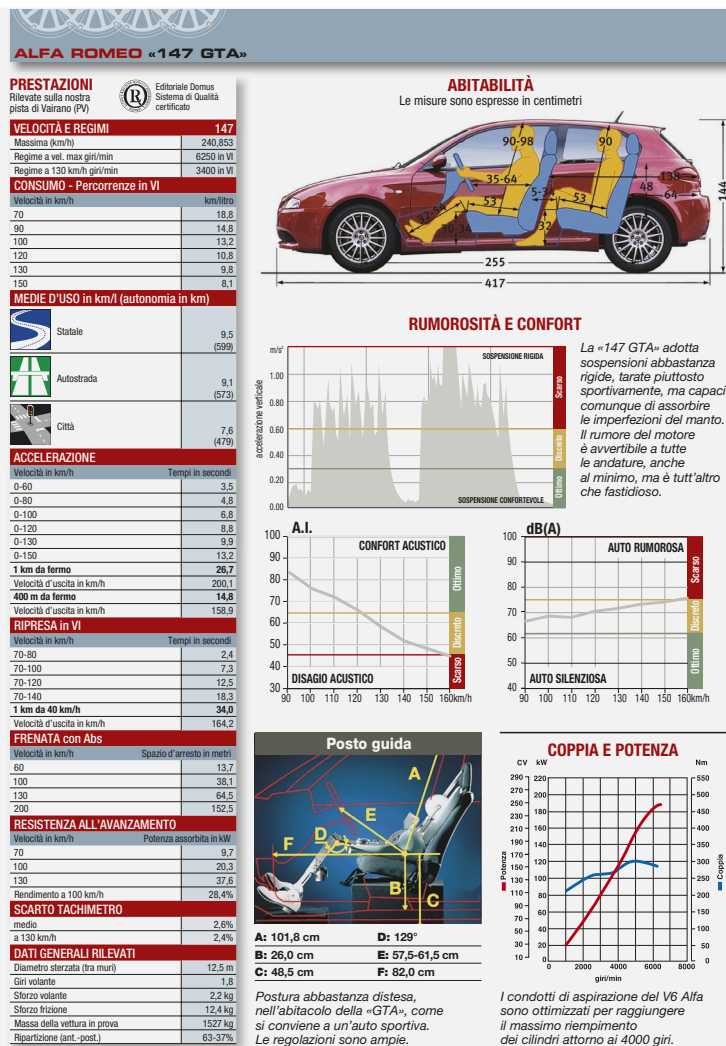
Lo sterzo, prontissimo e diretto tra i cordoli, si trasforma su strada, perdendo purtroppo parte delle sue doti: sulle sconnessioni la grande coppia del "Busso" fa copiare alle ruote anteriori ogni irregolarità, soprattutto in accelerazione; se il fenomeno

non è direttamente pericoloso per la sicurezza di marcia, costringe però a lavorare parecchio di braccia per mantenere un'andatura rettilinea. Ma, dove non arriva la sofisticazione tecnologica, si fanno largo le sensazioni; il 3.2 litri non ha variatore di fase o condotti d'aspirazione a lunghezza variabile, ma forse

anche per questo ricorda il carattere delle vecchie Alfa a carburatori. La spinta è possente e la colonna sonora coinvolgente, con un allungo fino a 6.800 giri.

TENUTA ECCELLENTE

La 147 GTA merita cinque stelle alle voci Tenuta di strada e Stabilità, evidenziando limiti



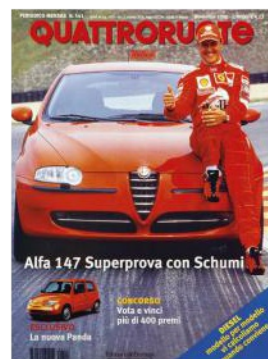


molto elevati. Ma è un po' tutta la sezione della pagella dedicata al comportamento dinamico a ottenere voti eccellenti. Unica eccezione, lo sterzo, come già accennato, perché, pur validissimo in pista, risente parecchio della coppia e delle irregolarità del fondo su strada. Oltretutto, con il grosso V6, il raggio di volta è imbarazzante.

Dinastia vincente
La 147 GTA, utilizzata per la Prova su strada di dicembre 2002, monta i cerchi optional dal disegno a razze sottili. Nella foto qui sopra, è seguita dalla GTAm, dalla quale riprende la sigla, e dalla 6C 3000 CM, altra sportiva di razza della Casa milanese

PRIMO CONTATTO

APPROVATA DA "SCHUMI"



Quattoruote di novembre 2000 esce con una copertina che non può non attrarre l'attenzione: l'Alfa Romeo 147 (non la GTA, d'accordo, ch  la top di gamma non era ancora nata) con Michael Schumacher seduto sul cofano. Si tratta di una 2.0 Selespeed a 3 porte e l'incontro avviene sul circuito del Mugello, durante i test del campione tedesco con la monoposto di F.1 in vista del GP del Giappone, che poi vincer . Non   semplice sottrarre alla concentrazione di "Schumi" e dei tecnici una manciata di minuti, ma alla fine, al secondo giorno di tentativi in paziente attesa, alle 12.30 un'auto della Direzione pista si avvicina alla postazione dove il nostro inviato Carlo Bellati sta aspettando. Il pilota non entra subito in macchina, prima le gira intorno e la studia; sembra che ne intuisca il comportamento, gi  valutandone misure e proporzioni. Allora domanda: "Quanti cavalli ha?". "Centocinquanta". Una smorfia, e ancora: "Ma non c'  con il turbo?". Lecito che 150 CV non entusiasmino il campione, e lecito anche aspettarsi che l'ottimo telaio della 147 riceva una meccanica pi  prestante. Infatti, in seguito arriver  proprio la GTA. "Schumi" si accomoda al posto guida, dondolando la schiena per trovare stabilit . Poi cerca l'appoggio per il piede sinistro e regola il sedile. La posizione ora   ok, le mani vanno sul volante e scoprono le levette del Selespeed, che ricordano quelle delle monoposto Ferrari. "E queste come funzionano?". "Come quelle delle Formula 1",   la pronta risposta. Schumacher sorride compiaciuto e mette in moto.

147

Pregi

- Stabilit  e tenuta di strada al top
- Sonorit  coinvolgente
- Equipaggiamento di sicurezza

Difetti

- Reazioni sul volante in accelerazione
- Diametro di sterzata eccessivo

In sintesi

L'anima   compresa nel prezzo

Non   il caso di mettersi a discutere sullo «0-100», sulla velocit  massima o sul tempo sul giro. Sono argomentazioni valide, divertenti, che suscitano vivaci scambi d'opinione. Ma che, da sole, non possono fornire il ritratto di una sportiva. La «147 GTA» ha altri argomenti di persuasione per gli appassionati di guida, a prescindere dalla teoria delle prestazioni: verve, carattere, temperamento e un «sound» irresistibile. Insomma, guidare questa Alfa Romeo implica una partecipazione attiva, un coinvolgimento totale. E poco importa se in ripresa viene battuta da una BMW «330d»: volete mettere il rumore?

Estetica

La «147» palestrata ha perso un po' della sua innata eleganza sportiva. Peccato, ma alle esigenze funzionali non si poteva rinunciare.

Garanzia

La «147 GTA»   coperta per due anni, senza limiti di percorrenza. Esistono numerose formule di estensione della garanzia a pagamento, fino a cinque anni, con la possibilit  di includere anche i tagliandi e la manutenzione ordinaria.



QUATTORRUOTE allaccia le cinture

PROVA SU STRADA
n. 2651

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

147	
POSTO GUIDA	Macchina dedicata a chi guida, la «GTA» il sedile � ben dimensionato, avvolgente, perfetto per contrastare la forza centrifuga senza doversi aggrappare al volante. Postura raccolta, con le braccia correttamente piegate ad angolo retto, e appoggio per il piede sinistro largo e con la giusta inclinazione.
PLANCIA E COMANDI	Oui, a parte il colore degli inserti, la «GTA» ripropone la personale e funzionale plancia delle altre «147»: ci lascia ancora un po' perplessi la posizione dei comandi del cruise control, periodicamente (per la sua integrit�) vicino al ginocchio sinistro. Il resto, quello che conta, � il posto giusto.
STRUMENTAZIONE	Grafica carica di suggestione (ispirata a quella dei vecchi indicatori Jaeger meccanici) e dotazione da sportiva vera: viene monitorata pure la temperatura dell'olio. Il tachimetro, col fondocassa a 300 km/h, � pure preciso. Si naviga tra le funzioni del computer di bordo premendo un tasto solo.
CLIMATIZZAZIONE	Ottimo impianto, completo, ricco di funzioni. Apprezzabile la discrezione con cui l'automatismo gestisce il controllo delle temperature tra i due lati dell'abitacolo, la portata d'aria e la direzione dei flussi. Chi ha la sfortuna di sedersi dietro pu� contare sul confort di una bocchetta regolabile.
VISIBILIT�	Pernangono i limiti gi� emersi nelle precedenti prove su strada: difficolt� di percepire gli ingombri, visuale di tre quarti posteriore limitata, lunotto piccolo. D'accordo: chi guida una «147 GTA» deve preoccuparsi pi� di quello che ha davanti, ma nelle manovre farebbero comodo i sensori di parcheggio.
FINITURA	L'Alfa Romeo, con la «147», s'era gi� liberata di anni di approssimazione progettuale, di superficialit� costruttiva, di materiali ordinari. E sulla «GTA», complice la caratterizzazione sportiva, la cura per i dettagli ha poco da invidiare alla produzione tedesca di riferimento.
EQUIPAGGIAMENTO	Il giudizio premia la dotazione di sicurezza: airbag dappertutto (frontali, laterali e a tendina) e pacchetto completo per il controllo elettronico della dinamica di marcia (julie, a prescindere dalle capacit� di guida). Tra gli accessori a pagamento, spiccano i rivestimenti di pelle e il «Connect Nav».
ABITABILIT�	L'abitacolo privilegia smaccatamente chi guida e chi gli sta accanto: dietro, un po' perch� i sedili anteriori sono pi� voluminosi, un po' per la particolare conformazione del divano (rivisto e diverso da quello delle altre «147») possono trovare posto solo un paio di persone.
BAGAGLIAIO	Il bagagliaio resta quello delle altre «147»: invariabilmente piccolo. Accettato che non � questa la principale motivazione d'acquisto, bisogna comunque considerare la «GTA» alla stregua di un granturismo (qual �, peraltro). E per viaggiare in coppia � pi� che sufficiente.
CONFORT	La «147 GTA» � un'automobile abbastanza confortevole, senz'altro rigida, ma non durissima. Sia chiaro, non � esattamente come viaggiare sul velluto, eppure le asperit� del fondo giungono nell'abitacolo piuttosto smorzate. La voce del «V6», invece, � una delle cose pi� emozionanti di tutta la macchina.
MOTORE	Metterebbe il massimo dei voti anche solo per l'entusiasmante tonalit� acustica. Comunque, anche il resto non � male, anzi: � rabbioso, regolare, elastico, progressivo, generoso, pronto... Beh, l'«hardware» ci � piaciuto. Bell'esempio di longevit�, tra l'altro.
ACCELERAZIONE	L'unica cosa che conta � che ha rifilato due decimi alla «Golf R32» (glieli restituir� con gli interessi sul giro pista). Rilevazioni a parte, il risultato � comunque sorprendente per una trazione anteriore: la motricit� � buona, ma solo con le ruote dritte. L'articolament� ha una taratura sportiva.
RIPRESA	Risposta vivace, anche in sesta marcia: bench� sia priva di variatore di fase, l'unit� propulsiva della «147 GTA» prende giri rapidamente, senza esitazioni o sussulti. Le occasioni per sfruttare le doti di ripresa sono frequenti, perch� nel traffico si possono tenere a lungo le marce pi� alte.
CAMBIO	Al di l� degli innesti contrastati della prima e della retromarcia, che obbligano comunque a insistere sulla leva quando si fa manovra, la manovrabilit� � soddisfacente anche per un uso molto sportivo. Noi attendiamo anche un «Selespeed» adeguato ed evoluto: la macchina lo merita.
STERZO	Per prontezza e progressivit� � uno dei migliori in senso assoluto: il leggendario sterzo della «147», per�, subisce l'aumento della potenza e manifesta anomali irrigidimenti in accelerazione, inoltre, «copia» le irregolarit� dell'asfalto, pregiudicando la precisione. Diametro di sterzata imbarazzante.
FRENI	Risultati molto simili a quelli della «156 GTA», anche nelle reazioni e nella qualit� della frenata. La «147» si avvantaggia nei test di resistenza alla fatica con spazi d'arresto pi� contenuti e nelle frenate da 200 km/h a zero. Dopo le quali, tuttavia, insorge qualche vibrazione di troppo.
TENUTA DI STRADA	Il valore di accelerazione laterale corrisponde a 1 g (0,996 per l'esattezza). Nella pratica, la «147 GTA» ha limiti elevatissimi sull'asfalto e recupera aderenza con grande rapidit� rientrando dal sottosterzo. Il rollio � modesto, ma in certe situazioni si � mostrata poco maneggevole e un po' frenata dall'Esp.
STABILIT�	Ottima nei cambi di direzione ad alta velocit�: lo sterzo asseconda la manovra con spostamenti rapidi e omogenei. Pure la fase di riallineamento � sicura. Praticamente insensibile al rilascio in curva. Miglior velocit� di passaggio nei test di stabilit� in curva pari 104,9 km/h.
CONSUMO	Le percezioni pi� frequenti si attestano intorno agli otto, otto chilometri e mezzo con un litro. Che possono essere anche molli meno, se ci si lascia prendere dall'entusiasmo. Con questa macchina � difficile fare economie: sarebbero troppe le rinunce.
PREZZO	Bell'argomento, questo. Si, perch� per una cifra che oscilla attorno ai 33 mila euro si compra una macchina capace di elargire emozioni anche in folle col motore al minimo. Nella categoria delle berline sportive, la «147 GTA» ha un buon rapporto... cavalli/euro.

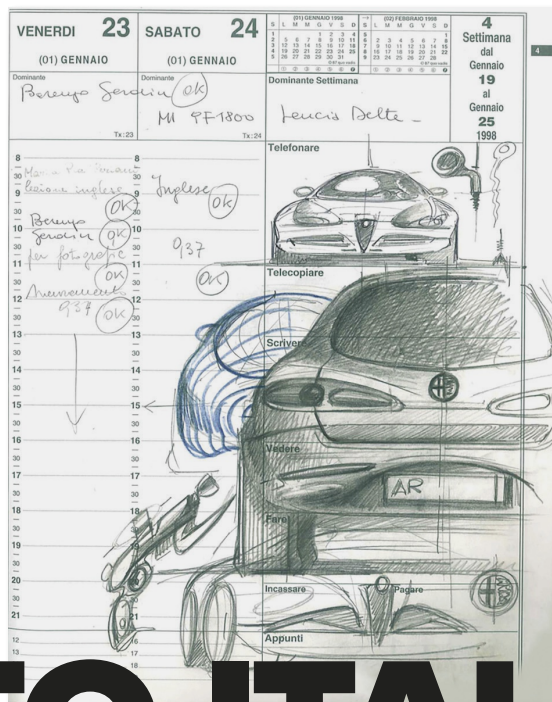
Le stelle sono valutate mettendo a confronto il punteggio migliore che hanno meritato vetture della medesima fascia di mercato.

PROVA SU STRADA • Dicembre 2002 153



A man with grey hair and glasses, wearing a light blue button-down shirt, is leaning over a desk in a workshop. He is looking at a framed document or drawing. On the desk, there are various tools and papers, including a blue pen and a yellow notepad. The background shows a workshop environment with shelves and equipment.

“Dietro ogni grande auto, **diventata iconica**, ci sono sempre un grande ingegnere e un grande designer”



L'AUTO ITALIANA È DI TUTTI

La 147 fu ideata dal celebre designer, **assieme a tante altre Alfa di successo degli anni 90 e Duemila**. A lui abbiamo chiesto se lo stile made in Italy rappresenta ancora una scuola per chiunque e un patrimonio universale condiviso

Una vita in prima linea

Dagli umili inizi, nel 1972, come "apprendista" al centro stile Fiat, alle posizioni di vertice, prima in Alfa Romeo (1986-1999), poi alla Seat, quindi all'Audi e al polo sportivo del gruppo Volkswagen, che includeva Lamborghini e Bentley (dal 2002). Nel 2007 viene nominato responsabile dello stile di tutto il gruppo Volkswagen, diventando così uno degli uomini più potenti del secondo colosso mondiale dell'auto. Dal 2015 è un designer indipendente, attraverso il suo atelier Walter De Silva Partners

Un po' di anni fa, mi trovai a un reveal molto ristretto di un modello nuovo, parecchi mesi prima della sua presentazione ufficiale, uno di quegli eventi, segreti, in cui un selezionato gruppo di media viene invitato a esprimere la sua opinione su un progetto ancora allo stadio embrionale, che al costruttore è utile come riscontro per sapere se sia sulla strada giusta. Nella grande sala, assieme al modello protagonista, era radunata una serie di macchine che rappresentavano in qualche modo dei benchmark in quel segmento e tra queste un'Alfa 147 prima serie (vedere il servizio sulla GTA a pagina 60), per quanto ormai fuori produzione. Ricordo distintamente di essermi ritrovato a pensare - per delicatezza verso i padroni di casa, non lo dissi - che quella vettura ormai âgée era l'oggetto più bello e contemporaneo di quel "happening". Certe macchine hanno questo dono, di durare nel tempo e di sembrare a volte più moderne di quelle venute dopo di loro. Con le auto italiane mediamente capita spesso. Più che con altre.

UNO SGUARDO GLOBALE

Ci è venuta voglia, dunque, di indagare questa specificità, questo dono naturale, con un maestro come Walter De Silva, che non soltanto è stato la firma e il volto del centro stile Alfa ai tempi di 156 e, appunto, 147, ma che ha accumulato una straordinaria esperienza internazionale, come capo del design di Seat, Audi e poi, per otto anni, dell'intero gruppo Volkswagen (infine, consulente di vari brand). Quindi, nella posizione adatta per leggere quello stato di grazia che spesso accompagna (o ha accompagnato) le creazioni del made in Italy, sullo sfondo di un contesto di respiro globale. ■



L'agenda del maestro

Fissare gli appuntamenti e annotare i promemoria degli impegni quotidiani, certo. Ma, se sei un designer, quale è Walter De Silva, l'agenda, come del resto qualsiasi altro pezzo di carta, diventa un'irresistibile opportunità per scarabocchiare segni, linee, silhouette di macchine, idee... Infatti, sulla scrivania non mancano gli attrezzi minimi del mestiere: una matita, un paio di penne, un "tratto", un evidenziatore e una piccola squadra

Quando si guarda alle altre nazioni, è facile usare semplificazioni, con il loro corollario di pregiudizi e di luoghi comuni. Lo facciamo noi verso altri Paesi e loro nei nostri riguardi. L'Italia? Il posto del sole e del buon cibo. Poi ci viene attribuita l'arte del bon vivre, giudizio che annida in sé il riconoscimento di un certo inafferrabile stile, ma anche l'insinuazione che si abbia poca voglia di lavorare (quanto lontana dal vero quest'idea!). Quindi c'è la moda e... poco altro. Difficilmente il nostro Paese viene associato all'hi-tech e alla manifattura di alto livello, benché pieno di eccellenze (per esempio nelle forniture automotive) e benché la nostra industria aerospaziale sia tra le prime al mondo per sviluppo e produzione di sistemi ad alta precisione. Ma c'è una cosa che nessuno ci disconosce: la capacità di fare automobili. Sul piano tecnico e stilistico.

A misura d'uomo

Oggi Walter De Silva è un designer indipendente, con uno studio a Monaco di Baviera, la Wds Partners, che funziona con lo stesso sistema degli associati, usato per esempio agli studi legali. Una dimensione ben diversa da quella in cui lavorava quando era a capo dello stile Volkswagen e si trovava a gestire otto brand automobilistici

Modelli eleganti, sexy, moderni anche dopo 50 anni: all'automobile italiana (specie quella del passato) viene universalmente riconosciuto un fascino speciale. Qual è il suo segreto?

Difficile parlare di auto, senza parlare di uomini. Dietro a ogni grande macchina, che sia diventata iconica, ci sono sempre un grande ingegnere e un grande stilista. È l'uomo a fare la dif-

IL PANTHEON

Cinque auto stanno nella personale "hall of fame" tricolore di De Silva: in cima la Lamborghini Miura e, sotto, l'Alfa GT, la Lancia Fulvia Coupé e le Fiat Dino Spider e Coupé. Queste ultime due (a lato) nascono da due mani diverse sulla stessa meccanica, il cui cuore è costituito dal V6 Ferrari che nel 1968 si ritrova sulla Dino 206 GT (Ferrari, ma senza logo) in posizione centrale. Sulle Fiat invece è all'anteriore. A firmare la Spider (1966) è Pininfarina, la Coupé (1967) è invece di Bertone



ferenza. Non a caso per le auto di ieri, anche straniere, sono stati chiamati spesso degli italiani a disegnarle. Vogliamo dimenticare Michelotti? I celeberrimi Pininfarina, Bertone, Giugiaro? Scaglione, Brovarone, Fumia, Gandini...? Vogliamo dimenticare Fioravanti...? Potrei andare avanti all'infinito, e nell'elenco alla fine si potrebbe inserire pure De Silva. Tutti hanno disegnato con gusto e stile italiani per moltissimi marchi, dalle Americhe alla Corea, dal Giappone al Centro Europa. Io, in tema di macchine italiane, non mi limiterei a quelle dei brand nazionali, ma parlerei





di auto “fatte da italiani”, perché alla fine è quello il punto: da quelle vetture “non italiane” emerge la stessa italianità che da quelle made in Italy.

Insomma, l'auto italiana non solo in quanto tale, ma come espressione del nostro stile. In questa chiave possiamo vedere pure la BMW 1500, la Volkswagen Golf, la Hyundai Pony, tutte di svolta per i rispettivi brand, come italiane d'adozione.

Beh, non è un caso, e lo ha riportato anche Quattroruote, che la Hyundai abbia recentemente invitato Giorgetto Giugiaro a Seul per parlare di come ricostruire la concept perduta della Pony Coupé, che tutto, tutta l'espansione internazionale della Hyundai, partì da lì, dalla Pony del 1974. E Pininfarina? Non possiamo ricordarla soltanto per le Ferrari. Quante Peugeot, per esempio, sono firmate Pininfarina?

E le italiane doc? Cioè quelle disegnate da italiani e con marchio italiano?

Beh, secondo me, tre macchine sono italianissime: un'Alfa Romeo, una Lancia e una Fiat. La prima è la Giulia GT, disegnata da Giorgetto Giugiaro: il primo modello esce nel 1963-64 e chiude dieci anni dopo con la 2000 GT Veloce. Un capolavoro. Tra l'altro giudicata all'epoca la granturismo ad elevate prestazioni con il miglior confort sul mercato, un risultato notevole, se si pensa che includeva anche la GTA.

Macchina strepitosa. E le altre due, invece?

La Lancia è la Fulvia Coupé. Ufficialmente disegnata dal centro stile interno della Casa, tut-

tavia, ha parecchie influenze riconducibili a Michelotti. Che lui abbia fornito la sua consulenza, oppure che gli stilisti Lancia si siano ispirati ai suoi lavori non è chiaro, ma, in ogni caso, si legge abbastanza la sua “firma”. E poi, la terza, è una macchina un po' dimenticata che, secondo me, merita invece di essere ricordata, ed è la Fiat Dino. La quale, in realtà, si sdoppia in due versioni: la Dino Spider di Pininfarina e la Dino Coupé di Bertone. Ecco, se metti queste quattro auto tutte assieme in una stessa fotografia, capisci, senza troppe spiegazioni, che cosa è una vettura italiana disegnata da italiani. E non ho ancora citato l'icona delle icone...

Che sarebbe?

Sopra tutte quelle macchine, ne metto una soltanto: la Lamborghini Miura. Al di là della stucchevole querelle su chi l'abbia fatta, se Gandini o Giugiaro..., alla fine Giugiaro ha detto che l'ha fatta Gandini, stanco della polemica. Fatto sta che la carrozzeria Bertone (*in cui Gandini era subentrato a Giugiaro alla guida dello stile, ndr*), Gian Paolo Dallara e Ferruccio Lamborghini - guarda caso ➔

“Nell'era delle grandi utilitarie che hanno motorizzato l'Europa, **le granturismo** erano tipicamente nostre”

Incantatori di Biscione

Un giovane Walter De Silva, al centro, in abito grigio, con alcuni dei suoi stretti collaboratori ai tempi della sua direzione dello stile Alfa Romeo. Culmine di quell'attività furono la 156 e la 147, i modelli del rilancio (temporaneo) del marchio milanese. Straordinarie nel design, così come nell'impostazione meccanica



“Più che di auto italiane tout-court, cioè di marchi nazionali, parlerei di **automobili fatte** dagli italiani”



Gli altri mostri sacri

Sopra, da sinistra, l'Alfa Giulia GT (1963) disegnata da Giorgetto Giugiaro, con il famoso "scalino" sul cofano (doveva ospitare una presa d'aria, poi cancellata); la Lancia Fulvia Coupé (1965), firmata dal centro stile interno guidato da Piero Castagnero, ma con evidenti influssi di Michelotti; infine, la Lamborghini Miura (1966), capolavoro di Marcello Gandini per Bertone

➡ tre italiani - hanno fatto quello che, secondo me, è il capolavoro indiscusso della granturismo sportiva.

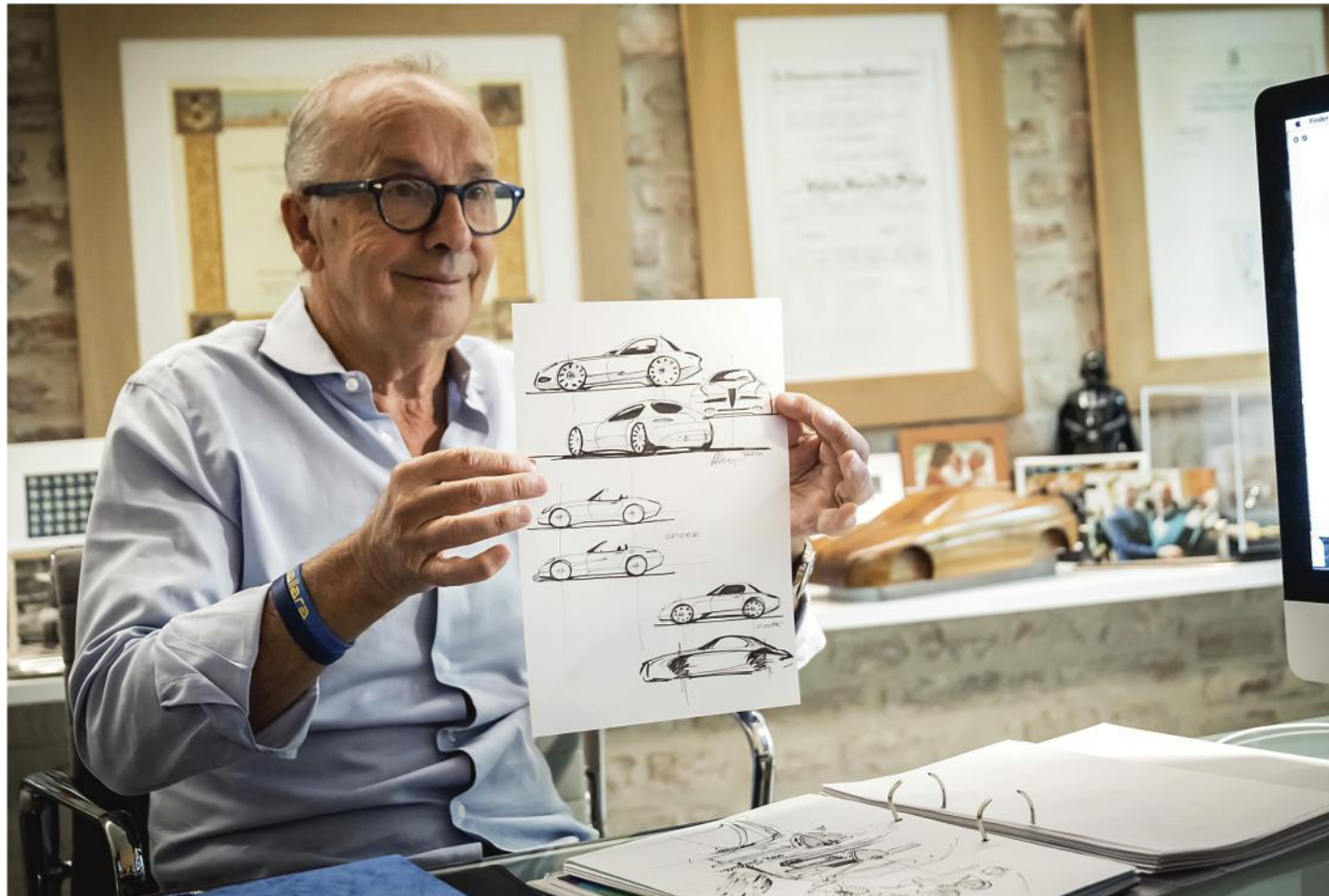
Perché la considera tale?

Perché, al di là del fatto che rimani ancora oggi stupito per la sua architettura, per l'assetto, per le dimensioni, guardandola, ti fai una domanda: come siano riusciti a declinare tanto mirabilmente in versione stradale una vettura da corsa. La sapienza di quella macchina è quella di chi conosceva la meccanica, lo stile e pure la direzione

ne in cui stava andando l'automobile, perché la Miura, ricordiamolo, è stata la prima auto a motore centrale trasversale.

Tornando per un attimo al terzetto Alfa-Fiat-Lancia, lei ha usato, per definirle, il superlativo "italianissime", cioè, la massima espressione dell'italianità. Ci motiva questo suo giudizio?

Quello era il periodo, in Europa, delle grandi utilitarie, come la Fiat 500, la Citroën 2 CV, la Volkswagen Maggiolino, la Mini..., insomma macchine che hanno motorizzato noi europei. Ma la





vettura sportiva, la “gitti”, in quell’epoca, salvo rare eccezioni, era squisitamente italiana. Poi gli stranieri hanno iniziato a muoversi, ma in molti casi grazie all’intervento di uno stilista nostrano.

Quindi auto italiana uguale auto sportiva?

No, non soltanto. L’auto sportiva era una specificità in quegli anni. Ma se andiamo più vicino a noi, negli anni 80 e 90, troviamo berline borghesi, per così dire, come la Lancia Thema, parte del terzetto con Fiat Croma e Saab 9000, o, se volete, ci possiamo anche mettere l’Alfa 156 di De Silva. Macchine che, però, sono state capaci di far tremare i tedeschi, cosa non facile. Gli unici a non rendersi conto che la Thema faceva tremare i tedeschi sono stati i manager Fiat, che, se solo avessero proseguito su quella strada, affidando pure le serie successive a un grande professionista, oggi avremmo, con le varie generazioni di quel modello, una storia straordinaria.

Se dovesse individuare un periodo d’oro?

Quello tra gli anni 50 e gli anni 70. Periodo ricchissimo: Maserati, Ferrari, Alfa Romeo stupende, le start-up - Lamborghini è quella che oggi definiremmo una start-up e Bizzarrini idem -, i tre grandi marchi, Alfa, Fiat e Lancia, che competono fra loro, cioè non sono ancora parte di un gruppo unico. E poi i carrozzieri... E un centro stile Fiat che sfornava grandi designer... C’era sovrabbondanza di creatività e originalità.

Oggi sono perdute?

Oggi vedo omologazione, talvolta semplificazione. Disegnare una macchina è un processo

lungo e complesso, non si possono prendere scorciatoie. C’è il fatto che, una volta, non c’erano scuole e i giovani andavano a bottega: avendo l’opportunità di vivere gomito a gomito con i grandi maestri, si abbreviavano alla stessa fonte. Oggi, quella trasmissione genetica, se vogliamo dire così, è più rara: la digitalizzazione ci ha distanziati fisicamente e ha demandato sempre più la sensibilità al computer, piuttosto che all’animo umano.

Ma poi c’era un humus fertile, fatto anche dei rapporti con i carrozzieri, i modellatori..., no?

I modellatori, i battilastra, gli ebanisti per i telai di legno, i sellai..., tutte figure che si tende a dimenticare, ma in realtà fondamentali per il car design. Una filiera di competenze artigiane che ti coprivano le magagne e ti colmavano i vuoti che inevitabilmente avevi quando disegnavi a mano le sezioni di un parafango, per esempio. Con loro, ti abituavi a non guardarle neppure più le macchine, ma a toccarle e a sentire tutto. Che sapienza e che sensibilità in quelle professionalità. E quanto ci hanno insegnato!

Firma doc

Qui sotto, alcuni sketch di De Silva, dalle Alfa alle Volkswagen. Facile individuare tratti in comune nelle proporzioni impeccabili, nelle forme armoniose, nella essenzialità delle linee e nei segni forti che caratterizzano il muso, porta d’ingresso all’identità del modello e del suo marchio. Sono chiavi di lettura piuttosto ricorrenti nel lavoro dello stilista lecchese, e tipiche dell’approccio italiano al car design



“Gli unici a non aver capito, negli anni 80, che la Lancia Thema era un’auto che **faceva tremare i tedeschi**, sono stati i dirigenti Fiat”

QUANDO VW MIRAVA ALL'ALFA QUELL'AMORE INDIMENTICATO

Nel 2009 l'italiano, a capo dello stile del colosso di Wolfsburg, disegna un'intera famiglia di **auto del Biscione, su base Audi**. Il sogno di portare il marchio di Arese nella galassia tedesca non è mai stato così vicino...

Nel 1999 De Silva, dopo aver firmato due modelli di straordinario successo, come 156 e 147 (quest'ultima sarebbe uscita sul mercato l'anno successivo), lascia la direzione dello stile dell'Alfa Romeo. Un marchio che ama alla follia. Va via sbattendo la porta: dissidi con l'allora ceo del gruppo Fiat, Paolo Cantarella. Dieci anni dopo, o giù di lì, il designer è a capo dello stile del gruppo Volkswagen. Ma non ha dimenticato il primo amore. Ed è tra i più fervidi sostenitori dell'interessamento di Wolfsburg verso il marchio milanese. Il grande capo, Martin Winterkorn, al cui ufficio De Silva ha accesso quotidiano e senza bisogno di farsi annunciare, avvia un corteggiamento che Sergio Marchionne, al di qui delle Alpi, respinge sdegnosamente ("L'Alfa non è in vendita. Piuttosto la chiudo"). Eppure mai come nel periodo tra il 2008 e il 2009 il sogno di mettere le mani sull'Alfa è stato più vicino a realizzarsi.

GAMMA COMPLETA

Tanto vicino che a Wolfsburg si organizzano per l'eventualità. E, poiché la Volkswagen è la Volkswagen, non si limita a qualche ipotesi in ordine sparso, ma pianifica i potenziali sviluppi sul medio-lungo termine. Cioè pensa a una linea di prodotti: quali fare, come e dove. Sull'ultimo punto si fa l'ipotesi di Cassino (da rilevare assieme al marchio). A Walter il compito più romantico, quello di dare corpo alle Alfa naturalizzate tedesche.

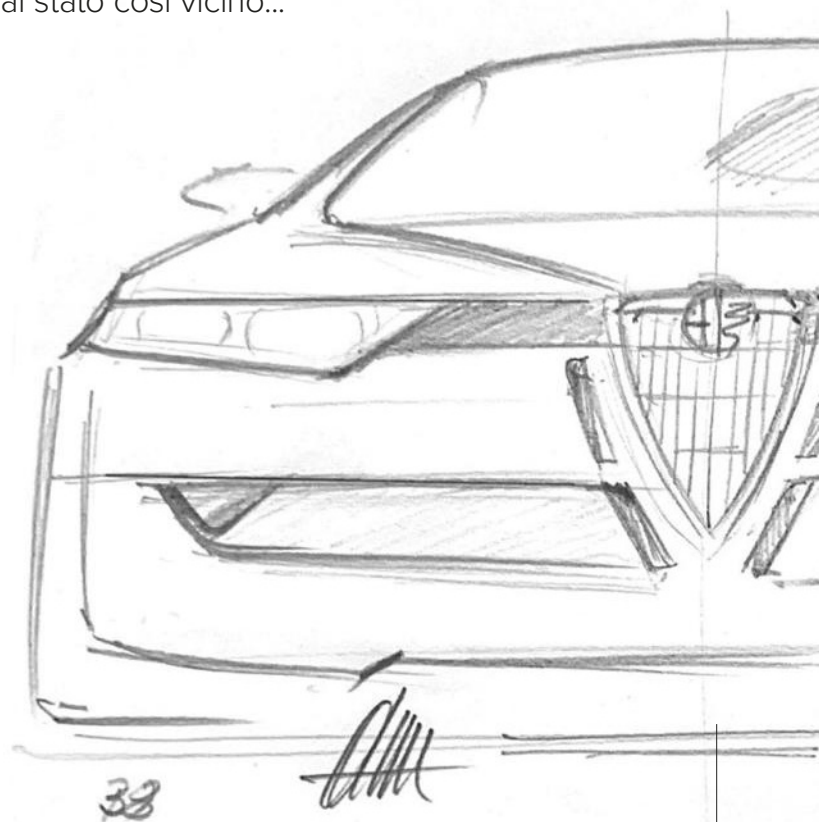
Il designer milanese si mette al lavoro per tratteggiare un'intera famiglia di vetture. Un grande dispendio di tempo ed energie, a ben pensarci, per un marchio che la Volkswagen neppure ancora possedeva. Un paradosso non improbabile, però, se si conosce la mentalità tedesca e se si considerano le allora pressoché illimitate disponibilità finanziarie dell'Audi, il marchio che avrebbe gestito l'operazione e fornito anche la base meccanica. I disegni originali di quei modelli sono andati dispersi, ma De Silva ha accettato di ridisegnare per Quattroruote (che la pubblicò nella sezione a pagamento Q Premium del proprio sito internet nel settembre 2020) una di quelle auto, forse la più simbolica e significativa - una berlina sportiva a quattro porte, erede spirituale della 156 - che riproduciamo negli sketch di queste pagine. Sì, certo, qualcuno può obiettare che ai tempi c'era già la 159 che della 156 era la continuatrice. Ma De Silva disegna un'auto che ha una connessione emotiva più forte con l'originale: lo scudetto Alfa che in alto inquadra le nervature del cofano e in basso scende a lambire i due lobi laterali, la targa spostata su un lato, le luci a led che richiamano il classico doppio faro circolare, reinterpretandolo, il padiglione discendente e il gomito tipico, i gruppi ottici posteriori sottili. Sulla fiancata, poi, il segno grafico che sulla 156 richiamava la linea laterale della Giulietta degli anni 50.

PIANALE IDEALE

Invece, l'architettura tradisce, l'origine tecnica: l'Audi A4 del 2007. "Quell'auto sarebbe stata la base ideale", dice lo stesso De Silva, "perché il nuovo pianale MLB a motore longitudinale ci aveva permesso di accorciare gli sbalzi spostando il propulsore indietro di 15 centimetri. Perciò avevamo cofano più lungo e cabina arretrata, quasi da trazione posteriore". Per sopperire alla mancanza, c'era sempre il sistema "quattro". Come è finita lo si sa: a De Silva è rimasto in tasca un sogno. A noi questi bellissimi disegni

Al lavoro

Non bastava sfornare studi, idee, progetti per centinaia di potenziali modelli degli otto brand del gruppo Volkswagen. Verso la fine degli anni 10 del nuovo secolo, lo stilista italiano disegna un portfolio segreto di vetture Alfa: bell'e pronto se Audi fosse riuscita a comprare il marchio





In esclusiva

Pur essendo andati perduti gli sketch originali, Walter De Silva ha ridisegnato il modello core, un'erede ideale della 156, in esclusiva per Quattroruote, nel 2020. Ve lo riproponiamo qui.

Evidenti i punti di contatto con il capolavoro del 1997, ma anche le proporzioni ampliate, che rivelano la previsione di impiegare l'architettura MLB dell'Audi A4 del 2007, nota internamente con il codice B8

IL LIBRO

IL CODICE DE SILVA

Non è solo un'autobiografia quella scritta da Walter De Silva in un bel libro edito da Artioli, ma uno spaccato, a tratti curioso, spesso impietoso e sempre coinvolgente, del dietro le quinte del car design.

In tutto 258 pagine corredate dagli sketch dello stilista e ricche di aneddoti e retroscena. Come quello che vi raccontiamo qui.



Meteora INGLESE

Brillò poche stagioni, ma fu luce intensa, **quella della Vanwall**, la squadra british creatura di Tony Vandervell, il “re delle bronzine”. Un nome che oggi qualcuno cerca di riportare alla ribalta



Fino ad allora la Formula 1, nata come campionato del mondo nel 1950, era stata un affare d'italiani e tedeschi, con qualche sparuta comparsa francese. Alfa Romeo prima, Ferrari e Maserati poi, erano state le grandi protagoniste; Talbot e Gordini, le comprimarie. Poi era arrivata la Mercedes a scompigliare le carte, con la forza di una corazzata tedesca e l'immenso talento di Fangio. E gli inglesi, direte voi? Niente, fuori dai radar. Bentley e Jaguar si accontentavano - si fa per dire - di figurare nell'albo d'oro di una classicissima come la 24 Ore di Le Mans, ma le monoposto non erano il loro terreno. Si sarebbero rifatti - e con fior d'interessi - negli anni a venire, ma fino agli sgoccioli dei 50 i costruttori britannici brillavano per la loro assenza dalle griglie di partenza dei gran premi.

La cosa non andava però a genio a qualcuno che, sull'industria motoristica inglese, aveva

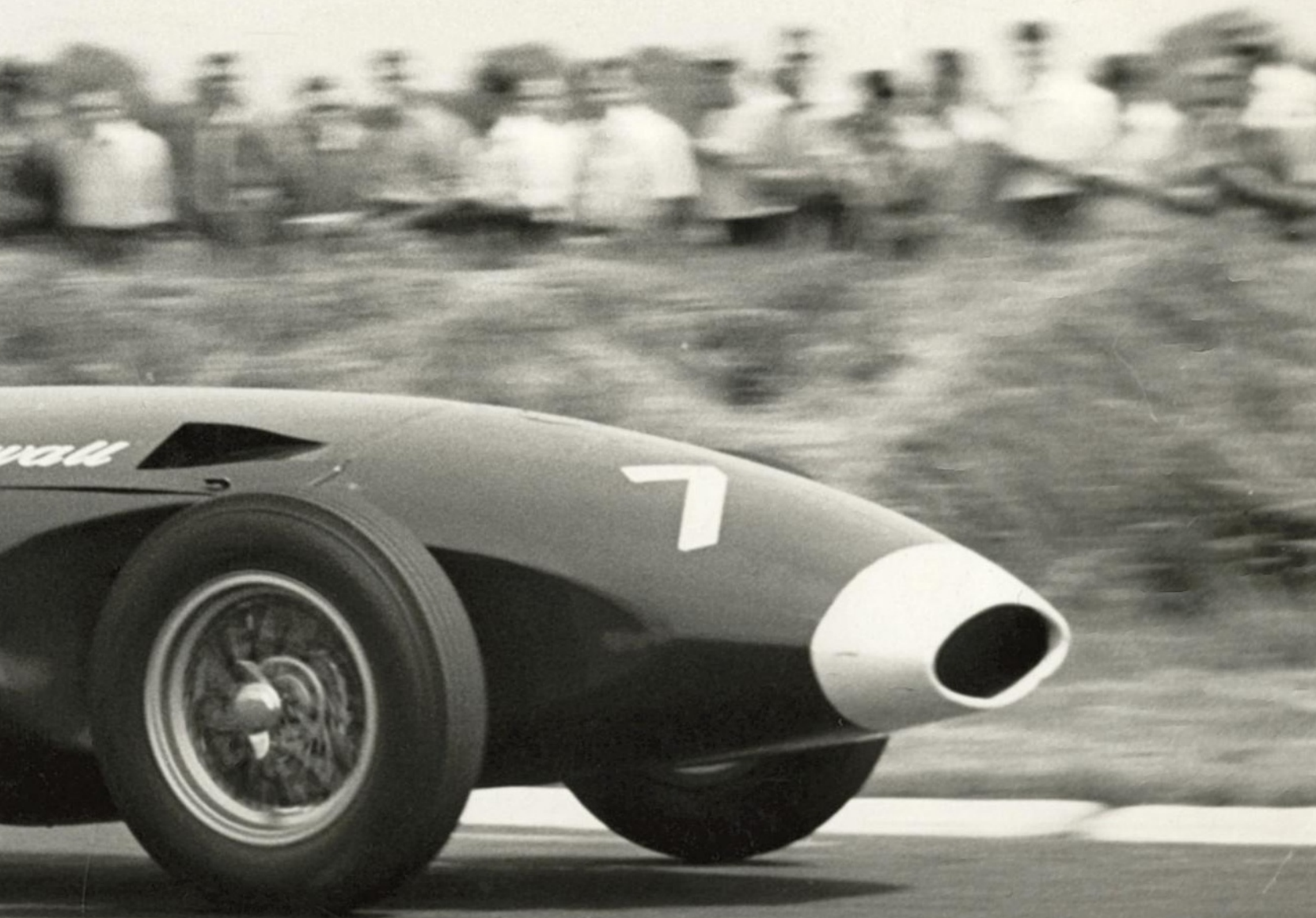
costruito la propria fortuna. Per esempio, a Guy Anthony Vandervell. Nato nel 1898, Tony, come tutti lo chiamavano, era figlio di Charles Anthony ed Emily Gertrude Jenkins; suo padre era un ingegnere elettrico che, dopo aver avviato un piccolo business di batterie e lampade per carrozze, lo aveva fatto crescere, fino a raggiungere dimensioni industriali, arrivando a equipaggiare di luci persino la Daimler della regina d'Inghilterra. Tony, in verità, agli studi, nei quali non eccelleva, preferì presto le corse, tanto da cimentarsi al volante di Talbot e Sunbeam o in sella alle Norton, in gare disputate su piste come quella di Brooklands e al Tourist Trophy dell'Isola di Man.

IN ATTESA DEL BOSS

La sua carriera di pilota fu, però, breve. Suo padre, infatti, non godeva di buona salute, al punto da preferire ritirarsi a vivere in campagna, 

Artefice del successo

Stirling Moss è stato il grande protagonista della storia della Vanwall, con la quale sfiorò un titolo mondiale: qui è in gara al GP di Gran Bretagna del 1958, dove non riuscì a ripetere il successo dell'anno precedente per un problema al motore. La vittoria andò a Peter Collins, alla guida di una delle Ferrari



SE IL “DRAKE” NON AVESSE FATTO ASPETTARE I SUOI OSPITI, CERTE CASE NON SAREBBERO MAI NATE...

All'inizio, le Ferrari

Per il suo debutto nelle corse, Vandervell utilizzò delle Ferrari modificate, verniciate di verde e ribattezzate ispirandosi al nome della sua azienda di bronzine (Thinwall o Thin Wall Specials). Qui sotto, Reg Parnell in gara all'International Trophy di Silverstone del 1951 con la monoposto derivata dalla Ferrari V12 4.5 litri.

Più in basso, invece, la Vanwall del '54, con l'inusuale radiatore anteriore

➔ lasciando il timone dell'azienda a Tony già nel 1927. A quel punto, però, l'attività si era già allargata ad altri componenti per la sempre più affermata industria automobilistica. La svolta arrivò quando Tony, che non si era mai laureato in Ingegneria ma aveva condotto studi approfonditi sui metalli, venne a conoscenza del fatto che un'azienda di Cleveland, nell'Ohio, aveva sviluppato un nuovo tipo di bronzine per i motori, sottili e facilmente sostituibili, a beneficio dei costi di produzione e manutenzione. L'acquisizione del brevetto ne farà la fortuna, trasformando Vandervell nel “re delle bronzine”, le celebri Thin Wall (letteralmente, parete sottile).

Ma il tarlo delle corse continuava a rodere il cervello di Tony, al punto da coinvolgerlo nel progetto BRM, originato da diverse aziende ingle-

si per entrare nelle competizioni alla fine degli anni 40. Non ebbe una partenza facile, questa iniziativa, che pure avrebbe portato, con il tempo, a ottimi risultati (come il titolo mondiale di F1 conquistato da Graham Hill nel 1962). E presto l'impaziente Tony decise di prendere la propria strada, facendo correre con i propri colori delle... Ferrari. La 125 C (motore V12 con compressore, 1.5 litri) acquistata da Maranello e dipinta di verde, il colore delle auto da competizione britanniche, venne così ribattezzata Thin Wall Special.

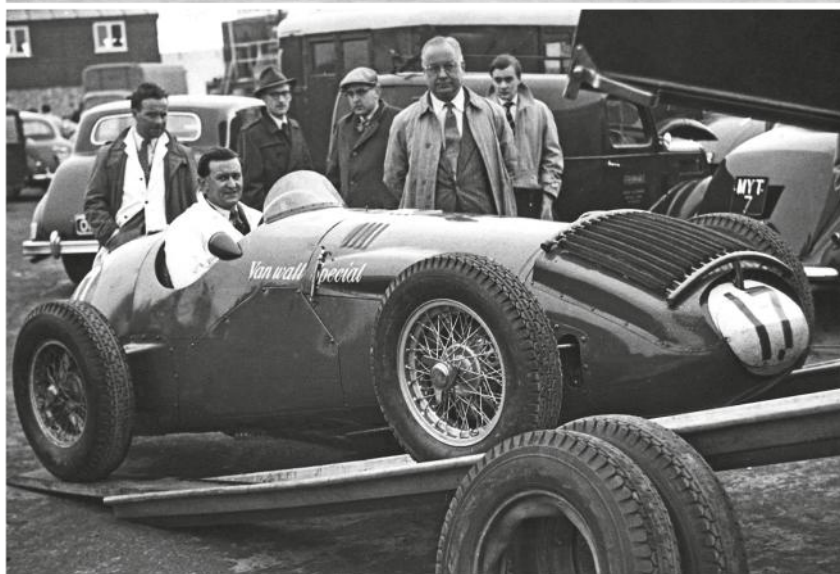
Impensabile ai giorni nostri, ma il mondo delle corse, all'epoca, era questo e qualche soddisfazione Tony se la tolse, tra il 1949 e il '52, come la vittoria ottenuta nella gara di Formula Libera di Winfield del '51 con Reg Parnell; le sue macchine vennero guidate anche da piloti di spicco come Piero Taruffi (primo in una corsa a Silverstone nel '52), Nino Farina (trionfatore sulla stessa pista l'anno successivo) e gli inglesi Mike Hawthorn e Peter Collins.

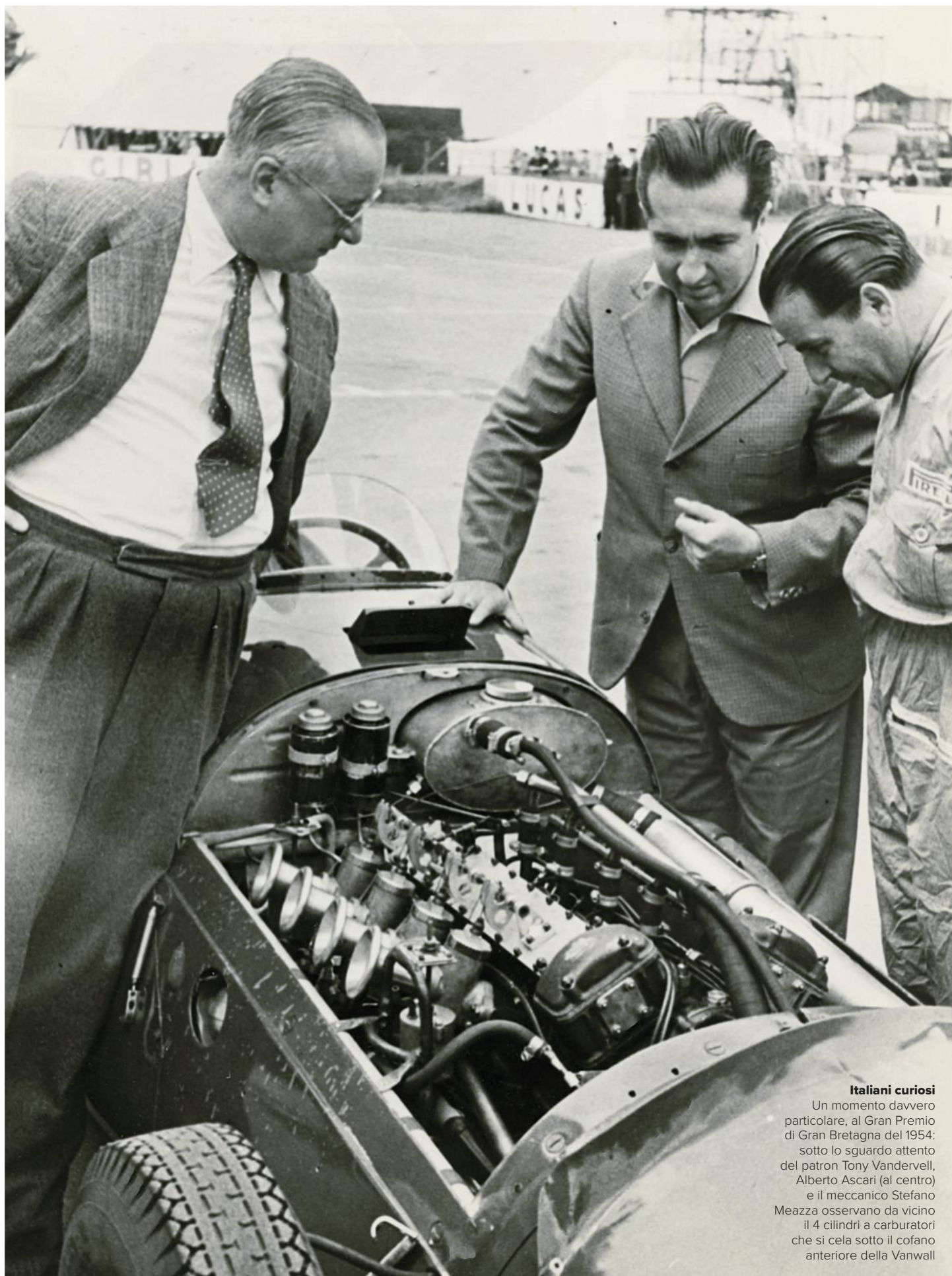
Gli anni d'oro per Tony e le sue vetture sarebbero arrivati presto. Poche, ma luminose, le stagioni disputate all'insegna di macchine completamente autocostruite: le Vanwall, battezzate con il nuovo nome scaturito dalla contrazione di Vandervell e Thinwall. La storia narra che, all'affermato industriale inglese, l'idea di realizzare in toto le proprie monoposto venne mentre stava facendo anticamera, come a tanti accadeva, nell'attesa di essere ricevuto da Enzo Ferrari, del quale era fornitore, ovviamente di bronzine: se il “Drake” non avesse avuto questa brutta abitudine, la storia dell'auto avrebbe probabilmente dovuto fare a meno di capitoli importanti, come quelli della Lamborghini e della stessa Vanwall...

I MAGNIFICI QUATTRO

In ogni caso, Tony si affidò per la progettazione del telaio a un altro inglese eccellente, Charles Cooper; e di lì a poco mise insieme un pool di veri talenti, avvalendosi della collaborazione di Colin Chapman, Frank Costin (la metà, con Keith Duckworth, della futura Cosworth) e Harry Weslake, esperto motorista. Le Vanwall del '55 avevano sospensioni ispirate a quelle delle Ferrari e motore a 4 cilindri, con cubatura prima di 2 litri, poi portati a 2.3 e 2.5, blocco di alluminio e testata bialbero. Chapman e Costin realizzarono la vettura per il '56, il primo dedicandosi a un innovativo telaio a traliccio, il secondo alla carrozzeria, che assunse una forma affusolata, con il pilota arretrato e quella sorta di gobba posteriore che ne diventò il tratto caratteristico.

Se l'anno fu ancora avaro di risultati nelle gare titolate (unica eccezione, il quarto posto ➔





Italiani curiosi

Un momento davvero particolare, al Gran Premio di Gran Bretagna del 1954: sotto lo sguardo attento del patron Tony Vandervell, Alberto Ascari (al centro) e il meccanico Stefano Meazza osservano da vicino il 4 cilindri a carburatori che si cela sotto il cofano anteriore della Vanwall

IL PATRON SI CIRCONDA DI TECNICI DI GRANDISSIMO VALORE COME COOPER, CHAPMAN, COSTIN E WESLAKE

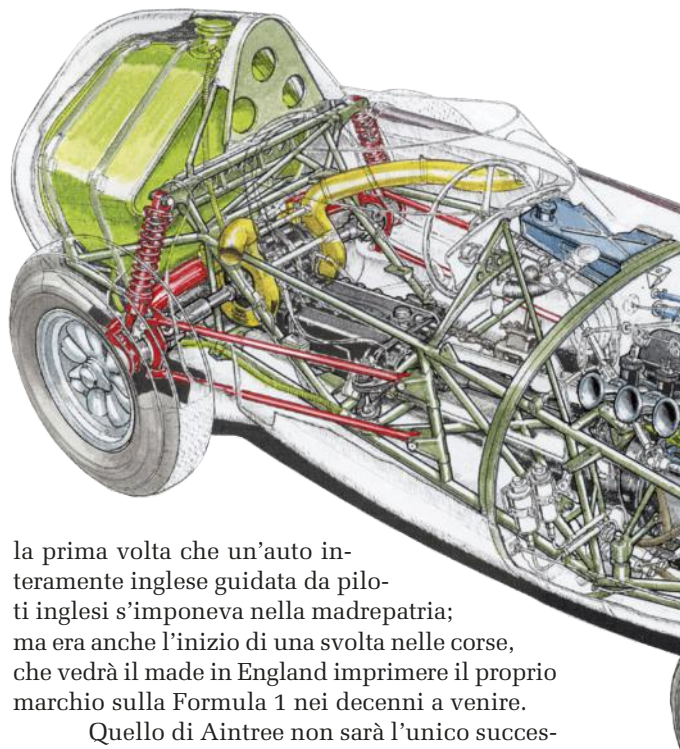
Tutto in prima persona

Tony Vandervell, da ex pilota, amava testare in prima persona le proprie auto da corsa: qui sotto è al volante della vettura del '56 a Goodwood.

Più in basso, a sinistra Moss si prende cura della sua monoposto, prima del GP di Gran Bretagna del '57, che vincerà; a destra, Tony Brooks con la VW5 del '59.

Nella pagina a fianco, in basso, Moss e Vandervell al GP di Pescara del '57

→ ottenuto da Harry Schell nel GP del Belgio; il resto, un rosario di ritiri per Moss, Trintignant e, a Monza, Taruffi), fu solo questione di tempo: il grande giorno arrivò infatti il 20 luglio del '57, quando ad Aintree si correva il GP di Gran Bretagna. In quella stagione, del resto, la Vanwall era diventata una concorrente temibile per Ferrari, Maserati e Cooper, grazie a una monoposto più matura e a un tris di piloti british di grande levatura: Stirling Moss, Tony Brooks e Stuart Lewis-Evans. Sembrò quasi un segno del destino che la prima vittoria sopraggiunse proprio nella gara di casa, con Moss, costretto al ritiro, che saliva sulla monoposto del compagno Brooks, reduce da un incidente a Le Mans, e dal nono posto risaliva fino al primo, sfrecciando sul traguardo con ampio margine sulle Ferrari di Musso e Hawthorn. Era

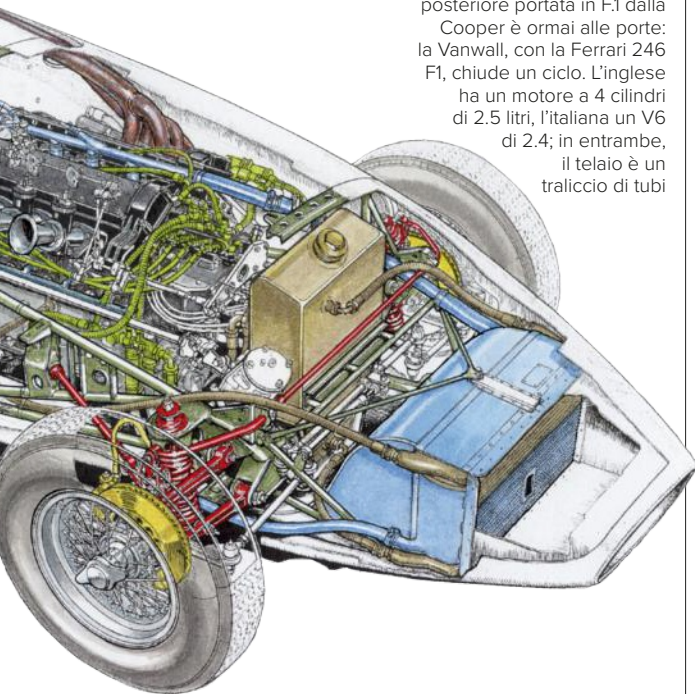


la prima volta che un'auto interamente inglese guidata da piloti inglesi s'imponeva nella madrepatria; ma era anche l'inizio di una svolta nelle corse, che vedrà il made in England imprimere il proprio marchio sulla Formula 1 nei decenni a venire.

Quello di Aintree non sarà l'unico successo della Vanwall nel '57; Moss si ripeterà a Pescara, davanti a Fangio (alla fine, campione del mondo con la Maserati 250 F) e, soprattutto, a Monza, in casa delle rivali italiane. Ma fu la stagione successiva quella più felice per la squadra di Vandervell. Le Vanwall vennero modificate in molti dettagli, dalla coda agli scarichi fino ai cerchi; nelle mani del solito tris d'assi britannici risultarono molto competitive. Moss vinse la prima gara della stagione, il GP d'Argentina, ma con una Cooper-Climax del team di Rob Walker: la piccola vettura sbaragliò il lotto tra la sorpresa generale. La rivoluzione del motore posteriore dovrà però attendere ancora un anno, prima dell'affermazione definitiva: così Stirling, tornato al volante delle Vanwall, dettò legge in Olanda, Portogallo e Marocco, mentre Brooks regalò alle verdi monoposto il successo in Belgio, Germania e Italia.

Non bastò, tuttavia, perché un pilota del team inglese si cingesse dell'alloro iridato: a





Ultime anteriori

Alla fine degli anni 50, la rivoluzione del motore posteriore portata in F1 dalla Cooper è ormai alle porte: la Vanwall, con la Ferrari 246 F1, chiude un ciclo. L'inglese ha un motore a 4 cilindri di 2.5 litri, l'italiana un V6 di 2.4; in entrambe, il telaio è un traliccio di tubi

Casablanca Hawthorn, che pure aveva vinto il solo GP di Francia, grazie al secondo posto gentilmente cedutogli da Phil Hill con uno di quei giochi di squadra che segneranno la storia della Ferrari, conquistò il punto che gli serviva per precedere Moss in classifica. La Vanwall entrò ugualmente nella storia delle corse, iscrivendo il proprio nome come vincitrice della prima Coppa costruttori della F1. Fu, però, l'atto finale: Tony non stava bene e iniziò ad abbandonare ogni attività. Moss passò alla Cooper, Brooks alla Ferrari, mentre Hawthorn andò incontro a un amaro destino: lasciate le corse da campione in dicembre, morì nel gennaio del '59 in un incidente stradale. **R**

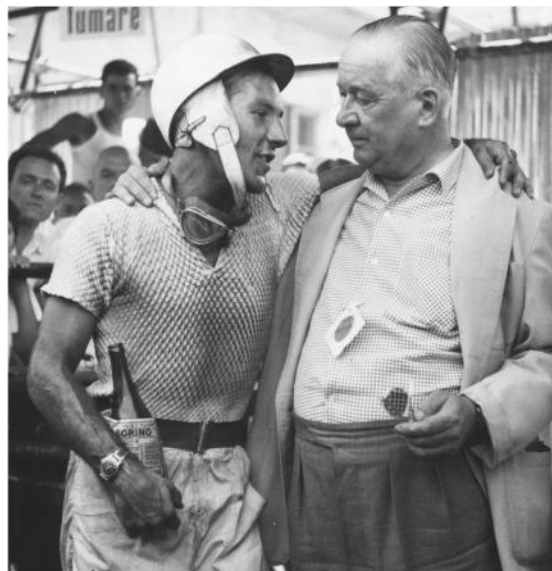
IL MARCHIO SOPRAVVIVE

PER LA STRADA O LA PISTA ELETTRICA O IBRIDA

Non senza suscitare sorpresa, dopo anni di oblio, il nome Vanwall è tornato di recente alla ribalta con l'annuncio del suo utilizzo da parte di Colin Kolles, imprenditore tedesco di origini rumene con esperienza nel motorsport (è stato manager, tra l'altro, nelle file di team di F1 come Jordan, Midland, Hispania e dell'Endurance). Kolles intende impiegarlo per una gamma di berline stradali a propulsione elettrica (nella foto a destra), battezzate Vandervell S e S Plus, rispettivamente con potenza di 320 e 580 CV, velocità massima di 185 e 265 km/h, trazione integrale e autonomia da 420 a 450 km. Le vendite delle vetture, dal look sportivo e alleggerite con parti di fibra di carbonio, dovrebbero iniziare negli ultimi mesi di quest'anno, con prezzi a partire da 128 mila euro (tasse escluse) e un massimo di 500 esemplari previsti per la versione più performante. Ma non è tutto, perché il background sportivo di Kolles lo induce a tentare nuovamente l'avventura anche nelle corse di durata, con una hypercar, auto cioè della massima categoria prevista per il Mondiale Endurance che sta attirando molti costruttori (Ferrari compresa, a partire da questa stagione). Sotto le insegne del Floyd Vanwall Racing Team, la Vandervell 680 (nella foto sotto), com'è stata battezzata, dovrebbe scendere in lizza anche alla prossima 24 Ore di Le Mans, edizione

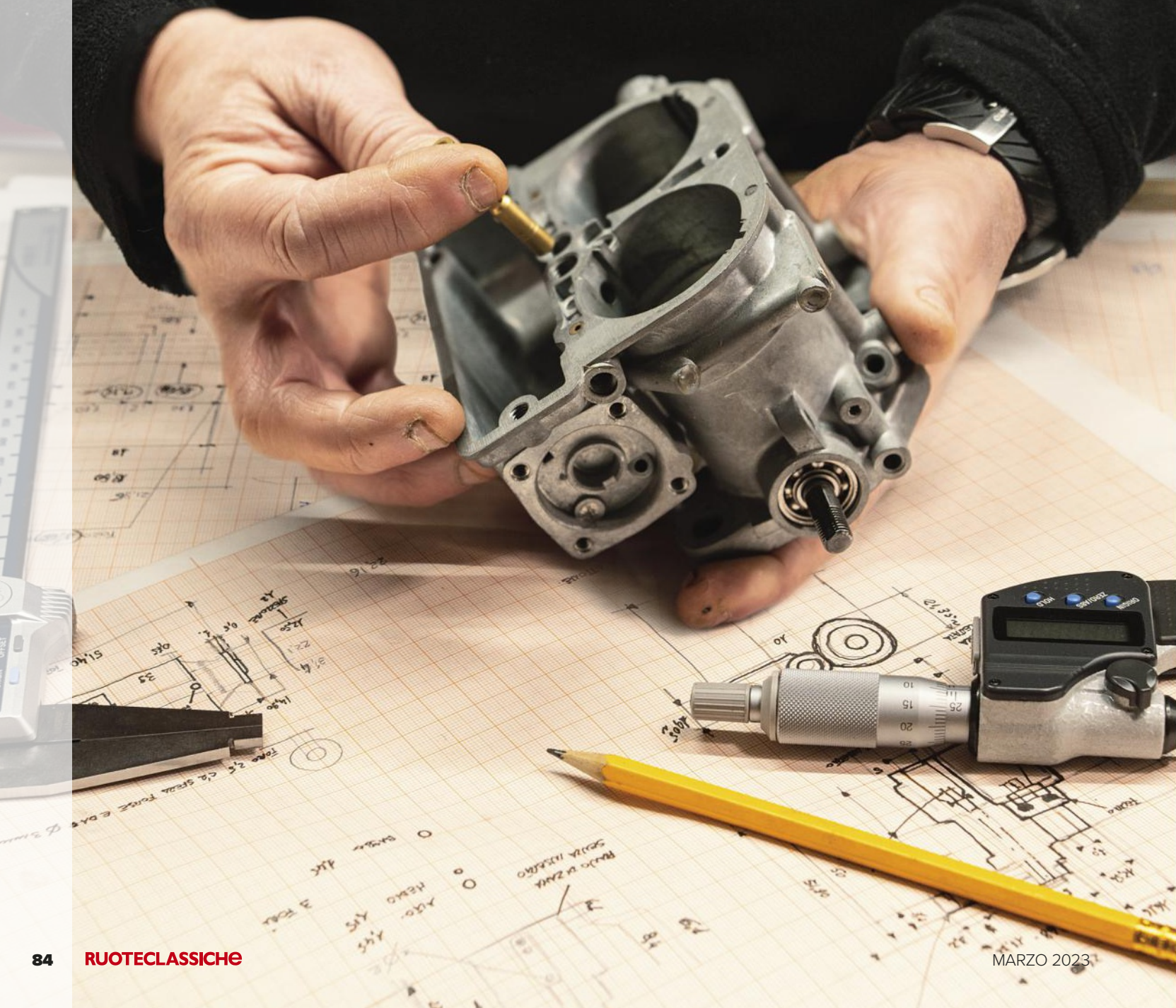


del centenario, affidata a Tom Dillmann, Esteban Guerrieri e, soprattutto, Jacques Villeneuve, campione del mondo di F1 nel 1997 con la Williams e vincitore della 500 Miglia d'Indianapolis nel 1995. Di quest'auto si dovrebbe vedere in futuro anche una versione stradale, la Vandervell 1000 Hypercar. Parlando di questo progetto, però, il condizionale è d'obbligo: l'utilizzo del marchio è, infatti, oggetto di una controversia legale tra la ByKolles, società di Colin Kolles, e l'inglese Sanderson International Marketing. Quest'ultima ne ha rivendicato il diritto presso l'Unione Europea, sostenendo di avere un piano industriale che prevede, tra l'altro, anche la realizzazione di repliche della Formula 1 del 1958.



Polenta E WEBER

Da due generazioni la famiglia comense **lavora esclusivamente sul ripristino dei carburatori**, come pochi al mondo. La tradizione oggi prosegue con un approccio tecnico-scientifico, ma con ampie concessioni alla creatività



Strano il destino del carburatore, una sorta di araba fenice. Si diceva, non tanto tempo fa, che fosse sul viale del tramonto, a causa delle normative sull'inquinamento, sempre più restrittive, soppiantato dall'iniezione elettronica. Invece, oggi, i grandi cultori della materia sono coloro che hanno fatto esperienza proprio coi sistemi più moderni per ripristinare gli oggetti antichi, con un approccio metodico e scientifico. E qualche concessione all'ingegno e alla creatività per correggere errori strutturali. Un lavoro simile a quello di un fine orologiaio in una parte così fondamentale dell'alimentazione del motore. Questa è anche l'esperienza di uno degli specialisti più acclamati del settore, Enrico Redaelli di Como, 54 anni, che nel suo piccolo laboratorio è in grado di compiere autentici miracoli e di far risorgere dalle proprie ceneri carburatori i cui componenti sono distrutti o non più recuperabili.

ESPERIENZA COI TEDESCHI

“In effetti il nostro lavoro di micromecanica è assimilabile a quello dei vecchi orologiai”, spiega Redaelli in pausa sigaretta, “anche se la mia formazione è stata di enorme aiuto quando ho ereditato il laboratorio di famiglia. Siamo due generazioni di carburatoristi, con un'attività iniziata alla fine della seconda guerra mondiale. Io ho studiato prima come disegnatore meccanico, poi ho intrapreso una scuola di elettrotecnica e ho fatto corsi dedicati all'automotive in Bosch, che è sempre stata all'avanguardia nel proprio settore. Nella seconda metà degli anni 80 iniziavano a diffondersi le 'avveniristiche' iniezioni Motronic. Ricordo ancora perfettamente la prima centralina che ho smontato per le verifiche tecniche, quella elettronica Eav della Fiat Argenta 120. Nel 1989 sono entrato nell'azienda di famiglia, carburatoristi puri. Papà Sandro con gli zii Alberto e Gianfranco sono sempre stati abituati a mangiare polenta e Weber, riparando anche l'irreparabile, grazie soprattutto all'importante esperienza accumulata nel mondo delle corse. Lì, in pochi minuti, devi ingegnarti e inventare qualcosa di valido per far ripartire la monoposto. Quando ho varcato per la prima volta la soglia dell'officina, mi hanno messo a lavorare con le iniezioni, i carburatori erano off limits. Mi sono guadagnato la loro fiducia con fatica e abnegazione, cercando di car-

pire i segreti, rimanendo anche due o tre ore dopo la chiusura per memorizzare le loro lavorazioni. Poi mi hanno messo alla prova. La revisione del primo carburatore, quello della Fiat 500, e chi se lo scorda... Complicato, delicato, sembrava di scalare l'Everest senza ramponi. Quando hanno capito che potevo tornare utile al loro lavoro, allora papà e zii si sono aperti, facendomi diventare l'assistente privilegiato nelle loro operazioni a cuore aperto su componenti che, francamente, non avrei mai pensato si potessero recuperare”. Dal 1995 Enrico è rimasto solo. Oltre al restauro e alla manutenzione, anche una serie di esperienze internazionali, compreso un progetto nelle corse con la collaborazione di Mauro Forghieri.

Sembra una scienza di assoluta precisione, quella dell'alimentazione coi carburatori, invece si scopre, con grande sorpresa, che sia- ➔

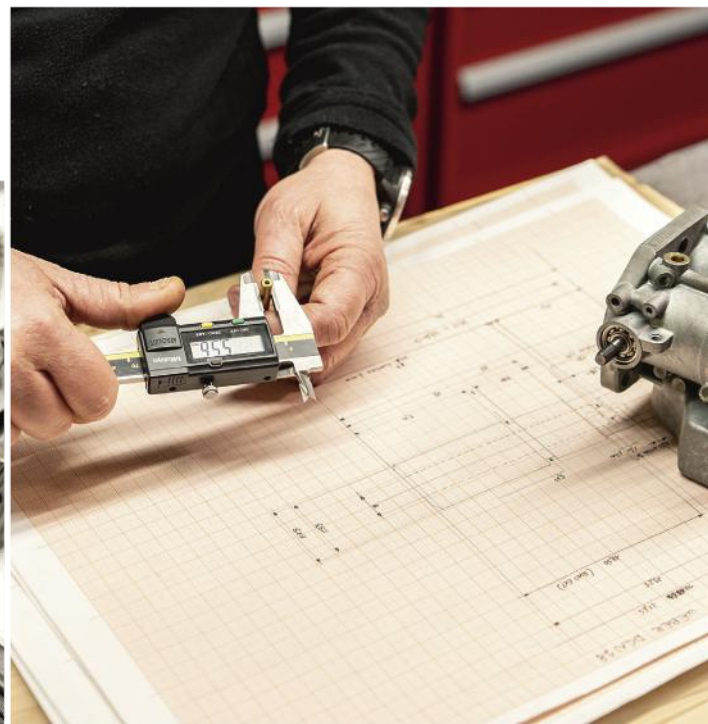
I Weber della Giulietta
Enrico Redaelli di Como, 54 anni, alle prese con la regolazione dei due carburatori doppio corpo Weber 40DCOE dell'Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce passo corto (1958)



“Quando una Lancia Stratos da corsa **parte subito a sei cilindri**, vuol dire che hai veramente fatto un'ottima messa a punto”

Matita e carta millimetrata

Alcuni carburatori arrivano da Redaelli in condizioni pietose. Al punto che sono necessarie alcune modifiche strutturali per il loro funzionamento ottimale. Ecco perché il fine artigiano comense disegna personalmente, su carta millimetrata, quelle che saranno le varianti da introdurre per il ripristino a regola d'arte



➔ mo ancora alle prese col romanticismo puro dell'auto: quello che si ritrova in due esemplari apparentemente identici, ma in realtà uno diverso dall'altro; che si intuisce nell'estro e nella sensibilità di chi lavora; e che spicca nel buon Enrico, che è diventato uno dei più apprezzati del suo settore, grazie al suo formidabile orecchio.

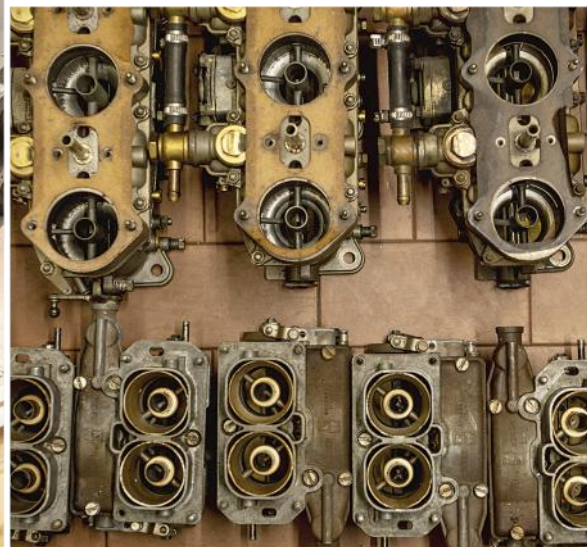
COMPLICAZIONI PROGETTUALI

“Per le regolazioni ci vuole grande feeling, non basta aver effettuato un ripristino eccellente sul banco, se poi l'auto singhiozza e non ne vuole sapere di partire, come dovrebbe. Una delle sportive più difficili da sistemare, sotto questo profilo, è la Lancia Stratos in allestimento corsa. Quando parte a 6 cilindri, è una goduria, ma è impossibile spiegare quanto lavoro occorra, perché questo possa succedere. Puoi fare tutte le verifiche col vacuometro che vuoi, ma, se non hai l'orecchio, non riesci a sortire l'effetto voluto. Se dipendesse da me, proibirei le cuffie in sala prova, proprio perché il motore lo devi sentire in ogni sua sfaccettatura, dal miagolio del minimo fino al ruggito della massima potenza disponibile”.

Ci sono poi delle nozioni tecniche che si imparano con l'esperienza, mentre lavori sul banco prova, questo è innegabile. “Penso al sistema di alimentazione dell'Aston Martin DB5”, prosegue il fine artigiano comense, “dove le regolazio-

“Se potessi, proibirei l'uso delle cuffie in sala prove.

Si perde la splendida sensazione del suono del motore a tutti i regimi”



ni dei getti interni vanno in controtendenza con quanto si legge sui manuali. Ma, si sa, nel mio mestiere si incontrano spesso certe diavolerie. Attualmente sono alle prese con il ripristino di due carburatori SU: per usare un termine da orologiai, hanno un movimento progettualmente semplice ma, da sempre, con assemblaggi molto delicati, figuriamoci dopo quasi settant'anni di uso”.

Il restauro è scienza, ma anche fantasia. C'è davvero spazio a modifiche tecnico-creative per risolvere difetti di progettazione, che per anni sono sembrati senza soluzione. Esempio classico, i sei carburatori della Ferrari 275 GTB/4, i Weber 40DCN17. “L'errore all'origine della loro costruzione”, illustra Redaelli, “è quello del fissaggio al collettore, con tre bulloni (uno a destra e due a sinistra), che col tempo provocano una vera e propria imbarcata del piano di appoggio. Per ciascuno di questi, è necessario alesare i piani interni, maggiorare le farfalle, raddrizzare i coperchi, sostituire i prigionieri e i vari getti. Centinaia di componenti la cui estrazione a volte ti manda in crisi, perché si sbriciola tutto, con le filettature a rischio. Un'altra cosa da metabolizzare, se si fa il mio mestiere, è capire che oggi l'utenza è cambiata. Di norma le auto d'epoca si usano poco, quindi nella taratura finale va messo in conto che bisogna lavorare sull'erogazione ottimale ai bassi regimi, per renderle fruibili proprio da tutti”. **R**

Vai col tricorpo

Enrico Redaelli mostra soddisfatto un gigantesco carburatore Weber tricorpo degli anni 40, appena ripristinato. Sopra, alcuni “gioielli” in fase di restauro, delle marche più conosciute: Solex, Weber e Zenith



PARIGI IN ROSA E VERDE



Un quadro ottimistico del mondo heritage emerge dalla kermesse a Porte de Versailles, con sostanziosi affari conclusi e la folta la partecipazione **di nuove generazioni di appassionati**. Spazio anche per le elettrificate

Concept cart

Da poco uscito nelle sale cinematografiche, il quinto film della saga di Asterix e Obelix, intitolato "Il regno di mezzo", vede i nostri eroi spostarsi con un carro a quattro posti (qui sotto), che ha la carrozzeria della Citroën 2 CV. La Casa francese ha realizzato appositamente questo originale veicolo sulle cui ruote spicca il logo del Double chevron. I fari sono alimentati da lucciole

Mentre un avveniristico taxi a idrogeno mi conduce a Porte de Versailles, dove dall'1 al 5 febbraio si svolge l'edizione numero 47 del Salone parigino dell'auto d'epoca, osservo il gran numero di monopattini elettrici in circolazione ("I padroni della strada sono loro", dice sconsolato lo chauffeur) e il cambiamento in atto nel mondo della mobilità.

Una riflessione inevitabile, andando a visitare un luogo che mostra la storia dell'automobile attraverso i progressi compiuti in oltre 120 anni di sviluppo tecnologico e il fascino delle carrozzerie di una volta, esempi straordinari del genio creativo dell'uomo. Senza questo glorioso passato, del resto, non ci sarebbe stata un'evolu-

zione così eccezionale, qui testimoniata dal migliaio di veicoli proposti da oltre seicento espositori. Edizione che ha registrato il tutto esaurito, con un pubblico di ogni età (e questo fa ben sperare) che ha affollato ogni metro per la gioia dei commercianti, molti dei quali hanno concluso le vendite già nel corso della prima giornata. I temi di Retro Mobile 2023 sono stati numerosi: si sono festeggiati infatti i cento anni della prima edizione della 24 Ore di Le Mans, delle moto francesi Dollar, i trent'anni della Renault Twingo, i quaranta della Peugeot 205 e i sessanta della Porsche 911. Ma si sono anche potute ammirare numerose Bugatti da gran premio e assistere a un'esposizione dedicata ai camper heritage. Insomma, un Salone trasversale, che ha visto macchine incredibili come la Buccioli Golden Arrow del 1932 a pochi passi dalla Porsche 917K di Le Mans 1970 e dalla Ferrari 312 T del 1975 che fu di Clay Regazzoni, prima al GP d'Italia di quell'anno.

L'HERITAGE DI FCA

Tra le presenze ufficiali c'era FCA Heritage, ora sotto l'ombrello di Stellantis, che ha esposto pezzi eccezionali, tra cui l'Alfa Romeo SZ (ES30) del 1989, una delle prime prodotte, ex works proveniente dal circuito di prova di Balocco (Vercelli), e la Lancia Rally 037 campiona del mondo del 1983 con i colori della squadra ufficiale Lancia Martini Racing. Sempre nell'ambito del gruppo Stellantis, si sono viste, negli stand di Adventure Peugeot Citroën DS, la SM prototipo 





Vive la France

1. Tris di Bugatti da corsa degli anni 20.
2. La Peugeot 401 Eclipse, cabriolet con tetto rigido a scomparsa del 1935, è stata prodotta in 79 esemplari.
3. Renault 4 con kit R-Fit che l'ha trasformata in una "moderna" auto elettrica.
4. Nello stand del marchio DS, la SM prototipo a passo corto del '73

Per tutti i gusti

5. Campione del mondo Rally del 1983: è la Lancia 037 esposta da FCA Heritage.
6. Nella mostra VanLife spiccava il pulmino Fiat 850.
7. La Ferrari 312 T di Formula 1 che vinse il GP d'Italia 1975.
8. Celebra i 100 anni della 24 Ore di Le Mans questa Alpine A210 del 1967





1



3



2

Feste di compleanno

1. Peugeot 205 GTI Gritte, serie speciale prodotta nel '91 ed esposta dalla Casa per i 40 anni del modello.
2. Subito venduta questa Maserati 6CM del '37, dal glorioso passato.
3. Panoramica del padiglione principale, molto affollato.
4. La Twingo compie 30 anni: ecco una prima serie nello stand Renault.
5. Rari manifesti e automobili di vari generi.
6. Alfa Romeo 6C 1750 del 1930, ricarrozata da Zagato dieci anni dopo.
7. Tra le auto in vendita, varie Fiat 500, molto apprezzate



4



5



6



7

MOLTI I COMPLEANNI FESTEGGIATI A PARIGI. DAI 30 ANNI DELLA RENAULT TWINGO AI 100 DELLA 24 ORE DI LE MANS

➔ Michelin a passo corto del 1973, con motore Maserati di tre litri; il divertente carro-biga con la carrozzeria della 2 CV, protagonista dell'ultimo film della saga di Asterix e Obelix, "Il regno di Mezzo"; la Peugeot 401 Eclipse del 1935, prima cabriolet con tetto in acciaio retraibile, insieme con l'ultima nata della marca di Sochaux, la 408 ibrida plug-in.

E, a proposito di transizione elettrica, erano presenti in fiera le ultime tendenze nell'ambito della trasformazione di veicoli storici a motore termico in veicoli a zero emissioni allo scarico.

LA SFIDA DEL RETROFIT

Renault ha allestito per l'occasione il "Nuovo Garage 100% elettrico", dove ha portato tre modelli con retrofit: la 4, la 5 e la Twingo, insieme con la showcar basata sulla Renault Type MT del 1924, ispirata ai record di velocità e alle hot rod, a propulsione elettrica. Green anche le Citroën 2 CV e Méhari della Rfit, che offrono 90 km di autonomia e ricarica in 210 minuti. Modelli che, a giudicare dalla folla che li attorniava, sono stati oggetto di grande discussione tra gli appassionati, favorevoli o assolutamente contrari a questa "profanazione".

L'orgoglio d'Oltralpe per le celebrazioni del primo secolo della 24 Ore di Le Mans era testimoniato da un parterre che ha visto allineate anche diverse vetture blu Francia, come l'Alpine A210 del 1967 e la DB Panhard HBR4 del 1960. Le granturismo italiane sono state tra le più ammirate in assoluto: vicine una all'altra, nientemeno che una coppia di Maserati 5000 GT del 1962 carrozzate da Frua, la Fiat 1400 Panoramica di Zagato del 1948, la Ferrari 500 Superfast del 1962, la Iso Rivolta A3/C del 1962, l'Alfa Romeo 6C 2500 Touring Superleggera del 1949 (proposta da un commerciante di Praga, con tanto di ammac-

cature e polvere d'epoca), la Ferrari 275 GTB Competizione del 1966, che corse in quell'edizione della "24 Ore". Ma sarebbe ingiusto affermare che a Retromobile si sono viste soltanto supercar, perché ampia è stata la presenza di utilitarie, come dimostrato dall'affollata esposizione riservata alle vetture in vendita fino a 25 mila euro, dove le Fiat 500 erano davvero tante.

E poi anche molte Mini di tutte le età, varie Citroën 2 CV, Renault 8 e via dicendo, compresa una curiosa Neckar St.Trop 1200, ovvero una Osi 1200 spider, però con il marchio della ex Casa tedesca. Oltre al già citato sessantesimo compleanno della 911, un'altra Porsche ha stupito i visitatori. Si trattava di una 356 A del 1956 con equipaggiamento invernale per l'attraversamento dell'Antartico a scopo benefico. Al posto delle ruote posteriori, i cingoli, e, al posto di quelle anteriori, una coppia di sci. Infine, quasi un intero padiglione era occupato dalle 240 auto messe all'incanto in occasione dell'asta di Artcurial Motorcars, tra cui una Ferrari 250 LM. Ne parliamo a pagina 106 di questo numero. **R**



Il bello dell'automobilia

Sopra, uno stand con ricambi di vetture anteguerra, che in Francia hanno sempre un mercato piuttosto frizzante. In alto, modellini di auto da corsa della Dinky Toys, prodotti negli anni 50. Le quotazioni degli esemplari completi della scatola originale sono alti, dai cento ai duecento euro e oltre



8



9

10

In pace e in guerra

8. Con questa Porsche 356 A del 1956, René Brinkershoff ha girato il mondo, Antartide compresa, a scopo benefico.
9. Dal museo dei blindati il carro AMX-30 del 1967, pesante 36 tonnellate e con motore della Hispano Suiza a 12 cilindri.
10. Nello spazio riservato alle gallerie d'arte c'era anche la possibilità di acquistare tavole di ogni dimensione ricavate dai fumetti del famoso pilota Michel Vaillant

CAVALLINO CLASSIC

TRE PRINCIPESSA A PALM BEACH

Il concorso di eleganza dedicato alle Ferrari storiche ha celebrato il centenario di Le Mans, premiando una 166 MM barchetta Touring. Tre Best of Show: tra le Rosse da gara, la **250 MM Berlinetta Pinin Farina**

Palm Beach ha incoronato le Rosse heritage più belle. Una 250 MM Berlinetta Pinin Farina (1953), una 410 Superamerica (1956) e una 512 M del 1971 (foto a lato, dall'alto) sono le principesse della trentaduesima edizione di Cavallino Classic in Florida. Il prestigioso concorso di eleganza, dedicato alle storiche di Maranello, ha anche festeggiato il centenario della 24 Ore di Le Mans, premiando una 166 MM barchetta Touring del 1949. Centoventicinque le signore in rosso che hanno riempito il prato del The Breakers. Tre i Best of Show. Il premio Ferrari Competition è andato alla 250 MM Berlinetta Pinin Farina: debuttò alla 1000 Miglia 1953, col numero 627. Dopo altre gare

in Italia, volò in Usa, dove iniziò la carriera sportiva americana. Restaurata di recente, ha riacquisito l'esatta configurazione che aveva alla 1000 Miglia. Numero uno tra le Granturismo, invece, la Ferrari 410 Superamerica. Esposta al Salone di Parigi del 1956 (ma pensata per il mercato Usa), la vettura è caratterizzata da una forma spettacolare, con le sue alte pinne posteriori. Restauro più meritevole (certificato da Ferrari Classiche) quello della 512 M che corse la 24 Ore di Le Mans nel 1971, finendo al terzo posto. Molte gare dopo, nel 1974, la 512 M, guidata da Luigi Chinetti Jr., Paul Newman e Graham Hill, stabilì il record del mondo di velocità a Bonneville (281,254 km/h di media sulle 10 miglia).



A BRESCIA

PARLIAMO DI STRATOS

Una Stratos Gruppo 4 color rosso arancio è stata protagonista di un incontro al Centro Culturale Franzoni Auto Divisione Classic a Brescia. Con i soci (alcuni presenti con modellini in tema Stratos) si festeggiavano i 50 anni della "Regina delle corse". Ospiti del direttore del centro, Carlo Carugati, Luciano Dal Ben, pilota che ha corso con tre Stratos, e lo scrittore Antonio Biasioli, che alla vettura ha dedicato tre libri. Presentati anche dei video, come quello con Michael Jackson e la sua passione per la Stratos Zero.



MATCHBOX

SETTANT'ANNI IN SCATOLA

Settant'anni fa, la figlia dell'ingegnere inglese Jack Odell poteva portare a scuola solo giocattoli minuscoli. Di più, che potessero essere contenuti in una scatola di fiammiferi. Così, nel 1953, nacquero i modellini Matchbox, dal 1977 della Mattel. Per celebrare l'anniversario è stata prodotta una serie limitata di modellini rievocativi d'antan, tra berline e auto sportive, mezzi della polizia e dei vigili del fuoco, il classico autobus inglese a due piani... Tutto sostenibile e riciclabile.





SOS SILENZIOSO

Un segnale con la scritta Croce Rossa che si illumina. Niente sirena né lampeggianti. Così si presentava sui luoghi di soccorso l'ambulanza Mercedes-Benz 320 del 1937, restaurata ed esposta al museo di Stoccarda. Basata sulla berlina Mercedes-Benz 320 (W 142), sempre del 1937, aveva motore a sei cilindri

di 3.2 litri e 78 CV. Le due porte posteriori si aprivano su due barelle... a castello, una sopra l'altra (quella in basso scorreva su rotaie). Un mezzo, per l'epoca, ben dotato ed efficiente. Fu realizzato, più che per il soccorso stradale, per le urgenze del medico aziendale del produttore di strumenti musicali Hohner a Trossingen.

QUANDO MADAME ARRIVÒ IN ITALIA

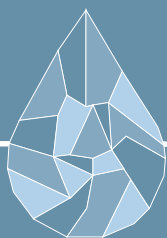
La Amilcar era una Casa automobilistica francese d'inizio Novecento. Nel 1923, cent'anni fa, a Roma fu fondata da Eugenio Silvani la Compagnia Generale Automobili, che, di fatto, importava quelle vetture francesi. Iniziò ad assemblarle su licenza, assumendo il nome di Amilcar Italiana (poi si fuse con un altro marchio di Verona). Non sono molte le vetture superstiti, ma una di queste è esposta al Museo Uomo nel Tempo a Cortaccia, in provincia di Bolzano. È una Amilcar CV del 1924 (foto a lato), che fu modificata già nel 1927 con il nuovo assetto societario: alla sportiva biposto aperta furono probabilmente aggiunti i finestrini laterali agganciabili (in voga negli anni 20) e modificati i parafanghi. La Amilcar CV ha cilindrata di

903 cm³, 17-18 CV, tre marce più la retro, raffreddamento a termosifone. L'unico strumento sul cruscotto è un interruttore combinato con una leva, per l'inserimento dell'accensione e per le luci. L'auto, in ottime condizioni, è stata per 50 anni di proprietà di una famiglia di Pistoia, prima di finire al museo. Info: museumzeitreisemensch.it



no stress

CAR DETAILING



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

☎ 393 6013518 Manuel Barbagallo

🌐 www.nostresscardetailing.com



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

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



Inviaci le foto delle tue plastiche per un preventivo immediato >



info@nostressct.com

SORRENTO ROADS

ALLA PROVA IN COSTIERA

Seconda edizione della gara di regolarità di 1000 Miglia srl **sulle strade strette e tutte curve** della penisola campana

Si parte e si arriva a Sorrento. E per quattro giorni, dal 30 marzo al 2 aprile 2023, si attraversano la Penisola Sorrentina, il Golfo di Napoli, si ammira la Reggia di Caserta e ci si immerge nella Costiera Amalfitana. Tutto pronto per la seconda edizione di Sorrento Roads by 1000 Miglia (le iscrizioni sono ancora aperte): alla gara di regolarità saranno ammesse 40 auto, fra moderne e storiche, ma avranno la priorità quelle prodotte fino al 1990. Sulle strade strette

e piene di curve, come insegna la prima edizione del 2022, gli equipaggi devono dimostrare gran tecnica di guida e precisione.

PANORAMI DA FAVOLA

Il programma prevede le verifiche nel pomeriggio di giovedì 30 marzo, a Sorrento. Venerdì mattina partenza per Caserta, con sosta alla Reggia, e via sulla Costiera Amalfitana. Controllo timbro a Sant'Agata sui Due Golfi e rientro a Sorrento. Sabato, sfilata ed esposizione delle

vetture a Sorrento; nel pomeriggio sfida a eliminazione diretta nel 2° Trofeo Città di Sorrento. Diversi i premi in palio: andranno ai primi cinque della classifica generale (il numero uno assoluto potrà partecipare alla Coppa delle Alpi 2024), ai primi delle classifiche per categoria e del team femminile. Chopard, sponsor ufficiale, omaggerà i vincitori della gara di venerdì 31 marzo con una coppia di orologi Mille Miglia, edizione Sorrento Roads. Info e iscrizioni: 1000miglia.it



MILANO-PORTOFINO

IL BALLO GLAM DELLA DEBUTTANTE

Prima edizione dell'esclusivo raduno, ideato dal portale OldCar24, riservato a **24 prestigiose auto ante 1969**. Lusso, eleganza e divertimento dal cuore della moda al magnifico borgo ligure



Una Ferrari 225 S Spider Vignale nel Quadrilatero della moda a Milano; una Bugatti T35 in Piazzetta a Portofino; una Lancia Aurelia B24 Spider che guarda tutti dall'alto di un colle dell'Oltrepò. Un raduno esclusivo, la Milano-Portofino (28-30 aprile 2023), alla sua prima scintillante edizione - avrà cadenza annuale - per festeggiare i dieci anni del portale OldCar24, ideatore e organizzatore dell'evento, con l'appoggio del Veteran Car Club Ligure. Vi parteciperanno ventiquattro prestigiose auto (numero simbolo degli

organizzatori), prodotte entro il 1969: tra le altre, Bentley Speed Model 3/4.5 Litre 1926, Mameco-Ardun Glasspar G2 1953, Alfa Romeo 1900 CSS Touring, Jaguar C-Type... Gli equipaggi internazionali si daranno appuntamento al Grand Hotel et de Milan in via Manzoni a Milano. Giro nel Quadrilatero, qualche sosta culturale e poi via verso i colli dell'Oltrepò. Da qui la carovana delle "signore" si sposterà verso Santa Margherita Ligure. Domenica, giro della costa di Portofino, con premiazione in Piazzetta. Info e iscrizioni: milanoportofino.com

AL MUSEO KOÇ DI ISTANBUL

LA CENTENARIA CHE ANDAVA NEL WEST



Ha ancora un carico polveroso, stia per polli e fucile compresi. È una Dodge Standard A Tourer del 1923, da poco acquisita dal museo Rahmi M. Koç di Istanbul. La Dodge centenaria, per lo più originale e non restaurata, era la tipica vettura "cavalcata" negli anni 30 dalle famiglie del Midwest americano, impoverito dalle carestie, per

raggiungere il West. Prima di far parte del museo turco, la Dodge era stata proprietà di vari appassionati americani. Nella collezione Koç figurano un centinaio di auto storiche, soprattutto Ford. Ferma per decenni, oggi la Dodge è quasi un'installazione, col suo bagaglio di vettovaglie e storia. Info: rmk-museum.org.tr

ORIENT-EXPRESS

IL TRENO DEI SOGNI

Un secolo di storia visto dai finestrini del leggendario treno Orient-Express. L'Accademia di Francia a Roma - Villa Medici propone la mostra "Orient-Express & Cie. Itinerario di un mito moderno" (17 marzo-21 maggio 2023). Oltre 200 testimonianze, tra foto, progetti, mappe, disegni e manifesti pubblicitari d'epoca del famoso treno e di altre linee della Compagnie Internationale

des Wagons-Lits (Ciwl). C'era il Londra-Cairo e c'era il Rome-Express, entrato in servizio nel 1883 (qui sopra, l'etichetta dei bagagli, anni 20-30). Divertono le foto pubblicitarie del 1958 dei nuovi vagoni letto "YC", costruiti in Italia dalla Fiat. E stupiscono le immagini (qui sotto) della vettura Ciwl n° 2419 in cui l'11 novembre 1918 fu firmato l'armistizio. Info: villamedici.it



FONDS DE DOTATION ORIENT EXPRESS



Cinzano Dri - foto Beltramo e Archivio Ruteclassiche

BSAsospensioni.it

IL RICHIAMO DELLA LEGGENDA

CLASSIC CLUB VIGNOLA

TERRA DI CILIEGIE E DI MOTORI

Il giovane e frenetico sodalizio, non lontano da Maranello, organizza eventi anche al di là del regno dell'automobile, sempre con occhi attenti al sociale e alle nuove generazioni



Il Classic Club Vignola nasce nel 2016, su iniziativa di un gruppo di appassionati di auto e moto d'epoca. Per socializzare, organizzando incontri e gite, all'inizio. In seguito si sono aggiunti raduni e altri eventi sempre più significativi e divertenti: il tour classico della Maremma toscana, le incursioni nella Motor Valley, le giornate sull'Appennino modenese, l'andar per ciliegie tra Vignola, Marano, Guiglia e Zocca. E poi la presenza nei Saloni e nelle fiere più importanti, i concorsi di eleganza per eleggere ora la spider ora la coupé più affascinante, le visite ai musei della zona, i convegni e i corsi di guida... C'è anche l'affiliazione ad Asi, con la possibilità di certificare direttamente i veicoli d'epoca e di sbrigare tutte le pratiche di reimmatricolazione e assicurative. Due commissari Asi, uno per le auto, l'altro per le moto, si occupano delle operazioni tecniche e burocratiche. Così il numero degli iscritti è aumentato costantemente. E la sede è concessa dal Comune di Vignola: all'interno dell'ex mercato ortofrutticolo, con un ampio parcheggio. Un punto di incontro per i soci, dove si possono anche consultare riviste specializzate, usufruire di esperte consulenze sui restauri e organizzare eventi. Numerosi i personaggi di spicco eletti soci onorari del club: tra questi il pluri campione del mondo di

motociclismo Giacomo Agostini, il collezionista Mario Righini, il costruttore di supercar e di sogni Horatio Paganì e il marchese Claudio Rangoni Machiavelli, discendente del famoso Niccolò. Dal passato glorioso al futuro con i più giovani: proprio per avvicinare al motorismo storico le nuove generazioni, l'anno scorso il Classic Club Vignola ha organizzato anche un corso base di regolarità, con annesse prove pratiche.

BENVENUTI I GIOVANI

E, sempre in quest'ottica, ha allargato i suoi orizzonti alle youngtimer, presenti nelle manifestazioni del sodalizio. Tradizionalmente, il club ha avuto un occhio di riguardo per il mondo del sociale, organizzando, insieme a varie associazioni, numerose iniziative (come il Trofeo Ant, raduno non competitivo di mezzi heritage

che appoggia l'Assistenza Nazionale Tumori). Per mantenere i contatti con tutti i soci, oltre ai canali social (Facebook e WhatsApp), viene pubblicato un giornalino a tiratura semestrale (ma visibile in formato digitale sul sito, tra le News). Prossimo traguardo, oltre a tutti gli eventi a carattere turistico, culturale e gastronomico previsti per il 2023, l'organizzazione di una gara di regolarità a calendario Asi in collaborazione con

la Scuderia Lotario Rangoni di Spilamberto. Si parte all'inizio di primavera, con una puntata a Misano (19 marzo) e con un raduno e una sfilata a Vignola, per festeggiare la fioritura (1-10 aprile). Il 14 maggio è in programma il Gran Prix Volante di Legno, da Spilamberto a Vignola, lungo le strade dell'Appennino emiliano, con soste al Museo della Seconda Guerra Mondiale di Iola e alla celebre scala a chiocciola del Barozzi nell'omonimo palazzo a Vignola.

LA SCHEDA DEL CLUB

Nome	Classic Club Vignola
Presidente	Paolo Romagnoli
Anno fondazione	2016
Sede	Via Gramsci 1, Vignola (MO)
Telefono	3393355843
Sito	classicclubvignola.com
Mail:	classicclubvignola@gmail.com
House organ	notiziario semestrale
Numero iscritti	1.250
Quota iscrizione	140 euro, compresa quota Asi
Raduni annuali	60 miglia nella terra dei Castelli, Trofeo Ant



ASI MOTODAY

PER CASTELLI E FORTEZZE CON LE DUE RUOTE D'ANTAN

La stagione motociclistica 2023 dell'Asi si apre il 26 marzo, secondo modalità diverse dal solito: non si tratterà del consueto incontro con gita

e pranzo, ma di un raduno diffuso. I vari club federati sparsi per l'Italia organizzeranno vari eventi, accomunati dalla tipologia della meta, che deve

essere un castello o un forte del proprio territorio. Ogni raduno sarà condiviso in streaming, nei suoi momenti principali, sui canali social e web di Asi. Oltre alla riapertura della stagione dei raduni, lo scopo è quello di dare atto ai protocolli d'intesa siglati con vari enti, fra cui l'Agenzia Nazionale del Turismo e l'Associazione Nazionale Comuni Italiani, per valorizzare il territorio, la conoscenza e l'utilizzo dei veicoli storici. Asi Motoday prepara il terreno ad Asi Motoshow, in programma all'autodromo di Varano de' Melegari il 12-14 maggio. L'affermata manifestazione è giunta alla ventesima edizione.



ARACI A ROMA

POLIZZE STORICHE

“Validità ed efficacia della polizza RCA per le Auto Storiche e d'epoca” è il titolo della giornata di studio organizzata dall'Araci, fellowship del Rotary, il 25 marzo a Roma alla Casa dell'Aviatore, in viale Università 20. Parteciperanno esperti e studiosi del settore, rappresentanti delle compagnie assicuratrici, federazioni e club. Verranno illustrati i requisiti per sottoscrivere una polizza assicurativa. E si farà chiarezza sulle effettive garanzie fornite da queste polizze.



POWERED BY



Artwork by: Knulp Motorsports Artist

Milano Sanremo and back



Est. 1906

COPPA • MILANO • SANREMO

XIV RIEVOCAZIONE STORICA
23 - 26 marzo 2023



UNA SCUSA PER GIOCARE ANCORA

I modelli a motore elettrico per le autopiste stanno vivendo una nuova giovinezza. Per i palati più esigenti, nella storica scala 1:32, **ci sono creazioni di altissimo livello** e prezzo elevato, forse poco adatte alle sportellate, ma bellissime. Eccone alcune



Sulle piste francesi

In alto, la Porsche 718 W-RS che corse a Le Mans nel 1963, con l'equipaggio Edgar Barth-Herbert Linge. Realizzata dalla Modelant in scala 1:32, costa 179 euro.

Sotto, la Peugeot L45 al Grand Prix de l'Automobile Club de France di Lione del 1914, con al volante Georges Boillot: riprodotta dalla Velasor, ha un prezzo di 560 euro. Entrambe hanno un livello qualitativo eccellente

Dimenticate nei solai e nelle cantine, le slot car in scala 1:32, dopo un periodo di oblio, stanno conoscendo una seconda giovinezza. Gli adolescenti di qualche decennio fa le stanno infatti riscoprendo, coinvolgendo i figli in una passione alimentata da club sparsi un po' ovunque. A disposizione dei loro soci circuiti fissi a più corsie, dallo sviluppo fino a una cinquantina di metri. Le sfide con i pulsanti si fanno così entusiasmanti e occorrono concentrazione e freddezza per portare a termine le gare, che possono avere tempi lunghi, proprio come quelle autentiche. In Francia, per esempio, si corre una vera e propria "24 Ore" in scala, con più piloti che

si alternano ai comandi e i fari che si accendono al calare della sera. Un mercato di nicchia, indubbiamente: conta su un pubblico che si è sviluppato soprattutto grazie a internet, dove non solo ci si può conoscere e confrontare sulle questioni tecniche, ma si possono anche acquistare nuovi modelli, vista la scarsità di negozi specializzati, ormai quasi scomparsi dalle nostre città.

ARRIVANO DALLA SPAGNA

E se c'è chi predilige le slot vintage, di cui si riproducono oggi persino i ricambi, c'è anche chi si appassiona a un mercato molto speciale, quello dei modelli di alta gamma. Oggetti per collezionisti raffinati e dal prezzo adeguato, che a molti può sembrare un peccato lanciare in pista ad alta velocità, proprio per il timore di poterli danneggiare. La Spagna è il luogo d'elezione di queste "superslot" e, in particolare, sono almeno un paio le marche che riproducono in scala 1:32 le vetture da corsa del passato, dagli anni 20 ai 60.

Piccole opere d'arte, curate nei minimi dettagli, con motori elettrici abilmente nascosti sotto la carrozzeria, che i collezionisti più esigenti fanno girare su piste dedicate, splendidi diorami con tanto di casette, tribune, colline e pubblico a bordo strada. La Modelant è una di queste: fondata una decina di anni fa dal modellista Albert Jobal, ex studente di Ingegneria Industriale, insieme al padre Joan, ex meccanico da corsa, ha in catalogo raffinate riproduzioni in serie limitata, realizzate artigianalmente sulla base di foto e disegni originali. Nascono nella sede di Sabadell, in Catalogna, a partire dagli stampi in resina, e proseguendo con 





Per la 1000 Miglia

L'Auto Avio Costruzioni 815 "Coda Lunga" riprodotta dalla Modelant in scala 1:32. Questa vettura, carrozzata da Touring, partecipò alla 1000 Miglia del 1940 con Lotario Rangoni. La 815 è stata la prima auto realizzata da Enzo Ferrari e aveva motore di 1.5 litri. Il modellino ha un prezzo di 200 euro

Modelli o gioielli?

A destra, la Bugatti Type 13 che corse al Gran Premio d'Italia del 1921 con Pierre de Vizcaya, nell'elegante confezione proposta dalla Velasor. La scala è di 1:32 e il prezzo di 660 euro. Sotto, ancora la Porsche 718 W-RS di Le Mans '63, della Modelant in scala 1:32, sulla base che riproduce un breve tratto della pista. Entrambe hanno il motore elettrico e possono correre su tutti i circuiti per slot car

la verniciatura, la decorazione e l'imballaggio finale, sempre con attenzione alla sostenibilità, grazie all'impiego di materiali riciclabili. In queste pagine illustriamo l'Auto Avio Costruzioni 815, nella versione con la coda lunga che corse alla 1000 Miglia del 1940 con Lotario Rangoni. Fa seguito alla precedente riproduzione della stessa vettura, ma nella configurazione portata in gara da Alberto Ascari e Giovanni Minozzi. Un altro modello Modelant, proposto in queste pagine, è la Porsche 718 W-RS che corse a Le Mans nel 1963, con Barth-Linge.



LE CORSE DEGLI ANNI 20

Il secondo marchio spagnolo che si dedica alle slot di questo genere è Velasor: crea pezzi eccezionali che riproducono le vetture da corsa d'anteguerra, con particolari degni di un prodotto di gioielleria. Qui ne vediamo un paio, la Bugatti T13 e la Peugeot L45 degli anni 20, ma c'è anche, della stessa epoca, l'Austro-Daimler Sasha, una delle prime auto di Ferdinand Porsche.

Ogni modello conta oltre 250 componenti, assemblati rigorosamente a mano. Ci sono parti mobili e altre che si possono rimuovere, mentre tra i dettagli spiccano ammortizzatori e sterzo funzionanti, manovella di avviamento che gira, tappo del serbatoio apribile, ruote con dadi centrali smontabili tramite una minuscola chiave, pedale dell'acceleratore che aziona la farfalla del carburatore con un sistema di levette, pneumatici con battistrada perfettamente riprodotto e cinghie di chiusura del cofano in pelle, regolabili con fibbie. Modelli non solo da esporre in vetrina a livello statico, ma che possono scendere in pista e correre, proprio come le auto originali cui sono ispirate. **R**

Gara sfortunata

L'Auto Avio Costruzioni 815 di Rangoni sulla storica pedana di Brescia, alla 1000 Miglia del 1940. La Modelant offre anche la vettura gemella di Ascari, sempre di quella edizione. Entrambe furono costrette al ritiro. Scala 1:32

LA PERFEZIONE SI SPINGE FINO ALL'ACCELERATORE CHE AZIONA LA FARFALLA DEL CARBURATORE

La corsa del Leone

A fianco, un'altra delle Peugeot L45 che corsero il Grand Prix de l'Automobile Club de France di Lione del 1914: qui, l'esemplare con cui era iscritto André Bollot. Questo splendido modello in scala 1:32 è della Velasor ed è in vendita a 560 euro. Sono disponibili anche le Peugeot di Jules Goux e Victor Regal. In basso, la Porsche 718 della Modelant in pista



ELEGANZA IN MINIATURA

DIORAMI DA PREMIARE

Il Concorso d'Eleganza in Miniatura nasce dall'incontro tra Zetakit, produttore di modelli, e il grande collezionista Corrado Lopresto. Dopo il successo dello scorso anno, con la squadra di dioramisti capitanata da Alberto Bonvicini, la nuova sfida si è svolta al Museo Mille Miglia di Brescia. Qui gli appassionati hanno esposto, domenica 12 febbraio, le loro opere, con riproduzioni di scene della Brescia-Roma-Brescia. La storica gara regalava numerosi spunti per la realizzazione di diorami: si poteva puntare sulla celebre pedana in legno di Brescia, ma anche decidere di riprodurre le vie dei tanti centri storici attraversati dalla gara. I modellini erano tutti, ovvio, di vetture che hanno partecipato a una delle 24 edizioni della corsa, tra il 1927 e il 1957. I diorami resteranno esposti al Museo Mille Miglia fino alle premiazioni, in concomitanza con il Concorso d'Eleganza Villa d'Este, il 16 maggio. Il vincitore sarà decretato dai giudici dei concorsi per auto storiche più prestigiosi. Corrado Lopresto ha presentato nella stessa giornata il libro "L'arte di tenere in vita l'arte", mentre si è svolta la mostra "Inossidabile eleganza", che ha raccontato quattro esemplari della collezione Lopresto e descritto i vari approcci al restauro.



WINTER MARATHON

NEVE E GHIACCIO CHE DIVERTIMENTO

Sbandate vincenti per l'equipaggio bergamasco Barcella-Ghidotti, **che trionfa per la seconda volta**, seguito dalle coppie "padri e figli" composte da Fabio e Marco Salvinelli e Lorenzo e Mario Turelli

Una Winter Marathon che ha pienamente rispettato l'essenza racchiusa nel suo patrimonio genetico: capace di resistere a temperature polari (-12° durante la notte), abile nel superare la neve presente sui passi dolomitici (Gardena e Pordoi), spettacolare nell'incertezza che ha regnato, in termini di classifica, fino all'ultima prova. A festeggiare il successo, alla fine, è stato l'equipaggio bergamasco formato da Guido Barcella e Ombretta Ghidotti, che su una Fiat 508 C hanno

bissato il successo firmato nel 2019, quando però vinsero su una Porsche 356. Portare sul gradino più alto del podio un'auto anteguerra, seppur competitiva per via del coefficiente, è sempre sinonimo di un grande risultato: un bis che proietta quindi ancor di più il duo orobico nel ristretto gruppo dei migliori regolaristi su scala nazionale. Sul secondo e terzo gradino del podio, figurano due coppie bresciane, composte entrambe da padre e figlio: Fabio e Marco Salvinelli su Fiat 508 C del 1938, nuovamente sugli scudi dopo il terzo posto di due anni fa, e Lorenzo e Mario Turelli a bordo di una Lancia Aprilia del 1937, per la prima volta nella zona alta della Winter Marathon. La manifestazione, organizzata come sempre dalla

Vecars, ha regalato momenti di autentico spettacolo: nella formula articolata su due tappe, la lotta per scalare la classifica ne esce rafforzata. Nella prima sezione, sotto un'abbondante nevicata, ha chiuso al comando l'equipaggio composto da Alberto e Federico Riboldi, su Fiat 508 C. Nella seconda giornata di gara, carte rimescolate, con il duo Barcella-Ghidotti, abile a prendere il comando sul Pordoi, davanti a Turelli-Turelli e Aliverti-Valente. Tra valli rischiarate solo dalla luna e temperature sempre sotto lo zero, in Val di Fassa la classifica raccontava del duo orobico sempre più leader, davanti a Turelli-Turelli e Aliverti-Valente, con Salvinelli-Salvinelli in costante rimonta, a pochissime prove dalla conclusione di una

corsa durissima per concorrenti e mezzi meccanici. Il gran finale ha ridisegnato il podio, premiando la rincorsa di Fabio e Marco Salvinelli: la gara invernale ha saputo confermarsi regina dei ghiacci alpini.

Al via della corsa si erano presentati 123 equipaggi, tra cui anche i volti Sky Sport di Guido Meda (con Stefano Valsecchi su Alfa Romeo 1750) e Davide Valsecchi (con Gabriele Ricco su Lancia Fulvia): anche loro hanno dato vita a un derby "in famiglia", lungo 65 prove cronometrate, che alla fine ha visto prevalere l'ex campione del mondo di GP2.



Panorami mozzafiato

Qui, la Bugatti 37 A di Belotti-Belotti. Sopra, dall'alto i vincitori Barcella-Ghidotti su Fiat 508 C e la Porsche 356 di Pagani-Pasini. La "Winter" si è corsa dal 19 al 22 gennaio

COPPA MILANO-SANREMO

LE LUCI DELLA CITTÀ

Il capoluogo meneghino **sempre più al centro** della manifestazione. Oltre 100 prove speciali, di cui una manciata sul tracciato di Monza

La Coppa Milano-Sanremo torna dal 23 al 26 marzo con un format totalmente rivisitato: nella formula, nella filosofia, ma soprattutto nel percorso. La manifestazione lombarda, che taglia il traguardo della quattordicesima rievocazione storica, consentirà agli equipaggi italiani e stranieri, maschili e femminili, di cimentarsi in più di cento prove speciali, disseminate lungo 900 km. La corsa attraverserà Lombardia,

Piemonte e Liguria. L'autentica novità dell'edizione di quest'anno è la centralità di Milano: per creare uno schema di gara ancora più avvincente, la Coppa Milano-Sanremo vedrà per la prima volta in assoluto il capoluogo meneghino al tempo stesso punto di partenza e di arrivo (quattro le giornate dell'evento). Una chicca per gli appassionati di motori: nel corso del primo giorno della manifestazione sarà possibile effettuare 24 prove



cronometrate all'interno del circuito di Monza, compresi gli spettacolari passaggi sulle sopraelevate. Un'occasione imperdibile per chi ha i motori nel sangue e vuole godersi ogni metro di asfalto del circuito che ha scritto la storia del motorsport.

Internazionale

Un'immagine della scorsa edizione della Coppa Milano-Sanremo: l'Austin Healey 100/6 del 1956 dell'equipaggio belga composto da Michel Decremer e Marie Claire Maertens

MILANO Portofino

28 · 29 · 30 APRILE 2023

WWW.MILANOPORTOFINO.COM



CASANOVA
MILANO
IMMOBILIARE



COPPA GIULIETTA E ROMEO

UN CAMPIONATO GIÀ AVVINCENTE

La Lancia Aprilia del 1937 di Lorenzo e Mario Turelli **svetta nella prima prova del Cireas**, che quest'anno si preannuncia molto interessante. Il podio è completato da Spagnoli-Rossoni e Malucelli-Bernuzzi

È ripartita da Verona, con la Coppa Giulietta e Romeo, la corsa al Cireas, per designare l'erede dell'equipaggio composto da Guido Barcella e Ombretta Ghidotti, assoluto dominatore della scorsa stagione. Eppure in quel di Verona, in una gara snodatasi tra il centro storico cittadino e l'incomparabile bellezza gardesana (partenza e arrivo a Bardolino), il risultato è stato identico a quello della passata edizione. Il primo posto è andato a Lorenzo e Mario

Turelli, alfieri della Scuderia Brescia Corse, che hanno portato al successo la Lancia Aprilia del 1937. Una vittoria arrivata dopo una battaglia durata due giorni di gara, che ha visto i bresciani imporsi con poco più di dieci penalità di vantaggio su Franco Spagnoli e Roberto Rossoni, al volante di una Fiat 520 del 1928. Terzo gradino del podio per Malucelli-Bernuzzi, su Fiat Duna 70, protagonisti di una prestazione strepitosa, ma destinati poi al terzo posto

finale, per via della modesta anzianità della propria auto, circa 50 anni più giovane rispetto a quella dei vincitori. Fuori dal podio Barcella-Ghidotti, su Fiat 508 C, quarti al traguardo. Merita una menzione il ritorno alle gare di Nino Margiotta, che, con Marco Bertocchi, ha chiuso all'ottavo posto, su Autobianchi A112. Tra gli equipaggi in rosa, brindisi per Rossella Torri e Caterina Vagliani, sempre su A112, portacolori della

Franciacorta Motori, che ha dominato la classifica per scuderie. Tra gli under 30, successo per Nicola Barcella e Simone Rossoni (Autobianchi A112 Abarth).

Tutto il podio

A sinistra, dall'alto, i vincitori Turelli-Turelli su Lancia Aprilia del 1937 e i secondi classificati, Spagnoli-Rossoni su Fiat 520 del 1928. Sopra, la Fiat Duna 70 di Malucelli-Bernuzzi, terzi al traguardo



EVENTI ACI SPORT



MARZO

18-19 TROFEO FORESTI

Noci Motor Classic - Brescia - trofeoforesti.it

23-26 COPPA MILANO-SANREMO

Club della Ruggine - Monza - milano-sanremo.it

APRILE

30-2/4 SORRENTO ROADS BY 1000 MIGLIA

1000Miglia srl - Salerno - 1000miglia.it

2 VALTELLINA CLASSIC

AC Sondrio - Sondrio - trofeovaltellinaclassic.com

7-8 FRANCIACORTA HISTORIC

Vecars - Brescia - franciacortahistoric.it

14-15 SAN MARINO REVIVAL

Fams - San Marino - smracingorganization.com

27-30 TERRE DI CANOSSA

Scuderia Tricolore - Parma - terredicanossa.canossa.com

28-30 CIRCUITO STRADALE DEL MUGELLO

Scuderia Biondetti - Firenze - circuitradaledelmugello.it

EVENTI ASI



MARZO

9-11 WINTERACE

Winterace srl - Belluno - winterace.it

24-26 VALLI E NEBBIE

Officina Ferrarese - Ferrara - officinaferrarese.com

APRILE

28-30 RIEVOCAZIONE COPPA TOSCANA

Camet - Livorno - camet.org

30 COLLI GORIZIANI HISTORIC

Club Gorizia Auto e Moto Storiche - Gorizia - colligorizianihistoric.com

FORGIAMO LE ECCELLENZE ITALIANE



Targhe, medaglie d'arte, monete, gettoni,
quadri incisi e oggetti commemorativi
in metalli preziosi o comuni:

da 130 anni, **OMEA** dà vita al tuo
marchio, trasformando semplici articoli
in vere opere d'arte.

La prima nel settore ad avviare
la produzione dei marchi smaltati a fuoco
per le maggiori case automobilistiche.

OMEA ha sempre esaltato l'amore per il
bello, forgiando opere di qualità, durature
nel tempo, e restaurando stemmi la cui
bellezza originale si andava consumando.



info@omea.it
www.omea.it



PARIGI

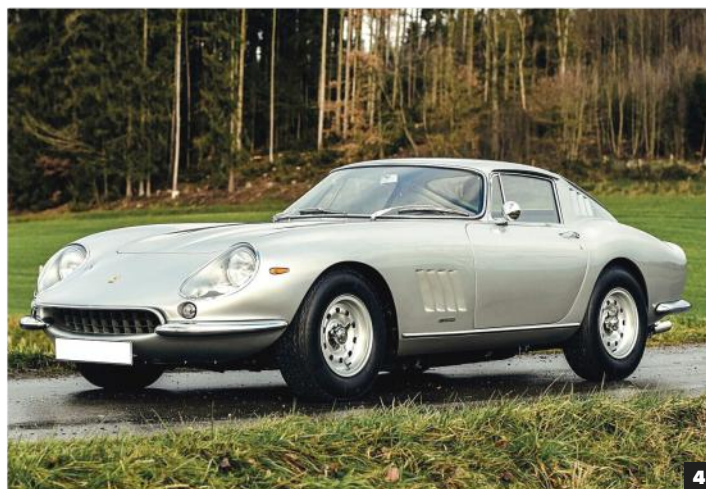
CHAMPAGNE SENZA ESAGERARE

I primi tre appuntamenti del 2023 col banditore hanno fatto registrare **ottimi risultati di vendite**. Ma forse la consapevolezza del momento storico ha indotto a maggiore prudenza rispetto all'anno scorso

A scorrere i cataloghi delle tre Case d'asta impegnate a Parigi durante Retromobile ci si aspettavano molti record. E record ce ne sono stati. Ottimi i fatturati registrati da Artcurial, Bonhams e RM Sotheby's (112.358.300 euro). Forse i banditori hanno faticato più del previsto a portare le offerte sui valori ipotizzati, accettando numerose vendite sotto le stime minime (o ricorrendo alle vendite post asta con sconti corposi). L'acuto ha riguardato una Bugatti Chiron Profilée del 2022, che da RM Sotheby's è stata aggiudicata per 9.729.500 euro (auto nuova più cara mai venduta in un'asta). Per il resto, tra la fretta di concludere di Artcurial e lo stile insolitamente lento del banditore di RM Sotheby's, è emersa la sensazione che il tempo della crescita continua delle quotazioni sia forse terminato. Senza parlare di mercato in crisi.

SPORTIVE E FUTURISTE

RM Sotheby's ha testato per prima il mercato francese, con un super fatturato di 46,3 milioni di euro (e il primato della Chiron). Oltre il milione sono andate tredici vetture tra Ferrari, Bugatti,



Alfa Romeo, Mercedes, Porsche e Lamborghini. Spiccano una Ferrari 275 GTB/4 del 1967, passata di mano per poco più di tre milioni di euro, una Porsche 904 GTS del 1964 che ha superato i due e una rara Iso Rivolta Grifo A3/C del 1965 (680 mila euro). Sempre bene le Ferrari (vendute 13 su 14), tra cui la monoposto 643 di F1 del 1991, guidata da Jean Alesi e Gianni Morbidelli (3.661.250 euro). La seconda asta è stata di Artcurial, che a Retromobile gioca in casa: in due giorni ha proposto 198 vetture. Battute una Ferrari 340 America barchetta Touring del

1951 a 5,7 milioni di euro e una F40 a 2,2. Tra le altre vetture di prestigio, una rara Bugatti Type 35 C del 1929 (2,2 milioni di euro). Clamoroso il caso di una Reinastella Soucoupé Volante, concept car Renault studiata per le strade del 2328, stimata due-quattromila euro e aggiudicata a 71.520. Artcurial ha concluso l'asta con un fatturato di oltre 36 milioni di euro, di poco inferiore a quello del 2022.

BENE LE PORSCHE

Negli stessi giorni, anche Bonhams, a Parigi: ha concluso con un fatturato di 28,6 milioni

di euro (ben oltre i 18,8 del 2022). Passate di mano 112 auto su 144, un esito positivo raggiunto grazie anche al 47% dei lotti senza prezzo di riserva. Migliori risultati, a pari merito, per una Talbot Lago T26 Grand Sport Coupé "Chambas" del 1948, quinta alla 24 Ore di Le Mans, e per una Ferrari F40 del 1988, entrambe aggiudicate a 2.185.000 euro. Bene le Porsche (25 su 29 sono passate di mano). Da notare la cifra spuntata per una Lorraine-Dietrich B3-6 Sport Cabriolet del 1933, da restaurare: 437 mila euro (contro la stima di 250 mila).



Vendite milionarie

1. Porsche 904 GTS (1964)
2. Ferrari 340 America barchetta Touring Superleggera (1951)
3. Talbot Lago T26 Grand Sport Coupé "Chambas" (1948)
4. Ferrari 275 GTB/4 (1967)

TOP TEN DELLE TRE ASTE DI PARIGI 2023

Bugatti Chiron Profilée (2022) - RM Sotheby's	€ 9.792.500
Ferrari 340 Am. barchetta Touring (1951) - Artcurial	5.706.000
Ferrari Enzo (2003) - RM Sotheby's	4.055.000
Ferrari 643 F1(1991) - RM Sotheby's	3.661.250
Ferrari 275 GTB/4 (1967) - RM Sotheby's	3.098.750
McLaren Speedtail (2020) - RM Sotheby's	2.367.500
Ferrari F40 (1992) - Artcurial	2.216.800
Bugatti Type 35 C (1929) - Artcurial	2.216.800
Ferrari F40 (1988) - Bonhams	2.185.000
Talbot Lago T26 Grand Sport (1948) - Bonhams	2.185.000

TUTTI I NUMERI DELLE TRE ASTE DI PARIGI 2023

	2023	2022
Fatturato complessivo	€ 112.358.300	€ 79.441.978
Numero di auto in vendita	451	368
Numero di auto aggiudicate	340	307
Percentuale di auto aggiudicate	75%	83%
Percentuale di auto vendute sotto la stima min	51%	48%
Percentuale di auto vendute oltre la stima max	13%	17%
Percentuale di auto offerte senza prezzo di riserva	45%	56%
Prezzo medio delle auto vendute	€ 249.131	€ 215.875
Età media delle auto offerte	49	56

ARIZONA

QUESTIONE GENERAZIONALE

In questi anni, nel mondo delle auto storiche si registra l'ingresso dei collezionisti più giovani. Intanto però resiste **nonna Simplex del 1912**, che ha frantumato il record per il modello con quasi 4,5 milioni di euro



1 2

Nel mondo collezionistico l'attenzione è focalizzata sul cambiamento generazionale (i millennial stanno prendendo il posto dei padri), ma intanto il mercato continua a sorprendere nel segmento delle auto più anziane. Lo scorso gennaio, in Arizona, una Simplex 50 HP del 1912 (appartenuta alla campionessa di tennis Eleonora Sears) è stata aggiudicata da Bonhams a 4,45 milioni di euro: è il valore più alto mai raggiunto da una vettura di questa età in un'asta e top price a Scottsdale. Qui, Bonhams e RM Sotheby's hanno proposto 213 vetture (182 sono passate di mano). Vetture con un'età media di 51 anni che hanno prodotto un fatturato di 68 milioni di euro per un prezzo medio di 373.989, poco più dello scorso anno. Fatturato record a parte, la percentuale del venduto è scesa



3

dal 93 del 2022 all'85%. E le auto che hanno cambiato proprietario sotto la stima minima sono salite dal 28 al 57%, mentre solo il 12% ha superato la stima massima. Insomma, gli acquirenti di oggi sono cauti. L'exploit di Bonhams con la Simplex ha quasi offuscato il primato spuntato dalla Maserati MC12 Corse del 2006 (oltre 3,8 milioni di euro). Sopra il milione anche una BMW 507 Il serie del 1958 (1.902.900 euro) e una

Di tutte le età

1. Simplex 50 HP (1912)
2. Chevrolet Corvette ZL-1 Convertible (1969)
3. BMW 507 Il serie (1958)

Siata 208 S Spider del 1953 con carrozzeria Motto, eleggibile alla 1000 Miglia (1.442.848 euro). Belle tre Chrysler Ghia: GS-1 del 1954 (738.610 euro); Super Dart 400 del 1957 (753.800) e L6.4 del 1962 (531.060).

VIA TUTTE

Bonhams ha portato in Arizona 125 auto (età media 55 ann) e ne ha vendute 102. Da parte sua, RM Sotheby's ne ha proposte 88 aggiudicandone 80. Tra i risultati di rilievo: una Lamborghini Miura SV del 1971 (3,3 milioni di euro); una Ferrari 275 GTB/4 del 1967 (tre milioni) e una Chevrolet Corvette ZL-1 decapottabile del 1969 (2,9 milioni, record per il modello).

ANTICIPAZIONI

TESTAROSSA TOTAL BLACK

Alla prossima asta di Villa Erba, in programma il 20 maggio a Cernobbio (CO), RM Sotheby's proporrà la vendita di una collezione unica di Ferrari Testarossa. In pratica la storia completa del modello: cinque vetture tutte in abito nero, dalla "Monospecchio" del 1986 (foto), alla "Monodado" del 1987, alla Testarossa del 1989, alla 512 TR del 1992, per finire con la F512 M del 1996. Non ancora comunicate le stime, ma tutte le vetture saranno offerte senza prezzo di riserva. rmsothebys.com



UNA 300 SL DAL MUSEO

La statunitense Mecum metterà all'asta il 28 marzo a Glendale, in California, una Mercedes-Benz 300 SL (nella foto in basso) che ha come biglietto da visita un accurato restauro effettuato da The Indianapolis Motor Speedway Museum. La vettura, una delle 1.400 prodotte tra il 1954 e il 1957 (fu spedita da Mercedes a New York nel 1955 come auto dimostrativa per il mercato Usa), venne acquistata dal museo nel 1973 ed è rimasta in mostra fino al 2020. Questa 300 è l'unica nel suo acceso verde Mittelgrün con eleganti interni di pelle beige (in origine era grigia). Non ancora nota la stima. mecum.com



TOP TEN DI BONHAMS E RM SOTHEBY'S A SCOTTSDALE

Simplex 50 HP Tourer (1912) - Bonhams	€ 9.792.500
Ferrari LaFerrari (2014) - RM Sotheby's	5.706.000
Maserati MC12 Corse (2006) - Bonhams	4.055.000
Lamborghini Miura SV (1971) - RM Sotheby's	3.661.250
Ferrari 275 GTB/4 (1967) - RM Sotheby's	3.098.750
Chevrolet Corvette ZL-1 Convertible (1969) - RM Soth.	2.367.500
Ferrari 500 Superfast (1966) - RM Sotheby's	2.216.800
Ferrari F40 (1992) - RM Sotheby's	2.216.800
BMW 507 Il serie (1958) - Bonhams	2.185.000
Mercedes-Benz 300 SL Roadster (1958) - RM Sotheby's	2.185.000

UN TRIONFO MODENESE

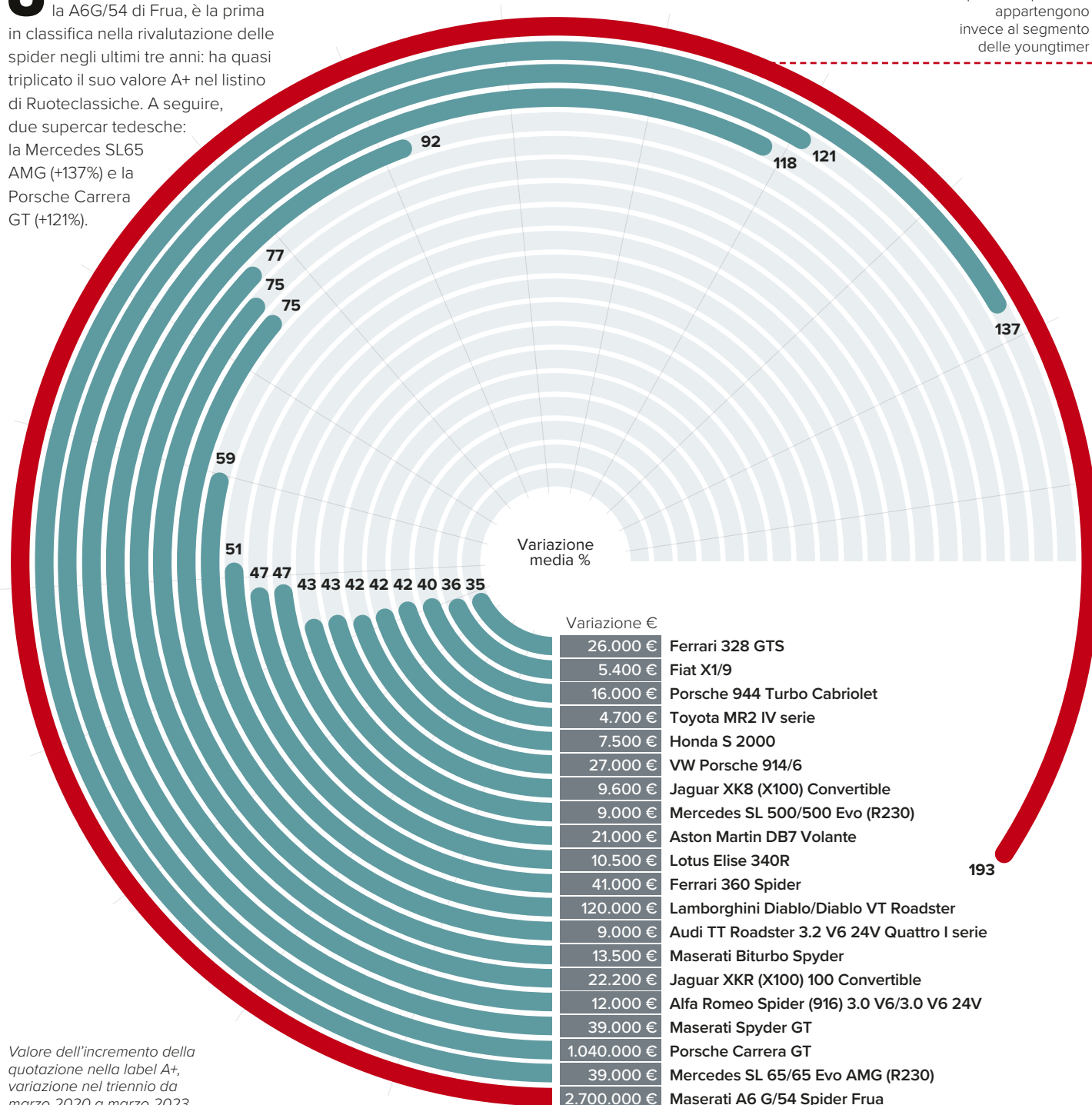
Sono le scoperte emiliane a dominare la crescita dei valori: **Ferrari, ma anche la sorprendente Maserati**. Quasi tutte sono youngtimer

Una delle più storiche Maserati, la A6G/54 di Frua, è la prima in classifica nella rivalutazione delle spider negli ultimi tre anni: ha quasi triplicato il suo valore A+ nel listino di Ruoteclassiche. A seguire, due supercar tedesche: la Mercedes SL65 AMG (+137%) e la Porsche Carrera GT (+121%).



Tridente fuoriserie

In 36 mesi la quotazione massima di Ruoteclassiche della Maserati A6G/54 è cresciuta di 2,7 milioni: è quasi triplicata! Molti dei modelli nelle prime 20 posizioni appartengono invece al segmento delle youngtimer



Valore dell'incremento della quotazione nella label A+, variazione nel triennio da marzo 2020 a marzo 2023

TOTAL PROTECTION FOR CAR COLLECTORS



banchero costa

INSURANCE BROKER
SPECIALTIES DIVISION

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



INDUSTRIAL



CARGO



MARINE



SPECIALTIES



CAR
COLLECTORS

Coverholder at **LLOYD'S**

Member of CISQ Federation



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



banchero costa

NETWORK

BROKERAGE
SHIP FINANCE
SHIP AGENTS

SHIPYARDS
TOWAGE AND SALVAGE
SHIP MANAGEMENT

COMMERCIAL MANAGEMENT
RESEARCH

bancosta.com



CATEGORIA INEDITA

COME VALUTARE LE AUTO DA CORSA

Quest'anno il Comitato Prezzi di Ruoteclassiche ha assunto una nuova iniziativa: **quotare le vetture da competizione in allestimento stradale**. Limitandosi, è logico, a quelle relativamente diffuse, come alcune Sport

Si è concluso da poco il primo meeting virtuale del 2023 dei membri del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche. I risultati si tradurranno in modifiche di un ampio ventaglio di quotazioni del nostro listino e saranno riscontrabili dai lettori, sulla nostra rivista, a partire dal mese prossimo. È opportuno però anticipare qui quali siano i trend di mercato di questa prima parte dell'anno. Il comparto delle auto da collezione è vivace e in piena salute, anche se l'attenzione dei collezionisti converge sempre di più soltanto verso gli esemplari di elevata qualità. È una tendenza che riguarda tutti i segmenti di mercato, compreso quello delle anteguerra. Questo settore è dominato, è intuibile, dalle auto eleggibili per la 1000 Miglia: tra le auto iscritte alla corsa bresciana 2023 ben 234 esemplari non hanno mai partecipato alle scorse edizioni, a sottolineare che il mercato è, anche in questo particolare ambito, molto frizzante. L'aumento dell'interesse per le auto da competizione ha poi convinto il Comitato Prezzi a varare una nuova

iniziativa: individuare una selezione dei più importanti modelli stradali (quindi targati), ma da competizione. Nei prossimi mesi gli esperti analizzeranno questo settore (di nicchia, ma in crescita) per determinare i corretti valori di mercato e incrementare quindi la lista dei modelli quotati da Ruoteclassiche.

MEGLIO MANUALE

Il fenomeno più rilevante, però, riguarda le youngtimer e le instant classic: i collezionisti stanno riscoprendo il cambio manuale sulle supercar, in controtendenza con il mercato delle auto moderne, dove gli automatismi hanno ormai soppiantato le trasmissioni con pedale della frizione. Si nota infatti una tendenza all'innalzamento dei valori di mercato proprio delle sportive con cambio manuale, e in proporzioni notevoli. La forbice con le versioni dotate di cambi automatici, specie se piuttosto anziane, sta diventando sempre più ampia, con differenze che possono superare anche il 50%. Ma non è solo la più elevata rarità delle varianti con cambio manuale a determinare la crescita del valore; si tratta anche del piacere di guida: i vecchi automatici, oggi, sembrano quasi tutti lenti.

LE ASTE DI CATAWIKI

N. di lotti in asta	1.174
Quote vendite in Francia	27,09%
Quote vendite in Italia	18,33%
Quote vendite in DACH*	16,73%
Quote vendite in Spagna e Portogallo	9,96%
Tipologia di auto	Youngtimer

*Germania-Austria-Svizzera

Maybach, rara e cara

Anche lo scorso mese, nelle aste di Catawiki le più vendute sono state le youngtimer (27 su 100). Sono state messe all'asta 1.174 auto da collezione, circa il 20% in meno rispetto al mese precedente. In continua crescita la quota degli acquirenti francesi, ormai mercato di riferimento di Catawiki; al secondo posto rimangono gli italiani (in leggera flessione). Scendono anche gli appassionati tedeschi, svizzeri, austriaci, spagnoli e portoghesi, che utilizzano la piattaforma di Catawiki. I prezzi di aggiudicazione di questo mese sono in rialzo: al primo posto una rara Maybach 57S (in basso), venduta per 111 mila euro. Segue una Jaguar 3½ Litre Drop Head Coupé, a 110 mila (qui sotto). Molto alta l'aggiudicazione di una delle prime Citroën Traction Avant, una 7C: addirittura 82.500 euro.



L'ESPERTO

È IL MOMENTO DELLE PLURIEL



S secondo l'esperto Fabrizio Consonni (nella foto), nuovo consulente del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche per la marca Citroën assieme a Ilaria Paci, il mercato delle auto da collezione del Double chevron continua a rimanere sostenuto, con quotazioni in rialzo anche per i modelli più recenti. Tra questi ultimi, da segnalare la C3 Pluriel, che proprio quest'anno festeggia i suoi 20 anni e che sta entrando sempre più decisa nel mirino dei collezionisti. Molte certificazioni vengono poi richieste all'Archivio Storico Citroën per i modelli della gamma AX. Da segnalare anche il ritorno in auge delle Traction Avant. Il trend più evidente del momento è che il collezionista della marca francese punta convinto sulla qualità: magari sceglie di acquistare un modello più economico e di minor prestigio rispetto a quello che aveva in mente, ma lo pretende originale in tutto e per fatto. Da Retromobile, in Francia, culla del collezionismo del Double chevron, riflettori puntati sulle 2 CV: nonostante l'offerta sia molto abbondante, i prezzi continuano a rimanere elevati.

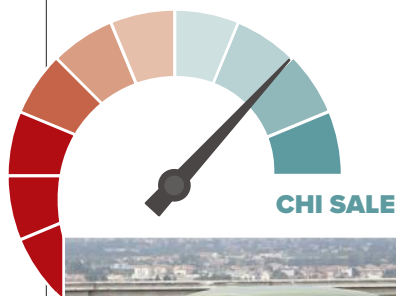
ANALISI DEL MESE - MARZO 2023

Marche quotate	330
Modelli quotati	9.899
Youngtimer quotate	2.691
Instant classic	876
Anni 60	1.168
Italiane quotate	2.796
Veicoli pubblicati su RCL	7.533

CHI SALE E CHI SCENDE

UN SUCCESSO DA USA A EUROPA

Non sono più soltanto le celebri RS le Ford che si rivalutano a grandi passi. Notevole attenzione suscitano **anche alcuni fra i modelli più popolari**, come le Escort e le Fiesta prima serie



FORD ESCORT (I SERIE)
(1968-74) +3.000 euro

La Escort è un mito, in Gran Bretagna. Da noi sta crescendo. Quelle da 0.9 a 1.3 litri, del 66% in un anno



FORD ESCORT RS 2000 (II SERIE)
(1977-80) +10.500 euro

Con le RS I serie inavvicinabili, le II serie sono salite di valore. La RS 2000 di ben 10.500 euro, quasi il 40%



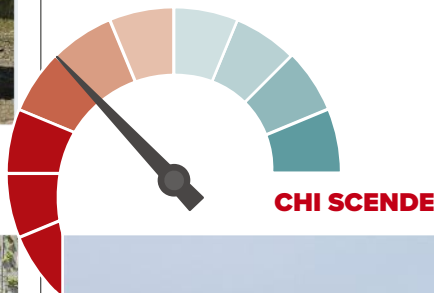
FORD FIESTA (I SERIE)
(1976-82) +800 euro

La Fiesta uscirà di produzione: questo la rilancerà fra le auto da collezione. Intanto, è già cresciuta del 26,7% in 12 mesi

Pur senza un club ufficiale di riferimento in Italia, le Ford sono ormai apprezzate come storiche. E non solo quelle di produzione americana, su tutte le Mustang. Anche le europee, tedesche e inglesi in particolare, sono sotto i riflettori (meno note e ricercate le Ford francesi degli anni 50, almeno per il momento). Tirando le somme degli ultimi dodici mesi, le Ford si sono rivalutate complessivamente del 3,3%. Può sembrare una percentuale bassa, ma si tratta di una media aritmetica per un listino composto da una miriade di modelli (per l'esattezza 313). Le variazioni di prezzo sono state 53, e, per queste, l'incremento di valore è stato notevole: sfiora il 20% (la percentuale corretta di rivalutazione è stata del 19,33% su base annua).

SOLO UNA È IN CALO

L'altra nota positiva è che soltanto un modello è sceso di valore, la Focus CC. La motivazione è semplice: subisce ancora la svalutazione tipica dell'usato. Secondo i nostri esperti, però, risalirà presto. Un po' al palo, infine, le Ford americane. Ma il boom del mercato Usa, che in questo momento sta vivendo una fase sfavillante, potrebbe varcare l'Atlantico prossimamente.



FORD FOCUS CC
(2007-08) -700 euro

La CC è ancora in fase calante, ma si riprenderà presto, nelle versioni a benzina. La discesa è stata dell'11,7%

IN BREVE

I CONSIGLI DI HAGERTY

La "bibbia" del motorismo storico made in Usa ha puntato i fari sulle aste americane di inizio anno. E ha compilato la lista delle auto più convenienti fra quelle vendute, ma che avranno una sicura rivalutazione a breve. Tra le europee, i consigli di Hagerty sono: Triumph TR6, Land Rover 88 serie 2A, Alfa Romeo Spider III serie, Citroën CX, Volkswagen Porsche 914; tra le giapponesi, invece, Mazda MX-5 serie NB e Toyota Land Cruiser 80



IMPREZA SUPERSTAR



Tra le regine dei rally degli anni 90, quella che sta riscuotendo il maggior interesse è la Subaru Impreza. Molte le vendite con prezzi al rialzo. Stiamo preparando l'aggiornamento del listino.

LE POPOLARI ANNI 70

Alfasud, Fiat 126, 127, 128 e Ritmo, Opel Kadett, Peugeot 104, Renault 5, VW Golf: l'attenzione va dunque verso i miti popolari. Si evidenzia una crescita d'interesse e, perciò, dei prezzi.



BMW Z1 ROADSTER

ANNO 1989
STUPENDE CONDIZIONI
VERNICE ORIGINALE



BMW Z3 M COUPE

ANNO 1998
STUPENDE CONDIZIONI
VERNICE ORIGINALE



ALFA ROMEO 2000 TOURING

ANNO 1959
RESTAURATA
HARD TOP



FIAT DINO 2.4 SPIDER

RESTAURO TOTALE
TARGHE TO
E DOCUMENTI ORIGINALI



CHEVROLET CORVETTE C1

ANNO 1954
PRIMA SERIE
RESTAURATA



ALFA ROMEO 1750 GTAM

ANNO 1971
RESTAURO TOTALE
CERTIFICATO DI ORIGINE



DE TOMASO PANTERA GTS

ANNO 1974
RESTAURO TOTALE
MATCHING NUMBERS



MASERATI INDY 4.7 AMERICA

ANNO 1973
CONDIZIONI ORIGINALI
INTERNI PELLE CARTIER



ORSA 850 SPRING

ANNO 1972
DA IMMATRICOLARE - 124 KM DA NUOVA
CONSERVATA ORIGINALE



ALFA ROMEO QUATTORRUOTE GRAN SPORT ZAGATO

ANNO 1967
CONSERVATA ORIGINALE



500 GAMINE VIGNALE

ANNO 1968
RESTAURATA
TARGHE ORIGINALI



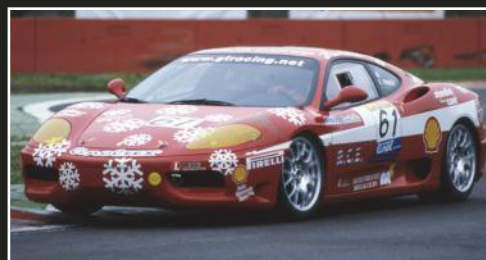
FERRARI 308 COMPETIZIONE

ANNO 1976 - RESTAURO TOTALE
45 ESEMPLARI COSTRUITI
LIVREA MARLBORO



FIAT 124 ABARTH

ANNO 1974 - LIVREA OLIO FIAT
TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI
MOLTI RICAMBI DISPONIBILI



FERRARI 360 N-GT

ANNO 2000 - EX IVAN CAPELLI
1000 KM DI MONZA GT FIA
LIVREA DOLOMITI SUPERSKI

COME LEGGERE I NOSTRI PREZZI

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

Le nostre valutazioni costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra un'auto storica o da collezione e per le società d'assicurazioni. Coprono un periodo di tempo che va dal 1918 al 2013, con una sovrapposizione a quelle di Quattroruote (i "Prezzi dell'Usato") per gli anni dal 2008 al 2013. Le vetture con oltre 20

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

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

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

SETTE LABEL DI CLASSIFICAZIONE

LE CURVE NECESSARIE

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

SIGLA, DESCRIZIONE E CRITERI DI ATTRIBUZIONE

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

MERCATO

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORIS

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

MERCATO

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICA

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

MERCATO

QUOTAZIONI MOTO

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

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

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

ABARTH

ITALIA					
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	108,0	72,0	36,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	113,0	75,0	37,5
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	145,0	95,0	47,5
500 BERLINA	479	1957-63	30,0	20,0	10,0
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	90,0	60,0	30,0
595	594	1963-71	34,0	25,0	15,0
595 SS	594	1964-71	38,0	28,0	16,8
695	690	1964-71	43,0	32,0	19,2
695 SS	690	1964-71	51,5	38,0	22,8
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	59,5	44,0	26,4
850 TC BERLINA	847	1960-64	40,5	30,0	18,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-64	52,5	35,0	17,5
OT 850 BERLINA	847	1964-68	27,2	17,0	11,9
OT 1000	982	1964-68	32,0	20,0	14,0
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	40,0	25,0	17,5
OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI	1280	1969-71	64,0	40,0	28,0
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	67,0	42,0	29,4
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	70,5	44,0	31,0
OTS 1000 COUPÉ	982	1964-68	61,0	38,0	26,6
1000 BERLINA	982	1962-64	60,0	40,0	20,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	52,5	35,0	17,5
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	60,0	40,0	20,0
1000 RADIALE BERLINA	982	1968-70	90,0	60,0	30,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V	1368	2007-10	11,3	7,5	3,8
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368	2009-10	14,3	9,5	4,8

AC

GRAN BRETAGNA					
2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	75,0	50,0	25,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	83,0	55,0	27,5
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	375,0	250,0	125,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	430,0	320,0	190,0
ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	300,0	200,0	100,0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	355,0	235,0	118,0
ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	265,0	175,0	88,0
COBRA 260	4261	1962-63	680,0	500,0	300,0
COBRA 289 MK II/MK III	4736	1962-65	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 COUPÉ/SPIDER	6889	1967-73	113,0	75,0	37,5
3000 ME	2994	1979-84	37,5	25,0	12,5

ACM

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

ACMA

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

ALFA ROMEO

ITALIA					
RLSS	2994	1925-27	450,0	335,0	200,0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	180,0	135,0	81,0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	1.200,0	900,0	540,0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	225,0	165,0	99,0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	450,0	335,0	200,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	2.300,0	1.700,0	1.000,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	2.700,0	2.000,0	1.200,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	450,0	335,0	200,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	850,0	630,0	380,0
6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	500,0	370,0	220,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	1.100,0	780,0	470,0
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2443	1939-50	190,0	140,0	84,0
6C 2500 SPORT	2443	1939-51	160,0	120,0	72,0
6C 2500 SPORT COUPÉ	2443	1939-50	475,0	350,0	210,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443	1939-51	430,0	320,0	190,0

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

6C 2500 SS COUPÉ	2443	1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443	1947-51	250,0	185,0	111,0
6C 2500 SPORT/GT	2443	1950-53	205,0	150,0	90,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-51	1.000,0	750,0	450,0
8C 2300	2336	1932-34	12.200,0	9.000,0	5.400,0
1900	1884	1950-54	36,0	26,7	16,0
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 «MATTIA»	1884	1951-55	33,0	22,0	11,0
GIULIETTA SPRINT (I.S.)	1290	1954-55	111,0	82,0	49,0
GIULIETTA SPRINT (I.S.)	1290	1955-58	90,0	60,0	30,0
GIULIETTA SPRINT (II S.)	1290	1958-59	61,0	45,0	27,0
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290	1959-62	54,5	40,5	24,3
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1959-62	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (I.S.)	1290	1956-58	250,0	185,0	111,0
GIULIETTA S.V. (I.S.) «CONFORT.»	1290	1958	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (II S.)	1290	1958-62	81,0	60,0	36,0
1300 SPRINT	1290	1963-65	52,0	34,5	17,3
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	60,0	40,0	20,0
GIULIETTA (I.S.)	1290	1955-59	24,0	17,8	10,7
GIULIETTA (II S.)	1290	1959-61	21,6	16,0	9,6
GIULIETTA (III S.)	1290	1961-63	20,3	13,5	6,8
GIULIETTA TI (I.S.)	1290	1957-59	27,2	17,0	11,9
GIULIETTA TI (II S.)	1290	1959-61	24,3	18,0	10,8
GIULIETTA TI (III S.)	1290	1961-65	22,5	15,0	7,5
GIULIETTA SPIDER (I.S.)	1290	1955-58	96,0	71,0	42,5
GIULIETTA SPIDER (II S.)	1290	1958-61	79,0	58,5	35,0
GIULIETTA SPIDER (III S.)	1290	1961-62	75,0	50,0	25,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (I.S.)	1290	1956-58	107,0	79,0	47,5
GIULIETTA SPIDER VELOCE (II S.)	1290	1958-61	90,0	66,5	40,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (III S.)	1290	1961-62	86,0	57,5	28,8
GIULIETTA SZ	1290	1960-61	480,0	355,0	215,0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	650,0	480,0	290,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	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 TAMBUR)	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

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

GTAM	1985	1970-71	405,0	300,0	180,0
GIULIA SPRINT GT VELOCE	1570	1966-68	51,0	32,0	22,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-68	35,0	22,0	15,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1969-71	32,0	20,0	14,0
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	285,0	210,0	125,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	50,0	37,0	22,2
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	26,0	16,3	11,4
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	29,0	18,1	12,7
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	54,0	36,0	18,0
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	90,0	60,0	30,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	1.200,0	880,0	530,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	3.500,0	2.600,0	1.600,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	70,0	46,5	23,3
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	49,5	36,5	21,9
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	46,0	30,5	15,3
1750 SPIDER VELOCE (AMERICA)	1779	1967-69	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	38,0	25,3	12,7
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	23,0	15,3	7,7
SPIDER 1750 VELOCE	1779	1969-72	27,0	18,0	9,0
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1.3 JUNIOR	1290	1972-77	20,0	13,3	6,7
SPIDER 1.6 JUNIOR	1570	1972-75	22,1	14,7	7,4
SPIDER 1.6	1570	1975-82	22,1	14,7	7,4
SPIDER 1.6	1570	1983-90	13,5	9,0	4,5
SPIDER 2.0	1962	1983-90	15,0	10,0	5,0
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	19,1	12,7	6,4
SPIDER 1.6	1570	1990-93	21,0	14,0	7,0
SPIDER 2.0	1962	1990-95	23,0	15,3	7,7
1750	1779	1968-72	15,0	10,0	5,0
1750 GT VELOCE (I S.)	1779	1968-70	49,0	32,5	16,3
1750 GT VELOCE (II S.)	1779	1970-72	45,0	30,0	15,0
2000 BERLINA	1962	1971-77	18,0	12,0	6,0
2000 GTV	1962	1971-76	50,0	33,5	16,7
33 STRADALE	1995	1967-69	15.000,0	11.100,0	6.700,0
MONTREAL	2593	1970-77	78,0	57,0	34,5
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1186-1490	1972-80	10,0	6,7	3,3
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1186-1490	1980-84	6,5	4,3	2,2
ALFASUD TI	1186-1286	1973-77	15,0	10,0	5,0
ALFASUD TI	1286-1490	1977-84	12,0	8,0	4,0
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	13,5	9,0	4,5
ALFASUD GIARDINETTA	1186-1351	1975-80	11,0	7,3	3,7
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5	1286-1490	1976-79	15,0	10,0	5,0
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE	1351-1490	1979-83	14,0	9,3	4,7
ALFASUD SPRINT TROFEO	1490	1982-83	15,0	10,0	5,0
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490	1983-89	11,0	7,3	3,7
SPRINT Q.V.	1490-1712	1983-89	13,1	8,7	4,4
ALFETTA	1779	1972-75	20,0	14,8	8,9
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	14,0	10,4	6,2
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	10,9	8,1	4,9
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	12,8	9,5	5,7
ALFETTA 2000	1962	1977-78	10,9	8,1	4,9
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	11,5	8,5	5,1
ALFETTA 2000 L AMERICA	1962	1981	9,0	6,7	4,0
ALFETTA 2.0	1962	1981-85	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO (CARB.)	1962	1982	14,0	10,4	6,2
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO 1 (I)	1962	1982-83	13,0	9,6	5,8
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO 2 (I)	1962	1983-85	12,0	8,9	5,3
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	11,0	8,1	4,9
ALFETTA GT 1.8	1779	1974-77	18,0	13,3	8,0
ALFETTA GT 1.6	1570	1976-81	14,0	10,4	6,2
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	16,0	11,9	7,1
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	8,8	6,5	3,9
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	14,0	10,4	6,2
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	18,0	13,3	8,0
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	25,0	18,5	11,1
ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	54,0	40,0	24,0
GTV 2.0	1962	1983-87	14,0	10,4	6,2
GTV 2.5	2492	1983-87	25,0	18,5	11,1
GIULIETTA 1.3/1.6	1357-1570	1971-85	11,0	7,3	3,7

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
GIULIETTA 1.8/2.0	1779-1962	1979-85	13,0	8,7	4,3
GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	15,0	10,0	5,0
GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	49,0	32,5	16,3
ALFA 6	2492	1979-86	12,0	8,0	4,0
ALFA 6 2.0	1996	1983-87	10,0	6,7	3,3
ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-87	13,0	8,7	4,3
33 1.3/1.5 TI	1351-1490	1983-90	5,5	3,7	1,8
33 1.5 QUADRIFOGLIO ORO	1490	1983-86	7,0	4,7	2,3
33 1.5 4X4	1490	1984-90	6,0	4,0	2,0
33 1.5 GIARDINETTA	1490	1984-88	5,0	3,3	1,7
33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-88	6,0	4,0	2,0
33 Q. VERDE	1490	1984-86	12,0	8,0	4,0
33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	15,0	10,0	5,0
33 1.7/1.7 IE	1712	1986-90	7,0	4,7	2,3
33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1988-90	4,5	3,0	1,5
33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-90	5,3	3,5	1,8
33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	11,0	7,3	3,7
NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1989-95	4,5	3,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V	1712	1989-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V.	1712	1990-92	12,8	8,5	4,3
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V. SPORT W.	1712	1989-94	12,0	8,0	4,0
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-92	6,0	4,0	2,0
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4/04 SPORT W.	1712	1991-95	13,5	9,0	4,5
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/04	1712	1991-95	13,5	9,0	4,5
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-95	8,3	5,5	2,8
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1989-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712	1989-94	5,7	3,8	1,9
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V SPORT W.	1712	1990-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.3/1.3 IE SPORT W. 4X4	1351	1990-95	5,0	3,3	1,7
ALFA 90 1.8/2.0	1779-1962	1984-88	6,0	4,0	2,0
ALFA 90 2.0 V6	1996	1985-88	8,3	5,5	2,8
ALFA 90 2.5i	2492	1984-87	10,5	7,0	3,5
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-94	8,3	5,5	2,8
ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	9,8	6,5	3,3
ALFA 75 2.0	1962	1985-89	12,0	8,0	4,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	16,0	10,0	7,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962	1991-92	18,0	12,0	6,0
ALFA 75 TURBO	1779	1986-87	20,0	13,3	6,7
75 TURBO AMERICA	1779	1987-90	21,0	14,0	7,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1779	1990-92	24,0	16,0	8,0
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1779	1991	28,1	18,7	9,4
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762	1987-88	58,0	43,0	25,8
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	20,0	13,3	6,7
ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	23,0	15,3	7,7
164 TWIN SPARK	1962-1995	1987-98	6,0	4,0	2,0
164 TURBO	1995	1987-92	8,0	5,3	2,7
164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	10,0	6,7	3,3
164 3.0 V6	2959	1987-97	13,0	8,7	4,3
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	15,0	10,0	5,0
164 3.0i V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959	1992-93	19,0	12,7	6,3
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996	1991-98	9,0	6,0	3,0
164 3.0 V6 24V SUPER	2959	1992-98	11,3	7,5	3,8
164 3.0 V6 24V Q4	2959	1993-98	24,0	16,0	8,0
SZ (ES 30)	2959	1989-96	83,0	55,0	27,5
RZ	2959	1993-96	90,0	60,0	30,0
155 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
GTV (916) 1.8i 16V TWIN SPARK	1747	1998-02	8,0	5,3	2,7
GTV (916) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970	1995-03	10,0	6,7	3,3
GTV (916) 2.0i 16V TWIN SPARK CUP	1970	2001-02	12,0	8,0	4,0
GTV (916) 2.0 V6 TURBO	1996	1995-01	14,0	9,3	4,7
GTV (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959	1997-03	18,0	12,0	6,0
GTV (916) 2.0 TS	1970	2003-06	9,0	6,0	3,0
GTV (916) 2.0 JTS	1970	2003-06	9,5	6,3	3,2
GTV (916) 3.2 V6 24V	3079	2003-06	17,0	11,3	5,7
SPIDER (916) 1.8i 16V TWIN SPARK	1747	1998-01	10,0	6,7	3,3
SPIDER (916) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970	1995-03	12,0	8,0	4,0
SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO	1996	1998-01	20,0	13,3	6,7
SPIDER (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959	1995-03	25,0	16,7	8,3
SPIDER (916) 2.0 TS	1970	2003-06	12,0	8,0	4,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
SPIDER (916) 2.0 JTS	1970	2003-06	12,5	8,3	4,2
SPIDER (916) 3.2 V6 24V	3079	2003-06	23,0	15,3	7,7
145 2.0 16V T. SPARK QUADRIFOGLIO	1970	1995-01	8,3	5,5	2,8
146 2.0 16V T. SPARK TI	1970	1995-99	7,5	5,0	2,5
156 1.6/1.8 T.S. (I.S.)	1598-1747	1997-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS (I.S.)	1970	1997-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED (I.S.)	1970	1999-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS (I.S.)	1970	2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED (I.S.)	1970	2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V (I.S.)	2492	1997-03	8,3	5,5	2,8
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (I.S.)	1598-1747	2000-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS SPORTWAGON (I.S.)	1970	2000-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED SPORTW. (I.S.)	1970	2000-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SPORTWAGON (I.S.)	1970	2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW. (I.S.)	1970	2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (I.S.)	2492	2000-03	8,3	5,5	2,8
156 1.6/1.8 T.S. (II S.)	1598-1747	2003-06	2,4	1,6	0,8
156 2.0 JTS (II S.)	1970	2003-06	4,1	2,7	1,4
156 2.0 JTS SELESPEED (II S.)	1970	2003-06	4,5	3,0	1,5
156 2.5 V6 24V (II S.)	2492	2003-06	8,3	5,5	2,8
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (II S.)	1598-1747	2003-06	2,6	1,7	0,9
156 2.0 JTS SPORTWAGON (II S.)	1970	2003-05	4,5	3,0	1,5
156 2.0 JTS SELESP. SPORTW. (II S.)	1970	2003-06	5,3	3,5	1,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492	2003-06	8,3	5,5	2,8
156 GTA	3079	2001-06	30,0	20,0	10,0
156 GTA SELESPEED	3079	2001-06	25,1	16,7	8,4
156 GTA SPORTWAGON	3079	2001-06	27,0	18,0	9,0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3079	2001-06	23,0	15,3	7,7
166 (I.S.) 2.0i TWIN SPARK	1970	1998-04	2,3	1,5	0,8
166 (I.S.) 2.5 V6 24V	2492	1998-04	3,8	2,5	1,3
166 (I.S.) 3.0 V6 24V	2959	1998-04	4,5	3,0	1,5
166 (I.S.) 2.0 V6 TURBO	1996	1998-01	4,2	2,8	1,4
166 (II S.) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970	2003-06	2,3	1,5	0,8
166 (I.S.) 2.5 V6 24V	2492	2003-05	3,6	2,4	1,2
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959	2003-06	4,5	3,0	1,5
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3079	2003-08	5,3	3,5	1,8
147 GTA	3079	2002-06	30,0	20,0	10,0
147 GTA SELESPEED	3079	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	3079	2003-07	10,5	7,0	3,5
159 3.2 JTS V6 24V	3195	2005-10	9,0	6,0	3,0
159 3.2 JTS V6 24V SPORTWAGON	3195	2006-10	9,0	6,0	3,0
BRERA 3.2 JTS V6	3195	2008-10	16,5	11,0	5,5
BRERA 3.2 JTS V6 Q4	3195	2005-10	18,0	12,0	6,0
SPIDER (939) 1750 TBI	1742	2009-11	16,5	11,0	5,5
SPIDER (939) 2.2 JTS	2198	2006-10	11,3	7,5	3,8
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195	2005-10	18,0	12,0	6,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4	3195	2006-10	19,5	13,0	6,5
8C COMPETIZIONE	4691	2007-10	270,0	180,0	90,0
8C SPIDER	4691	2009-10	225,0	165,0	99,0

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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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
D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	12,0	8,0	4,0
D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-04	10,5	7,0	3,5
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ROADSTER S	3346	2003-06	33,0	22,0	11,0
ALPINE RENAULT			FRANCIA		
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 1300 G	1255	1970-71	95,0	63,5	32,0
A110 1600	1665	1968-73	78,0	52,0	26,0
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	86,0	57,0	28,5
A 310 1600	1647	1971-76	45,0	30,0	15,0
A 310 V6	2664	1976-84	45,0	30,0	15,0
V6 GT	2849	1985-90	26,3	17,5	8,8
V6 TURBO	2458	1985-91	30,0	20,0	10,0
A 610 TURBO	2975	1991-95	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	55,0	27,5
TD BERLINA	2993	1958-63	67,5	45,0	22,5
TD DROP HEAD	2993	1958-63	83,0	55,0	27,5
TE BERLINA	2993	1963-65	67,5	45,0	22,5
TE DROP HEAD	2993	1963-65	83,0	55,0	27,5
TF BERLINA	2993	1965-67	67,5	45,0	22,5
TF DROP HEAD	2993	1965-67	83,0	55,0	27,5
AMPHICAR			GERMANIA		
770	1147	1961-65	83,0	55,0	27,5
ANSALDO			ITALIA		
4C TORPEDO	1847	1923-26	60,0	40,0	20,0
4F TORPEDO	1847	1926-28	60,0	40,0	20,0
22 BERLINA	3500	1929-32	113,0	75,0	37,5
APAL			BELGIO		
SPEEDSTER	1192-1592	1966-98	41,5	27,5	13,8
ARMSTRONG SIDDELEY			GRAN BRETAGNA		
30	4960	1919-32	55,5	37,0	18,5
18/18 MK II	2318-2872	1921-27	49,5	33,0	16,5
4/14 / 4/14 MK II	1852	1923-29	33,0	22,0	11,0
15	1900-1928	1927-30	33,0	22,0	11,0
20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	41,5	27,5	13,8
12	1236-1434	1928-31	30,0	20,0	10,0
NEW 20	3190	1932	41,5	27,5	13,8
SPECIAL	4960	1932-39	64,5	43,0	21,5
17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	33,0	22,0	11,0
12 / 14	1666	1936-37	30,0	20,0	10,0
20/25	3670	1937	40,5	27,0	13,5
16-SIX	1990	1939	33,0	22,0	11,0
20	2783	1939	40,5	27,0	13,5
16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	27,0	18,0	9,0
16 HURRICANE	1991	1945-49	33,0	22,0	11,0
18 HURRICANE	2309	1949-53	36,0	24,0	12,0
18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	30,0	20,0	10,0
18 LIMOUSINE	2309	1950-51	30,0	20,0	10,0
SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	41,5	27,5	13,8
SAPPHIRE 234	2290	1955-58	36,0	24,0	12,0
SAPPHIRE 236	2309	1955-57	30,0	20,0	10,0
STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	46,5	31,0	15,5
ARO			ROMANIA		
M 461 C	2512	1971-76	3,2	2,1	1,0

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
SERIE 240	2495-3119	1972-96	3,6	2,4	1,2
10	1289-1870	1980-00	2,0	1,3	0,7

ASA

ITALIA

1000 GT COUPÉ	1032	1962-67	150,0	112,0	67,0
1000 GT SPIDER	1032	1963-67	160,0	117,0	70,0

ASIA MOTORS

COREA DEL SUD

ROCKSTA (TUTTE LE VERSIONI)	1789-2184	1992-00	1,8	1,2	0,6
-----------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----

ASTON MARTIN

GRAN BRETAGNA

1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	355,0	240,0	119,0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	195,0	145,0	86,0
LE MANS	1495	1932-33	580,0	430,0	260,0
ULSTER	1495	1934-36	1.900,0	1.400,0	840,0
DB2 COUPÉ	2580	1950-53	305,0	190,0	135,0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	455,0	285,0	200,0
DB2/4-MK II - MK III COUPÉ	2580-2922	1953-59	230,0	145,0	100,0
DB2/4-MK II - MK III CABRIOLET	2580-2922	1953-59	305,0	190,0	135,0
DB4 COUPÉ	3670	1958-62	680,0	430,0	300,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-62	840,0	530,0	370,0
DB4 GT	3670	1959-61	3.200,0	2.000,0	1.400,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1961-63	13.600,0	8.000,0	6.000,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	770,0	570,0	340,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	580,0	430,0	260,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69	385,0	285,0	170,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	450,0	335,0	200,0
DB6 MK II COUPÉ	3995	1969-70	325,0	240,0	145,0
DBS	3995	1967-72	160,0	100,0	70,0
DBS VANTAGE	3995	1968-71	185,0	115,0	81,0
DBS V8	5340	1969-72	150,0	95,0	66,5
LAGONDA	5340	1976-88	104,0	65,0	45,5
LAGONDA	5340	1988-90	104,0	65,0	45,5
V8	5340	1973-86	135,0	85,0	59,5
V8	5340	1986-90	145,0	90,0	63,0
V8 VANTAGE	5340	1974-82	150,0	95,0	66,5
V8 VANTAGE	5340	1983-91	160,0	100,0	70,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-90	250,0	155,0	109,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	400,0	250,0	175,0
V8 VOLANTE	5340	1976-91	230,0	145,0	102,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	480,0	300,0	210,0
VIRAGE	5340	1988-93	98,0	65,0	32,5
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-98	113,0	75,0	37,5
VOLANTE 2+2	5340	1991-00	105,0	70,0	35,0
DB7	5935	1995-01	56,5	37,5	18,8
DB7 GT	5935	2002-03	71,5	47,5	23,8
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	75,0	50,0	25,0
DB7 VOLANTE	5935	1996-01	66,0	44,0	22,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	1999-03	79,0	52,5	26,3
DB9	5935	2004-08	54,0	36,0	18,0
DB9 VOLANTE	5935	2004-08	63,0	42,0	21,0
LWB VOLANTE	5340	1997-99	75,0	50,0	25,0
VANTAGE	5340	1994-01	98,0	65,0	32,5
VANTAGE 600	5340	1998-99	270,0	180,0	90,0
VANTAGE LE MANS	5340	1999	345,0	230,0	115,0
VANQUISH	5935	2001-04	90,0	60,0	30,0
VANQUISH S	5935	2004-07	98,0	65,0	32,5
V8 VANTAGE '00	4280	2005-08	74,5	55,0	33,0
V8 VANTAGE VOLANTE '00	4280	2007-08	84,0	62,0	37,0

ATS

ITALIA

GT 2500	2468	1963-64	475,0	350,0	210,0
GTS 2500	2468	1963-64	540,0	400,0	240,0

AUDI

GERMANIA

80 (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588	1972-78	7,5	5,0	2,5
80 (B1/B2) GTE/GLE	1588	1975-81	5,3	3,5	1,8
80 (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921	1978-87	3,8	2,5	1,3
80 (B2) 80/80 Q/90 TUTTE LE VER.	1296-2226	1981-87	4,5	3,0	1,5

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

80 (B3) TUTTE LE VERSIONI	1595-1994	1986-92	1,5	1,0	0,5
80 (B3) 16V	1994	1990-91	1,7	1,1	0,6
80 (B3) QUATTRO	1781-1984	1986-91	4,5	3,0	1,5
80 (B3) QUATTRO 16V	1984	1990-91	5,3	3,5	1,8
80 (B4) 2.0/2.3	1984-2309	1991-94	4,5	3,0	1,5
80 (B4) 2.6 - 2.8 E V6/ QUATTRO	2598-2771	1991-94	7,5	5,0	2,5
80 (B4) 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1992-96	4,5	3,0	1,5
80 (B4) 2.6 E/2.8 E V6 AVANT/QUAT.	2598-2771	1992-95	7,5	5,6	3,3
90 (B3) 90/90 QUATTRO	1781-2309	1987-91	3,0	2,0	1,0
90 (B3) 90/90 QUATTRO 20V	2309	1988-90	3,0	2,0	1,0
100 (C1) 100/100 S/100 LS	1760	1968-71	6,8	4,5	2,3
100 (C1) COUPÉ S	1871	1970-73	29,7	19,8	9,9
100 (C1) TUTTE LE VERSIONI	1760-1871	1972-77	7,5	5,0	2,5
100 (C2) TUTTE LE VERSIONI	1588-2144	1977-83	6,0	4,0	2,0
100 (C3) 100/100 QUATTRO	1781-2309	1982-90	5,3	3,5	1,8
100 (C3) TURBO/TURBO QUATTRO	2226	1986-90	6,0	4,0	2,0
100 (C3) AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	5,3	3,5	1,8
100 (C3) AVANT TURBO/TURBO Q.	2226	1983-90	6,8	4,5	2,3
100 (C4) 100/100 QUATTRO	1984-2309	1990-94	4,5	3,0	1,5
100 (C4) 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT	2226	1991-94	9,0	6,0	3,0
100 (C4) 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	6,4	4,2	2,1
100 (C4) AVANT/AVANT QUATTRO	1984-2771	1991-94	6,0	4,0	2,0
100 (C4) 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	5,3	3,5	1,8
100 (C4) 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO	2144-2226	1983-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) QUATTRO 20V	2226	1989-90	9,8	6,5	3,3
200 (C3) 200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	12,0	8,0	4,0
200 (C3) AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO AVANT Q.	2144-2226	1984-90	12,0	8,0	4,0
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO	1781	1996-03	3,0	2,0	1,0
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1997-03	6,4	4,2	2,1
S3 (I S.)	1781	1999-03	15,0	10,0	5,0
A3 (II S.) BZ	1390-1984	2003-08	3,3	2,2	1,1
A3 (II S.) SPB BZ	1390-1984	2004-08	3,3	2,2	1,1
A3 (II S.) 3.2 V6 QUATTRO	3189	2003-08	8,3	5,5	2,8
A3 (II S.) SPB 3.2 V6 QUATTRO	3189	2004-08	7,5	5,0	2,5
S3 (II S.)	1984	2006-08	14,3	9,5	4,8
QUATTRO	2144	1981-87	56,0	41,5	24,9
QUATTRO SPORT	2123-2144	1983-86	500,0	370,0	220,0
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	56,0	41,5	24,9
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-91	70,0	52,0	31,0
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	8,3	5,5	2,8
COUPÉ QUATTRO	2144-2226	1983-88	21,6	14,4	7,2
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.0 20V QUATTRO	1994	1988-91	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.0 E	1984	1989-95	6,0	4,0	2,0
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	19,8	13,2	6,6
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-95	10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	11,8	7,8	3,9
CABRIO 1.8/2.0 E/2.0 16V	1781-1984	1993-98	6,8	4,5	2,3
CABRIO 2.3 20V/2.6-2.8 V6	2309-2771	1991-96	9,8	6,5	3,3
A4 3.0 V6 30V (II S.)	2976	2001-04	6,4	4,2	2,1
A4 3.0 V6 30V AVANT (II S.)	2976	2001-04	6,3	4,2	2,1
A4 CABRIO 1.8/2.4/3.0/3.2 (II S.)	1781-3123	2002-06	6,8	4,5	2,3
A4 3.2 V6 FSI (III S.)	3123	2005-07	7,5	5,0	2,5
A4 3.2 V6 FSI QUATTRO (III S.)	3123	2005-07	8,3	5,5	2,8
A4 3.2 V6 FSI AVANT (III S.)	3123	2005-08	7,5	5,0	2,5
A4 3.2 V6 FSI QUATTRO AV. (III S.)	3123	2005-08	8,3	5,5	2,8
A4 CABRIOLET 1.8/2.0 (III S.)	1781-1984	2005-09	8,3	5,5	2,8
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI (III S.)	3123	2006-09	11,0	7,3	3,7
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI Q. (III S.)	3123	2005-09	13,2	8,8	4,4
A6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04	7,8	5,2	2,6
A6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05	7,8	5,2	2,6
A6 ALLROAD (I S.) 2.7/3.2 V6 30V	2671-3123	2000-06	6,4	4,2	2,1
A6 ALLROAD (I S.) 4.2 V8 40V	4163	2002-06	8,3	5,5	2,8
A6 ALLROAD (II S.) 4.2 V8 FSI	4163	2006-10	11,3	7,5	3,8
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO (III S.)	4163	2004-12	7,8	5,2	2,6
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO AV. (III S.)	4163	2005-12	7,8	5,2	2,6
V8	3562-4172	1989-94	11,3	7,5	3,8

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

A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1994-99	6,4	4,2	2,1
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1994-99	8,2	5,4	2,7
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1998-02	6,0	4,0	2,0
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1999-02	7,5	5,0	2,5
A8 6.0 W12 48V QUATTRO (I S.)	5998	1999-02	11,3	7,5	3,8
A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003-05	6,8	4,5	2,3
A8 3.7 V8 QUATTRO (II S.)	3697	2002-06	9,0	6,0	3,0
A8 4.2 V8 FSI QUATTRO (II S.)	4163-4172	2002-10	10,5	7,0	3,5
A8 6.0 W12 QUATTRO (II S.)	5998	2004-10	13,5	9,0	4,5
S2 AVANT	2226	1993-96	15,0	10,0	5,0
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226	1993-94	14,3	9,5	4,8
RS2 AVANT	2226	1994-96	64,5	43,0	21,5
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	11,3	7,5	3,8
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-02	12,8	8,5	4,3
S4 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2002-04	11,3	7,5	3,8
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163	2002-04	12,0	8,0	4,0
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2004-06	18,0	12,0	6,0
S4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2004-07	11,7	7,8	3,9
S4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163	2004-08	11,7	7,8	3,9
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163	2006-09	18,0	12,0	6,0
S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2006-09	18,5	12,3	6,2
RS4 AVANT	2671	1999-01	40,5	27,0	13,5
RS4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2005-07	27,0	18,0	9,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163	2006-08	27,8	18,5	9,3
RS4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2006-08	28,5	19,0	9,5
S6 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172	1994-97	12,0	8,0	4,0
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172	1994-97	12,0	8,0	4,0
S6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04	10,5	7,0	3,5
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05	11,3	7,5	3,8
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172	2002-04	20,8	13,8	6,9
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172	2002-05	22,3	14,9	7,4
S6 5.2 V10 QUATTRO (III S.)	5204	2006-10	22,6	15,0	7,5
S6 5.2 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	5204	2006-10	22,6	15,0	7,5
RS6 5.0 V10 FSI QUATTRO (III S.)	4991	2008-10	37,5	25,0	12,5
RS6 5.0 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	4991	2008-10	37,5	25,0	12,5
S8 4.2 V8 32V	4172	1996-99	12,8	8,5	4,3
S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	13,2	8,8	4,4
S8 5.2 V10 QUATTRO (II S.)	5204	2006-10	15,8	10,5	5,3
TT (8N)	1781	1998-06	9,8	6,5	3,3
TT (8N) ROADSTER	1781	1999-06	11,3	7,5	3,8
TT (8N) QUATTRO	1781	1999-06	12,6	8,4	4,2
TT (8N) QUATTRO 225 CV	1781	1998-06	14,4	9,6	4,8
TT (8N) ROADSTER QUATTRO	1781	1999-06	12,4	8,3	4,1
TT (8N) ROADSTER QUATTRO 225 CV	1781	1999-05	12,0	8,0	4,0
TT (8N) 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	21,0	14,0	7,0
TT (8N) ROADSTER 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	21,0	14,0	7,0
TT (8N) QUATTRO SPORT	1781	2005-06	30,0	20,0	10,0
A2 1.4 16V	1390	2000-06	4,5	3,0	1,5
A2 1.6 16V FSI	1598	2002-06	5,3	3,5	1,8
O7 (4L) 4.2 V8 FSI QUATTRO	4163	2005-10	11,3	7,5	3,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MINI COOPER	997 1961-63	27,0	18,0	9,0
MINI COOPER S	1071 1963-64	37,5	25,0	12,5
MINI COOPER S	1275 1963-69	34,5	23,0	11,5
MINI COOPER S	959-970 1964-65	36,0	24,0	12,0
MINI COOPER	998 1964-68	25,5	17,0	8,5
MINI CLUBMAN	998 1971-75	9,0	6,0	3,0
MINI CLUBMAN GT	1275 1971-75	22,5	15,0	7,5
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098 1974-82	9,0	6,0	3,0
MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY	998 1981-90	6,8	4,5	2,3
MINI MOKE	848 1964-68	24,8	16,5	8,3
BMC MINI MOKE (AUS)	998 1969-70	19,5	13,0	6,5
BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998 1970-81	18,0	12,0	6,0
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275 1974-77	18,0	12,0	6,0
LEYLAND MINI MOKE (P)	998 1980-90	19,5	13,0	6,5
CAGIVA MINI MOKE (I)	998 1991-95	19,5	13,0	6,5
METRO 1.0 (TUTTE LE VERSIONI)	998 1980-90	3,0	2,0	1,0
METRO 1.3/1.5 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 MG	1598-1994 1983-90	4,5	3,0	1,5
MAESTRO MG TURBO	1994 1988-90	5,3	3,5	1,8
MONTEGO MG	1994 1984-90	4,5	3,0	1,5
MONTEGO MG TURBO	1994 1985-90	5,3	3,5	1,8

AUSTIN HEALEY

GRAN BRETAGNA

100 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	31,5	21,0	10,5
SPRITE MK II	948 1961-62	22,5	15,0	7,5
SPRITE MK II	1038 1962-66	19,5	13,0	6,5
SPRITE MK III	1038 1966-67	18,0	12,0	6,0
SPRITE MK IV	1275 1967-70	16,5	11,0	5,5

AUTO UNION / DKW

GERMANIA

F 914	896-980 1954-62	9,0	6,0	3,0
1000/1000 S	980 1959-63	10,5	7,0	3,5
1000/1000 S COUPÉ DE LUXE C.	980 1958-63	13,5	9,0	4,5
1000 UNIVERSAL KOMBI	980 1959-62	10,5	7,0	3,5
1000 SP COUPÉ/ROADSTER	980 1958-65	18,0	12,0	6,0
MUNGA 4-6-8	980 1963-68	10,5	7,0	3,5

AUTOBIANCHI

ITALIA

BIANCHINA TRASFORM/SPECIAL	479-499 1957-62	22,5	15,0	7,5
BIANCHINA CABRIOLET	499 1960-69	27,0	18,0	9,0
BIANCHINA PANORAMICA	499 1960-69	12,0	8,0	4,0
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499 1960-69	12,8	8,5	4,3
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499 1962-69	10,5	7,0	3,5
GIARDINIERA	499 1971-77	10,5	7,0	3,5
STELINA	767-792 1963-68	19,5	13,0	6,5
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221 1955-68	10,5	7,0	3,5
PRIMULA COUPÉ S 1.4	1438 1968-70	10,5	7,0	3,5
A112	903 1969-71	8,3	5,5	2,8
A112 NORMALE/JUNIOR	903 1971-82	6,0	4,0	2,0
A112 ELEGANT	965 1971-82	6,0	4,0	2,0
A112 ELITE	965 1979-85	5,3	3,5	1,8
A112 JUNIOR	903 1982-87	4,8	3,2	1,6
A112 LX	965 1982-85	6,0	4,0	2,0
A112 ABARTH (58 CV)	982 1971-73	24,8	16,5	8,3
A112 ABARTH (58 CV)	982 1973-75	21,0	14,0	7,0
A112 ABARTH (58 CV)	982 1975	18,8	12,5	6,3
A112 ABARTH (70 CV)	1050 1975-77	19,5	13,0	6,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1977-79	18,0	12,0	6,0
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1979-82	17,3	11,5	5,8
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1982-84	15,8	10,5	5,3
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1984-85	16,5	11,0	5,5
Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049 1985-90	4,5	3,0	1,5
Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1108 1986-95	7,5	5,0	2,5
Y10 TURBO	1049 1985-89	11,3	7,5	3,8
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301 1987-95	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

BENTLEY

GRAN BRETAGNA

6 1/2 LITRE TORPEDO	6597 1926-30	810,0	600,0	360,0
4 1/2 LITRE TORPEDO	4398 1927-31	810,0	600,0	360,0
8 LITRE TORPEDO	7983 1930-32	880,0	650,0	390,0
MK VI	4257 1946-51	67,5	45,0	22,5
MK VI	4566 1951-52	60,0	40,0	20,0
R TYPE	4566 1952-55	67,5	50,0	30,0
R TYPE CONTINENTAL	4566 1953-55	1.000,0	750,0	450,0
S I	4887 1955-59	57,0	42,0	25,3
S I CONTINENTAL	4887 1955-59	475,0	350,0	210,0
S II	6230 1959-62	61,0	45,0	27,0
S II CABRIOLET	6230 1959-62	230,0	170,0	102,0
S III	6230 1962-66	63,5	47,0	28,2
S III CABRIOLET	6230 1962-66	230,0	170,0	102,0
T	6230 1965-70	36,0	24,0	12,0
T COUPÉ J. YOUNG	6230 1966-67	87,0	58,0	29,0
T 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750 1967-71	75,0	50,0	25,0
T 2 PORTE DHC	6230-6750 1967-71	83,0	55,0	27,5
T	6750 1971-77	31,5	21,0	10,5
T2	6750 1977-80	36,0	24,0	12,0
CORNICHE TWO DOOR	6750 1971-77	60,0	40,0	20,0
CORNICHE CABRIOLET	6750 1971-77	75,0	50,0	25,0
CORNICHE TWO DOOR	6750 1977-81	60,0	40,0	20,0
CORNICHE CABRIOLET	6750 1977-84	72,0	48,0	24,0
MULSANNIE	6750 1980-83	30,0	20,0	10,0
MULSANNIE	6750 1984-89	33,0	22,0	11,0
MULSANNIE S	6750 1987-93	36,0	24,0	12,0
MULSANNIE TURBO	6750 1982-91	45,0	30,0	15,0
EIGHT	6750 1984-93	33,0	22,0	11,0
TURBO R/S/RT	6749-6761 1985-98	48,0	32,0	16,0
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750 1984-94	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL R/S/T	6750 1991-02	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL SC	6761 1998-01	113,0	75,0	37,5
CONTINENTAL GT	5998 2003-10	48,0	32,0	16,0
CONTINENTAL FLYING SPUR	5998 2005-10	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 2006-10	56,5	37,5	18,8
ARNAGE/RED LABEL	4398-6761 1998-02	39,0	26,0	13,0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750 2001-04	43,5	29,0	14,5
ARNAGE R/RL	6750-6761 2002-10	45,0	30,0	15,0
ARNAGE T	6750-6761 2002-10	51,0	34,0	17,0
ARNAGE DHC (AZURE)	6750 2005-06	105,0	70,0	35,0
BROOKLANDS COUPÉ	6761 2008-10	195,0	130,0	65,0

BERTONE

ITALIA

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

BIANCHI

ITALIA

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

BIZZARRINI

ITALIA

5300 GT STRADA	5358 1964-68	920,0	680,0	410,0
----------------	--------------	-------	-------	-------

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
1900 GT EUROPA	1897 1967-68	160,0	120,0	72,0

BMW

GERMANIA

327 COUPÉ/CABRIOLET	1971 1937-39	405,0	300,0	180,0
328 ROADSTER	1971 1937-39	1.200,0	900,0	540,0
3200 CS	3168 1962-65	145,0	95,0	47,5
503 COUPÉ	3168 1956-59	310,0	230,0	140,0
503 CABRIOLET	3168 1956-59	445,0	330,0	200,0
507 ROADSTER	3168 1956-60	2.000,0	1.500,0	900,0
250/300 (ISETTA)	245-298 1955-62	37,5	25,0	12,5
600	582 1957-59	21,0	14,0	7,0
700 COUPÉ	697 1959-64	16,5	11,0	5,5
700 CABRIOLET	697 1959-63	24,0	16,0	8,0
700 BERLINA	697 1960-61	12,8	8,5	4,3
700 COUPÉ SPORT	697 1960-64	24,0	16,0	8,0
700 LS BERLINA	697 1962-65	12,0	8,0	4,0
700 LS COUPÉ	697 1964-65	15,0	10,0	5,0
1500	1499 1961-64	14,4	9,0	6,3
1800 TI	1773 1964-66	20,8	13,0	9,1
1800 TV/SA	1773 1964-65	130,0	80,0	56,0
2000 TUTTI LUX	1990 1966-70	24,0	15,0	10,5
2000 C COUPÉ	1990 1965-69	28,8	18,0	12,6
2000 CS COUPÉ	1990 1965-69	38,5	24,0	16,8
2800 CS (SERIE E9)	2788 1968-71	42,0	28,0	14,0
3.0 CS (SERIE E9)	2986 1971-75	45,0	30,0	15,0
3.0 CSI (SERIE E9)	2986 1971-75	70,5	44,0	31,0
3.0 CSL (SERIE E9)	2986-3003 1971-73	240,0	160,0	80,0
3.0 CSL (SERIE E9) "BATMOBILE"	3003-3153 1973-75	420,0	280,0	140,0
2.5 CS (SERIE E9)	2494 1974-77	31,5	21,0	10,5
1600 (SERIE 02)	1573 1966-71	14,4	9,0	6,3
1502/1802 (SERIE 02)	1573-1766 1971-76	12,8	8,0	5,6
1600 TI (SERIE 02)	1573 1967-68	20,8	13,0	9,1
1600 CABRIOLET (SERIE 02)	1573 1967-71	61,0	38,0	26,6
1600-1800 TOURING (SERIE 02)	1573-1766 1971-74	14,4	9,0	6,3
2002 (SERIE 02)	1990 1968-76	20,4	12,0	9,0
2000 TOURING (SERIE 02)	1990 1971-74	18,4	11,5	8,1
2002 TI (SERIE 02)	1990 1968-71	36,0	22,5	15,8
2002 TI (SERIE 02)	1990 1971-75	41,5	26,0	18,2
2000 TI TOURING (SERIE 02)	1990 1971-74	38,5	24,0	16,8
2002 CABRIOLET S. 02 (CON ROLLBAR)	1990 1971-75	42,5	25,0	18,8
2002 TURBO (SERIE 02)	1990 1973-74	130,0	85,0	42,5
1502 (SERIE 02)	1573 1975-77	11,2	7,0	4,9
2500/2800/2.8 L (SERIE E3)	2494-2788 1968-77	11,2	7,0	4,9
3.0 S (SERIE E3)	2986 1971-77	23,3	13,7	10,3
3.0 Si (SERIE E3)	2986 1971-77	37,5	22,0	16,5
3.0 L (SERIE E3)	2986 1975-77	19,2	12,0	8,4
3.3 L/I (SERIE E3)	3210-3299 1974-77	48,0	30,0	21,0
518/520 (E12)	1766-1990 1972-81	5,6	3,5	2,5
520i (E12)	1990 1973-77	11,9	7,0	5,3
520 (E12 6 CILINDRI)	1991 1977-81	7,7	4,5	3,4
525/528 (E12)	2494-2788 1973-81	9,6	6,0	4,2
528i (E12)	2788 1977-81	17,0	10,0	7,5
M535i (E12)	3453 1980-81	38,5	24,0	16,8
316/318 (E21)	1573-1766 1975-80	8,0	5,0	3,5
315/316 (E21)	1573-1766 1980-84	8,8	5,5	3,9
318i (E21)	1766 1980-83	10,4	6,5	4,6
320 (E21 4 CILINDRI)	1990 1975-78	12,0	7,5	5,3
320i (E21 4 CILINDRI)	1990 1975-78	14,4	9,0	6,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991 1977-82	10,4	6,5	4,6
323i (E21)	2316 1977-82	19,2	12,0	8,4
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991 1978-82	12,8	8,0	5,6
323i CABRIOLET BAUR (E21)	2316 1978-82	20,0	12,5	8,8
M1	3430 1979-81	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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
728/730 (E23)	2788	1977-79	6,4	4,0	2,8
728i (E23)	2788	1979-82	7,2	4,5	3,2
728i (E23)	2788	1982-86	8,0	5,0	3,5
732i (E23)	3210	1979-82	8,8	5,5	3,9
732i (E23)	3210	1982-86	9,3	5,8	4,1
733i (E23)	3210	1977-79	9,3	6,2	3,1
735i (E23)	3453	1979-82	12,8	8,0	5,6
735i (E23)	3430	1982-86	13,6	8,5	6,0
745i (E23)	3210	1979-82	19,2	12,0	8,4
745i (E23)	3430	1982-87	20,8	13,0	9,1
745i (E23) EXECUTIVE/HIGHLINE	3430	1984-86	30,5	18,0	13,5
518/518i (E28)	1766	1981-87	4,8	3,0	2,1
520i (E28)	1990	1981-88	6,4	4,0	2,8
525i (E28)	2494	1981-85	8,5	5,0	3,8
528i (E28)	2788	1981-87	12,8	8,5	4,3
535i (E28)	3430	1984-89	23,8	14,0	10,5
M535i (E28)	3430	1984-88	28,8	18,0	12,6
M5 (E28)	3453	1985-87	80,0	50,0	35,0
316/318i (E30)	1766	1982-87	6,4	4,0	2,8
316/318i (E30)	1596	1991	6,4	4,0	2,8
320i (E30) 2 PORTE	1990	1984-87	9,6	6,0	4,2
320i (E30) 4 PORTE	1990	1984-87	9,4	5,5	4,1
320i (E30) 2 PORTE	1990-1991	1987-89	8,8	5,5	3,9
320i (E30) 4 PORTE	1991	1987-91	8,8	5,2	3,9
320i (E30) 2 PORTE S	1990	1986-87	12,8	8,0	5,6
318iS (E30)	1766-1796	1989-92	13,9	8,2	6,2
323i (E30)	2316	1982-86	11,2	7,0	4,9
325i (E30) 2 PORTE	2494	1985-91	13,6	8,5	6,0
325i (E30) 4 PORTE	2494	1985-91	12,0	7,5	5,3
325iX 2/4 P (E30)	2494	1985-90	11,9	7,0	5,3
320iS 2 P (E30)	1990	1989-91	31,5	18,5	13,9
320iS 4 P (E30)	1990	1988-90	26,4	15,5	11,6
318i TOURING (E30)	1796	1989-94	6,8	4,0	3,0
320i TOURING (E30)	1991	1987-91	8,5	5,0	3,8
325i TOURING (E30)	2494	1988-91	11,2	7,0	4,9
325iX TOURING (E30)	2494	1988-92	11,1	6,5	4,9
318i CABRIOLET (E30)	1796	1990-94	11,2	7,0	4,9
320i CABRIOLET BAUR (E30)	1990	1983-87	11,2	7,0	4,9
320i CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	15,3	9,0	6,8
323i CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	13,6	8,0	6,0
325i CABRIOLET (E30)	2494	1985-92	18,7	11,0	8,3
M3 (E30)	2302	1986-89	67,5	45,0	22,5
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	67,5	45,0	22,5
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-89	83,0	55,0	27,5
M3 SPORT EVOLUTION/II (E30)	2467	1989-91	120,0	80,0	40,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-91	75,0	50,0	25,0
730i (E32)	2986	1986-92	6,4	4,0	2,8
730i (E32)	2986	1992-94	6,4	4,0	2,8
730i V8 (E32)	2997	1992-94	7,5	4,7	3,3
735i (E32)	3430	1986-92	8,8	5,2	3,9
735iL (E32)	3430	1988-92	9,2	5,4	4,1
740i V8 (E32)	3982	1992-94	11,7	6,9	5,2
750iL/HL (E32)	4988	1986-94	12,8	7,5	5,6
Z1	2494	1989-94	64,0	40,0	28,0
525i (E34)	2494	1988-94	5,4	3,2	2,4
525i 24V (E34)	2494	1990-95	6,8	4,0	3,0
525iX 24V (E34)	2494	1991-95	4,5	3,0	1,5
530i (E34)	2986	1988-94	6,0	3,5	2,6
535i (E34)	3430	1988-94	11,1	6,5	4,9
M5 (E34)	3535	1988-92	27,2	16,0	12,0
525i 24V TOURING (E34)	2494	1991-96	6,0	3,5	2,6
525iX 24V TOURING (E34)	2494	1991-96	5,1	3,0	2,3
530i V8 TOURING (E34)	2997	1992-95	5,6	3,5	2,5
540i V8 TOURING (E34) MANUALE	3982	1992-97	20,4	12,0	9,0
540i V8 TOURING (E34) AUTOMATICA	3982	1992-97	12,8	8,0	5,6
M5 TOURING (E34)	3795	1992-95	34,0	20,0	15,0
840 CI/V8 32V MANUALE (E31)	3982-4398	1993-00	30,5	19,0	13,3
840 CI/V8 32V AUTOMATICA (E31)	3982	1993-95	25,6	16,0	11,2
850i/850i CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379	1990-99	39,0	23,0	17,3
850i/850i CI V12 AUTOMATICA (E31)	4988	1990-95	34,0	20,0	15,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
850 CSI V12 (E31)	5576	1992-96	70,0	41,0	31,0
318iS (E36)	1796-1895	1993-98	5,1	3,0	2,3
320i 24V (E36)	1991	1990-98	5,1	3,0	2,3
323i/325i 24V (E36)	2494	1990-97	7,7	4,5	3,4
328i 24V (E36)	2793	1995-98	8,5	5,0	3,8
318iS RACING/CLASS II (E36)	1796	1994-98	13,6	8,0	6,0
316i COUPÉ (E36)	1596	1993-99	4,8	3,0	2,1
318iS 16V COUPÉ (E36)	1796-1895	1991-99	7,2	4,5	3,2
320i 24V COUPÉ (E36)	1991	1991-99	6,4	4,0	2,8
323i 24V COUPÉ (E36)	2494	1995-99	7,7	4,5	3,4
325i/328i 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1991-99	9,4	5,5	4,1
318i CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	6,5	3,8	2,9
320i 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	8,5	5,0	3,8
323i/325i 24V CABRIOLET (E36)	2494-2793	1993-95	12,0	7,5	5,3
328i 24V CABRIOLET (E36)	2793	1995-00	12,8	8,5	4,3
320i 24V TOURING (E36)	1991	1995-99	5,1	3,0	2,3
323i/325i 24V TOURING (E36)	2494	1995-00	6,0	3,5	2,6
328i 24V TOURING (E36)	2793	1995-00	8,8	5,5	3,9
M3 (E36)	2990	1994-95	33,0	22,0	11,0
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	38,5	24,0	16,8
M3 3.2 SMG (E36)	3201	1997-99	32,0	20,0	14,0
M3 COUPÉ (E36)	2990	1992-95	36,0	24,0	12,0
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201	1995-00	40,0	25,0	17,5
M3 3.2 COUPÉ SMG (E36)	3201	1997-99	35,0	22,0	15,4
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	38,5	24,0	16,8
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	40,0	25,0	17,5
M3 3.2 CABRIOLET SMG (E36)	3201	1997-99	38,5	22,5	16,9
728i (E38)	2793	1995-01	6,4	4,0	2,8
730i V8 (E38)	2997	1994-96	6,8	4,0	3,0
735i V8 (E38)	3498	1996-01	9,3	5,8	4,1
740i V8 (E38)	3982	1994-96	8,8	5,2	3,9
740i V8 (E38)	4398	1996-01	9,7	5,7	4,3
750iL (E38)	5379	1994-01	11,1	6,5	4,9
530i 24V (E39)	2979	2001-03	8,5	5,0	3,8
535i 32V (E39)	3498	1996-01	7,2	4,5	3,2
540i 32V (E39)	4398	1996-03	9,6	6,0	4,2
530i 24V TOURING (E39)	2979	2001-04	8,5	5,0	3,8
535i 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	7,7	4,8	3,4
540i 32V TOURING (E39)	4398	1997-04	9,6	6,0	4,2
M5 (E39)	4941	1998-03	36,0	24,0	12,0
Z3 1.8i 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
316i 4 PORTE (E46)	1796-1895	1999-05	2,6	1,5	1,1
323i/325i 24V (E46)	2494-2495	1998-05	5,1	3,0	2,3
328i 24V (E46)	2793	1998-00	6,8	4,0	3,0
330i 24V (E46)	2979	2000-05	7,7	4,5	3,4
316i TOURING (E46)	1796	2003-05	2,4	1,5	1,1
323i/325i 24V TOURING (E46)	2494-2495	1999-05	6,0	3,5	2,6
328i 24V TOURING (E46)	2793	1999-00	6,8	4,0	3,0
330i 24V TOURING (E46)	2979	2000-05	7,7	4,5	3,4
316i/318i COUPÉ (E46)	1895-1995	1999-06	4,0	2,5	1,8
323i/325i 24V COUPÉ (E46)	2494-2495	1999-06	7,1	4,2	3,2
328i 24V COUPÉ (E46)	2793	1999-00	8,3	4,9	3,7
330i 24V COUPÉ (E46)	2979	2000-06	10,5	6,2	4,7
318i/320i CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-06	6,4	4,0	2,8
323i/325i 24V CABRIOLET (E46)	2494-2495	2000-06	7,2	4,5	3,2
328i 24V CABRIOLET (E46)	2793	2000	8,0	5,0	3,5
330i 24V CABRIOLET (E46)	2979	2000-06	11,2	7,0	4,9
M3 COUPÉ (E46)	3246	2001-06	39,0	24,5	17,2
M3 CABRIOLET (E46)	3246	2001-06	35,5	23,5	11,8
X5 (E53) 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	225,0	150,0	75,0
730i/735i (E65)	2979-3600	2001-08	5,1	3,0	2,3
740i/745i (E65)	4000-4398	2001-08	7,2	4,5	3,2
760iL (E65)	5972	2002-08	10,4	6,5	4,6

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
750i (E65)	4799	2005-08	7,2	4,5	3,2
630i COUPÉ (E63)	2996	2004-10	13,6	8,0	6,0
645CI/650i COUPÉ (E63)	4398-4799	2003-08	14,4	9,0	6,3
630i CABRIO (E64)	2996	2004-08	16,8	10,5	7,4
645 CI/650i CABRIO (E64)	4398-4799	2004-08	20,8	13,0	9,1
M6 COUPÉ (E63)	4998	2005-09	45,0	30,0	15,0
M6 CABRIO (E64)	4998	2006-09	46,5	31,0	15,5
Z4 (E85) 2.0i ROADSTER	1995	2005-09	13,6	8,0	6,0
Z4 (E85) 2.2i ROADSTER	2171	2003-06	13,6	8,5	6,0
Z4 (E85) 2.5i/2.5Si ROADSTER	2494-2497	2003-09	15,2	9,5	6,7
Z4 (E85) 3.0i/3.0Si ROADSTER	2979-2996	2003-09	18,4	11,5	8,1
Z4 (E85) M ROADSTER	3246	2006-09	35,0	22,0	15,4
Z4 (E85) 3.0Si COUPÉ	2996	2006-09	25,6	16,0	11,2
Z4 (E85) M COUPÉ	3246	2006-09	39,0	26,0	13,0
X3 (E83) 2.5i/3.0i	2494-2996	2003-10	6,0	4,0	2,0
335i (E90)	2979	2006-08	7,8	5,2	2,6
335i TOURING (E91)	2979	2006-08	7,8	5,2	2,6
335i COUPÉ (E92)	2979	2007-10	9,0	6,0	3,0
335i CABRIO (E93)	2979	2007-10	9,8	6,5	3,3
M3 (E90)	3999	2008-10	30,0	20,0	10,0
M3 COUPÉ (E92)	3999	2007-10	31,5	21,0	10,5
M3 CABRIO (E93)	3999	2008-10	31,5	21,0	10,5
520i/523i/525i (E60)	1995-2996	2003-10	6,0	4,0	2,0
530i (E60)	2996	2003-10	7,5	5,0	2,5
540i/545i/550i (E60)	4000-4799	2003-10	9,0	6,0	3,0
530i TOURING (E61)	2996	2005-10	6,8	4,5	2,3
545i/550i TOURING (E61)	4398-4799	2004-10	9,0	6,0	3,0
M5 (E60)	4998	2004-10	41,5	27,5	13,8
M5 TOURING (E61)	4998	2007-10	40,5	27,0	13,5

BORGWARD

GERMANIA

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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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
BLENNHEIM/BLÉN. 2/BLÉN. 3	5898	1993-06	52,5	35,0	17,5

BUGATTI

FRANCIA

TYPE 13/22/23/16 VALVOLE BRESCIA	1368-1496	1914-26	460,0	340,0	205,0
TYPE 30	1991	1922-26	540,0	400,0	240,0
TYPE 35	1991	1924-31	2.700,0	2.000,0	1.200,0
TYPE 35A	1991	1925-31	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 35C	1991	1926-31	3.000,0	2.200,0	1.300,0
TYPE 35T	2261	1926-30	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 35TC/B	2261	1927-31	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 37	1496	1925-30	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 38	1991	1926-27	540,0	400,0	240,0
TYPE 38A	1991	1927	380,0	280,0	170,0
TYPE 40/40A	1496	1926-30	540,0	400,0	240,0
TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	12.200,0	9.000,0	5.400,0
TYPE 55	2261	1932-35	5.400,0	4.000,0	2.400,0
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	2.700,0	2.000,0	1.200,0
TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	810,0	600,0	360,0
TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	1.100,0	800,0	480,0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	680,0	500,0	300,0
TYPE 57C	3257	1937-39	950,0	700,0	420,0
TYPE 57S	3257	1936-38	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 57SC	3257	1937-39	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 101/101C	3257	1951-52	540,0	400,0	240,0
EB 110 GT	3500	1991-95	1.800,0	1.200,0	600,0
EB 110 SS	3500	1991-95	2.400,0	1.600,0	800,0
VEYRON 16,4	7993	2005-11	1.500,0	940,0	660,0
VEYRON 16,4 GRAND SPORT	7993	2008-11	2.100,0	1.400,0	700,0
VEYRON SUPER SPORT	7993	2010-13	1.900,0	1.300,0	630,0
VEYRON GRAND SPORT VITESSE	7993	2012-15	2.400,0	1.600,0	800,0

CATERHAM

GRAN BRETAGNA

SUPER SEVEN	1396-1998	1986-06	43,5	29,0	14,5
211.6/1.8/2.0 16V	1588-1998	1995-01	37,5	25,0	12,5
SEVEN CSR 200/260	2261	2004-07	48,0	32,0	16,0
SEVEN ROADSPORT	1595	2007-09	39,0	26,0	13,0
SEVEN SV ROADSPORT	1595	2007-09	42,0	28,0	14,0
SEVEN SV-R200	2261	2007-09	52,5	35,0	17,5
SEVEN CSR	2261	2007-09	64,5	43,0	21,5

CEIRANO

ITALIA

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

CHRYSLER

STATI UNITI

VISION	3518	1993-99	1,8	1,2	0,6
NEON 1.8/2.0 16V	1796-1996	1995-01	1,7	1,1	0,6
SEBRING (II S.) CONVERTIBLE	1996-2736	2001-08	6,5	4,3	2,2
SEBRING (III S.) 2.0 16V	1998	2007-10	3,4	2,3	1,1
STRATUS	1996-2497	1995-01	3,3	2,2	1,1
STRATUS CONVERTIBLE 2.0 16V	1996	1996-01	5,3	3,5	1,8
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-01	6,0	4,0	2,0
PT CRUISER	1598-2429	1999-08	3,0	2,0	1,0
PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429	2004-08	5,3	3,5	1,8
VOYAGER 3.0 V6 (I S.)	2972	1988-90	3,3	2,2	1,1
GRAND VOYAGER 3.0 V6 (I S.)	2972	1988-90	3,3	2,2	1,1
VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)	2972-3301	1991-95	3,6	2,4	1,2
GRAND VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)	2972-3301	1991-95	3,6	2,4	1,2
VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	2499	1991-96	1,8	1,2	0,6
GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	2499	1991-96	1,8	1,2	0,6
VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)	3301-3778	1996-00	3,8	2,5	1,3
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)	3301-3778	1996-00	3,8	2,5	1,3
VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)	3301-3778	2001-08	4,5	3,0	1,5
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)	3301-3778	2001-08	4,2	2,8	1,4

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
GRAND VOYAGER (V S.) 3.8 V6	3778	2009-10	6,8	4,5	2,3
300 M 2.7 V6	2736	1998-05	2,3	1,5	0,8
300 M 3.5 V6	3518	1998-05	2,7	1,8	0,9
300 C 3.5 V6 24V	3518	2005-10	5,0	3,3	1,7
300 C 3.5 V6 24V AWD SW	3518	2005-10	5,7	3,8	1,9
300 C 5.7 V8	5654	2003-10	5,0	3,3	1,7
300 C 5.7 V8 HEMI AWD SW	5654	2003-10	5,7	3,8	1,9
300 C 6.1 V8 HEMI SW SRT-8	6063	2006-10	9,0	6,0	3,0
CROSSFIRE	3199	2002-08	12,8	8,5	4,3
CROSSFIRE ROADSTER	3199	2004-08	15,8	10,5	5,3

CISITALIA

ITALIA

202 BERLINETTA	1089	1947-52	740,0	550,0	330,0
202 CABRIOLET	1089	1947-52	570,0	420,0	250,0
202 SMM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-48	1.200,0	900,0	540,0
303 DF	1089	1951-53	90,0	66,5	40,0
750 GT/850 GT	735-947	1961-63	16,2	12,0	7,2

CITROËN

FRANCIA

7 A TRACTION AVANT	1303	1934	25,5	17,0	8,5
7 B TRACTION AVANT	1529	1934	25,5	17,0	8,5
7 S TRACTION AVANT	1911	1934	25,5	17,0	8,5
7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	24,0	16,0	8,0
7 CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	24,0	16,0	8,0
7 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1529-1911	1934-38	130,0	87,0	43,5
7 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1303-1628	1934-39	130,0	85,0	42,5
11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	24,0	16,0	8,0
11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	27,0	18,0	9,0
11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	25,5	17,0	8,5
11 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1911	1935-38	123,0	82,0	41,0
11 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1911	1934-39	120,0	80,0	40,0
11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	24,0	16,0	8,0
11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	25,5	17,0	8,5
11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	24,0	16,0	8,0
15 SIX	2867	1938-45	36,0	24,0	12,0
15 SIX CABRIOLET	2867	1939	270,0	180,0	90,0
15 SIX	2867	1946-56	33,0	22,0	11,0
15 SIX H (HYDRO-PNEUMATIQUE)	2867	1954-55	37,5	25,0	12,5
11 B - 11 D NORMALE	1911	1946-57	21,0	14,0	7,0
11 B - 11 D LÉGÈRE	1911	1946-57	22,5	15,0	7,5
2 CV	375-425	1948-60	21,0	14,0	7,0
2 CV	425-602	1961-70	10,5	7,0	3,5
2 CV AZAM/3 CV	425-602	1962-67	22,5	15,0	7,5
2 CV4	435	1970-78	8,0	5,3	2,7
2 CV6/CLUB	602	1970-90	8,7	5,8	2,9
2 CV6 SPÉCIAL	602	1976-90	7,5	5,0	2,5
2 CV SPOT	435-602	1976	11,6	7,7	3,9
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	10,5	7,0	3,5
2 CV PERRIER/007/COCORICO	602	1981-89	12,0	8,0	4,0
2 CV TRANSAT/France 3	602	1983-84	12,0	8,0	4,0
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	88,0	55,0	38,5
DS 19	1911	1955-62	31,5	21,0	10,5
DS 19 PRESTIGE	1911	1959-62	75,0	50,0	25,0
DS 19	1911	1963-67	28,5	19,0	9,5
DS 19 PRESTIGE	1911	1963-67	73,5	49,0	24,5
DS 21 PRESTIGE	2175	1963-67	73,5	49,0	24,5
DS 19	1985	1967-68	22,5	15,0	7,5
DS 20	1911-1985	1968-75	19,5	13,0	6,5
DS 20 PALLAS	1985	1968-75	22,5	15,0	7,5
DS PRESTIGE (TUTTI I TIPI)	1985-2347	1968-75	69,0	46,0	23,0
DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)	1911-1985	1968-75	24,0	16,0	8,0
DS 21	2175	1965-72	21,0	14,0	7,0
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	24,0	16,0	8,0
DS 21 I.E.	2175	1969-72	24,0	16,0	8,0
DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	27,0	18,0	9,0
DS 23	2341	1972-75	25,5	17,0	8,5
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	28,5	19,0	9,5
DS 23 I.E.	2341	1972-75	28,5	19,0	9,5
DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	31,5	21,0	10,5
DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)	2347	1972-75	27,0	18,0	9,0

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
DLUXE	1985	1969-72	12,0	8,0	4,0
DSPECIAL	1985	1969-75	14,3	9,5	4,8
DSUPER	1985	1969-75	15,0	10,0	5,0
DSUPER 5	2175	1972-75	15,0	10,0	5,0
DS/ID CABRIOLET USINE	1911-2175	1960-71	245,0	180,0	108,0
ID 19	1911-1985	1957-67	19,5	13,0	6,5
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1958-67	25,5	17,0	8,5
ID 19 B	1911	1967-69	16,5	11,0	5,5
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	24,0	16,0	8,0
ID 20	1985	1968-69	16,5	11,0	5,5
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	27,0	18,0	9,0
AMI 6	602	1961-69	16,5	11,0	5,5
AMI 6 BREAK	602	1964-69	9,0	6,0	3,0
AMI 8	602	1969-78	7,5	5,0	2,5
AMI 8 BREAK	602	1969-79	7,5	5,0	2,5
AMI SUPER BERLINA/BREAK	1015	1972-76	10,5	7,0	3,5
DYANE	425	1967-68	9,0	6,0	3,0
DYANE 4/6	435-602	1968-84	8,3	5,5	2,8
MEHARI	602	1968-87	18,0	12,0	6,0
MEHARI 4X4	602	1979-86	45,0	30,0	15,0
SM CARBURATORI	2670	1970-75	45,0	30,0	15,0
SM INIEZIONE	2670	1972-75	50,0	33,5	16,7
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	6,0	4,0	2,0
GS BREAK	1015-1222	1971-79	6,0	4,0	2,0
GS BIROTOR (WANKEL 995X2)	1990	1974-75	20,3	13,5	6,8
CX (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2347	1974-82	8,3	5,5	2,8
CX 20/22	1995-2165	1982-89	7,5	5,0	2,5
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	15,0	10,0	5,0
CX 2400 GTI	2347	1977-82	14,3	9,5	4,8
CX 25 PRESTIGE	2500	1983-85	18,8	12,5	6,3
CX 25 GTI	2500	1983-85	14,3	9,5	4,8
CX 25 TURBO GTI	2500	1984-87	16,5	11,0	5,5
CX 25 R/TRI/GTI	2500	1986-89	12,8	8,5	4,3
CX 25 TURBO PRESTIGE	2500	1986-87	18,8	12,5	6,3
CX 25 TURBO 2 GTI/PRESTIGE	2500	1987-89	18,8	12,5	6,3
CX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2347	1975-82	8,3	5,5	2,8
CX 20/22 BREAK (TUTTE LE VER.)	1995-2165	1982-91	9,8	6,5	3,3
VISA GTI	1580	1984-89	8,3	5,5	2,8
VISA RALLYE/CHRONO	1360	1982-83	11,3	7,5	3,8
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	25,5	17,0	8,5
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	7,5	5,0	2,5
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	6,0	4,0	2,0
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	6,0	4,0	2,0
BX 16 GTI	1580	1989-92	6,0	4,0	2,0
BX 19 GTI 16V	1905	1987-91	8,3	5,5	2,8
BX 19 4X4	1905	1988-92	5,3	3,5	1,8
BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	5,7	3,8	1,9
BX 4 TC	2141	1985-86	75,0	50,0	25,0
AX 1.4 4X4	1360	1991-97	2,7	1,8	0,9
AX SPORT	1294	1987-93	10,5	7,0	3,5
AX GTI/GTI	1360	1988-96	8,3	5,5	2,8
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-90	10,5	7,0	3,5
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-90	10,5	7,0	3,5
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	6,0	4,0	2,0
XANTIA 3.0 V6 BREAK	2946	1996-00	6,0	4,0	2,0
SAXO VTS/II (S.)	1587	1996-04	8,3	5,5	2,8
C3 PLURIEL	1360-1587	2003-10	4,5	3,0	1,5
C2 (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587	2003-10	1,5	1,0	0,5
C2 1.6 16V 125 CV	1587	2004-10	5,0	3,3	1,7
C6 3.0 V6	2946	2006-09	5,3	3,5	1,8
C-CROSSER 2.4	2360	2007-09	3,8	2,5	1,3

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
NUBIRA 1.8I/2.0I 16V BERLINA/S.W.	1998	1997-03	1,5	1,0	0,5
NUBIRA 1.6I 16V BERLINA/S.W.	1998	2003-05	0,8	0,5	0,3
NUBIRA 1.8I/2.0I 16V BERLINA/S.W.	1999	2003-05	1,5	1,0	0,5
MATIZ 800I	796	1998-05	1,5	1,0	0,5

DAF

OLANDA

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

DAIHATSU

GIAPPONE

TAFT F10	958	1975-78	7,1	4,7	2,4
TAFT F20	1587	1976-84	5,0	3,3	1,7
FEROZA	1590	1988-99	3,8	2,5	1,3
ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	4,1	2,7	1,4
CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993	1992-96	6,0	4,0	2,0
CHARADE 1.3 4WD	1296	1992-93	4,5	3,0	1,5
TERIOS	1296-1495	1997-06	3,9	2,6	1,3
TERIOS (II S.) 1.3/1.5	1298-1495	2006-11	6,0	4,0	2,0
SIRION I.S.	989-1298	1998-05	1,8	1,2	0,6
SIRION II S.	997-1298	2005-07	2,9	1,9	1,0
SIRION (II S.) 1.0	997	2007-12	3,0	2,0	1,0
SIRION (II S.) 1.3/1.5	1298-1495	2007-11	3,8	2,5	1,3
YRV	989-1258	2000-05	1,5	1,0	0,5
COPEN	659-1298	2004-10	9,8	6,5	3,3
TREVIS 1.0	989	2006-10	2,7	1,8	0,9
MATERIA 1.3/1.5 (TUTTE LE VERSIONI)	1298-1495	2006-11	3,9	2,6	1,3
CUORE (VII S.) TUTTE LE VERSIONI	997	2007-11	3,0	2,0	1,0

DAIMLER

GRAN BRETAGNA

MAJESTIC	3794	1958-59	45,0	30,0	15,0
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	49,5	33,0	16,5
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	52,5	35,0	17,5
SP 250 DART	2548	1959-64	72,0	48,0	24,0
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	41,5	27,5	13,8
V8 250	2548	1967-69	39,0	26,0	13,0
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	30,0	20,0	10,0
SOVEREIGN	4235	1966-69	24,8	16,5	8,3
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 4.2 (I S.)	4235	1969-73	15,0	10,0	5,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (II S.)	3442-4235	1973-79	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (III S.)	3442-4235	1979-86	13,5	9,0	4,5
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ (II S.)	4235	1973-77	26,3	17,5	8,8
DOUBLE SIX 5.3 (I S.)	5345	1972-73	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 5.3 (II S.)	5345	1973-79	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.)	5345	1979-81	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345	1981-86	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345	1986-92	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ (II S.)	5345	1973-77	31,5	21,0	10,5
3.6-4.0 (XJ40)	3590-3980	1986-94	11,3	7,5	3,8
SIX 4.0-6 24V	3980	1994-97	12,8	8,5	4,3
V8 4.0 32V	3996	1998-02	14,3	9,5	4,8
SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	18,0	12,0	6,0
SUPER V8	4916	2005-08	30,0	20,0	10,0

DATSUN

GIAPPONE

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

DB

FRANCIA

750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	52,5	35,0	17,5
750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	37,5	25,0	12,5
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	49,5	33,0	16,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
850 LE MANS	851	1961-62	37,5	25,0	12,5

DE LOREAN

STATI UNITI

DMC12	2849	1981-83	56,5	37,5	18,8
-------	------	---------	------	------	------

DE TOMASO

ITALIA

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

DELAGE

FRANCIA

CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	105,0	70,0	35,0
DO	3003	1918-24	90,0	60,0	30,0
DE/DI/DIS 11 CV	2116-2120	1922-28	90,0	60,0	30,0
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	120,0	80,0	40,0
DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	105,0	70,0	35,0
DR	2170	1927-30	90,0	60,0	30,0
D8/D8S	4060	1929-33	265,0	175,0	88,0
D4	1480	1933-34	75,0	50,0	25,0
D6/D5	2517-3045	1931-33	105,0	70,0	35,0
D6-11/D6-11S	2000	1932-34	90,0	60,0	30,0
D6-65	2678	1934-35	120,0	80,0	40,0
D6-60/D6-80	2449-3226	1935-37	130,0	85,0	42,5
D6-70	2729	1936-37	135,0	90,0	45,0
D6-75	2800-2984	1938-40	150,0	100,0	50,0
D8-15/D8-15S	2660	1933-39	205,0	150,0	90,0
D8-85/D8-105	3570	1934-35	245,0	180,0	108,0
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	500,0	370,0	220,0
DI-12	2151	1935-38	90,0	60,0	30,0
DI-50	2370	1938-39	98,0	65,0	32,5
3 L	2984	1946-54	113,0	75,0	37,5
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	130,0	85,0	42,5

DELAHAYE

FRANCIA

TYPE 82	4410	1919-24	105,0	70,0	35,0
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	90,0	60,0	30,0
TYPE 87	1843	1921-26	83,0	55,0	27,5
TYPE 94	2940	1923-26	90,0	60,0	30,0
TYPE 97	1847	1923-26	83,0	55,0	27,5
TYPE 92	2513	1924-28	90,0	60,0	30,0
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	83,0	55,0	27,5
TYPE 112	2872	1927-29	90,0	60,0	30,0
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	98,0	65,0	32,5
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	90,0	60,0	30,0
TYPE 109	1496	1929-31	45,0	30,0	15,0
TYPE 110	2178	1930-31	60,0	40,0	20,0
TYPE 124	2102	1931-34	60,0	40,0	20,0
TYPE 126	2860	1931-34	90,0	60,0	30,0
TYPE 122/123	1800	1932-33	52,5	35,0	17,5
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	60,0	40,0	20,0
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S.-L.	3227	1933-35	75,0	50,0	25,0
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	52,5	35,0	17,5
TYPE 143/144	1800-2102	1934	52,5	35,0	17,5
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	83,0	55,0	27,5
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	295,0	220,0	130,0
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	445,0	330,0	200,0
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	235,0	175,0	105,0
TYPE 148/148 L	3557	1936-53	120,0	80,0	40,0
TYPE 145/145	4496	1937-38	1.400,0	1.000,0	600,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
TYPE 134 G	2371	1938-46	60,0	40,0	20,0
TYPE 135 M/M/S/M COMPETITION	3557	1938-52	295,0	220,0	130,0
TYPE 168	3557	1938-39	90,0	60,0	30,0
TYPE 175	4455	1947-50	950,0	700,0	420,0
TYPE 178/180	4455	1947-50	340,0	250,0	150,0
TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	22,5	15,0	7,5
TYPE 235	3557	1951-54	225,0	150,0	75,0
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	135,0	90,0	45,0

DELTA

FILIPPINE

MINI CRUISER	1587-1951	1974-85	3,8	2,5	1,3
--------------	-----------	---------	-----	-----	-----

DIATTO

ITALIA

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

DINO

ITALIA

206 GT	1986	1967-69	610,0	450,0	270,0
246 GT	2419	1969-73	365,0	270,0	160,0
246 GTS	2419	1972-74	450,0	335,0	200,0
208 GT4	1991	1975-80	54,0	40,0	24,0
308 GT4	2926	1973-77	67,5	50,0	30,0

DKW

GERMANIA

MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	684	1950-54	9,0	6,0	3,0
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	9,8	6,5	3,3
MEISTERKLASSE COUPÉ 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	15,0	10,0	5,0
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	15,0	10,0	5,0
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	12,0	8,0	4,0
SONDERKLASSE F 91 (3 CIL.)	896	1953-55	9,0	6,0	3,0
SONDERKLASSE LUXUS-COUPÉ 4P	896	1953-55	9,8	6,5	3,3
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	9,8	6,5	3,3
SONDERKLASSE COUPÉ 2P KARMANN	896	1953-55	11,3	7,5	3,8
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	12,0	8,0	4,0
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	12,0	8,0	4,0
3-6 (F 93/F 94)	996	1955-59	10,5	7,0	3,5
3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	10,5	7,0	3,5
3-6 LUXUS-COUPÉ 4P	996	1955-59	12,0	8,0	4,0
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	15,0	10,0	5,0
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	15,0	10,0	5,0
3-6 MONZA	980-996	1956-58	37,5	25,0	12,5
JUNIOR	741	1959-62	7,5	5,0	2,5
JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	8,3	5,5	2,8
F 11/F 12	796-889	1963-65	7,5	5,0	2,5
F 12 ROADSTER	889	1964	10,5	7,0	3,5
F 102	1175	1964-66	7,5	5,0	2,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	550,0	410,0	245,0
250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953-3967	1960-64	405,0	300,0	180,0
250 GTL	2953	1963-64	1.400,0	1.000,0	600,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA I S.	2953	1957-59	2.500,0	1.900,0	1.100,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA II S.	2953	1960-62	1.500,0	1.100,0	660,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	12.200,0	9.000,0	5.400,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	16.200,0	12.000,0	7.200,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	9.000,0	6.700,0	4.000,0
250 GT SWB	2953	1960-62	7.000,0	4.100,0	3.100,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	10.500,0	7.800,0	4.700,0
250 GT/GTO 64	2953	1961-64	75.000,0	55.600,0	33.300,0
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	14.900,0	11.000,0	6.600,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	4.000,0	3.000,0	1.800,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	5.000,0	3.700,0	2.200,0
275 GTB	3286	1964-66	2.500,0	1.900,0	1.100,0
275 GTB/4	3286	1966-68	3.200,0	2.400,0	1.400,0
275 GTS	3286	1964-66	1.700,0	1.300,0	760,0
330 GT 2+2 (VII S.)	3967	1964-67	320,0	240,0	145,0
330 GTC	3967	1966-68	590,0	440,0	265,0
330 GTS	3967	1966-68	1.800,0	1.400,0	810,0
365 GT 2+2	4390	1967-72	180,0	135,0	81,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	700,0	520,0	310,0
365 GTC	4390	1969-71	650,0	480,0	290,0
365 GTC/4	4390	1971-72	220,0	165,0	98,0
365 GTS	4390	1969-70	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	3.800,0	2.800,0	1.700,0
365 GT4 2+2	4390	1972-76	100,0	74,0	44,5
365 GT4 BB	4390	1973-76	380,0	280,0	170,0
500 SUPERFAST	4961	1964-67	4.100,0	3.100,0	1.800,0
208 GTB	1990	1980-82	67,5	50,0	30,0
208 GTS	1990	1980-82	73,0	54,0	32,5
208 GTB TURBO	1991	1982-85	74,5	55,0	33,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	80,0	59,0	35,5
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	81,0	60,0	36,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	88,0	65,0	39,0
288 GTO	2855	1984-85	3.000,0	2.200,0	1.300,0
308 GT4	2926	1977-80	67,5	50,0	30,0
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	175,0	110,0	77,0
308 GTB	2926	1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTS	2926	1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTBI	2926	1981-82	81,0	60,0	36,0
308 GTSI	2926	1981-82	81,0	60,0	36,0
328 GTB	3185	1985-89	95,0	70,0	42,0
328 GTS	3185	1985-89	101,0	75,0	45,0
400 GT	4823	1976-79	75,0	55,5	33,5
400 GT AUTOMATICA	4823	1976-79	54,0	40,0	24,0
400I	4823	1979-84	70,0	52,0	31,0
400I AUTOMATICA	4823	1979-84	54,0	40,0	24,0
412	4942	1985-90	80,0	59,5	35,5
412 AUTOMATICA	4942	1985-90	58,0	43,0	25,8
512 BB	4942	1976-82	340,0	250,0	150,0
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



Ferrari 365 GTB/4 Daytona



Ferrari 348 Spider



Fiat 1500 A



Fiat 600 (vetri scorrevoli)

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
348 GTS	3405	1993-95	92,0	68,0	41,0
360 MODENA	3586	1999-04	101,0	75,0	45,0
360 MODENA F1	3586	1999-04	81,0	60,0	36,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003-05	270,0	200,0	120,0
360 SPIDER	3586	2000-05	122,0	90,0	54,0
360 SPIDER F1	3586	2000-05	95,0	70,0	42,0
456 GT	5474	1993-98	75,0	55,5	33,5
456 GTA	5474	1996-98	58,0	43,0	25,8
456 M GT	5474	1998-04	80,0	59,5	35,5
456 M GTA	5474	1998-04	61,0	45,0	27,1
550 BARCHETTA	5474	2000-01	340,0	250,0	150,0
550 MARANELLO	5474	1996-02	135,0	100,0	60,0
575M MARANELLO	5748	2002-05	175,0	130,0	78,0
575M MARANELLO F1	5748	2002-05	130,0	95,0	57,0
612 SCAGLIETTI	5748	2004-08	100,0	74,0	44,5
612 SCAGLIETTI F1	5748	2004-10	70,0	52,0	31,0
ENZO	5999	2002-03	3.200,0	2.400,0	1.400,0
F355 BERLINETTA	3496	1994-99	101,0	75,0	45,0
F355 BERLINETTA F1	3496	1997-99	81,0	60,0	36,0
F355 GTS	3496	1994-99	108,0	80,0	48,0
F355 GTS F1	3496	1997-99	88,0	65,0	39,0
F355 SPIDER	3496	1995-00	122,0	90,0	54,0
F355 SPIDER F1	3496	1997-00	124,0	92,0	55,0
F40	2936	1988-93	2.000,0	1.500,0	890,0
F430	4307	2004-10	160,0	120,0	72,0
F430 F1	4307	2004-10	135,0	100,0	60,0
F430 SPIDER	4307	2005-10	180,0	135,0	81,0
F430 SPIDER F1	4307	2005-10	140,0	105,0	63,0
F430 SCUDERIA F1	4307	2007-10	230,0	170,0	102,0
F50	4698	1995-97	3.300,0	2.400,0	1.500,0
MARANELLO SUPERAMERICA	5748	2005-06	405,0	300,0	180,0
599 GTB FIORANO	5999	2006-12	400,0	265,0	135,0
599 GTB FIORANO F1	5999	2006-12	140,0	93,0	46,5
599 GTO	5999	2010	680,0	450,0	225,0

FERVES

Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
---------	-----------------	------	----	----	----

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

FIAT

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995	1932-34	28,8	18,0	12,6
508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSSO	995	1932-34	30,0	20,0	10,0
508 «BALILLA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	36,0	24,0	12,0
508 «BALILLA» (3M) SPIDER	995	1932-34	40,5	27,0	13,5
508 «BALILLA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	235,0	160,0	79,0
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	25,5	17,0	8,5
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	25,5	17,0	8,5
508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	34,5	23,0	11,5
508 «BALILLA» (4M) SPIDER	995	1934-37	39,0	26,0	13,0
508 S «BALILLA» (4M) S.S. COPPA D'ORO	995	1934-37	235,0	160,0	79,0
508 S «BALILLA» (4M) BERL. MILLE M.	995	1935-37	255,0	170,0	86,0
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	30,0	20,0	10,0
500 C	569	1949-55	12,8	8,5	4,3
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	24,0	16,0	8,0
500 C BELVEDERE	569	1952-55	13,0	8,7	4,3
508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	31,5	21,0	10,5
508 C MILLE MIGLIA	1089	1938-39	195,0	130,0	65,0
1500 A/B/C	1493	1935-47	45,0	30,0	15,0
1500 D	1493	1948-49	30,0	20,0	10,0
1500 E	1493	1949-50	30,0	20,0	10,0
1100 (A/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
1100 S	1089	1950-51	195,0	130,0	65,0

Modello	cm³ anni			
	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
	A+	AB	B+	
8V	1996 1952-54	1.100,0	850,0	510,0
8V ZAGATO	1996 1952-54	1.800,0	1.300,0	780,0
1400	1395 1950-54	21,0	14,0	7,0
1400 CABRIOLET	1395 1950-54	42,0	28,0	14,0
1400 A	1395 1954-56	19,5	13,0	6,5
1400 B	1395 1956-58	22,5	15,0	7,5
1400 A/B DIESEL	1901 1953-58	18,0	12,0	6,0
1900	1901 1952-54	24,0	16,0	8,0
1900 A	1901 1954-56	24,0	16,0	8,0
1900 B	1901 1956-58	25,5	17,0	8,5
1900 GRANLUCE	1901 1952-54	33,0	22,0	11,0
1900 A GRANLUCE	1901 1954-56	33,0	22,0	11,0
1900 B GRANLUCE	1901 1956-58	33,0	22,0	11,0
1100/103	1089 1953-56	15,0	10,0	5,0
1100/103 FAMILIARE	1089 1953-56	19,5	13,0	6,5
1100/103 TV	1089 1953-56	41,5	27,5	13,8
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089 1955-56	45,0	30,0	15,0
1100/103 E	1089 1956-57	15,0	10,0	5,0
1100/103 E FAMILIARE	1089 1956-57	18,0	12,0	6,0
1100/103 E TV	1089 1956-57	41,5	27,5	13,8
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089 1956-57	45,0	30,0	15,0
1100/103 D	1089 1957-60	12,0	8,0	4,0
1100/103 D FAMILIARE	1089 1957-60	15,0	10,0	5,0
1100/103 H LUSSO	1089 1959-60	13,5	9,0	4,5
1100 EXPORT	1089 1960-62	9,0	6,0	3,0
1100 FAMILIARE	1089 1960-62	12,0	8,0	4,0
1100 SPECIAL	1089 1960-62	10,5	7,0	3,5
1100 D	1221 1962-66	6,8	4,5	2,3
1100 D FAMILIARE	1221 1962-66	9,0	6,0	3,0
1100 R	1089 1966-69	6,0	4,0	2,0
1100 R FAMILIARE	1089 1966-69	8,3	5,5	2,8
1200 GRANLUCE	1221 1957-60	18,0	12,0	6,0
1200 TRASFORMABILE	1221 1957-60	43,5	29,0	14,5
600 (VETRI SCORREVOLI)	633 1955-57	16,5	11,0	5,5
600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633 1956-57	18,0	12,0	6,0
600	633 1957-60	13,5	9,0	4,5
600 TRASFORMABILE	633 1957-60	15,0	10,0	5,0
600 D	767 1960-69	7,5	5,0	2,5
600 D TRASFORMABILE	767 1960-69	9,5	6,3	3,2
600 MULTIPLA	633 1956-60	26,3	17,5	8,8
600 D MULTIPLA	767 1960-67	24,8	16,5	8,3
NUOVA 500 "VETRI FISSI"	479 1957	22,5	15,0	7,5
NUOVA 500 ECONOMICA	479 1957-59	18,0	12,0	6,0
NUOVA 500 NORMALE	479 1957-59	20,3	13,5	6,8
NUOVA 500 SPORT	499 1958-60	33,0	22,0	11,0
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479 1959-60	18,0	12,0	6,0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499 1959-60	27,0	18,0	9,0
500 D	499 1960-65	11,3	7,5	3,8
500 F	499 1965-72	8,3	5,5	2,8
500 LUSSO	499 1968-72	7,5	5,0	2,5
500 R	594 1972-75	6,8	4,5	2,3
500 GIARDINIERA	499 1960-67	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B	1995 1959-68	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B FAMILIARE	1795 1959-68	16,5	11,0	5,5
2100	2054 1959-61	12,0	8,0	4,0
2100 FAMILIARE	2054 1959-61	21,0	14,0	7,0
2300	2279 1961-63	15,0	10,0	5,0
2300 FAMILIARE	2279 1961-63	24,0	16,0	8,0
2300 LUSSO	2279 1963-68	18,0	12,0	6,0
2300 LUSSO FAMILIARE	2279 1963-68	26,3	17,5	8,8
2300 COUPÉ	2279 1961-65	28,4	18,9	9,5
2300 COUPÉ S	2279 1961-69	34,5	23,1	11,6
1500 L	1481 1962-68	9,0	6,0	3,0
1200 CABRIOLET	1221 1959-63	27,0	18,0	9,0
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491 1959-62	37,5	25,0	12,5
1500 CABRIOLET	1481 1963-66	25,5	17,0	8,5
1500 COUPÉ (OSCA)	1491 1959-62	40,5	27,0	13,5
1500 COUPÉ	1481 1964-65	24,0	16,0	8,0
1600 S CABRIOLET	1568 1962-63	37,5	25,0	12,5
1600 S CABRIOLET	1568 1963-66	37,5	25,0	12,5

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
1600 S COUPÉ	1568	1963-66	37,5	25,0	12,5
1300	1295	1961-66	7,5	5,0	2,5
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	15,0	10,0	5,0
1500/1500 C	1401	1961-67	7,5	5,0	2,5
1500 FAMILIARE	1401	1961-67	16,5	11,0	5,5
850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	4,5	3,0	1,5
850 IDROMATIC	843	1966-68	5,3	3,5	1,8
850 SPECIAL	843	1968-71	4,5	3,0	1,5
850 COUPÉ	843	1965-68	10,5	7,0	3,5
850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	9,0	6,0	3,0
850 SPIDER	843	1965-68	18,0	12,0	6,0
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	16,5	11,0	5,5
850 FAMILIARE	843-903	1965-76	7,5	5,0	2,5
DINO 2000 COUPÉ	1987	1967-69	41,5	27,5	13,8
DINO 2000 SPIDER	1987	1966-69	120,0	80,0	40,0
DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	39,5	26,3	13,2
DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	130,0	87,0	43,5
124	1197	1966-70	6,0	4,0	2,0
124 FAMILIARE	1197	1966-74	7,5	5,0	2,5
124 SPECIAL	1438	1968-70	8,3	5,5	2,8
124 (II/III S.)	1197	1970-74	5,3	3,5	1,8
124 SPECIAL (II/III S.)	1438	1970-74	8,3	5,5	2,8
124 SPECIAL T/1600	1438-1592	1970-74	10,5	7,0	3,5
124 SPORT COUPÉ (I S.)	1438	1967-69	12,0	8,0	4,0
124 SPORT COUPÉ (II S.)	1438-1608	1969-72	13,5	9,0	4,5
124 SPORT COUPÉ 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	12,0	8,0	4,0
124 SPORT SPIDER (I S.)	1438	1966-69	27,2	16,0	12,0
124 SPORT SPIDER (II S.)	1608	1969-72	27,0	18,0	9,0
124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	27,0	18,0	9,0
SPORT SPIDER 2.0	1995	1979-82	21,0	14,0	7,0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	22,5	15,0	7,5
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-85	37,5	25,0	12,5
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	105,0	70,0	35,0
125	1608	1967-69	10,5	7,0	3,5
125 SPECIAL	1608	1968-70	12,0	8,0	4,0
125 SPECIAL (II S.)	1608	1970-72	12,0	8,0	4,0
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	13,5	9,0	4,5
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	13,5	9,0	4,5
130 COUPÉ MANUALE	3235	1971-77	26,3	17,5	8,8
130 COUPÉ AUTOMATICA	3235	1971-77	22,1	14,7	7,4
128	1116	1969-72	6,0	4,0	2,0
128 RALLY	1290	1971-74	15,0	10,0	5,0
128 (II S.)SPECIAL	1116-1290	1972-76	5,0	3,3	1,7
128 (III S.)	1116-1290	1976-85	4,2	2,8	1,4
128 FAMILIARE	1116	1969-72	6,8	4,5	2,3
128 FAMILIARE (II/III S.)	1116-1290	1972-80	6,0	4,0	2,0
128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290	1971-75	12,8	8,5	4,3
128 3P	1116-1290	1975-80	9,8	6,5	3,3
127 (I S.)	903	1971-77	6,0	4,0	2,0
127 (II S.)	903-1049	1977-83	4,5	3,0	1,5
127 (III S.)UNIFICATA	903-1049	1981-86	3,8	2,5	1,3
127 SPORT	1049	1978-81	12,0	8,0	4,0
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	12,6	8,4	4,2
127 PANORAMA	1049	1980-86	5,0	3,3	1,7
X1/9	1290	1972-78	20,4	12,0	9,0
X1/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1979-82	15,3	9,0	6,8
X1/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1982-89	18,7	11,0	8,3
126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	4,5	3,0	1,5
126/BIS/UP	652-704	1983-96	3,8	2,5	1,3
131 (II/III S.) BERLINA	1301-1585	1974-83	4,5	3,0	1,5
131 (II/III S.) PANORAMA	1297-1585	1974-84	5,3	3,5	1,8
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995	1978-83	6,0	4,0	2,0
131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-85	6,8	4,5	2,3
131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	130,0	85,0	42,5
131 RACING	1995	1978-81	18,0	12,0	6,0
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1980-81	27,0	18,0	9,0
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	24,0	16,0	8,0
132 (TUTTE LE VERSIONI)	1592-1995	1972-81	4,5	3,0	1,5
ARGENTA (TUTTE LE VERSIONI)	1585-1995	1981-85	3,0	2,0	1,0
ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	9,0	6,0	3,0



Fiat 124 Abarth Rally



Fiat Barchetta 16V



Ford Fiesta XR2



Ford RS 200

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
RITMO/RITMO SUPER (I S.)	1049-1498	1978-82	5,3	3,5	1,8
RITMO 105 TC (I S.)	1585	1981-83	15,0	10,0	5,0
RITMO 85 S CABRIO	1498	1981-83	8,3	5,5	2,8
RITMO (II S.)	1116-1498	1982-88	4,2	2,8	1,4
RITMO 105 TC (II S.)	1585	1983-85	13,5	9,0	4,5
RITMO 70-85 CAB. (II S.)/CABRIO B.	1301-1498	1983-85	7,5	5,0	2,5
RITMO 125 TC	1995	1981-83	24,0	15,0	10,5
RITMO 130 TC	1995	1983-88	24,0	16,0	8,0
RITMO (III S.)	1116-1585	1985-88	4,2	2,8	1,4
BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)	1301	1985-88	6,8	4,5	2,3
BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	7,5	5,0	2,5
PANDA 30	652	1980-84	4,5	3,0	1,5
PANDA 30 L	652	1984-86	4,1	2,7	1,4
PANDA 30 CL	652	1984-86	4,4	2,9	1,5
PANDA 30 S	652	1983-86	4,8	3,2	1,6
PANDA 30 CL COLLEGE	652	1984-86	5,3	3,5	1,8
PANDA 45	903	1980-84	4,2	2,8	1,4
PANDA 45 S	903	1982-86	4,5	3,0	1,5
PANDA 750 L/CL	769	1986-91	2,0	1,3	0,7
PANDA 750 S	769	1986-91	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 FIRE/FIRE CLX	769	1991-92	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 YOUNG	769	1987-92	1,8	1,2	0,6
PANDA 750 SERGIO TACCHINI	769	1990	3,8	2,5	1,3
PANDA 750 ITALIA '90	769	1990	5,3	3,5	1,8
PANDA 900 DANCE/NEW DANCE	903	1989-92	2,3	1,5	0,8
PANDA 900 I.E./CLX/YOUNG	899	1994-00	1,8	1,2	0,6
PANDA 1000 L/CL/CLX/S	999	1986-94	2,6	1,7	0,9
PANDA 1000 SERGIO TACCHINI	999	1990	3,9	2,6	1,3
PANDA 1000 ITALIA '90 CABRIO	999	1990	9,0	6,0	3,0
PANDA 1100 I.E. YOUNG	1108	2000-04	2,0	1,3	0,7
PANDA 1100 I.E. COLLEGE	1107-1108	2001-04	2,1	1,4	0,7
PANDA 1000/1100 SELECTA	999-1108	1991-98	2,7	1,8	0,9
PANDA ELETTRA		1990-99	4,5	3,0	1,5
PANDA 965 4X4	965	1983-86	8,6	5,7	2,9
PANDA 1000/1100 I.E. 4X4	999-1108	1986-04	7,4	4,9	2,5
PANDA 1000 4X4 SISLEY	999	1987-91	11,3	7,5	3,8
PANDA 1000 4X4 SISLEY 2	999	1990-91	10,5	7,0	3,5
PANDA 1000 4X4 VAL D'ISERE (EXPORT)	999	1987-92	12,0	8,0	4,0
PANDA 1000 4X4 TREKKING	999	1990-92	7,5	5,0	2,5
PANDA 1000 I.E. 4X4 TREKKING	999	1990-94	7,5	5,0	2,5
PANDA 1100 I.E. 4X4 TREKKING	1108	1992-04	7,5	5,0	2,5
PANDA 1100 I.E. 4X4 CLIMBING	1108	2002-04	7,5	5,0	2,5
UNO (TUTTE LE VERSIONI)	903-1498	1983-90	3,0	2,0	1,0
UNO SELECTA	1116	1988-89	3,0	2,0	1,0
UNO TURBO I.E./ANTISKID	1301	1985-89	14,9	9,9	5,0
UNO TURBO I.E. 1400/RACING	1372	1989-93	12,5	8,3	4,2
UNO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1499	1989-95	1,5	1,0	0,5
UNO SELECTA/SELECTA IE (II S.)	1116-1499	1989-94	1,8	1,2	0,6
CROMA 1.6/2.0 CHT/I.E.	1585-1995	1985-97	3,8	2,5	1,3
CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-97	6,0	4,0	2,0
CROMA 2.0 I.E. 16V	1995	1992-96	4,5	3,0	1,5
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	8,3	5,5	2,8
TIPO 2000 16V	1995	1990-96	7,5	5,0	2,5
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	5,3	3,5	1,8
CINQUECENTO	704-903	1991-98	2,1	1,4	0,7
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994-99	4,5	3,0	1,5
SEICENTO 900/1.1	899-1108	1998-05	1,8	1,2	0,6
SEICENTO 1.1I SPORTING	1108	1998-04	4,5	3,0	1,5
SEICENTO 1.1I SPORT. M. SCHUMACHER	1108	2001-02	6,0	4,0	2,0
PUNTO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1108-1581	1993-99	1,8	1,2	0,6
PUNTO (II 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 (II S.) 1.8I 16V HGT	1747	2003-05	7,5	5,0	2,5
BRAVO HGT 2.0/155 20V	1998	1995-00	5,3	3,5	1,8
BARCHETTA 16V	1747	1995-03	12,8	8,5	4,3
BARCHETTA 16V (II S.)	1747	2002-05	14,3	9,5	4,8
COUPÉ 1.8 16V	1747	1996-00	10,0	6,7	3,3

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-98	14,0	9,3	4,7
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	16,0	10,7	5,3
COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED ED.	1998	1998-99	22,5	15,0	7,5
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
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	3,8	2,5	1,3
MULTIPLA (I S.) BLU/BIPOWER	1581-1596	1998-04	3,0	2,0	1,0
DOBLO (I S.) 1.2i	1242	2001-05	2,3	1,5	0,8
DOBLO (I S.) 1.6i 16V	1596	2001-05	3,0	2,0	1,0
DOBLO (I S.) 1.6i 16V BIPOWER	1596	2003-04	2,7	1,8	0,9
PANDA (II S.) 1.1	1108	2003-11	3,0	2,0	1,0
PANDA (II S.) 1.2	1242	2003-12	3,8	2,5	1,3
PANDA (II S.) 1.4 16V 100 HP	1368	2006-11	6,0	4,0	2,0
IDEA 1.2/1.4/1.4 16V	1242-1368	2003-12	3,0	2,0	1,0
AR 51	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5
AR 55	1901	1955-59	12,0	8,0	4,0
AR 59	1901	1959-73	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	10,5	7,0	3,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	6,8	4,5	2,3
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	6,0	4,0	2,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	41,5	27,5	13,8
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	56,5	37,5	18,8
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1973-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	37,5	25,0	12,5
ESCORT RS 2000 (IV S.)	1998	1991-95	12,0	8,0	4,0
ESCORT RS 2000 4X4 (IV S.)	1998	1993-95	13,5	9,0	4,5
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000	1998	1995-96	11,3	7,5	3,8
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4	1998	1995-96	12,8	8,5	4,3
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	15,0	10,0	5,0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-96	49,5	33,0	16,5
CONSUL/GRANADA BERL. (I S.)	1699-2394	1972-77	6,8	4,5	2,3
CONSUL/GRANADA S.W. (I S.)	1699-2394	1972-77	7,5	5,0	2,5
GRANADA (II S.) BERLINA	1699-2792	1977-85	4,5	3,0	1,5
GRANADA (II S.) S.W.	1699-2792	1977-85	5,3	3,5	1,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (VII S.)	957-1392	1976-89	3,8	2,5	1,3
FIESTA XR2	1597-1598	1982-89	8,3	5,5	2,8
FIESTA XR2i	1597-1596	1989-94	7,5	5,0	2,5
FIESTA TURBO	1598	1990-93	10,5	7,0	3,5
FIESTA ST (V S.)	1999	2005-06	6,8	4,5	2,3
RS 200	1803	1985-86	300,0	225,0	135,0
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 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	11,3	7,5	3,8
FOCUS CC (II S.)	1999	2007-08	5,3	3,5	1,8
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 2.5 V6 24V (III S.)	2495	2001-07	2,3	1,5	0,8
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 2.9 V6/V6 24V (II S.)	2935	1994-98	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V SW (II S.)	2935	1995-98	3,8	2,5	1,3
KA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1299	1996-98	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	27,0	18,0	9,0
A	3285	1928-32	30,0	20,0	10,0
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	2758-2351	1951-53	21,8	14,5	7,3

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MONTE-CARLO	3923	1953-54	33,0	22,0	11,0
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	13,5	9,0	4,5
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	13,5	9,0	4,5
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	15,0	10,0	5,0
VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	15,0	10,0	5,0
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	19,5	13,0	6,5
VENDOME (F39E)	3923	1953-54	15,0	10,0	5,0
ABEILLE	2158	1952-54	17,3	11,5	5,8

FORD	GRAN BRETAGNA				
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	9,8	6,5	3,3
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	9,8	6,5	3,3
CORTINA (TUTTE LE VER.)	1198-1500	1962-66	9,8	6,5	3,3
CORTINA LOTUS	1558	1964-66	75,0	50,0	25,0
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	52,5	35,0	17,5

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

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

GIANNINI			ITALIA		
500 GT	586	1963-65	28,5	19,0	9,5
500 TV/TV S	498	1963-65	34,5	23,0	11,5
500 TV (TUTTE LE VERSIONI)	498	1965-72	31,5	21,0	10,5
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	31,5	21,0	10,5
590 GT (TUTTE LE VERSIONI)	586	1964-72	39,0	26,0	13,0
650 NP (TUTTE LE VERSIONI)	652	1970-72	25,5	17,0	8,5
350 EC	390	1973-75	21,0	14,0	7,0
750 TV	797	1962-64	33,0	22,0	11,0
850/950/1000 COUPÉ	843-980	1965-72	27,0	18,0	9,0
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	28,5	19,0	9,5
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	37,5	25,0	12,5
128 (TUTTE LE VERSIONI)	1116-1580	1970-80	11,3	7,5	3,8
127 NP (TUTTE LE VERSIONI)	903-1049	1971-81	12,0	8,0	4,0
X 1/9 SPECIAL	1290	1973-78	22,5	15,0	7,5
126 GP (TUTTE LE VERSIONI)	594-794	1973-80	9,0	6,0	3,0
PANDA (TUTTE LE VERSIONI)	652-903	1981-85	8,3	5,5	2,8
590 CORSA REPLICA	652	1993	27,0	18,0	9,0

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

GLAS		GERMANIA			
GOGGOMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	22,5	15,0	7,5
GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPÉ	247-296	1957-69	25,5	17,0	8,5
GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	22,5	15,0	7,5
GOGGOMOBIL TS 400 COUPÉ	395	1957-67	27,0	18,0	9,0
ISAR T600/T700	584-688	1958-65	19,5	13,0	6,5
1004/1204/1304	992-1290	1962-67	15,0	10,0	5,0
1700/1700 TS	1682	1964-67	27,0	18,0	9,0
1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	37,5	25,0	12,5
BMW 1600 GT	1573	1967-68	75,0	50,0	25,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
2600 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	49,5	33,0	16,5
BMW 3000 COUPÉ	2982	1967-68	83,0	55,0	27,5

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

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

HEINKEL			GERMANIA		
KABINENROLLER	175-204	1956-61	33,0	22,0	11,0

HILLMAN		GRAN BRETAGNA			
11	1593	1919-26	19,5	13,0	6,5
14	1953	1926-28	19,5	13,0	6,5
SPEED MODEL	1122	1920	16,5	11,0	5,5
SPORTING	1496	1921	16,5	11,0	5,5
VORTIC	2618	1928-32	22,5	15,0	7,5
WIZARD 65/75	2110-2810	1931-33	19,5	13,0	6,5
14	1944	1937-39	15,0	10,0	5,0
16 HP	2110-2576	1933-35	18,0	12,0	6,0
16 HP	2110-2576	1935-37	19,5	13,0	6,5
20/70	2810	1933-35	21,0	14,0	7,0
80	3181	1935-38	21,0	14,0	7,0

AERO MINX	1185	1932-35	18,0	12,0	6,0
HAWK	3181	1935-37	22,5	15,0	7,5
MINX	1185	1931-35	15,0	10,0	5,0
MINX MAGNIFICENT	1185	1935-39	13,5	9,0	4,5
MINX PHASE VII	1185	1939-48	10,5	7,0	3,5
MINX PHASE II CONVERTIBLE	1185	1945-48	12,0	8,0	4,0
MINX PHASE III/IV/V	1185-1265	1948-53	9,0	6,0	3,0
MINX PHASE III/V/V CONVERTIBLE	1185-1265	1948-53	15,0	10,0	5,0
MINX MK VI/VII/VIII A	1265-1390	1953-56	9,0	6,0	3,0
MINX MK VI/VII/VIII A C.V.-C.F	1265-1390	1953-56	15,0	10,0	5,0
HUSKY	1265	1954-57	7,5	5,0	2,5
MINX SERIES I/II/III A-B-C	1390-1592	1956-63	9,0	6,0	3,0
MINX SERIES I/II/III A-B-C CONVERT.	1390-1592	1956-62	13,5	9,0	4,5
HUSKY SERIES I/II/III	1390	1956-65	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	1961-70	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

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
CIVIC 1.6i 16V V-TEC	1595	1990-92	12,0	8,0	4,0
CIVIC TYPE-R	1998	2001-05	19,5	13,0	6,5
CIVIC CRX	1590-1595	1984-94	13,5	9,0	4,5
CIVIC CRX 1.6i 16V V-TEC	1595	1990-94	18,0	12,0	6,0
CRX	1590-1595	1992-97	19,5	13,0	6,5
ACCORD VI S. 2.2i 16V V-TEC TYPE-R	2167	1998-01	10,5	7,0	3,5
ACCORD VI S. COUPÉ 3.0i V6 24V V-T.	2997	1998-01	9,0	6,0	3,0
INTEGRA TYPE R	1797	1997-01	30,0	20,0	10,0
LEGEND (I S.) 2.7i V6 24V COUPÉ	2675	1988-90	7,5	5,0	2,5
LEGEND (I S.) 3.2i 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 2.0i/2.0i-16 4WS (I S.)	1958	1988-91	5,3	3,5	1,8
PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V 4WS (I S.)	1996-2259	1991-97	6,0	4,0	2,0
S 2000	1997	1999-09	25,5	17,0	8,5

HOTCHKISS

FRANCIA

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

HUMBER

GRAN BRETAGNA

10.5	1593	1919-23	18,0	12,0	6,0
15.96	2815	1919-28	22,5	15,0	7,5
10.8	1743	1921	18,0	12,0	6,0
11.4	1743	1922-25	21,0	14,0	7,0
12/25	1795	1925-27	21,0	14,0	7,0
14/40	2050	1927-29	22,5	15,0	7,5
16/50	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
SUPER SNIPE	4086	1938-40	24,0	16,0	8,0
6/50	2110	1929	21,0	14,0	7,0
8/18	985	1922-25	16,5	11,0	5,5
9/20	1056	1925-28	16,5	11,0	5,5
9/28	1056	1929-30	18,0	12,0	6,0
12 HP	1669	1933-37	19,5	13,0	6,5
16 HP	2576	1937-39	25,5	17,0	8,5
16/60	2276	1932-35	30,0	20,0	10,0
18 HP	2731	1935-37	27,0	18,0	9,0
PULLMAN	3498	1932-35	45,0	30,0	15,0
PULLMAN	4086	1935-39	48,0	32,0	16,0
PULLMAN MK I	4086	1945-48	23,3	15,5	7,8
PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	26,3	17,5	8,8
HAWK MK I/II	1944	1945-48	16,5	11,0	5,5
HAWK MK III/IV/V/VI/VII A	1944-2267	1948-57	12,0	8,0	4,0
HAWK SERIES VI A/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. V/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	1238-1468	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	2,3	1,5	0,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
LANTRA (TUTTE LE VER.)	1468-1975	1991-00	1,5	1,0	0,5
LANTRA 1.9 D	1905	1997-00	1,2	0,8	0,4
ACCENT 1.3i/1.5i (I S.)	1341-1495	1994-99	0,9	0,6	0,3
ACCENT 1.3i/1.5i (II S.)	1341-1495	1999-06	0,9	0,6	0,3
COUPÉ/TIBURON	1599-1975	1996-02	3,0	2,0	1,0
COUPÉ II SERIE	1599-2656	2002-09	3,0	2,0	1,0
ATOS/ATOS PRIME	999-1086	1998-09	0,8	0,5	0,3
SONATA (TUTTE LE VER.)	1795-1997	1989-96	1,1	0,7	0,4
SONICA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1997-2656	1998-06	2,0	1,3	0,7
SONICA (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	2359-3342	2006-09	3,9	2,6	1,3
SANTA FE (I S.) TUTTE LE VERSIONI	2351-2656	2000-06	2,7	1,8	0,9
SANTA FE (II S.) CRDI TUTTE LE VER.	1991	2001-06	2,3	1,5	0,8
SANTA FE (II S.) 2.7 V6	2656	2006-10	4,5	3,0	1,5
SANTA FE (II S.) 2.2 CRDI	2188	2006-10	3,0	2,0	1,0
GALLOPER 2.5 TDI CORTO/WAGON	2477	1997-01	3,0	2,0	1,0
MATRIX (TUTTE LE VERSIONI)	1599-1795	2001-09	3,2	2,1	1,1
TERRACAN	3497	2005-06	5,0	3,3	1,7
TERRACAN TD	2902	2001-07	4,8	3,2	1,6
TUCSON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1975-2656	2004-10	4,5	3,0	1,5
I30 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1396-1591	2007-12	4,4	2,9	1,5
I30 (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1396-1591	2008-12	5,3	3,6	1,8

IATO

ITALIA

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

INNOCENTI

ITALIA

A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	7,5	5,0	2,5
A 40 S	1098	1963-67	8,3	5,5	2,8
950 SPIDER	948	1960-63	15,0	10,0	5,0
1100 SPIDER	1098	1963-68	15,0	10,0	5,0
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	15,0	10,0	5,0
IM3/IM3S	1098	1963-70	10,5	7,0	3,5
J4/J4S/J5	1098	1964-73	8,3	5,5	2,8
MINI MINOR (33.1 CV DIN)	848	1965-67	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR (37 CV DIN)	848	1967-68	9,8	6,5	3,3
MINI MINOR MK2	848	1968-70	9,0	6,0	3,0
MINI MINOR MK3	848	1970-72	8,3	5,5	2,8
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	8,3	5,5	2,8
MINI MATIC 1000	998	1972-74	9,8	6,5	3,3
MINI COOPER	998	1966-68	21,0	14,0	7,0
MINI COOPER MK2	998	1968-70	19,5	13,0	6,5
MINI COOPER MK3	998	1970-72	18,0	12,0	6,0
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	16,5	11,0	5,5
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	12,8	8,5	4,3
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	12,0	8,0	4,0
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	9,8	6,5	3,3
MINI T MK3 METALLICA	848	1971-72	9,8	6,5	3,3
MINI T 1000	998	1972-73	9,8	6,5	3,3
REGENT	1275-1485	1974-76	5,3	3,5	1,8
MINI 90/120 (TUTTE LE VER.)	998-1275	1974-82	4,5	3,0	1,5
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	11,3	7,5	3,8
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	11,3	7,5	3,8
3 CILINDRI (TUTTE LE VERSIONI)	993	1982-87	3,0	2,0	1,0

ISO

ITALIA

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

ISO RIVOLTA

ITALIA

GT 300/IR 300	5359	1962-70	160,0	120,0	72,0
GT 340/IR 340	5359	1962-70	175,0	130,0	78,0
GRIFO GL (300-365 CV)/IR	5359	1965-70	405,0	300,0	180,0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	540,0	400,0	240,0
GRIFO IR8	5762	1971-74	460,0	340,0	205,0
GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	540,0	400,0	240,0
4S (4 SPORTELLI)/FIDIA/IR 10	5359-5762	1967-74	95,0	70,0	42,0
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	108,0	80,0	48,0
LELE IR6	5762	1972-74	115,0	85,0	51,0
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	122,0	90,0	54,0

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

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

JAGUAR

GRAN BRETAGNA

1/12 LITRE BERLINA	1776	1935-40	83,0	55,0	27,5
1/12 LITRE BERLINA	1776	1945-49	83,0	55,0	27,5
2/12 LITRE BERLINA	2663	1935-40	90,0	60,0	30,0
2/12 LITRE BERLINA	2663	1945-49	90,0	60,0	30,0
3/12 LITRE BERLINA	3485	1938-40	98,0	65,0	32,5
3/12 LITRE BERLINA	3485	1945-49	98,0	65,0	32,5
1/12 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	135,0	90,0	45,0
2/12 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	150,0	100,0	50,0
3/12 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	165,0	110,0	55,0
3/12 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485	1945-49	150,0	100,0	50,0
SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	170,0	125,0	75,0
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	150,0	110,0	66,0
SS90 ROADSTER	2663	1935	365,0	270,0	160,0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	600,0	445,0	265,0
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	67,5	45,0	22,5
MK V DROP HEAD COUPÉ	2663-3485	1948-50	105,0	70,0	35,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	450,0	265,0	200,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	145,0	106,0	63,5
XK 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1951-54	122,0	90,0	54,0
XK 120 DROP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	122,0	90,0	54,0
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	180,0	135,0	81,0
XK 140 OPEN TWO SEATER SE	3442	1954-57	225,0	165,0	99,0
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	145,0	108,0	64,5
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ SE	3442	1954-57	170,0	125,0	75,0
XK 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	145,0	108,0	64,5
XK 140 DROP HEAD COUPÉ SE	3442	1954-57	170,0	125,0	75,0
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	104,0	77,0	46,0
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	215,0	160,0	95,0
XK 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	81,0	60,0	36,0
XK 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	175,0	130,0	77,0
XK 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	81,0	60,0	36,0
XK 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	175,0	130,0	78,0
C TYPE	3442	1951-53	5.000,0	3.700,0	2.200,0
D TYPE	3442-3781	1954-57	5.300,0	3.900,0	2.300,0
XK SS	3781	1956-57	4.500,0	3.300,0	2.000,0
MK VII	3442	1950-54	51,0	34,0	17,0
MK VII M	3442	1955-56	54,0	36,0	18,0
MK VIII	3442	1956-58	57,0	38,0	19,0
MK IX	3781	1959-61	64,5	43,0	21,5
2.4 LITRE	2483	1955-59	36,0	24,0	12,0
3.4 LITRE	3442	1957-59	46,5	31,0	15,5
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	31,5	21,0	10,5
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	39,0	26,0	13,0
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	54,0	36,0	18,0
340	3442	1967-68	55,5	23,5	11,8
240	2483	1967-69	28,5	19,0	9,5
3.4 S	3442	1964-68	27,0	18,0	9,0
3.8 S	3781	1964-68	30,0	20,0	10,0
420	4235	1966-68	25,5	17,0	8,5
MK X	3781-4235	1961-66	33,0	22,0	11,0
420 G	4235	1966-70	22,0	20,0	10,0
E TYPE (I S.) FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I S.) COUPÉ	3781	1962-64	170,0	100,0	75,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
E TYPE (I.S.) COUPÉ	4235 1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (I.S.) COUPÉ 2+2	4235 1966-68	107,0	63,0	47,5
E TYPE (II S.) COUPÉ	4235 1968-71	111,0	65,0	49,0
E TYPE (II S.) COUPÉ 2+2	4235 1968-71	89,0	52,5	39,5
E TYPE V12 COUPÉ	5345 1971-73	85,0	50,0	37,5
E TYPE (I.S.) FLAT FLOOR SPIDER	3781 1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I.S.) SPIDER	3781 1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (II 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 (I.S.) 3.4/4.2/4.2L	3442-4235 1973-79	10,5	7,0	3,5
XJ12 (II S.)	5345 1973-79	12,0	8,0	4,0
XJ6 (II S.) 4.2 COUPÉ	4235 1975-77	25,5	17,0	8,5
XJ12 (II S.) COUPÉ	5345 1975-77	30,0	20,0	10,0
XJ6 (III S.) 3.4/4.2	3442-4235 1979-86	9,8	6,5	3,3
XJ12 (III S.) XJ12 H.E.	5345 1979-81	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 4.2	4235 1983-86	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345 1982-92	14,3	9,5	4,8
XJS	5345 1975-81	25,5	17,0	8,5
XJS H.E.	5345 1981-87	27,0	18,0	9,0
XJS H.E.	5345 1988-93	28,5	19,0	9,5
XJR-S	5993 1990-93	41,5	27,5	13,8
XJS 6.0 V12	5993 1993-96	34,5	23,0	11,5
XJS 3.6/3.6 CAT	3590 1983-91	24,0	16,0	8,0
XJS 4.0	3980 1991-96	27,0	18,0	9,0
XJ-SC 3.6	3590 1983-88	24,8	16,5	8,3
XJ-SC 5.3 V12	5345 1983-88	26,3	17,5	8,8
XJS CONVERTIBLE	3980-5993 1988-96	39,0	26,0	13,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1986-87	7,5	5,0	2,5
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1988-90	8,3	5,5	2,8
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1986-87	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1988-90	9,8	6,5	3,3
XJ6 3.2/4.0 (XJ40)	3229-3990 1989-97	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40)	3229-3990 1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (XJ40)	3980 1990-94	15,0	10,0	5,0
XJR-15	5993 1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993 1993-94	14,3	9,5	4,8
XJ 220	3498 1992-94	680,0	500,0	300,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/5.0 SOVEREIGN	3239-3996 1994-00	11,3	7,5	3,8
XJR (X300)	3980 1994-97	14,3	9,5	4,8
XJ12 (X300) 6.0	5993 1994-97	16,5	11,0	5,5
XJ8 (X300) 3.2/4.0	3253-3996 1997-03	13,5	9,0	4,5
XJR (X308) SUPER CHARGED	3996 1997-03	16,5	11,0	5,5
XJR (X308) 100 SUPER CHARGED	3996 2001-02	22,5	15,0	7,5
XK8 COUPÉ	3996-4196 1996-06	25,6	16,0	11,2
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196 1996-06	32,0	20,0	14,0
XKR	3996-4196 1998-06	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	2491-2967 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	12,0	8,0	4,0
X-TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099 2001-05	3,8	2,5	1,3
X-TYPE 2.5 V6 24V/ESTATE	2495 2001-09	4,5	3,0	1,5
X-TYPE 3.0 V6 24V/ESTATE	2968 2001-10	5,3	3,5	1,8
XJ6 (X350/8/9) 3.0 V6	2967 2003-09	7,5	5,0	2,5
XJ8 (X350/8/9) 3.5 V8	3555 2003-08	9,0	6,0	3,0
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8	4196 2003-09	10,5	7,0	3,5
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4196 2003-07	14,3	9,5	4,8
XJR (X350/8/9) V8	4196 2003-08	16,5	11,0	5,5
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
XKR-S (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196 2008-09	40,5	27,0	13,5
JEEP STATI UNITI				
MB/GPW	2199 1941-45	45,0	30,0	15,0
M 38	2199 1950-52	33,0	22,0	11,0
M 38 A1	2199 1952-68	30,0	20,0	10,0
CJ-2A/3A/3B	2199 1945-67	21,0	14,0	7,0
CJ-5	2199 1955-65	19,5	13,0	6,5
CJ-5	2199-3800 1966-70	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2199-4981 1971-79	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2475-4981 1980-85	16,5	11,0	5,5
CJ-5 RENEGADE	4981 1970-79	26,3	17,5	8,8
CJ-5 RENEGADE	4981 1980-85	26,3	17,5	8,8
CJ-6	2199 1955-65	14,3	9,5	4,8
CJ-6	2199-3801 1966-70	12,0	8,0	4,0
CJ-6	2199-4981 1971-79	12,8	8,5	4,3
CJ-6	2475-4981 1980-85	12,8	8,5	4,3
CJ-7	2199-4981 1976-79	19,5	13,0	6,5
CJ-7	1995-4981 1980-86	19,5	13,0	6,5
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981 1977-80	27,0	18,0	9,0
CJ-7 LAREDO	4981 1981-86	25,5	17,0	8,5
WRANGLER (YJ)	2464-4235 1986-96	15,0	10,0	5,0
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464 1987-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3960 1987-96	19,5	13,0	6,5
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3960 1990-94	21,0	14,0	7,0
WRANGLER (TJ)	2429-3964 1996-07	21,0	14,0	7,0
WAGONEER	3177-5359 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-V8	5916-6276 1962-66	67,5	45,0	22,5
INTERCEPTOR (I/II/III S.)	6276-7212 1966-76	71,5	47,5	23,8
INTERCEPTOR SP	7212 1971-72	69,0	46,0	23,0
INTERCEPTOR (III S.) CONVERTIBLE	7212 1974-76	75,0	50,0	25,0
INTERCEPTOR S4	5898 1987-91	71,5	47,5	23,8
FF (I/II/III S.)	6276-7212 1967-72	83,0	55,0	27,5
JENSEN-HEALEY	1973 1972-76	33,0	22,0	11,0
GT	1973 1975-76	26,3	17,5	8,8
S-V8	4601 1998-02	41,5	27,5	13,8
C-V8 COUPÉ	4601 2000-02	41,5	27,5	13,8
JOWETT GRAN BRETAGNA				
7/17	907 1921-36	12,0	8,0	4,0
10	1166 1936-39	13,5	9,0	4,5
8	946 1937	13,5	9,0	4,5
JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486 1947-54	16,5	11,0	5,5
JUPITER V1A	1486 1950-54	21,0	14,0	7,0
KIA COREA DEL SUD				
PRIDE (TUTTE LE VERSIONI)	1139-1324 1991-00	0,9	0,6	0,3
SEPHIA (TUTTE LE VERSIONI)	1498-1839 1993-00	1,1	0,7	0,4
SPORTAGE I.S.	1998 1993-04	2,0	1,3	0,7
SPORTAGE I.S. D/TD	1998-2194 1993-02	1,8	1,2	0,6
SPORTAGE (II S.) 2.0	1975 2004-11	4,5	3,0	1,5

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
SPORTAGE (II S.) 2.7 V6	2656 2004-10	5,6	3,7	1,9
CLARUS 1.8/2.0 16V	1793-1998 1997-00	1,5	1,0	0,5
SHUMA 1.5i 16V	1498 1998-01	1,4	0,9	0,5
CARNIVAL I.S.	2497 1999-06	2,3	1,5	0,8
CARNIVAL (I S.) TD/CRDI/HPDI	2902 1999-06	2,3	1,5	0,8
CARNIVAL II S.	2656 2006-08	3,4	2,3	1,1
CARNIVAL II S. CRDI	2902 2006-10	3,4	2,3	1,1
RIO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1343-1493 2000-05	2,0	1,3	0,7
RIO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1399-1599 2005-09	2,3	1,5	0,8
CARENS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1594-1793 2001-08	2,8	1,9	0,9
CARENS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1998 2006-09	3,3	2,2	1,1
OPIRUS	3497 2003-08	3,0	2,0	1,0
PICANTO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1086 2004-08	2,6	1,7	0,9
PICANTO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1086 2008-11	3,4	2,3	1,1
SORENTO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	3342-3497 2005-09	4,5	3,0	1,5
CEED (I S.) 1.4/1.6	1396-1591 2007-12	3,0	2,0	1,0
CEED (II S.) SW 1.4/1.6	1396-1591 2007-12	4,0	2,6	1,3
LADA		RUSSIA		
NIVA	1568 1976-81	2,7	1,8	0,9
NIVA	1568-1690 1982-10	4,1	2,7	1,4
NIVA D/TD	1905 1986-01	3,0	2,0	1,0
NIVA MASTER	1568-1690 1994-01	5,0	3,3	1,7
21043/2105 SW/NOVA SW	1198-1690 1992-96	1,1	0,7	0,4
2107 BERLINA/NOVA	1197-1690 1990-96	1,1	0,7	0,4
SAMARA (TUTTE LE VER.)	1099-1499 1987-99	1,1	0,7	0,4
110/111/112	1499 1995-01	1,1	0,7	0,4
LAFER		BRASILE		
MP SPIDER	1584 1974-90	15,0	10,0	5,0
LAGONDA		GRAN BRETAGNA		
11.9/12/24	1420 1920-25	37,5	25,0	12,5
16/65	2400-2692 1926-28	52,5	35,0	17,5
2 LITRE	1954 1926-33	37,5	25,0	12,5
3 LITRE (TUTTE LE VER.)	2931-3181 1929-33	52,5	35,0	17,5
16/80	1991 1933	60,0	40,0	20,0
4 1/2 V12/RAPIDE	4480 1937-40	270,0	200,0	120,0
LG45	3619-4453 1935-36	180,0	120,0	60,0
LG6	4453 1938-39	130,0	88,0	44,0
M45 T	4453 1933-34	210,0	140,0	70,0
M45 RAPIDE	4453 1935-36	600,0	400,0	200,0
2 1/2 LITRE	2580 1946-53	60,0	40,0	20,0
2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580 1946-53	90,0	60,0	30,0
3 LITRE	2922 1953-58	67,5	45,0	22,5
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2922 1953-58	98,0	65,0	32,5
RAPIDE	3995 1961-64	130,0	88,0	44,0
LAMBORGHINI		ITALIA		
350 GT	3464 1964-67	550,0	410,0	245,0
400 GT	3929 1966-68	500,0	370,0	220,0
400 GT 2+2	3929 1966-68	425,0	315,0	190,0
P 400 MIURA	3929 1966-68	1.400,0	1.000,0	620,0
P 400 MIURA S	3929 1968-71	1.600,0	1.200,0	710,0
P 400 MIURA SV	3929 1971-73	2.800,0	2.100,0	1.200,0
ESPADIA I.S.	3929 1968-70	205,0	150,0	90,0
ESPADIA II S.	3929 1970-72	180,0	135,0	81,0
ESPADIA III S.	3929 1972-78	160,0	120,0	72,0
ISLERO/ISLERO S	3929 1968-70	230,0	170,0	102,0
JARAMA/JARAMA S	3929 1970-76	120,0	89,0	53,5
COUNTACH LP400	3929 1973-78	740,0	550,0	330,0
COUNTACH LP400S	3929 1978-82	510,0	380,0	225,0
COUNTACH LP5000S	4754 1982-85	465,0	345,0	205,0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167 1985-89	475,0	350,0	210,0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167 1988-90	350,0	260,0	155,0
P 250 S 2+2 URRACO	2462 1970-75	115,0	85,0	51,0
URRACO P200	1994 1974-79	95,0	70,0	42,0
URRACO P250	2462 1976-79	108,0	80,0	48,0
URRACO P300	2996 1974-79	122,0	90,0	54,0

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
SILHOUETTE	2996 1977-79	190,0	140,0	84,0
JALPA P350 GTS	3485 1983-88	95,0	70,0	42,0
DIABLO	5707 1990-99	190,0	140,0	85,0
DIABLO VT	5707 1993-00	245,0	180,0	109,0
DIABLO VT ROADSTER	5707 1996-00	325,0	240,0	145,0
DIABLO SE30	5707 1994-95	325,0	240,0	145,0
DIABLO SV	5707 1996-00	295,0	220,0	130,0
DIABLO SV ROADSTER	5707 1998-99	260,0	190,0	115,0
DIABLO SVR	5707 1996	410,0	300,0	180,0
DIABLO GT	5992 1999-00	730,0	540,0	325,0
DIABLO GTR	5707 2000	970,0	720,0	430,0
DIABLO 6.0	5992 2000-02	275,0	205,0	123,0
DIABLO 6.0 SE	5992 2001-02	325,0	240,0	145,0
MURCIELAGO 6.2 V12	6192 2002-06	190,0	140,0	84,0
MURCIELAGO 6.2 V12 AUTOMATICA	6192 2002-06	205,0	150,0	90,0
MURCIELAGO 6.2 V12 ROADSTER	6192 2004-06	250,0	185,0	111,0
MURCIELAGO 6.2 V12 ROADSTER AUT.	6192 2004-06	270,0	200,0	120,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640	6496 2006-10	250,0	165,0	83,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 AUT.	6496 2006-10	270,0	180,0	90,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 ROADSTER	6496 2007-10	295,0	195,0	98,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 ROAD. AUT.	6496 2007-10	325,0	215,0	108,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP670-4 SV	6496 2009-10	300,0	200,0	100,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP650-4 ROAD.	6496 2009-10	340,0	225,0	113,0
GALLARDO 5.0 V10	4961 2003-08	101,0	75,0	45,0
GALLARDO 5.0 V10 SPIDER	4961 2006-09	130,0	95,0	57,0
LM 002	5167 1986-92	270,0	200,0	120,0

LANCHESTER

GRAN BRETAGNA

40	6178 1919-28	72,0	48,0	24,0
21	3100-3327 1923-31	49,5	33,0	16,5
30	4437 1928-33	66,0	44,0	22,0
40	6180 1928-31	66,0	44,0	22,0
18	2504 1931-34	30,0	20,0	10,0
10	1203 1932-35	18,0	12,0	6,0
LIGHT 6	1378 1933-37	21,0	14,0	7,0
E 18	2390 1935	30,0	20,0	10,0
18	2565 1935-39	30,0	20,0	10,0
11	1444 1936-39	15,0	10,0	5,0
SPECIAL S-8	4625 1936-39	49,5	33,0	16,5
14	1809 1937-39	19,5	13,0	6,5
ROADRIDER	1627 1937-38	18,0	12,0	6,0
10	1287 1946-51	15,0	10,0	5,0
14 LEDA	1968 1950-54	13,5	9,0	4,5

LANCIA

ITALIA

LAMBDA (I S.) TORPEDO	2120 1922-23	250,0	185,0	111,0
LAMBDA (II/III/IV/V/VI S.) TORPEDO	2120 1923-26	150,0	110,0	66,0
LAMBDA (VII S.) TORPEDO	2370 1927	135,0	100,0	60,0
LAMBDA (VIII/IX S.) TORPEDO	2570 1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VII/III/IX SERIE SPIDER	2370-2570 1927-31	245,0	180,0	108,0
AUGUSTA BERLINA	1196 1933-36	48,0	32,0	16,0
APRILIA BERLINA	1352 1937-39	67,5	45,0	22,5
APRILIA BERLINA	1486 1939-45	67,5	45,0	22,5
APRILIA 1500	1485 1945-49	64,5	43,0	21,5
ARDEA (I S.) BERLINA	903 1939-41	31,5	21,0	10,5
ARDEA (II S.) BERLINA	903 1941-48	27,0	18,0	9,0
ARDEA (III S.)	903 1948-49	24,0	16,0	8,0
ARDEA (IV S.)	903 1949-53	22,5	15,0	7,5
AURELIA 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
AURELIA B20 GT (IV S.) 2500	2451 1954-55	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (V S.) 2500	2451 1956-57	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (VI S.) 2500	2451 1957-58	190,0	140,0	84,0
AURELIA B24 SPIDER	2451 1955	900,0	670,0	400,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451 1956-58	380,0	280,0	170,0
APPIA C10 (I S.)	1090 1953-56	16,5	11,0	5,5
APPIA C10 (II S.)	1090 1956-59	18,0	12,0	6,0
APPIA COUPÉ PININFARINA (II S.)	1090 1957-59	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (II S.)	1090 1957-59	45,0	30,0	15,0
APPIA GT ZAGATO (II S.)	1090 1957-58	135,0	90,0	45,0
APPIA GTZ ZAGATO (II S.)	1090 1957-58	175,0	115,0	57,5
APPIA GTE ZAGATO (II S.)	1090 1958-59	123,0	82,0	41,0
APPIA (III S.)	1090 1959-63	12,0	8,0	4,0
APPIA LUSO VIGNALE (III S.)	1090 1959-62	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 GTI 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.)	1498 1967-70	8,3	5,5	2,8
FLAVIA (II S.) 1800	1800 1967-70	9,0	6,0	3,0
FLAVIA (II S.) 1800 INIEZ.	1800 1967-70	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991 1969-71	9,0	6,0	3,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991 1969-71	9,8	6,5	3,3
FLAVIA COUPÉ 2000	1991 1969-71	18,0	12,0	6,0
FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991 1970-71	19,5	13,0	6,5
FULVIA BERLINA	1091 1963-64	9,0	6,0	3,0
FULVIA 2C	1091 1964-69	9,0	6,0	3,0
FULVIA GT	1216 1967	9,8	6,5	3,3
FULVIA GT	1231 1967-69	9,8	6,5	3,3
FULVIA GTE	1298 1968-69	10,5	7,0	3,5
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298 1969-72	8,3	5,5	2,8
FULVIA COUPÉ	1216 1965-67	21,0	14,0	7,0
FULVIA COUPÉ HF	1216 1966-67	52,5	35,0	17,5
FULVIA COUPÉ	1231 1967-70	18,0	12,0	6,0
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298 1967-69	17,3	11,5	5,8
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ALLUMINIO)	1298 1967-69	48,0	32,0	16,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ACCIAIO)	1298 1967-69	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (I S.)	1298 1968-70	45,0	30,0	15,0
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (II S.)	1298 1970-72	43,5	29,0	14,5
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584 1971-72	73,0	43,0	32,5
2000 BERLINA 4M/5M	1991 1971-75	9,0	6,0	3,0
2000 I.E. BERLINA	1991 1972-75	10,5	7,0	3,5
2000 COUPÉ	1991 1971-74	21,0	14,0	7,0
2000 COUPÉ HF	1991 1971-74	24,0	16,0	8,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I S.)	1297-1756 1972-75	6,0	4,0	2,0
BETA 1.3/1.6/2,0 (II S.)	1297-1995 1975-79	5,3	3,5	1,8
BETA 1.6/2,0 (III S.)	1585-1995 1979-82	5,3	3,5	1,8
BETA TREVI 1.6	1585 1980-84	4,5	3,0	1,5
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995 1980-84	5,0	3,3	1,7
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995 1982-84	9,0	6,0	3,0
BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755 1973-75	10,5	7,0	3,5
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2,0 (II/III S.)	1297-1995 1975-81	9,8	6,5	3,3
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2,0 I.E. (IV S.)	1366-1995 1981-85	10,5	7,0	3,5
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995 1983-84	18,0	12,0	6,0
BETA SPIDER 1.6/1.8/2,0 (II S.)	1585-1995 1974-82	22,1	13,0	9,8
BETA HPE 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755 1975	10,5	7,0	3,5
BETA HPE 1.6/2,0 (II/III S.)	1585-1995 1975-81	9,8	6,5	3,3
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2,0 I.E.	1585-1995 1981-85	10,5	7,0	3,5
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995 1983-85	18,0	12,0	6,0
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995 1975-80	25,5	15,0	11,3
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995 1980-85	25,5	15,0	11,3
037 RALLY	1995 1982-85	600,0	445,0	265,0
STRATOS HF	2418 1973-78	750,0	560,0	335,0
GAMMA 2000/2500 (I S.)	1999-2484 1976-79	8,3	5,5	2,8
GAMMA 2000 (II S.)	1999 1980-85	9,0	6,0	3,0
GAMMA 2500/2500 I.E. (II S.)	2484 1980-85	9,8	6,5	3,3
GAMMA 2000 COUPÉ (I S.)	1999 1976-79	12,8	8,5	4,3
GAMMA 2500 COUPÉ (I S.)	2484 1976-79	15,0	10,0	5,0
GAMMA 2000 COUPÉ (II S.)	1999 1980-85	15,0	10,0	5,0
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ (II S.)	2484 1980-85	16,5	11,0	5,5
DELTA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585 1979-93	4,2	2,8	1,4
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585 1982-93	6,0	4,0	2,0
DELTA HF TURBO	1585 1983-86	15,0	10,0	5,0
DELTA HF TURBO I.E.	1585 1986-93	16,5	11,0	5,5
DELTA S4	1759 1986-88	800,0	590,0	355,0
DELTA HF 4WD	1995 1986-87	25,5	17,0	8,5
DELTA HF INTEGRALE	1995 1987-93	36,0	24,0	12,0
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995 1989-91	43,5	29,0	14,5
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995 1991-93	83,0	55,0	27,5
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995 1993-94	90,0	60,0	30,0
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 5	1995 1992	140,0	93,0	46,5
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 6	1995 1992	160,0	120,0	72,0
DELTA HF INTEGRALE 16V EVO. YORK	1995 1993-94	120,0	80,0	40,0
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. SPECIALE	1995 1993-94	105,0	70,0	35,0
DELTA HF INT. 16V EVO. DEALERS C.	1995 1994-95	110,0	73,0	36,5
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. FINALE	1995 1995	130,0	85,0	42,5
PRISMA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585 1983-89	3,0	2,0	1,0
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995 1986-89	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E.	1995 1984-88	5,7	3,8	1,9
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995 1984-88	9,5	6,3	3,2
THEMA V6	2849 1984-88	8,7	5,8	2,9
THEMA V6 LIMOUSINE	2849 1987-89	20,3	13,5	6,8
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995 1986-88	9,5	6,3	3,2
THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)	1995 1988-94	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995 1988-92	9,0	6,0	3,0
THEMA V6 (II S.)	2849 1988-92	8,3	5,5	2,8
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995 1988-92	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995 1988-92	9,8	6,5	3,3
THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)	1995 1992-94	5,7	3,8	1,9
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995 1992-94	9,0	6,0	3,0
THEMA 3.0 V6 (III S.)	2959 1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)	1995 1992-94	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (III S.)	1995 1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 3.0 V6 (III S.) SW	2959 1992-94	10,5	7,0	3,5
THEMA 8.32	2927 1986-88	26,3	17,5	8,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
THEMA 8.32 (II S.)	2927 1988-92	26,3	17,5	8,8
DEBRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995 1992-94	15,0	10,0	5,0
DEBRA 2.0 I.E. TURBO HF INTEGRALE	1995 1992-94	18,0	12,0	6,0
DIEDRA SW INTEGRALE	1995 1994-97	6,0	4,0	2,0
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995 1993-96	9,8	6,5	3,3
DELTA HPE 2.0 16V TURBO (II S.)	1995 1995-99	10,5	7,0	3,5
K 3.0 V6 24V	2959 1994-01	3,8	2,5	1,3
K 3.0 V6 24V S.W.	2959 1996-00	3,8	2,5	1,3
K COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995 1996-98	9,8	6,5	3,3
K COUPÉ 2.4 20V	2446 1997-00	10,5	7,0	3,5
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959 1997-00	12,0	8,0	4,0
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998 1998-00	11,3	7,5	3,8
LYBRA 2.0i 20V	1998 1999-06	2,3	1,5	0,8
LYBRA 2.0i 20V SW	1998 1999-06	2,3	1,5	0,8
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998 2002-08	4,5	3,0	1,5
THESIS 2.4 20V	2446 2002-08	3,8	2,5	1,3
THESIS 3.0 V6	2959 2002-04	4,5	3,0	1,5
THESIS 3.2 V6	3179 2003-07	5,6	3,7	1,9
YPSILON (I S.) 1.2/1.2 16V	1242 2003-06	3,3	2,2	1,1
YPSILON (I S.) 1.4 16V	1368 2003-06	3,0	2,0	1,0

LAND ROVER

GRAN BRETAGNA

80 (SERIE 1)	1595-1997 1940-54	45,5	30,5	15,2
86 (SERIE 1)	1997 1954-56	36,5	24,3	12,2
88 (SERIE 1)	1997 1957-58	27,5	18,3	9,2
88 D (SERIE 1)	2052 1957-58	23,0	15,3	7,7
107 (SERIE 1)	1997 1955-58	27,5	18,3	9,2
107 (SERIE 1)	1997 1957-58	23,8	15,9	7,9
109 D (SERIE 1)	2052 1957-58	20,8	13,9	6,9
88 (SERIE 2)	2286 1958-61	20,0	13,3	6,7
88 D (SERIE 2)	2052 1958-61	17,8	11,9	5,9
109 (SERIE 2)	2286 1958-61	20,0	13,3	6,7
109 D (SERIE 2)	2052 1958-61	17,8	11,9	5,9
88 (SERIE 2A)	2286 1962-71	17,8	11,9	5,9
88 D (SERIE 2A)	2052-2286 1962-71	20,4	13,6	6,8
109 (SERIE 2A)	2286-2625 1962-71	17,0	11,3	5,7
109 D (SERIE 2A)	2052-2286 1962-71	14,8	9,9	4,9
88 HALF TON	2286 1968-78	23,0	15,3	7,7
88 HALF TON	2286 1979-84	23,0	15,3	7,7
88 (SERIE 3)	2286-2625 1971-84	16,3	10,9	5,4
88 D (SERIE 3)	2286 1971-84	14,0	9,3	4,7
109 (SERIE 3)	2286-2625 1971-85	17,3	11,5	5,8
109 D (SERIE 3)	2286 1971-85	15,0	10,0	5,0
109 V8	3528 1979-85	29,0	19,3	9,7
90	2286-3528 1984-89	21,0	14,0	7,0
90 D	2495 1984-90	18,0	12,0	6,0
90 TD	2495 1986-90	19,0	12,7	6,3
110	2495-3528 1983-88	22,0	14,7	7,3
110 D	2495 1983-90	19,0	12,7	6,3
110 TD	2495 1986-90	20,0	13,3	6,7
DEFENDER 90	3528-3947 1990-02	26,0	17,3	8,7
DEFENDER 110	3528-3950 1990-02	28,0	18,7	9,3
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1970-76	37,5	25,0	12,5
RANGE ROVER 2 PORTE (II S.)	3528 1977-82	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 2 PORTE (II S.)	3528 1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 2 PORTE (II S.)	3528 1985-89	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1981-82	21,0	14,0	7,0
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1983-85	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1985-89	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P 3.9 V8 IN. (I S.)	3947-3950 1989-95	22,5	15,0	7,5
RANGE ROVER 4P LSE (I S.)	4275 1992-95	36,0	24,0	12,0
RANGE ROVER 5.0 V8 S/C (II S.)	3950 1994-02	9,8	6,5	3,3
RANGE ROVER 4P 4.6 V8 II S.	4554 1994-02	11,3	7,5	3,8
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4394-4398 2002-07	10,5	7,0	3,5
RANGE ROVER 4.2 V8 S/C (III S.)	4197 2005-09	15,0	10,0	5,0
RANGE ROVER 5.0 V8 S/C (III S.)	4999 2009-13	27,0	18,0	9,0
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.4 V8	4394 2005-07	11,3	7,5	3,8
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.2 V8 S/C	4197 2005-10	12,0	8,0	4,0
R. ROVER SPORT (I S.) V8 (COMPR.)	4197 2005-06	13,5	9,0	4,5
RANGE ROVER SPORT (I S.) 5.0 V8 S/C	4999 2009-12	14,3	9,5	4,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 16 24V SW	3192 2006-11	9,7	6,5	3,2

LEXUS

GIAPPONE

GS (I S.) 300/430	2997-4293 1993-05	4,5	3,0	1,5
GS (II S.) 300/430	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 (I S.) MOTORE AUSTIN/FORD	948-1072 1957-62	52,5	35,0	17,5
SEVEN (II S.)	1498 1962-65	48,0	32,0	16,0
SEVEN (III S.)	1558 1965-67	45,0	30,0	15,0
SEVEN	1599 1971-75	46,5	31,0	15,5
ELITE	1216 1957-64	135,0	85,0	59,5
ELAN SPIDER (DHC) S1/S2/S3/S4	1558 1962-70	64,5	43,0	21,5
ELAN COUPÉ (FHC) S3/S4	1558 1965-70	55,5	37,0	18,5
ELAN SPRINT	1558 1970-73	67,5	45,0	22,5
ELAN 26R	1558 1964-66	195,0	130,0	65,0
ELAN -2/+2S	1558 1967-70	48,0	32,0	16,0
ELAN -2S 130/4/+2S 130/5	1558 1971-74	45,0	30,0	15,0
ELAN -2S 130/4 JPS	1558 1973	64,5	43,0	21,5
EUROPA	1563 1971-75	37,5	25,0	12,5
ECLAT/EXCEL	1969-2174 1976-92	24,0	16,0	8,0
ELITE	1973-2174 1976-83	25,5	17,0	8,5
ESPRIT/S2/S3/S3 TURBO	1969-2174 1975-92	48,0	32,0	16,0
ESPRIT SE/SE TURBO	1973-2174 1989-93	56,5	37,5	18,8
ESPRIT S4/S4S	1973-2174 1993-97	60,0	40,0	20,0
ESPRIT GT3 2.0	1973 1996-99	66,0	44,0	22,0
ESPRIT V8 (TUTTE LE VERSIONI)	3506 1996-04	75,0	50,0	25,0
ELAN 1.6i	1588 1989-92	19,5	13,0	6,5
ELAN 1.6i TURBO/ELAN S2	1588 1989-97	25,5	17,0	8,5
ELISE/ELISE HARDTOP	1796 1996-07	30,0	20,0	10,0
ELISE 340R	1796 1999-00	33,0	22,0	11,0
ELISE 111/111 S/S	1598-1796 1999-11	34,5	23,0	11,5
ELISE 111 R/R	1796 2004-11	37,5	25,0	12,5
ELISE SC	1796 2008-11	43,0	28,5	14,3
ELISE CLUB RACER	1794 2009-11	36,0	24,0	12,0
EXIGE	1796 2000-03	54,0	36,0	18,0
EXIGE (II S.)	1796 2004-07	46,5	31,0	15,5
EXIGE S/220 S	1796 2006-11	49,5	33,0	16,5
EXIGE S PP 240	1796 2008-11	57,0	38,0	19,0
EXIGE 260 CUP	1796 2008-11	64,5	43,0	21,5
EUROPA S/SE	1998 2006-11	37,5	25,0	12,5

LUAZ (VOLIN)

RUSSIA

VOLIN 969	1117-1197 1979-94	4,5	3,0	1,5
-----------	-------------------	-----	-----	-----

MAHINDRA

INDIA

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

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

MARCOS

GRAN BRETAGNA

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

MARLIN

GRAN BRETAGNA

CABRIO	1593-2294 1991-94	12,0	8,0	4,0
HUNTER	1293 1994-99	13,5	9,0	4,5
SPORTSTER	1991-3430 1992-99	16,5	11,0	5,5

MARUTI

INDIA

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

MASERATI

ITALIA

A6 1500	1488 1946-50	680,0	500,0	300,0
A6 G 2000 PININ FARINA	1954 1951-53	740,0	550,0	330,0
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954 1951-53	3.400,0	2.500,0	1.500,0
A6 G/54 BERLINETTA ZAGATO	1985 1954-57	5.400,0	4.000,0	2.400,0
A6 G/54 GT ALLEMANO	1985 1954-57	1.400,0	1.000,0	600,0
A6 G/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
GIBLI	4719 1968-73	330,0	220,0	110,0
GIBLI SS	4930 1970-73	365,0	270,0	160,0
GIBLI SPYDER	4719 1969-73	810,0	600,0	360,0
GIBLI SS SPYDER	4930 1970-73	1.200,0	900,0	540,0
MEXICO	4136 1967-73	135,0	90,0	45,0
MEXICO 4700	4719 1967-73	150,0	100,0	50,0
INDY	4136 1969-74	135,0	90,0	45,0
INDY 4700 AMERICA	4719 1970-74	150,0	100,0	50,0
INDY 4900	4930 1971-74	165,0	110,0	55,0
4000 QUATTRO PORTE (2 FARI)	4136 1963-70	120,0	80,0	40,0
4000/4700 QUATTRO PORTE (4 FARI)	4136-4719 1966-70	90,0	60,0	30,0
BORA/BORA 4900	4719-4930 1971-80	270,0	180,0	90,0
MERAK	2965 1973-75	98,0	65,0	32,5
MERAK SS	2965 1975-80	120,0	80,0	40,0
MERAK SS MODELLO '80	2965 1980-83	150,0	100,0	50,0
MERAK 2000 GT	1999 1977-83	75,0	50,0	25,0
KHAMISIN	4930 1973-83	265,0	175,0	88,0
QUATTRO PORTE (II S.)	2965 1975-78	75,0	50,0	25,0
KYALAMI	4136 1977-83	90,0	60,0	30,0
KYALAMI 4900	4930 1978-83	105,0	70,0	35,0
QUATTROPORTE (III S.)	4136 1979-86	37,5	25,0	12,5
QUATTROPORTE III S. 4900 (MANUALE)	4930 1979-89	41,5	27,5	13,8
QUATTROPORTE III S. 4900 (AUT.)	4930 1979-89	34,5	23,0	11,5
ROYALE	4930 1986-90	75,0	50,0	25,0
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

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
222/222 S	1996	1988-91	19,5	13,0	6,5
2.24V	1996	1989-94	25,5	17,0	8,5
BITURBO 420	1996	1985-86	9,0	6,0	3,0
BITURBO 420i	1996	1986-88	9,8	6,5	3,3
422	1996	1988-90	14,1	9,4	4,7
4.24V	1996	1990-94	18,0	12,0	6,0
4.18V	1996	1991-93	15,0	10,0	5,0
420 S	1996	1986	12,8	8,5	4,3
420 SI	1996	1987-88	14,9	9,9	5,0
BITURBO 425	2491	1984-87	11,6	7,7	3,9
430	2790	1988-91	15,0	10,0	5,0
430 4V	2790	1990-93	22,5	15,0	7,5
BITURBO SPYDER	1996	1985-86	31,5	21,0	10,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996	1987-88	34,5	23,0	11,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996	1988-93	39,0	26,0	13,0
SPYDER I M.Y. '92 (24V)	1996	1992-93	52,5	35,0	17,5
SPYDER IE	2790	1988-93	42,0	28,0	14,0
228	2790	1987-90	28,5	19,0	9,5
KARIF	2790	1988-91	52,5	35,0	17,5
SHAMAL	3217	1991-96	113,0	75,0	37,5
RACING	1996	1991-92	48,0	32,0	16,0
GHIBLI	1996/2790	1992-93	40,0	26,5	13,3
GHIBLI	1996/2790	1994-95	43,5	29,0	14,5
GHIBLI GT	1996/2790	1995-97	48,0	32,0	16,0
GHIBLI CUP	1996/2790	1996-97	102,0	68,0	34,0
GHIBLI PRIMAIST	1996	1997	60,0	40,0	20,0
QUATTROPORTE (IV S.) SEICILINDRI	1996/2790	1994-98	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (IV S.) OTTOCILINDRI	3217	1996-98	25,5	17,0	8,5
QUATTROPORTE (IV S.) V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	21,0	14,0	7,0
QUATTROPORTE (IV S.) V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	30,0	20,0	10,0
QUATTROPORTE (V S.) DUOSELECT	4244	2004-10	22,5	15,0	7,5
QUATTROPORTE (V S.) AUTOMATICA	4244	2007-10	30,0	20,0	10,0
QUATTROPORTE V.S. SPORT GT-S (4.2)	4244	2007-10	34,5	23,0	11,5
QUATTROPORTE V.S. SPORT GT-S (4.7)	4691	2008-12	49,5	33,0	16,5
QUATTROPORTE (V S.) S	4691	2008-12	39,0	26,0	13,0
NEW QUATTROPORTE	4244	2008-12	33,0	22,0	11,0
3200 GT	3217	1998-02	48,0	30,0	21,0
3200 GTA	3217	1999-01	43,0	27,0	18,9
3200 GT ASSETTO CORSA	3217	2001	83,0	55,0	27,5
COUPÉ GT	4244	2002-08	52,5	35,0	17,5
COUPÉ CAMBIOCORSA	4244	2002-08	37,5	25,0	12,5
GRANSPORT	4244	2004-08	75,0	50,0	25,0
GRANSPORT MC VICTORY	4244	2006-07	90,0	60,0	30,0
SPYDER GT	4244	2001-06	72,0	48,0	24,0
SPYDER CAMBIOCORSA	4244	2001-06	48,0	32,0	16,0
GRANSPORT SPYDER	4244	2006-08	87,0	58,0	29,0
MC 12 STRADALE	5998	2004-05	2.400,0	1.800,0	1.100,0
GRANTURISMO	4244	2007-12	60,0	40,0	20,0

MATRA

FRANCIA

D JET 5	1108	1965-69	30,0	20,0	10,0
D JET 6	1255	1966-68	34,5	23,0	11,5
M530/LX/SX	1699	1967-73	16,5	11,0	5,5
BAGHEERA	1294	1973-80	11,3	7,5	3,8
BAGHEERA S	1294/1442	1975-80	12,8	8,5	4,3
BAGHEERA X	1442	1978-80	14,3	9,5	4,8
MURENA 1600	1592	1980-84	9,0	6,0	3,0
MURENA 2200	2155	1980-84	10,5	7,0	3,5
RANCH (TUTTE LE VERSIONI)	1442	1977-84	7,5	5,0	2,5

MAYBACH

GERMANIA

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

MAZDA

GIAPPONE

RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	15,0	10,0	5,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	17,3	11,5	5,8
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	19,5	13,0	6,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1992-98	25,5	17,0	8,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	28,5	19,0	9,5
RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	22,5	15,0	7,5
RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	22,5	15,0	7,5
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-95	18,0	12,0	6,0
MX-3	1598-1845	1991-98	7,5	5,0	2,5
MX-5 (MIATA) (I S.)	1598-1840	1990-98	13,5	9,0	4,5
MX-5 (MIATA) (II S.)	1597-1991	1998-06	8,3	5,5	2,8
MX-5 (MIATA) (III S.)	1798-1999	2005-11	9,8	6,5	3,3
MX-5 (MIATA) (III S.) ROAD. COUPÉ	1798-1999	2006-11	11,3	7,5	3,8
RX8 (WANKEL 654X2)	1308	2002-09	17,3	11,5	5,8
MAZDA2 (I S.) 1.2/1.4 16V	1242-1388	2003-07	3,2	2,1	1,1
MAZDA2 (I S.) 1.6 16V	1596	2003-07	4,1	2,7	1,4
MAZDA3 (I S.) 1.4/1.6 16V	1349-1598	2003-09	3,8	2,5	1,3
MAZDA3 (I S.) 2.0 16V 150 CV	1999	2003-09	4,5	3,0	1,5
MAZDA3 (I S.) 2.3 16V 260 CV	2261	2006-09	7,5	5,0	2,5

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
SSK	7065	1929-33	5.300,0	3.900,0	2.300,0
SSKL	7065	1930-34	7.600,0	5.600,0	3.400,0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	1.200,0	890,0	530,0
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	75,0	50,0	25,0
500K CABRIOLET	5019	1934-36	2.300,0	1.700,0	1.000,0
540K CABRIOLET	5401	1936-39	5.400,0	4.000,0	2.400,0
540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	9.000,0	6.700,0	4.000,0
230 BERLINA	2229	1937-41	52,5	35,0	17,5
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/V	1767	1949-55	39,0	26,0	13,0
220 BERLINA (W180)	2195	1951-55	33,0	22,0	11,0
220A BERLINA (W180)	2195	1954-56	35,0	23,3	11,7
220 COUPÉ (W187)	2195	1951-55	170,0	113,0	56,5
220 CABRIOLET A (W187)	2195	1951-55	150,0	100,0	50,0
220 CABRIOLET B (W187)	2195	1951-55	105,0	70,0	35,0
300 A/B/C	2996	1951-57	100,0	66,5	33,5
300 D	2996	1957-62	98,0	65,0	32,5
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	180,0	120,0	60,0
300 S/SC COUPÉ	2996	1952-57	405,0	300,0	180,0
300 S/SC CABRIOLET	2996	1952-57	540,0	400,0	240,0
180	1767-1897	1953-62	15,0	10,0	5,0
180 D/190 D	1767-1897	1953-61	13,5	9,0	4,5
190	1897	1955-61	15,0	10,0	5,0
190 C	1897	1961-65	13,5	9,0	4,5
219	2195	1956-59	25,0	16,7	8,3
220 S BERLINA (W180)	2195	1956-59	38,5	25,5	12,8
220 S COUPÉ	2195	1956-59	75,0	50,0	25,0
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	150,0	100,0	50,0
220 SE COUPÉ	2195	1958-60	86,0	57,5	28,8
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	160,0	105,0	52,5
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	1.600,0	980,0	690,0
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	1.300,0	800,0	560,0
190 SL	1897	1954-57	150,0	100,0	50,0
190 SL	1897	1958-63	130,0	81,0	57,0
190 D/200 D	1998	1961-68	9,0	6,0	3,0
200	1998	1965-68	11,3	7,5	3,8
230	2292	1965-68	13,5	9,0	4,5
220 (W111)	2195	1959-65	18,0	12,0	6,0
220 S (W111)	2195	1959-65	19,5	13,0	6,5
220 SE (W111)	2195	1959-65	21,0	14,0	7,0
230 S	2292	1965-68	15,8	10,5	5,3
300 SE	2996	1961-65	31,5	21,0	10,5
300 SE/SEL	2996	1965-67	25,5	17,0	8,5
300 SEL	2996	1962-65	21,5	14,0	7,0
220 SE COUPÉ (W111)	2195	1961-65	72,0	48,0	24,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
250 SE COUPÉ (W111)	2496	1965-67	87,0	58,0	29,0
280 SE COUPÉ (W111)	2778	1967-71	98,0	65,0	32,5
300 SE COUPÉ	2996	1962-65	113,0	75,0	37,5
220 SE CABRIOLET (W111)	2195	1961-65	120,0	80,0	40,0
250 SE CABRIOLET (W111)	2496	1965-67	135,0	90,0	45,0
280 SE CABRIOLET (W111)	2778	1967-71	165,0	110,0	55,0
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	210,0	140,0	70,0
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	200,0	150,0	89,0
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	230,0	170,0	102,0
600 LANDAULET	6330	1963-81	300,0	220,0	135,0
230 SL «PAGODA» (W113)	2306	1963-66	120,0	80,0	40,0
250 SL «PAGODA» (W113)	2496	1966-68	125,0	83,0	41,5
280 SL «PAGODA» (W113)	2778	1968-71	140,0	93,0	46,5
250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	13,5	9,0	4,5
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	14,3	9,5	4,8
280 SEL	2778	1968-72	15,0	10,0	5,0
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	19,5	13,0	6,5
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	22,5	15,0	7,5
300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	75,0	50,0	25,0
280 SE 3.5 COUPÉ	3499	1969-71	145,0	98,0	49,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	290,0	180,0	125,0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	35,0	23,4	11,7
200/220 (W115)	1998-2197	1968-73	6,8	4,5	2,3
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	6,8	4,5	2,3
230-6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	8,3	5,5	2,8
280/280 E (W114)	2746	1972-76	9,8	6,5	3,3
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	12,0	8,0	4,0
280 C (W114)	2746	1972-77	12,8	8,5	4,3
280 CE (W114)	2746	1972-77	14,3	9,5	4,8
280 SL (R107)	2746	1974-75	33,0	22,0	11,0
280 SL (R107)	2746	1975-79	30,0	20,0	10,0
280 SL (R107)	2746	1979-86	30,0	20,0	10,0
300 SL (R107)	2962	1985-89	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499	1971-75	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499	1975-80	36,5	27,0	16,2
380 SL (R107)	3818-3839	1980-86	42,0	31,0	18,6
420 SL (R107)	4196	1985-89	40,5	30,0	18,0
450 SL (R107)	4520	1973-75	45,0	30,0	15,0
450 SL (R107)	4520	1975-80	45,0	30,0	15,0
500 SL (R107)	4973	1980-85	60,0	40,0	20,0
500 SL (R107)	4973	1985-89	60,0	40,0	20,0
560 SL (R107)	5547	1985-89	45,0	30,0	15,0
280 SLC (C107)	2746	1974-81	19,5	13,0	6,5
350 SLC (C107)	3499	1971-80	21,0	14,0	7,0
380 SLC (C107)	3818	1980-81	20,0	13,8	6,9
450 SLC (C107)	4520	1973-80	21,0	14,0	7,0
450 SLC 5.0 (C107)	5025	1978-80	33,0	22,0	11,0
500 SLC (C107)	4973	1980-81	27,0	18,0	9,0
280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	7,5	5,0	2,5
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	9,0	6,0	3,0
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	10,5	7,0	3,5
450 SEL 6.9 (W116)	6834	1976-80	40,5	27,0	13,5
200/230/230 E/250 (W123)	1988-2525	1975-85	6,8	4,5	2,3
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-85	7,5	5,0	2,5
280 C/280 E (W123)	2746	1976-84	9,8	6,5	3,3
200 T/230 T/230 TE (T123)	1997-2307	1978-86	15,0	10,0	5,0
250 T (T123)	2525	1978-82	16,5	11,0	5,5
280 TE (T123)	2746	1978-86	18,0	12,0	6,0
230 C/230 CE (C123)	2299-2307	1977-84	12,8	8,5	4,3
280 C/280 CE (C123)	2746	1977-84	15,0	10,0	5,0
260 SE (W126)	2599	1986-90	7,5	5,0	2,5
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1980-82	7,5	5,0	2,5
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1982-85	7,5	5,0	2,5
300 SE/SEL (W126)	2962	1986-89	8,3	5,5	2,8
300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	8,3	5,5	2,8
380 SE/SEL (W126)	3818	1980-81	9,8	6,5	3,3
380 SE/SEL (W126)	3818	1982-85	9,8	6,5	3,3
420 SE/SEL (W126)	4196	1986-91	10,5	7,0	3,5
500 SE/SEL (W126)	4973	1980-81	11,3	7,5	3,8
500 SE/SEL (W126)	4973	1982-87	12,0	8,0	4,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 1988-89	16,0	10,0	7,0
560 SEL (W126)	5547 1989-91	16,0	10,0	7,0
380 SEC (C126)	3818 1981-86	22,5	15,0	7,5
420 SEC (C126)	4196 1986-92	24,0	16,0	8,0
500 SEC (C126)	4973 1981-87	27,0	18,0	9,0
500 SEC (C126)	4973 1987-92	27,0	18,0	9,0
560 SEC (C126)	5547 1985-87	34,5	23,0	11,5
560 SEC (C126)	5547 1987-92	34,5	23,0	11,5
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299 1982-94	5,3	3,5	1,8
190 E 2.3 16 (W201)	2299 1983-89	30,0	20,0	10,0
190 E 2.5 16 (W201)	2498 1988-93	33,0	22,0	11,0
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2463 1990-93	120,0	80,0	40,0
190 E 2.6 (W201)	2599 1985-93	6,8	4,5	2,3
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599 1984-93	6,0	4,0	2,0
E 200/E 220 (W124)	1998-2199 1992-95	7,5	5,0	2,5
260 E 4 MATIC (W124)	2599 1987-93	8,3	5,5	2,8
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799 1989-95	9,8	6,5	3,3
E 280 (W124)	2799 1993-95	7,5	5,0	2,5
300 E (W124)	2962 1984-93	8,3	5,5	2,8
300 4 MATIC (W124)	2962 1987-93	9,8	6,5	3,3
300 E 24 (W124)	2960-3199 1989-93	10,5	7,0	3,5
E 300 4 MATIC (W124)	2962 1993-95	9,8	6,5	3,3
E 320 (W124)	3199 1993-95	9,8	6,5	3,3
400 E/E 400/E 420 (W124)	4196 1991-95	22,5	15,0	7,5
500 E/E 500 (W124)	4973 1990-95	52,5	35,0	17,5
200 T/200 TE/230 TE (T124)	1997-2299 1986-93	6,8	4,5	2,3
E 200 T/E 220 T (T124)	1998-2199 1992-96	7,5	5,0	2,5
E 280 T (T124)	2799 1992-95	9,0	6,0	3,0
300 TE (T124)	2962 1986-93	12,0	8,0	4,0
300 TE 24 (T124)	2960 1989-93	13,5	9,0	4,5
300 TE 4 MATIC (T124)	2962 1987-93	15,0	10,0	5,0
E 300 T 4 MATIC (T124)	2962 1994-95	15,0	10,0	5,0
E 320 T (T124)	3199 1993-96	13,5	9,0	4,5
200 CE/CE 16/E 200/220 C.PÉ (C124)	1997-2199 1990-96	13,5	9,0	4,5
230 CE (C124)	2299 1987-92	15,0	10,0	5,0
300 CE/320 CE/E 320 C.PÉ (C124)	2960-3199 1987-96	18,0	12,0	6,0
300 CE 24 (C124)	2960 1989-92	19,5	13,0	6,5
300/320 CE 24/E 320 CABR. (A124)	2960-3199 1992-97	32,5	21,5	10,8
E 200/E 220 CABRIO (A124)	1997-2199 1993-97	25,5	17,0	8,5
280 SL/SL 280-24 (R129)	2799 1993-98	21,0	14,0	7,0
SL 280 V6 (R129)	2799 1998-01	24,0	16,0	8,0
300 SL/24/SL 300-24 (R129)	2960-2962 1989-93	24,8	16,5	8,3
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199 1993-98	24,8	16,5	8,3
SL 320 V6 (R129)	3199 1998-01	26,3	17,5	8,8
500 SL (R129)	4973 1989-98	34,0	22,5	11,3
SL 500 V8 (R129)	4966 1998-01	34,0	22,5	11,3
600 SL/SL 600 (R129)	5987 1992-01	37,5	25,0	12,5
SL 60 AMG (R129)	5986 1997-00	52,5	35,0	17,5
280/300/320 SE/SEL (W/V140)	2799-3199 1991-98	6,0	4,0	2,0
420 SE/SEL (W/V140)	4196 1991-98	7,5	5,0	2,5
500 SE/SEL (W/V140)	4973 1991-98	9,0	6,0	3,0
600 SE/SEL (W/V140)	5987 1991-98	11,3	7,5	3,8
420/500 S COUPÉ/CL (C140)	4196-4973 1992-99	13,5	9,0	4,5
600 S COUPÉ/CL (C140)	5987 1992-99	16,5	11,0	5,5
C 230 KOMPRESSOR (W202)	2295 1995-00	4,2	2,8	1,4
C 240 V6 (W202)	2397 1997-00	3,5	2,3	1,2
C 280 (W202)	2799 1993-98	4,5	3,0	1,5
C 280 V6 (W202)	2799 1997-00	4,5	3,0	1,5
C 240 V6 S.W. (S202)	2397-2597 1997-01	5,0	3,3	1,7
C 280 S.W. (S202)	2799 1996-98	5,1	3,4	1,7
C 280 V6 S.W. (S202)	2799 1997-00	5,1	3,4	1,7
C 36 AMG (W202)	3606 1994-97	18,0	12,0	6,0
C 43 AMG (W202)	4266 1997-00	21,0	14,0	7,0
C 43 AMG S.W. (S202)	4266 1997-00	22,5	15,0	7,5
C 230 KOMPRESSOR S.W. (S202)	2295 1997-00	5,3	3,5	1,8
E 200/230/280 (W210)	1998-2799 1995-00	5,3	3,5	1,8
E 200 KOMPRESSOR (W210)	1998 1997-02	6,0	4,0	2,0
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199 1997-02	9,0	6,0	3,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
E 240/280/320 V6 (W210)	2397-3199 1997-03	8,3	5,5	2,8
E 320 (W 210)	3199 1995-97	7,5	5,0	2,5
E 420 (W210)	4196 1996-97	9,8	6,5	3,3
E 430 V8 (W210)	4266 1997-02	11,3	7,5	3,8
E 50 AMG (W210)	4973 1995-97	22,5	15,0	7,5
E 55 AMG (W210)	5439 1997-02	25,5	17,0	8,5
E 200/230/280 T (S210)	1998-2799 1996-03	7,5	5,0	2,5
E 200 KOMPRESSOR T (S210)	1998 1997-03	8,3	5,5	2,8
E 240/280/320 V6 T (S210)	2397-3199 1997-03	10,5	7,0	3,5
E 320 T (S210)	3199 1996-97	9,0	6,0	3,0
E 280/320 V6 T 4 MATIC (S210)	2799-3199 1997-03	11,3	7,5	3,8
E 420 T (S210)	4196 1996-97	12,0	8,0	4,0
E 430 V8 T (S210)	4266 1997-03	13,5	9,0	4,5
E 55 AMG T (S210)	5439 1997-02	27,0	18,0	9,0
SLK (R170) 200	1998 1996-00	12,0	8,0	4,0
SLK (R170) 200 K	1998 1996-04	13,5	9,0	4,5
SLK (R170) 230 K	2295 1996-04	15,0	10,0	5,0
SLK (R170) 320 V6	3199 2000-04	15,8	10,5	5,3
SLK (R170) 32 AMG	3199 2001-04	22,5	15,0	7,5
SLK (R171) 200 K	1796 2004-11	13,5	9,0	4,5
SLK (R171) 280/300	2996 2005-11	16,5	11,0	5,5
SLK (R171) 350	3498 2004-11	18,0	12,0	6,0
SLK (R171) 55 AMG	5439 2004-11	21,0	14,0	7,0
CLK-GTR	6898 1998-00	4.100,0	3.000,0	1.800,0
CLK 200 (C208)	1998 1997-01	7,5	5,0	2,5
CLK 200 KOMPRESSOR (C208)	1998 1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 230 KOMPRESSOR (C208)	2295 1997-02	9,8	6,5	3,3
CLK 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)	1796 2002-10	6,8	4,5	2,3
CLK 240/280 (C209)	2597-2996 2002-10	8,3	5,5	2,8
CLK 320/350 (C209)	3199-3498 2002-10	9,8	6,5	3,3
CLK 500 /C209)	4966-5461 2002-10	12,0	8,0	4,0
CLK 200 K/200 CGI CABRIO (A209)	1796 2003-10	8,3	5,5	2,8
CLK 240/280 CABRIO (A209)	2597-2996 2003-10	9,8	6,5	3,3
CLK 320/350 CABRIO (A209)	3199-3498 2003-10	11,3	7,5	3,8
CLK 500 CABRIO (A209)	4966-5461 2003-10	13,5	9,0	4,5
CLK 55 AMG (C209)	5439 2002-06	16,5	11,0	5,5
CLK 63 AMG (C209)	6208 2006-10	18,2	12,1	6,1
CLK 55 AMG CABRIO (A209)	5439 2003-06	18,0	12,0	6,0
CLK 63 AMG CABRIO (A209)	6208 2006-10	19,7	13,1	6,6
SLS (C/R/N197) AMG COUPÉ	6208 2010-14	210,0	140,0	70,0
CLASSE M (W163) ML 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 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

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
C 55 AMG T (S203)	5439	2004-07	16,5	11,0	5,5
C 320/350 SPORTCOUPÉ (C/CL203)	3199-3498	2000-08	4,8	3,2	1,6
C 32 AMG SPORTCOUPÉ (C/CL203)	3199	2000-04	7,5	5,0	2,5
A 190/210 (W/V168)	1897-2084	2000-04	2,7	1,8	0,9
A 190 L/210 L (W/V168)	1897-2084	2001-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996	2008-11	21,0	14,0	7,0
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724	2002-11	25,5	17,0	8,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461	2001-11	30,0	20,0	10,0
SL 600/600 EVO (R230)	5513	2003-11	37,5	25,0	12,5
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439	2001-08	45,0	30,0	15,0
SL 63 AMG (R230)	6208	2008-11	60,0	40,0	20,0
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980	2004-10	67,5	45,0	22,5
E 200 K (W211)	1796	2002-09	6,6	4,4	2,2
E 240/240 4MATIC (W211)	2597	2002-05	6,6	4,4	2,2
E 320/350/4MATIC (W211)	3199-3498	2002-09	5,3	3,5	1,8
E 500/500 4MATIC (W211)	4966-5461	2002-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-07	12,0	8,0	4,0
E 63 AMG (W211)	6208	2006-09	17,3	11,5	5,8
E 200 K T (S211)	1796	2003-09	8,1	5,4	2,7
E 240/240 4MATIC T (S211)	2597	2003-05	8,1	5,4	2,7
E 320/350/4MATIC T (S211)	3199-3498	2003-09	6,0	4,0	2,0
E 500/500 4MATIC T (S211)	4966-5461	2003-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG T (S211)	5439	2003-07	13,5	9,0	4,5
E 63 AMG T (S211)	6208	2006-09	18,8	12,5	6,3
CLASSE A 200 TURBO (W/C169)	2034	2005-08	3,6	2,4	1,2
CLS 280/300 (C219)	2996	2008-10	8,3	5,5	2,8
CLS 350 (C219)	3498	2004-10	8,3	5,5	2,8
CLS 500 (C219)	4966-5461	2004-10	9,8	6,5	3,3
CLS 55 KOMPRESSOR AMG (C219)	5439	2004-06	13,5	9,0	4,5
CLS 63 AMG (C219)	6208	2006-10	16,5	11,0	5,5
S 350 (W/V221)	3498	2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461	2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513	2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (V/V221)	6208	2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980	2006-09	37,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439	2004-08	300,0	220,0	135,0
SLR ROADSTER	5439	2007-10	400,0	295,0	180,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439	2006-08	500,0	370,0	220,0
SLR ROADSTER 722S	5439	2008-10	750,0	560,0	335,0
R 350	3498	2005-07	5,3	3,5	1,8
R 500	4966	2005-07	7,5	5,0	2,5
R 63 AMG	6208	2006-07	13,5	9,0	4,5
CLC 350 (CL203)	3498	2008-11	7,2	4,8	2,4
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	20,4	12,0	9,0
200 GE CORTO SW	1997	1986-94	22,1	13,0	9,8
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	22,1	13,0	9,8
230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	16,2	9,5	7,1
230 G CORTO SW	2299	1979-82	17,0	10,0	7,5
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	16,2	9,5	7,1
230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	17,0	10,0	7,5
230 GE CORTO SW	2299	1982-89	17,9	10,5	7,9
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	17,0	10,0	7,5
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	19,6	11,5	8,6
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	22,1	13,0	9,8
280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	22,1	13,0	9,8
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1989-94	23,8	14,0	10,5
300 GE LUNGO SW	2960	1989-94	26,4	15,5	11,6
320 GE/G320 CORTO TELONATO/SW	3199	1993-06	26,4	15,5	11,6
320 GE/G 320 LUNGO SW	3199	1993-06	28,1	16,5	12,4
500 GE V8	4973	1993-94	39,0	23,0	17,3
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-06	47,5	28,0	21,0
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-06	51,0	30,0	22,5
G 36 AMG	3606	1995-97	56,0	33,0	24,8
G 55 AMG	5439	1998-04	61,0	36,0	27,0
G 55 KOMPRESSOR AMG	5439	2004-06	75,0	44,0	33,0
VIANO I.S. (W639) 3.0/3.2	3199	2003-07	10,5	7,0	3,5

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MIDGET PA ROADSTER	847	1934-36	80,0	53,0	26,5
MIDGET PB ROADSTER	939	1934-36	80,0	53,0	26,5
TA ROADSTER	1292	1936-39	57,0	38,0	19,0
TB ROADSTER	1250	1939	101,0	67,0	33,5
TC	1250	1945-49	54,0	36,0	18,0
TD	1250	1949-53	49,5	33,0	16,5
TF	1250	1953-54	54,0	36,0	18,0
TF 1500	1466	1954-55	54,0	36,0	18,0
A	1489	1955-59	49,5	33,0	16,5
A COUPÉ	1489	1956-59	40,5	27,0	13,5
A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	77,0	48,0	33,5
A TWIN CAM COUPÉ	1588	1958-60	64,0	40,0	28,0
A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	45,0	30,0	15,0
A 1600 COUPÉ	1588	1959-61	37,5	25,0	12,5
A 1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	46,5	31,0	15,5
A 1600 MK2 COUPÉ	1622	1961-62	39,0	26,0	13,0
B SPIDER	1798	1962-74	31,5	21,0	10,5
B SPIDER	1798	1974-80	24,0	16,0	8,0
B SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	27,0	18,0	9,0
B GT COUPÉ	1798	1965-74	24,0	16,0	8,0
B GT COUPÉ	1798	1974-80	18,0	12,0	6,0
B GT LIMITED EDITION	1798	1979-80	19,5	13,0	6,5
B GT V8	3528	1972-76	40,5	27,0	13,5
C GT COUPÉ	2912	1967-69	40,5	27,0	13,5
C SPIDER	2912	1967-69	48,0	32,0	16,0
MIDGET MKI	948-1098	1961-64	20,3	13,5	6,8
MIDGET MKII	1098	1964-66	16,5	11,0	5,5
MIDGET MKIII	1275	1966-69	16,5	11,0	5,5
MIDGET MK IV	1275	1969-74	15,0	10,0	5,0
MIDGET MK IV 1500	1493	1974-79	15,0	10,0	5,0
F/F VVC	1588-1796	1995-01	8,3	5,5	2,8
RV8	3950	1992-95	24,0	16,0	8,0
TF	1588-1796	2000-05	7,5	5,0	2,5

MINI

GERMANIA

ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-07	4,5	3,0	1,5
COOPER	1598	2001-07	6,0	4,0	2,0
COOPER S	1598	2002-07	11,3	7,5	3,8
COOPER S WORKS	1598	2003-07	13,5	9,0	4,5
CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598	2004-09	9,0	6,0	3,0
CABRIO COOPER	1598	2004-09	12,0	8,0	4,0
CABRIO COOPER S	1598	2004-09	15,8	10,5	5,3
CABRIO COOPER S WORKS	1598	2006-07	18,0	12,0	6,0
1.6 16V COOPER WORKS (TUTTE LE V.)	1598	2008-10	14,6	9,7	4,9
CLUBMAN COOPER W. (TUTTE LE VER.)	1598	2008-10	15,5	10,4	5,2
CABRIO (R57) 1.6 16V COOPER WORKS	1598	2009-10	18,3	12,2	6,1

MITSUBISHI

GIAPPONE

COLT TURBO	1598	1983-87	6,0	4,0	2,0
COLT GTI 16V (TURBO)	1595	1987-91	8,3	5,5	2,8
3000 GT	2972	1990-01	18,8	12,5	6,3
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	19,5	13,0	6,5
ECLIPSE	1755-1997	1992-96	6,0	4,0	2,0
ECLIPSE (II S.)	1997	1994-98	6,8	4,5	2,3
LANCER GSR EVO I/II	1997	1992-94	30,0	20,0	10,0
LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	33,0	22,0	11,0
LANCER GSR EVO V/VI/VII	1997	1998-03	37,5	25,0	12,5
LANCER GSR EVO VIII	1997	2003-05	40,5	27,0	13,5
LANCER GSR EVO IX	1997	2005-08	42,0	28,0	14,0
LANCER (V S.) 1.3/1.6 16V	1299-1584	2003-08	4,2	2,8	1,4
LANCER (V S.) 2.0 16V SW	1997	2003-08	4,7	3,1	1,6
PAJERO (I S.)	1997-2972	1982-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 3.0 V6 (I S.)	2972	1988-91	8,3	5,5	2,8
PAJERO WAGON (I S.)	1997-2972	1983-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 2.4/2.6 (II S.)	2351-2555	1991-99	6,0	4,0	2,0
PAJERO (II S.) V6 V6 GDI	2972-3497	1991-00	7,5	5,0	2,5
PAJERO V6 (III S.)	3497	1999-06	7,5	5,0	2,5
PAJERO IO (PININ)	1834	1998-06	3,8	2,5	1,3
PAJERO IO (PININ) GDI	1834-1999	1999-06	3,8	2,5	1,3
PAJERO SPORT	2972	1996-99	5,3	3,5	1,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
PAJERO SPORT (II S.)	2972	1998-04	5,3	3,5	1,8
OUTLANDER (I S.)	1997-2378	2003-08	5,3	3,5	1,8

MORGAN

GRAN BRETAGNA

THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	52,5	35,0	17,5
THREEWHEELER (BLACKBURN)	1098	1930-39	45,0	30,0	15,0
THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	52,5	35,0	17,5
4-4 (DAL 1946 4/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	52,5	35,0	17,5
4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	45,0	30,0	15,0
4/4 1600 (FIAT/FORD KENT-CVH-EFI)	1584-1599	1968-93	52,5	35,0	17,5
4/4 1800/2000 (FORD)	1796-1999	1993-08	55,5	37,0	18,5
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	52,5	35,0	17,5
PLUS 4 «COWLED» (VANG./TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	57,0	38,0	19,0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1961-68	60,0	40,0	20,0
PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-01	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6)	3528	1972-76	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB.)	3528	1976-86	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ.)	3528	1984-90	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-04	67,5	45,0	22,5
AERO 8	4398	2000-08	75,0	50,0	25,0
PLUS 4 (FORD)	1999	2005-10	62,5	41,5	20,8
ROADSTER V6	2967	2005-08	67,5	45,0	22,5

MORRIS

GRAN BRETAGNA

MINOR	918	1948-50	11,3	7,5	3,8
MINOR	918	1951-53	10,5	7,0	3,5
MINOR	803	1953-56	10,5	7,0	3,5
MINOR 1000	948-1098	1956-71	11,3	7,5	3,8
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	14,3	9,5	4,8
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	15,8	10,5	5,3
MINOR CONVERTIBLE	918	1951-52	18,8	12,5	6,3
MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	18,8	12,5	6,3
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	20,3	13,5	6,8
OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV)	1622	1960-70	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR	848	1959-64	16,5	11,0	5,5
MINI MINOR	848	1964-67	10,5	7,0	3,5
MINI COOPER	997	1962-64	27,0	18,0	9,0
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	37,5	25,0	12,5
MINI COOPER	998	1964-67	25,5	17,0	8,5
MINI COOPER MK2	998	1968-69	27,0	18,0	9,0
MINI COOPER S	970	1964-65	36,0	24,0	12,0
MINI COOPER S	1275	1964-67	34,5	23,0	11,5
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	34,5	23,0	11,5
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	13,5	9,0	4,5
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	10,5	7,0	3,5
MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	19,5	13,0	6,5
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

MOSKVITCH

RUSSIA

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

NISSAN

GIAPPONE

DATSUN 240Z/ZG	2393	1969-75	34,5	23,0	11,5
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	24,0	16,0	8,0
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753	1978-81	21,0	14,0	7,0
SKYLINE GT-S	1998	1989-91	22,5	15,0	7,5
SKYLINE GT-R	2568	1989-91	30,0	20,0	10,0
200/240 SX	1809-2388	1989-02	16,5	11,0	5,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
SUNNY GT-R	1998	1990-95	22,5	15,0	7,5
300 ZX	2960	1990-97	19,5	13,0	6,5
FIGARO	988	1991-92	18,0	12,0	6,0
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
350 Z	3498	2003-09	16,5	11,0	5,5
350 Z ROADSTER	3498	2004-09	19,5	13,0	6,5
PATROL	2753-3956	1980-95	6,8	4,5	2,3
SAFARI/PATROL GR	4169	1988-97	6,0	4,0	2,0
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	7,5	5,0	2,5
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-04	9,0	6,0	3,0
SAFARI/PATROL GR	4758	2005-06	9,0	6,0	3,0

NSU

GERMANIA

PRINZ I/II/III	583	1958-61	13,5	9,0	4,5
PRINZ 4/4L	598	1961-73	6,0	4,0	2,0
SPORT COUPÉ	583-598	1959-67	18,0	12,0	6,0
SPIDER WANKEL	500	1964-67	36,0	24,0	12,0
PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	7,5	5,0	2,5
1000 TT	1085	1965-68	18,0	12,0	6,0
1000 TTS	996	1967-71	33,0	22,0	11,0
1200 TT	1177	1968-72	24,0	16,0	8,0
1200/1200 C	1177	1967-73	11,3	7,5	3,8
TYP 110/110 SC	1085-1177	1965-67	11,3	7,5	3,8
RO 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	11,3	7,5	3,8

OM

ITALIA

469 (TUTTE LE VERSIONI)	1496-1622	1922-34	52,5	35,0	17,5
665 «SUPERBA» (TUTTE LE VER.)	1991-2200	1923-34	330,0	220,0	110,0

OPEL

GERMANIA

OLYMPIA (1100/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	16,5	11,0	5,5
KADETT/KADETT A (TUTTE LE VER.)	993	1962-65	7,5	5,0	2,5
KADETT B (TUTTE LE VERSIONI)	1078-1897	1965-73	5,3	3,5	1,8
KADETT C (TUTTE LE VERSIONI)	993-1196	1973-79	3,8	2,5	1,3
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-94	4,5	3,0	1,5
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	33,0	22,0	11,0
KADETT GTE	1796	1983-84	15,0	10,0	5,0
KADETT 1800/2000 GSI	1796-1998	1984-91	11,3	7,5	3,8
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	12,0	8,0	4,0
KADETT 2.0 CABRIO/LE/GSI	1998	1985-93	9,8	6,5	3,3
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	9,0	6,0	3,0
ADMIRAL V8	4638	1965-68	10,5	7,0	3,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ASCONA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1897	1970-75	3,8	2,5	1,3
ASCONA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1979	1975-80	2,3	1,5	0,8
ASCONA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1297-1998	1981-89	2,0	1,3	0,7
ASCONA 400	2410	1980-82	37,5	25,0	12,5
MONZA	2784-2969	1977-82	10,5	7,0	3,5
MONZA	2784-2969	1983-87	12,0	8,0	4,0
CORSA GSI	1598	1987-94	6,0	4,0	2,0
CORSA (II S.) GSI	1598	1993-01	6,8	4,5	2,3
CORSA (III S.) GSI/SPORT 1.8	1796	2001-06	5,3	3,5	1,8
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	3,0	2,0	1,0
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-94	3,8	2,5	1,3
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1991-94	57,0	38,0	19,0
OMEGA 3000 V6 24V/MV6/S.W. (II S.)	2962	1994-01	3,8	2,5	1,3
OMEGA 3.2 V6 24V/SW (II S.)	3175	2000-03	4,5	3,0	1,5
VECTRA I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1389-1998	1988-95	1,2	0,8	0,4
VECTRA (II S.) 2000 16V	1998	1989-95	1,7	1,1	0,6
VECTRA (II S.) 4X4	1796-1998	1988-95	2,0	1,3	0,7
VECTRA (II S.) 2.0i TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	4,5	3,0	1,5
VECTRA (II S.) 2.5 V6 24V	2498	1993-00	3,0	2,0	1,0
VECTRA (II S.) 2.5 V6 24V CARAVAN	2498	1996-00	2,3	1,5	0,8
VECTRA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-2198	1995-02	1,2	0,8	0,4
VECTRA (II S.) 1500	2498	1999	2,0	1,3	0,7
VECTRA (II S.) CARAVAN	1598-2198	1996-02	2,0	1,3	0,7
VECTRA III S. (TUTTE LE VERSIONI)	1796-2198	2002-08	4,4	2,9	1,5
VECTRA (II S.) 2.8 T/3.2 V6 24V	2792-3175	2002-06	3,8	2,5	1,3
VECTRA (III S.) CARAVAN	1796	2003-08	5,1	3,4	1,7
VECTRA (III S.) 2.8 T/3.2 V6 CARAVAN	2792-3175	2003-06	4,5	3,0	1,5
CALIBRA 2.0i/2.0i 16V	1998	1989-98	7,5	5,0	2,5
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	11,3	7,5	3,8
CALIBRA 2.0i 16V 4X4	1998	1989-97	8,3	5,5	2,8
CALIBRA 2.0i TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	14,3	9,5	4,8
ASTRA (I S.) GSI 16V	1998	1991-97	3,8	2,5	1,3
ASTRA (I S.) CABRIO	1389-1998	1993-98	3,8	2,5	1,3
ASTRA (II S.) OPC	1998	1999-01	7,5	5,0	2,5
ASTRA (II S.) OPC TURBO	1998	2002-04	9,8	6,5	3,3
ASTRA (II S.) OPC TURBO SW	1998	2002-04	7,5	5,0	2,5
ASTRA (II S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998	2000-05	5,3	3,5	1,8
ASTRA (II S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V	1998	2002-06	8,3	5,5	2,8
ASTRA (III S.) GTC TURBO OPC	1998	2005-10	7,5	5,0	2,5
TIGRA	1389-1598	1994-01	3,8	2,5	1,3
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796	2005-08	6,0	4,0	2,0
SPEEDSTER	2198	2001-07	19,5	13,0	6,5
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-07	21,8	14,5	7,3
MERIVA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1364-1796	2003-10	5,0	3,3	1,7
MERIVA (I S.) TURBO OPC	1598	2006-09	6,5	4,3	2,2
SIGNUM 1.8 16V	1796	2003-08	2,3	1,5	0,8
SIGNUM 2.0 TURBO 16V	1998	2003-08	2,7	1,8	0,9
SIGNUM 2.8 T/3.2 V6	2792-3175	2003-06	4,2	2,8	1,4
GT 2.0 TURBO 16V	1998	2007-10	18,0	12,0	6,0

OSCA	ITALIA		
1600 GT ZAGATO	1568	1960-65	530,0 390,0 235,0

PAGANI	ITALIA		
ZONDA C12 S	7291	2003-07	1.100,0 800,0 480,0
ZONDA ROADSTER	7291	2003-07	1.500,0 1.100,0 660,0

PANHARD	FRANCIA		
4 CILINDRI TORPEDO	3180	1920-29	30,0 20,0 10,0
6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507	1927-30	42,0 28,0 14,0
8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	60,0 40,0 20,0
DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	42,0 28,0 14,0
DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	12,0 8,0 4,0
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	19,5 13,0 6,5
DYNA Z	851	1953-59	12,0 8,0 4,0
DYNA Z CABRIOLET	851	1957-59	21,0 14,0 7,0
PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	12,0 8,0 4,0
PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	24,0 16,0 8,0
17 B/17 BT	848	1963-65	11,3 7,5 3,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
17/17 BREAK	848	1963-65	10,5	7,0	3,5
24 B/BA	848	1964-67	12,0	8,0	4,0
24 BT (TIGRE)	848	1964-67	13,5	9,0	4,5
24 C COUPÉ	848	1963-67	19,5	13,0	6,5
24 CT COUPÉ TIGRE	848	1963-67	21,0	14,0	7,0
CD/RALLYE	848	1963-65	60,0	40,0	20,0

PANTHER	GRAN BRETAGNA		
KALLISTA	1597-2792	1982-94	16,5 11,0 5,5

PEGASO	SPAGNA		
Z 102	2472-3178	1951-58	680,0 500,0 300,0
Z 102 SPIDER	2472-3178	1951-58	810,0 600,0 360,0

PEKING	CINA		
BJ 212	2445	1971-82	3,0 2,0 1,0

PEUGEOT	FRANCIA		
402-302 DARL'MAT	1991	1937	870,0 580,0 290,0
403 8CV	1468	1956-65	11,3 7,5 3,8
403 SEPT/B	1290-1468	1960-66	8,0 5,3 2,7
403 DIESEL	1816	1960-66	7,5 5,0 2,5
403 LBL FAMILIARE	1290-1468	1957-62	13,8 9,2 4,6
403 FAMILIALE D	1816	1960-62	9,0 6,0 3,0
403 CABRIOLET (USINE)	1468	1956-61	75,0 47,0 33,0
403 CABRIOLET DARL'MAT	1468	1956-61	102,0 64,0 45,0
404 BERLINA	1618	1960-75	7,5 5,0 2,5
404/B	1468	1968-69	5,6 3,7 1,9
404 SUPER LUXE CARB./INIEZIONE	1618	1962-68	9,0 6,0 3,0
404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	9,0 6,0 3,0
404 FAMILIARE SUPERLUXE	1618	1962-71	10,5 7,0 3,5
404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618	1962-69	39,0 26,0 13,0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	50,5 33,5 16,8
204 BERLINA	1130	1965-76	7,5 5,0 2,5
204 BREAK	1130	1965-76	6,3 4,2 2,1
204 COUPÉ	1130	1966-70	9,0 6,0 3,0
204 CABRIOLET	1130	1966-70	13,0 8,7 4,3
304 BERLINA	1288	1969-80	3,8 2,5 1,3
304 BREAK	1288	1970-80	5,5 3,7 1,8
304 COUPÉ	1288	1971-75	8,0 5,3 2,7
304 S COUPÉ	1288	1972-75	9,0 6,0 3,0
304 CABRIOLET	1288	1971-75	9,0 6,0 3,0
304 S CABRIOLET	1288	1972-75	11,0 7,3 3,7
504 BERLINA CARBURATORI	1769-1971	1968-83	6,8 4,5 2,3
504 BERLINA INIEZIONE	1796-1971	1968-78	9,0 6,0 3,0
504 BREAK/FAMILIARE 2000	1971	1971-92	10,1 6,7 3,4
504 COUPÉ 1800	1796	1969-74	18,0 12,0 6,0
504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	20,0 13,3 6,7
504 COUPÉ V6	2664	1975-78	23,0 15,3 7,7
504 COUPÉ V6 TI	2664	1978-83	26,8 17,9 8,9
504 CABRIOLET 1800	1796	1969-74	23,8 15,9 7,9
504 CABRIOLET 2000 (I S.)	1971	1971-74	26,6 17,7 8,9
504 CABRIOLET 2000 (II S.)	1971	1978-83	23,4 15,6 7,8
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	48,0 32,0 16,0
104 BERLINA	954-1361	1972-88	3,0 2,0 1,0
104 Z/ZLZ	954-1124	1973-88	3,8 2,5 1,3
104 ZS (80CV)	1361	1975-85	14,0 9,3 4,7
104 ZS (95CV)	1360	1979	15,0 10,0 5,0
604 SL	2664	1975-81	8,7 5,8 2,9
604 TI/STI	2664	1978-83	10,1 6,7 3,4
604 GTI	2849	1983-86	12,3 8,2 4,1
305 GL/GR BERLINA	1290-1580	1978-87	2,5 1,7 0,8
305 SR/S/GT BERLINA	1372-1580	1978-87	3,9 2,6 1,3
305 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1290-1905	1980-89	3,8 2,5 1,3
205 (TUTTE LE VERSIONI)	954-1905	1983-96	2,7 1,8 0,9
205 RALLYE	1294	1988-92	14,9 11,0 6,6
205 GTI (105 - 115 CV)	1580	1984-92	13,5 10,0 6,0
205 GTI 1.9	1905	1986-94	20,3 15,0 9,0
205 C/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	5,4 4,0 2,4

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
205 1.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-93	12,2	9,0	5,4
205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	13,5	10,0	6,0
205 CABRIOLET ROLAND GARROS	1360-1580	1990-95	9,0	6,0	3,0
205 TURBO 16	1775	1984-86	34,0	25,0	15,0
309 GTI	1905	1989-92	10,5	7,0	3,5
309 GTI 16V	1905	1990-94	15,0	10,0	5,0
505 (TUTTE LE VERSIONI)	1796-1995	1979-92	5,0	3,3	1,7
505 2.0/2.2 GTI	1995-2165	1984-90	9,0	6,0	3,0
505 2.2 TURBO INIEZIONE/V6	2165-2849	1985-89	11,5	8,5	5,1
505 BREAK/FAMILIARE	1796-2165	1982-92	5,0	3,3	1,7
505 BREAK 4X4 DANGEL	1671	1985	22,5	15,0	7,5
106 RALLYE (II S.)	1294	1993-96	8,1	6,0	3,6
106 RALLYE (II S.) 8V	1587	1996-98	7,4	5,5	3,3
106 RALLYE (II S.) 16V	1587	1998-04	9,5	7,0	4,2
106 GTV/S 16 (II S.)	1587	1996-98	9,5	7,0	4,2
306 GTI 16V/RALLYE	1998	1996-00	8,7	5,8	2,9
306 S16	1998	1993-96	8,7	5,8	2,9
306 CABRIOLET 1.6	1587	1997-02	6,5	4,3	2,2
306 CABRIOLET 1.8/2.0	1761-1998	1994-97	7,5	5,0	2,5
306 CABRIOLET 1.8/2.0 16V	1761-1998	1997-02	10,5	7,0	3,5
306 CABRIOLET ROLAND GARROS	1761	1995-97	8,0	5,3	2,7
406 3.0 V6 24V/II S.	2946	1997-01	4,5	3,0	1,5
406 BREAK 3.0 V6 24V/II S.	2946	1997-01	4,5	3,0	1,5
406 COUPÉ 2.0/2.2 16V	1997-2230	1997-05	6,8	4,5	2,3
406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946	1997-05	12,8	8,5	4,3
206 GTV/S.W GTI	1997	1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT	1997	1999-00	9,0	6,0	3,0
206 RC	1997	2003-06	6,0	4,0	2,0
206 CC	1587-1997	2001-07	5,3	3,5	1,8
307 CC 2.0 16V	1997	2004-08	4,5	3,0	1,5
605 3.0 SV 24	2963-2975	1990-97	6,0	4,0	2,0
605 3.0 SV 24	2963-2975	1997-99	5,5	3,7	1,8
207 1.6 THP 175 CV	1598	2007-10	5,1	3,4	1,7
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 THP 200 CV	1598	2010-11	7,5	5,0	2,5

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

PORSCHE	GERMANIA		
356 1100 (40 CV)	1086	1950-51	320,0 200,0 140,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086	1950-51	400,0 250,0 175,0
356 1100 (40 CV)	1086	1952-54	190,0 120,0 84,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086	1952-54	240,0 150,0 105,0
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	145,0 90,0 63,0
356 1300 (60 CV) S	1290	1953-55	160,0 100,0 70,0
356 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286	1951-54	175,0 110,0 77,0
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	160,0 100,0 70,0
356 1500 (60 CV) CABRIOLET	1488	1951-52	180,0 120,0 60,0
356 1500 (54 CV)	1488	1952-55	

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA	1587	1958-59	580,0	425,0	255,0
356 A 1500 (110 CV) GT CARRERA	1498	1956-57	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA	1587	1958-59	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (60 CV) SPEEDSTER	1582	1955-58	320,0	235,0	140,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA SP.	1498	1955-57	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA SP.	1587	1958-59	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA SP.	1587	1958-59	810,0	600,0	360,0
356 1600 (60 CV) CONVERTIBLE D	1582	1958-59	225,0	165,0	99,0
356 B 1600 (60 CV)	1582	1959-60	93,0	58,0	40,5
356 B 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582	1959-60	111,0	69,5	48,5
356 1600 (60 CV) ROADSTER	1582	1959-61	180,0	135,0	80,0
356 B 1600 (75 CV) S	1582	1959-61	93,0	62,0	31,0
356 B 1600 (75 CV) S	1582	1961-63	90,0	60,0	30,0
356 B 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582	1959-61	114,0	71,0	50,0
356 B 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582	1961-63	104,0	69,5	35,0
356 B 1600 (90 CV) S	1582	1960-61	101,0	63,0	44,0
356 B 1600 (90 CV) S	1582	1961-63	92,0	61,0	30,5
356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET	1582	1960-61	123,0	82,0	41,0
356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET	1582	1961-63	120,0	80,0	40,0
356 B 1600 (115 CV) GS CARRERA	1587	1960-61	485,0	360,0	215,0
356 B 1600 (115 CV) GT CARRERA	1587	1960-61	550,0	405,0	245,0
356 B 1600 (60 CV)	1582	1961-63	85,0	53,0	37,0
356 B 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582	1961-63	108,0	67,5	47,0
356 B 2000 (130 CV) GS CARRERA	1966	1961-63	485,0	360,0	215,0
356 B 2000 (130 CV) GT CARRERA	1966	1961-63	550,0	405,0	245,0
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	101,0	63,0	44,0
356 C 1600 (75 CV) CABRIOLET	1582	1963-65	135,0	85,0	59,5
356 SC 1600 (95 CV)	1582	1963-65	109,0	68,0	47,5
356 SC 1600 (95 CV) CABRIOLET	1582	1963-65	150,0	95,0	66,5
356 C 2000 (130 CV) GS CARRERA	1966	1963-66	465,0	345,0	205,0
911 2.0 (CARR. SOLEX)	1991	1963-64	240,0	150,0	105,0
911 2.0	1991	1965-68	140,0	88,0	61,5
911 2.0 S (CARBURATORI)	1991	1966-68	210,0	140,0	70,0
911 2.0 S (CARBURATORI) TARGA	1991	1966-68	180,0	120,0	60,0
911 2.0 L	1991	1967-68	160,0	100,0	70,0
911 2.0 L TARGA	1991	1967-68	170,0	105,0	73,5
911 2.0 T	1991	1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991	1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 E	1991	1967-69	117,0	73,0	51,0
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	57,0	38,0	19,0
911 2.7 TARGA	2687	1974-75	58,5	39,0	19,5
911 2.7 S	2687	1973-75	64,5	43,0	21,5
911 2.7 S TARGA	2687	1973-75	66,0	44,0	22,0
911 2.7 CARRERA	2687	1974-75	140,0	88,0	61,5
911 2.7 CARRERA TARGA	2687	1974-75	135,0	83,0	58,0
911 2.7 UNIFICATA	2687	1976-77	57,0	38,0	19,0
911 2.7 UNIFICATA TARGA	2687	1976-77	58,5	39,0	19,5
911 3.0 CARRERA	2994	1975-77	98,0	65,0	32,5
911 3.0 CARRERA TARGA	2994	1975-77	87,0	58,0	29,0
911 (930) 3.0 TURBO	2993	1975-77	170,0	100,0	75,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1977-88	145,0	85,0	64,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1988-89	160,0	95,0	71,5
911 (930) 3.3 TURBO TARGA	3299	1988-89	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1987-88	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1988-89	175,0	110,0	77,0
911 3.0 SC (180-188 CV)	2994	1977-80	57,0	38,0	19,0
911 3.0 SC GIUBILEO	2994	1977-80	62,5	42,0	20,9
911 3.0 SC (180-188 CV) TARGA	2994	1977-80	57,0	38,0	19,0
911 3.0 SC (204 CV)	2994	1980-83	64,5	43,0	21,5
911 3.0 SC (204 CV) TARGA	2994	1980-83	64,5	43,0	21,5
911 3.0 SC (204 CV) CABRIOLET	2994	1983	66,0	44,0	22,0
911 3.2 CARRERA	3164	1983-89	77,0	48,0	33,5
911 3.2 CARRERA GIUBILEO	3164	1983-89	84,0	53,0	37,0
911 3.2 CARRERA TURBOLOOK	3164	1983-89	100,0	62,5	43,5
911 3.2 CARRERA TARGA	3164	1983-89	69,0	43,0	30,0
911 3.2 CARRERA TARGA GIUBILEO	3164	1983-89	76,0	47,5	33,0
911 3.2 CARRERA TARGA TURBOLOOK	3164	1983-89	89,0	56,0	39,0
911 3.2 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	77,0	48,0	33,5
911 3.2 CARRERA CABRIOLET GIUBILEO	3164	1983-89	84,0	53,0	37,0
911 3.2 CARRERA CABRIOLET T. LOOK	3164	1983-89	100,0	62,5	43,5
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER	3164	1988-89	215,0	160,0	96,0
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER T. LOOK	3164	1989	190,0	140,0	84,0
959	2850	1987-88	1.400,0	1.000,0	600,0
911 (964) CARRERA 2	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 TIPTRONIC	3600	1989-93	70,5	44,0	31,0
911 (964) CARRERA 2 TURBOLOOK	3600	1989-94	94,0	58,5	41,0
911 (964) CARRERA 2 TIP. TURBOLOOK	3600	1989-93	94,0	58,5	41,0
911 (964) CARRERA 2 TARGA	3600	1989-93	88,0	55,0	38,5
911 (964) CARRERA 2 TARGA TIPTRONIC	3600	1989-93	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET	3600	1989-94	88,0	55,0	38,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET TIP.	3600	1989-93	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 2 CABRIO. TURBOL.	3600	1989-94	104,0	65,0	45,5
911 (964) CARRERA 2 CAB. TIP. TL.	3600	1989-93	94,0	58,5	41,0
911 (964) CARRERA 4	3600	1989-94	70,5	44,0	31,0
911 (964) CARRERA 4 GIUBILEO	3600	1989-94	70,5	44,0	31,0
911 (964) CARRERA 4 TURBOLOOK	3600	1989-94	83,0	52,0	36,5
911 (964) CARRERA 4 TARGA	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1989-94	79,0	49,5	34,5
911 (964) CARRERA 4 CABRIO. TURBOL.	3600	1989-94	94,0	58,5	41,0
911 (964) TURBO 3.3	3299	1990-92	145,0	90,0	63,0
911 (964) TURBO 3.6	3600	1992-94	190,0	120,0	84,0
911 (964) CARRERA RS	3600-3746	1991-93	270,0	170,0	119,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER	3600	1993-94	240,0	150,0	105,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER T. LOOK	3600	1993-94	560,0	350,0	245,0
911 (993) CARRERA	3600	1993-95	79,0	58,5	35,0
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1993-95	70,0	51,5	31,0
911 (993) CARRERA	3600	1995-98	86,0	64,0	38,5
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1995-98	77,0	57,0	34,5
911 (993) CARRERA TARGA	3600-3746	1995-98	99,0	61,5	43,0
911 (993) CARRERA TARGA TIPTRONIC	3600-3746	1995-98	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1994-95	99,0	61,5	43,0
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1994-95	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1995-98	100,0	62,5	44,0
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1995-98	90,0	56,0	39,5
911 (993) CARRERA 4	3600	1994-95	71,5	53,0	31,5
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1994-95	88,0	55,0	38,5
911 (993) CARRERA 4	3600	1995-98	77,0	57,0	34,5
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1995-98	90,0	56,0	39,5
911 (993) CARRERA 4S	3600	1995-98	115,0	72,0	50,5
911 (993) CARRERA RS	3746	1993-97	385,0	255,0	130,0
911 (993) CARRERA S	3600	1996-97	115,0	72,0	50,5
911 (993) GT2	3600	1995-98	1.100,0	750,0	375,0
911 (993) TURBO 3.6	3600	1995-98	180,0	120,0	60,0
911 (993) TURBO 3.6 S	3600	1997-98	385,0	225,0	170,0
911 (996) CARRERA	3387	1997-01	40,0	29,7	17,8
911 (996) CARRERA TIPTRONIC	3387	1997-01	31,0	23,0	13,8
911 (996) CARRERA CABRIOLET	3387	1998-01	45,0	28,0	19,6
911 (996) CARRERA CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	38,5	24,0	16,8
911 (996) CARRERA 4	3387	1998-01	33,0	24,4	14,7
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET	3387	1998-01	40,5	30,0	18,0
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	35,0	26,0	15,6

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
911 (996) GT1	3198	1997-98	7.000,0	5.200,0	3.100,0
911 (996) GT2	3600	1998-02	190,0	140,0	84,0
911 (996) GT2	3600	2002-04	195,0	145,0	87,0
911 (996) GT3	3600	1999-01	101,0	75,0	45,0
911 (996) GT3	3600	2003-05	108,0	80,0	48,0
911 (996) GT3 RS	3600	2003-05	270,0	200,0	120,0
911 (996) CARRERA 3.6	3596	2002-04	49,5	31,0	21,6
911 (996) CARRERA 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	42,0	26,4	18,5
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA	3596	2002-04	50,5	37,5	22,4
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA TIP.	3596	2001-05	44,5	33,0	19,8
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	49,5	31,0	21,7
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIO TIP.	3596	2001-05	43,0	27,0	18,9
911 (996) CARRERA 4 3.6	3596	2002-04	49,5	31,0	21,6
911 (996) CARRERA 4 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	42,0	26,4	18,5
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	49,5	31,0	21,7
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIO TIP.	3596	2001-05	43,0	27,0	18,9
911 (996) CARRERA 4S	3596	2002-04	63,5	39,5	27,7
911 (996) CARRERA 4S TIPTRONIC	3596	2001-05	56,5	35,0	24,6
911 (996) CARRERA 4S CABRIOLET	3596	2003-05	67,0	42,0	29,4
911 (996) CARRERA 4S CABRIO TIP.	3596	2003-05	61,0	38,0	26,6
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANNIV.	3596	2003-04	70,5	44,0	31,0
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANN. TIP.	3596	2003-04	63,5	39,5	27,7
911 (996) TURBO 3.6	3600	2000-01	74,5	55,0	33,0
911 (996) TURBO 3.6	3600	2001-06	82,0	60,5	36,5
911 (996) TURBO 3.6 S	3600	2000-05	89,0	66,0	39,5
911 (996) TURBO 3.6 CABRIOLET	3600	2003-06	92,0	68,0	41,0
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600	2003-06	101,0	75,0	45,0
911 (997) CARRERA	3596	2004-09	38,0	28,0	16,8
911 (997) CARRERA TIPTRONIC	3596	2004-09	34,5	25,5	15,3
911 (997) CARRERA CABRIOLET	3596	2005-09	48,0	30,0	21,0
911 (997) CARRERA CABRIOLET TIP.	3596	2005-09	44,0	27,5	19,3
911 (997) CARRERA 4	3596	2005-09	45,0	28,0	19,6
911 (997) CARRERA 4 TIPTRONIC	3596	2005-09	41,0	25,5	17,9
911 (997) TARGA 4	3596	2006-09	48,0	30,0	21,0
911 (997) TARGA 4 TIPTRONIC	3596	2006-09	44,0	27,5	19,3
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET	3596	2005-09	48,0	30,0	21,0
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3596	2005-09	44,0	27,5	19,3
911 (997) CARRERA S	3824	2004-09	55,5	41,0	24,6
911 (997) CARRERA S PDK	3824	2004-09	52,0	38,5	23,1
911 (997) CARRERA S CABRIOLET	3824	2005-09	65,5	41,0	28,7
911 (997) CARRERA S CABRIOLET PDK	3824	2005-09	61,5	38,5	27,0
911 (997) CARRERA 4S	3824	2005-09	62,5	39,0	27,3
911 (997) CARRERA 4S PDK	3824	2005-09	58,5	36,5	25,6
911 (997) TARGA 4S	3824	2006-09	65,5	41,0	28,7
911 (997) TARGA 4S PDK	3824	2006-09	61,5	38,5	27,0
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET	3824	2005-09	65,5	41,0	28,7
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET TIP.	3824	2005-09	61,5	38,5	27,0
911 (997) TURBO	3600	2006-09	101,0	75,0	45,0
911 (997) TURBO TIPTRONIC	3600	2006-09	95,0	70,0	42,0
911 (997) TURBO CABRIO	3600	2007-09	119,0	88,0	53,0
911 (997) TURBO CABRIO TIPTRONIC	3600	2007-09	108,0	80,0	48,0
911 (997) GT3	3600	2006-08	115,0	85,0	51,0
911 (997) GT3 RS	3600	2006-08	180,0	135,0	81,0
911 (997) GT3 RS 4.0	3996	2011	340,0	250,0	150,0
911 (997) GT2	3600	2007-10	380,0	280,0	170,0
911 (997) GT2 RS	3600	2010	580,0	400,0	240,0
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	3079 1999-05	29,7	19,8	9,9
BOXSTER (986) S TIPTRONIC	3079 1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687 2004-09	28,9	19,3	9,6
BOXSTER (987) TIPTRONIC	2687 2004-09	26,4	17,6	8,8
BOXSTER (987) S	3079-3387 2004-09	31,5	21,0	10,5
BOXSTER (987) S TIPTRONIC	3079-3387 2004-09	29,3	19,5	9,8
CAYENNE (955) S 4.5 V8	4511 2003-07	10,5	7,0	3,5
CAYENNE (955) TURBO 4.5 V8	4511 2003-07	14,3	9,5	4,8

RAYTON FISSORE

ITALIA

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

RELIANT

GRAN BRETAGNA

REGAL III/III/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	1103 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 SS VTI/SS/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

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
FREGATE (TUTTE LE VERSIONI)	1996-2141 1952-60	12,8	8,5	4,3
DAUPHINE	845 1956-65	9,8	6,5	3,3
DAUPHINE 1093	845 1962-63	16,5	11,0	5,5
DAUPHINE GORDINI	845 1958-67	25,5	17,0	8,5
ONDINE	845 1961-62	11,3	7,5	3,8
ONDINE GORDINI	845 1961-62	25,5	17,0	8,5
FLORIDE	845 1959-62	14,3	9,5	4,8
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956 1959-63	18,8	12,5	6,3
CARAVELLE/CARAV/1100/CARAV. S	956-1108 1962-67	17,3	11,5	5,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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/UTS	1470-1565 1965-74	9,0	6,0	3,0
16 TX	1647 1973-77	11,3	7,5	3,8
6 (TUTTE LE VERSIONI)	845-1108 1969-78	5,0	3,3	1,7
12 (TUTTE LE VERSIONI)	1289 1970-78	6,8	4,5	2,3
12 GORDINI	1565 1971-74	42,0	28,0	14,0
15 (TUTTE LE VERSIONI)	1289-1565 1971-78	9,8	6,5	3,3
17/177 (TUTTE LE VERSIONI)	1565-1647 1971-78	11,3	7,5	3,8
5 L	845 1972-76	7,5	5,0	2,5
5 L	845 1977-84	6,0	4,0	2,0
5 TL	956 1972-76	6,8	4,5	2,3
5 TL	956 1977-84	5,3	3,5	1,8
5 GTL	1108 1976-84	5,6	3,7	1,9
5 LS/TS	1289 1974-83	12,0	8,0	4,0
5 TX	1397 1982-84	12,8	8,5	4,3
5 ALPINE	1397 1976-82	17,3	11,5	5,8
5 ALPINE COUPE	1397 1976-82	29,3	19,5	9,8
5 ALPINE TURBO	1397 1981-84	20,3	13,5	6,8
5 ALPINE TURBO COUPE	1397 1981-84	34,0	22,5	11,3
5 TURBO 1	1397 1980-82	113,0	75,0	37,5
5 TURBO 2	1397 1983-85	105,0	70,0	35,0
5 RODEO	1108 1981-87	12,8	8,5	4,3
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	1,2
18 TURBO (110 CV)	1565 1981-83	11,3	7,5	3,8
18 TURBO (125 CV)	1565 1983-85	11,3	7,5	3,8
18 BREAK	1397-1995 1979-86	3,0	2,0	1,0
18 BREAK 4X4	1647-1995 1983-86	5,0	3,3	1,7
FUEGO TL/GTL	1397-1647 1980-85	6,0	4,0	2,0
FUEGO TS/GTS	1647 1980-85	8,3	5,5	2,8
FUEGO TURBO 1600	1565 1983-85	12,8	8,5	4,3
FUEGO TX/GTX	1995 1980-85	9,8	6,5	3,3
9 (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1721 1981-89	2,6	1,7	0,9
9 TURBO	1397 1985-89	10,5	7,0	3,5
11 (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1721 1983-89	2,6	1,7	0,9
11 TURBO	1397 1983-89	10,5	7,0	3,5
SUPER 5 GT TURBO	1397 1985-91	17,3	11,5	5,8
ESPACE (I S.)	1995-2165 1984-91	6,0	4,0	2,0
ESPACE QUADRA (II S.)	1995 1988-91	6,8	4,5	2,3
21 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-2165 1986-94	2,0	1,3	0,7
21 2L TURBO	1995 1987-93	12,8	8,5	4,3
21 2L TURBO QUADRA	1995 1989-93	12,8	8,5	4,3
21 NEVADA (TUTTE LE VERSIONI)	1721-2165 1986-95	2,0	1,3	0,7
21 NEVADA 4X4	1995-2165 1988-93	2,7	1,8	0,9
25 (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2849 1984-93	2,3	1,5	0,8
25 V6 TURBO	2458 1985-92	10,5	7,0	3,5
25 V6 TURBO BACCARA	2458 1990-92	11,3	7,5	3,8
19.1.8 16V/16 S	1764 1990-96	11,3	7,5	3,8
19.1.8 16V CABRIOLET	1764 1991-95	9,8	6,5	3,3
19.1.8 SPI/MPI CABRIOLET	1794 1993-96	6,0	4,0	2,0
CLIO 1.8i 16V	1764 1991-96	15,8	10,5	5,3
CLIO 2.0i 16V WILLIAMS	1998 1993-96	25,5	17,0	8,5
CLIO (II S.) SPORT V6	2946 2001-05	49,5	33,0	16,5
SPORT SPIDER	1998 1996-99	55,5	37,0	18,5
SAFRANE 2.9 24V V6/3.0i V6(II S.)	2946-2975 1992-01	4,5	3,0	1,5
SAFRANE BITURBO	2963 1994-96	10,5	7,0	3,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
TWINGO (I S.)	1149-1239 1993-07	3,8	2,5	1,3
LAGUNA (I S.) 3.0i V6/3.0i V6 24V	2946-2963 1994-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (II S.) 3.0i V6 24V BREAK	2946 1998-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (II S.) 3.0i V6 24V	2946 2001-07	2,6	1,7	0,9
LAGUNA (II S.) 3.0i V6 24V BREAK	2946 2001-07	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1998 1996-03	1,2	0,8	0,4
MÉGANE (I S.) COACH 1.4/1.6 16V/1.6	1390-1998 1996-03	3,8	2,5	1,3
MÉGANE (II S.) COACH 2.0 16V	1998 1996-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (II S.) CAB. 1.4/1.6 16V/1.6	1390-1998 1997-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (II S.) CABRIOLET 2.0 16V	1998 1997-03	6,0	4,0	2,0
MÉGANE (II S.) SCENIC TUTTE LE VER.	1390-1998 1996-03	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (II S.) SCENIC RX4	1998 2000-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1998 2002-08	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (II S.) S.W. TUTTE LE VER.	1390-1998 2003-09	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (II S.) RS	1998 2004-08	12,0	8,0	4,0
MÉGANE (II S.) COUPÉ CABRIOLET	1598-1998 2003-09	5,3	3,5	1,8
AVANTIME 3.0 V6 24V	2946 2002-03	9,0	6,0	3,0

RENAULT SINPAR

FRANCIA

R4 4X4	845-1108 1964-82	22,5	15,0	7,5
--------	------------------	------	------	-----

RILEY

GRAN BRETAGNA

PATHFINDER	2443 1953-57	18,0	12,0	6,0
2600	2639 1957-60	18,0	12,0	6,0
1500	1489 1959-67	16,5	11,0	5,5
4/68	1489 1959-61	15,0	10,0	5,0
4/72	1622 1961-69	13,5	9,0	4,5
ELF	848-998 1961-68	16,5	11,0	5,5
KESTREL MKI/MKII/MKIII	1098-1275 1963-68	10,5	7,0	3,5

ROLLS-ROYCE

GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428 1919-25	600,0	445,0	265,0
TWENTY LIMOUSINE	3127 1922-29	165,0	110,0	55,0
20/25 BERLINA	3699 1929-36	135,0	90,0	45,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230 1959-68	205,0	150,0	90,0
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750 1968-91	205,0	150,0	90,0
WRAITH BERLINA	4257 1938-39	90,0	60,0	30,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566 1946-55	75,0	50,0	25,0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566 1946-55	150,0	100,0	50,0
SILVER DAWN	6761 1996-98	52,5	35,0	17,5
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887 1946-58	83,0	55,0	27,5
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887 1946-58	210,0	140,0	70,0
SILVER WRAITH II	6750 1977-80	36,0	24,0	12,0
SILVER CLOUD (I S.) BERL. E LIM.	4887 1955-59	60,0	40,0	20,0
SILVER CLOUD (I S.) D.H.C.	4887 1955-59	245,0	180,0	108,0
SILVER CLOUD (II S.) BERL. E LIM.	6230 1959-62	66,0	44,0	22,0
SILVER CLOUD (II S.) D.H.C.	6230 1959-62	245,0	180,0	108,0
SILVER CLOUD (III S.) BERL. E LIM.	6230 1962-66	69,0	46,0	23,0
SILVER CLOUD (III S.) D.H.C.	6230 1962-66	245,0	180,0	108,0
SILVER SHADOW (I S.)	6230 1965-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW (I S.) LUNGA	6230 1969-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW COUPÉ J. YOUNG	6230 1966-67	90,0	60,0	30,0

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
SILVER SPIRIT III	6761	1993-96	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR	6750	1980-82	31,5	21,0	10,5
SILVER SPUR	6750	1983-89	31,5	21,0	10,5
SILVER SPUR II	6749	1989-93	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR III	6761	1993-96	39,0	26,0	13,0
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6761	1996-98	42,0	28,0	14,0
FLYING SPUR	6761	1995-98	52,5	35,0	17,5
SILVER SERAPH	5379	1998-04	42,0	28,0	14,0
PARK WARD	5379	2000-04	67,5	45,0	22,5
PHANTOM	6749	2003-08	130,0	95,0	57,0
PHANTOM EWB	6749	2006-08	135,0	100,0	60,0

ROVER

GRAN BRETAGNA

P5 3 LITRI	2995	1958-62	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	24,8	16,5	8,3
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	19,5	13,0	6,5
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	24,8	16,5	8,3
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	24,8	16,5	8,3
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	27,8	18,5	9,3
P6 2000 SC	1978	1963-76	10,5	7,0	3,5
P6 2000 TC	1978	1967-76	12,0	8,0	4,0
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	16,5	11,0	5,5
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	11,3	7,5	3,8
2300/2300S (SD1)	2350	1977-86	6,0	4,0	2,0
2600/2600S (SD1)	2597	1977-86	6,8	4,5	2,3
3500 (SD1)	3528	1977-82	7,5	5,0	2,5
3500 V8/SE (SD1)	3528	1978-82	8,3	5,5	2,8
3500 VANDEN PLAS (SD1)	3528-3532	1980-86	9,0	6,0	3,0
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86	11,3	7,5	3,8
2000 (SD1)	1994	1982-86	6,0	4,0	2,0
216 GSI/GTI 16V	1590	1990-94	3,8	2,5	1,3
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994	1990-94	4,8	3,2	1,6
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1588-1996	1992-98	4,5	3,0	1,5
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	6,0	4,0	2,0
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-99	4,5	3,0	1,5
820/825	1994-2494	1986-92	2,3	1,5	0,8
820 16V/16V TURBO	1994	1992-99	3,0	2,0	1,0
820 TURBO COUPÉ TI/800 COUPÉ	1994	1992-98	5,3	3,5	1,8
827 SI/SLI/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	3,0	2,0	1,0
827 V6 24V	2675	1992-96	3,5	2,3	1,2
827 FASTBACK VITESSE	2675	1989-92	3,8	2,5	1,3
827 V6 24V COUPÉ	2675	1992-96	5,3	3,5	1,8
800 2.5 V6 24V	2497	1996-98	3,0	2,0	1,0
800 2.5 V6 24V COUPÉ	2497	1996-98	4,5	3,0	1,5
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998-1275	1989-01	8,3	5,5	2,8
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	9,0	6,0	3,0
MINI COOPER	1275	1990-92	11,3	7,5	3,8
MINI COOPER	1275	1992-01	9,8	6,5	3,3
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1996-01	22,5	15,0	7,5
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	26,3	17,5	8,8
114 GTI/GTA	1396	1990-97	3,8	2,5	1,3
111/114 CABRIOLET	1119-1396	1994-96	5,3	3,5	1,8
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95	3,0	2,0	1,0
600 (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2259	1993-00	2,0	1,3	0,7
620 TI	1994	1994-97	3,0	2,0	1,0
75 1.81 16V/TURBO	1996	1999-04	1,5	1,0	0,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
75 2.0/2.5 V6 24V	1997-2497	1999-04	3,0	2,0	1,0
75 2.0/2.5 V6 24V ESTATE	1997-2497	2001-04	3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V (II S.)	2497	2004-05	3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V ESTATE (II S.)	2497	2004-05	4,5	3,0	1,5
75 V8 (II S.)	4601	2004-05	11,3	7,5	3,8
STREETWISE (TUTTE LE VERSIONI)	1396	2003-05	2,0	1,3	0,7

SAAB

SVEZIA

92	764	1950-52	19,5	13,0	6,5
96	841	1960-68	10,5	7,0	3,5
96 V4	1498	1967-80	9,8	6,5	3,3
95 V4 S.W.	1498	1967-78	11,3	7,5	3,8
99 (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1971-80	6,0	4,0	2,0
99 EMS	1985	1976-80	12,0	8,0	4,0
99 TURBO	1985	1977-78	18,0	12,0	6,0
900 (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2119	1978-93	4,5	3,0	1,5
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1978-90	9,0	6,0	3,0
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1986-93	7,5	5,0	2,5
900 TURBO 16 (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1984-94	8,3	5,5	2,8
900 TURBO 16 (II S.) TUTTE LE VER.	1985	1993-98	7,5	5,0	2,5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-94	13,5	9,0	4,5
900 TURBO 16 CABRIOLET (II S.)	1985-2498	1994-98	12,0	8,0	4,0
9000I/2.0-2.3 TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-99	3,0	2,0	1,0
9000I/2.0-2.3 T. 16V/3.0 V6 4 P.	1985-2962	1988-96	3,0	2,0	1,0
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V/AERO	2962	1998-03	3,3	2,2	1,1
9-5 (II S.) 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	4,1	2,7	1,4
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-05	3,3	2,2	1,1
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-05	4,1	2,7	1,4
9-3 (I S.) TURBO/AERO	1985	1998-02	2,3	1,5	0,8
9-3 (II S.) 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-00	3,8	2,5	1,3
9-3 (I S.) 2.8 V6 TURBO COMBI	2792	2005-06	6,8	4,5	2,3
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-03	6,8	4,5	2,3
9-3 (I S.) CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-00	8,3	5,5	2,8
9-3 (II S.) BERLINA	1796-1998	2002-10	1,5	1,0	0,5
9-3 (II S.) 2.0 TURBO/AERO	1998	2003-11	3,8	2,5	1,3
9-3 (II S.) CABRIOLET	1998	2003-11	7,5	5,0	2,5
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO	2792	2005-09	6,0	4,0	2,0
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO SW	2792	2005-09	5,3	3,5	1,8
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO CABRIOLET	2792	2005-09	11,3	7,5	3,8

SAMAS

ITALIA

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

SANTANA

SPAGNA

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

SEAT

SPAGNA

800 (600 4 PORTE)	767	1964-67	13,5	9,0	4,5
850 ESPECIAL 4 PUERTAS	843	1969-74	6,8	4,5	2,3
124/124 L/124 D/FAMILIAR	1197-1297	1968-80	6,0	4,0	2,0
133 (TUTTE LE VERSIONI)	843	1974-81	3,0	2,0	1,0
127 4 PORTE	903	1974-82	3,8	2,5	1,3
MARBELLA	843-903	1982-98	1,8	1,2	0,6
IBIZA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1675	1984-94	3,0	2,0	1,0
IBIZA (I S.) SXI	1461	1988-92	6,0	4,0	2,0
IBIZA (I S.) GTI/SPORT/CUPRA	1984	1996-99	4,5	3,0	1,5
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1781	1999-02	4,5	3,0	1,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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
LEON (I S.) 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2792	2000-06	5,3	3,5	1,8
LEON (II S.) 2.0 TSI CUPRA	1984	2006-11	8,8	5,9	2,9

SIATA

ITALIA

AMICA	633	1948-52	100,0	62,5	44,0
DAINA	1488	1950-58	300,0	200,0	100,0
208 CS	1996	1952-54	1.400,0	1.000,0	600,0
600	633	1956-60	19,5	13,0	6,5
1500 TS	1481	1962-66	21,0	14,0	7,0
1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481	1962-64	26,3	17,5	8,8
1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1587	1964-66	26,3	17,5	8,8
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	20,3	13,5	6,8

SIMCA / TALBOT

FRANCIA

ARONDE 9	1221	1951-55	10,5	7,0	3,5
ARONDE (TUTTE LE VERSIONI)	1290	1956-64	11,3	7,5	3,8
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	13,5	9,0	4,5
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	21,6	13,5	9,5
VEDETTE (TUTTE LE VERSIONI)	2351	1955-62	12,8	8,5	4,3
ARIANE (TUTTE LE VERSIONI)	1290-2351	1957-63	11,3	7,5	3,8
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	777-1118	1961-72	7,5	5,0	2,5
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	997-1118	1973-78	6,8	4,5	2,3
1000 RALLYE	1118	1970-71	15,0	10,0	5,0
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	18,0	12,0	6,0
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	21,0	14,0	7,0
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	20,3	13,5	6,8
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	24,0	16,0	8,0
1300/1500	1290-1475	1963-66	6,0	4,0	2,0
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	7,5	5,0	2,5
1301/1501	1290-1475	1967-76	5,3	3,5	1,8
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	6,8	4,5	2,3
1100 (TUTTE LE VERSIONI)	944-1294	1967-82	4,5	3,0	1,5
1100 BREAK (TUTTE LE VER.)	944-1294	1968-80	5,0	3,3	1,7
1100 TI	1294	1974-78	9,8	6,5	3,3
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	5,3	3,5	1,8
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	3,3	2,2	1,1
HORIZON (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1592	1977-87	3,0	2,0	1,0
SAMBA	954-1360	1981-87	2,3	1,5	0,8
SAMBA CABRIOLET	1360	1982-86	7,5	5,0	2,5
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	9,8	6,5	3,3
SOLARA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-1592	1980-87	2,3	1,5	0,8
TAGORA (TUTTE LE VERSIONI)	2155-2849	1980-84	3,0	2,0	1,0

SINGER

GRAN BRETAGNA

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

SKODA

REPUBBLICA Ceca

OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	7,2	4,5	3,2
FELICIA	1089-1221	1959-64	9,0	6,0	3,0
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	3,8	2,5	1,3
1100 MB/MBX	1107	1967-69	3,8	2,5	1,3



Saab 96 V4



Simca Ariane



Simca 1200 S Coupé



Simca 1000 Rallye

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	1104-1289 1981-90	2,3	1,5	0,8
SUPERB (I S.) 2.8 V6 30V	2771 2002-08	2,6	1,7	0,9

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
KJ/KORANDO D/TD	2299-2874 1997-06	2,6	1,7	0,9
MUSO	1998-3199 1996-03	2,7	1,8	0,9
MUSO DIESEL	2299-2874 1996-03	2,0	1,3	0,7
REXTON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	3199 2002-06	3,8	2,5	1,3
REXTON (I S.) TD/XDI	2696-2874 2002-06	3,0	2,0	1,0
RODIUS (I S.)	2696 2005-09	5,1	3,4	1,7

STANDARD

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
HAFLINGER	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
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX LTD	1994 2000	45,0	30,0	15,0
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
IMPREZA III S. WRX STI	2457 2008-10	32,0	21,3	10,7
LEGACY I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1820-2212 1990-96	2,3	1,5	0,8
LEGACY I S. WAGON (TUTTE LE VER.)	1820-2212 1990-95	2,6	1,7	0,9
LEGACY II/III S. (TUTTE LE VER.)	1820-2500 1993-03	2,6	1,7	0,9
LEGACY II/III S. TURBO 16V 4WD	1994 1993-97	4,5	3,0	1,5
LEGACY II/III S. WAGON TUTTE LE V.	1820-2500 1993-03	4,5	3,0	1,5
LEGACY II/III S. WAGON T. 16V 4WD	1994 1993-97	3,8	2,5	1,3
LEGACY II/III S. OUTBACK T. 4WD	1994 1997-05	3,8	2,5	1,3
LEGACY II/III S. OUTB. 16V 4WD	2212-2500 1995-99	4,5	3,0	1,5
LEGACY II/III S. OUTBACK H6 3.0/R	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
SVX	3319 1992-97	12,0	8,0	4,0

JUSTY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	997-1189 1986-96	1,8	1,2	0,6
JUSTY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1298 1996-03	2,4	1,6	0,8
JUSTY (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1328 2003-08	3,3	2,2	1,1
FORESTER (II S.) TURBO	1994-2457 2002-08	5,3	3,5	1,8
OUTBACK (I S.) 2.5 16V	2457 1999-03	6,0	4,0	2,0
OUTBACK (I S.) 3.0 24V H6	3000 2000-03	6,8	4,5	2,3
OUTBACK (II S.) 2.5 16V	2457 2003-09	7,5	5,0	2,5
OUTBACK (II S.) 3.0R 24V	3000 2003-09	10,5	7,0	3,5

SUNBEAM

GRAN BRETAGNA

TALBOT ALPINE	2267 1953-55	52,5	35,0	17,5
ALPINE	1494 1959-60	45,0	30,0	15,0
ALPINE II/III/IV/V	1592-1725 1960-68	21,0	14,0	7,0
TIGER I (260)	4261 1964-66	105,0	70,0	35,0
TIGER II (289)	4727 1967	150,0	100,0	50,0

SUZUKI

GIAPPONE

LJ80/JIMNY	797 1975-80	6,8	4,5	2,3
SJ 410/413/SAMURAI	970-1324 1982-03	6,8	4,5	2,3
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298-1328 1998-11	6,8	4,5	2,3
X-90	1590 1996-00	6,8	4,5	2,3
IGNIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1328 2000-03	2,1	1,4	0,7
IGNIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1328-1491 2003-09	1,8	1,2	0,6

TALBOT LAGO

FRANCIA

SPECIAL COUPÉ	3996 1936-39	230,0	170,0	102,0
SPECIAL CABRIOLET	3996 1936-39	270,0	200,0	120,0
SS COUPÉ	3996 1937-39	270,0	200,0	120,0
SS CABRIOLET	3996 1937-39	340,0	250,0	150,0
T 14 LS SPORT 2500	2491 1955-57	90,0	60,0	30,0
T 26 RECORD	4482 1946-55	105,0	70,0	35,0
T 26 GS GRAND SPORT	4482 1948-53	120,0	80,0	40,0
T 26 GS GRAND SPORT	4482 1953-55	135,0	90,0	45,0

TALBOT/SUNBEAM

GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTE LE VERSIONI)	928-1295 1977-81	3,0	2,0	1,0
SUNBEAM TI	1592 1979-81	12,0	8,0	4,0
SUNBEAM LOTUS	2174 1979-81	33,0	22,0	11,0

TOYOTA

GIAPPONE

FJ 40	3878 1960-70	14,3	9,5	4,8
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878 1971-79	12,0	8,0	4,0
FJ 55 SW	3878 1967-70	12,8	8,5	4,3
FJ 55 SW	2977-3878 1971-79	11,3	7,5	3,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
FJ 60 SW	3431-4228 1980-82	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980 1983-86	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER (I S.)	2977-4228 1979-85	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER II	2446-4164 1986-97	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER J9	2694-3378 1996-03	9,8	6,5	3,3
LAND CRUISER 100/500	4477-4664 1998-07	12,8	8,5	4,3
LAND CRUISER 300 3P/5P.	2694-3956 2003-06	12,8	8,0	4,0
HI-LUX	1968-2188 1979-82	3,8	2,5	1,3

4 RUNNER	2366-2958 1987-96	5,3	3,5	1,8
4 RUNNER (II S.)	2694-3378 1996-03	6,0	4,0	2,0
CELICA TURBO 4WD (IV S.)	1998 1986-89	24,0	16,0	8,0
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 2.0 T. 16V GT-FOUR/4WD VI S.	1998 1993-99	30,0	20,0	10,0
CELICA 1.8 16V 192 CV (VII S.)	1795 1999-06	11,0	7,3	3,7
CELICA CABRIOLET (IV S.)	1998 1986-89	10,5	7,0	3,5
CELICA CABRIOLET (V S.)	1998 1989-93	10,5	7,0	3,5
CELICA CABRIOLET (VI S.)	1998 1993-99	10,5	7,0	3,5
MR2 (I S.)	1453-1587 1984-89	14,0	9,3	4,7
MR2 (II S.)	1998 1989-94	15,0	10,0	5,0
MR2 (III S.)	1998-2164 1994-99	16,0	10,7	5,3
MR2 (IV S.)	1794 1999-06	16,0	10,7	5,3
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491 1988-91	18,0	12,0	6,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954 1988-92	21,0	14,0	7,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997 1993-01	21,0	14,0	7,0
RAV 4 3P/5 P./CABRIOLET	1998 1994-00	4,5	3,0	1,5
AVENSIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1998 1997-03	1,5	1,0	0,5
AVENSIS (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1587-1998 1997-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (I S.) VERSO	1998 2001-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1794 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

TRIUMPH

GRAN BRETAGNA

DOLOMITE 8 ROADSTER	1990 1934	195,0	130,0	65,0
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
STAG	2997 1970-77	37,5	25,0	12,5
DOLOMITE SPRINT	1998 1973-79	18,0	12,0	6,0



Subaru Impreza 2.0 Turbo 16V 4WD



Suzuki LJ80/Jimny



Triumph TR4 A IRS



Triumph Dolomite Sprint

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
SPITFIRE 4	1147 1962-64	24,0	16,0	8,0
SPITFIRE MK II	1147 1964-67	23,3	15,5	7,8
SPITFIRE MK III	1296 1967-70	19,5	13,0	6,5
SPITFIRE MK IV	1296 1970-74	13,5	9,0	4,5
SPITFIRE 1500	1493 1974-80	16,5	11,0	5,5
GT6 COUPÉ MK I	1998 1966-68	34,5	23,0	11,5
GT6 COUPÉ MK II	1998 1968-70	34,5	23,0	11,5
GT6 COUPÉ MK III	1998 1971-73	31,5	21,0	10,5

TVR

GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1588-1798 1958-66	36,0	24,0	12,0
GRIFFITH	4227 1962-67	52,5	35,0	17,5
VIXEN	1598-1798 1967-70	33,0	22,0	11,0
TUSCAN	2994-4727 1968-71	45,0	30,0	15,0
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935 1986-90	34,5	23,0	11,5
TASMIN	1993-4441 1980-91	35,5	23,5	11,8
SPEED EIGHT	3947-3950 1989-91	40,5	27,0	13,5
S3/S3C	2935 1990-91	45,0	30,0	15,0
GRIFFITH 500 (4.0-4.3-4.5-5.0)	3950-4988 1991-02	67,5	45,0	22,5
CHIMAERA	3947-4997 1992-04	60,0	40,0	20,0
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475 1995-05	56,5	37,5	18,8
TUSCAN	4441 1990-91	60,0	40,0	20,0
TUSCAN/S	3605-3996 2000-06	56,5	37,5	18,8
TAMORA	3605 2002-06	52,5	35,0	17,5
SAGARIS	3996 2005-06	63,0	42,0	21,0

UAZ

RUSSIA

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

UMM

PORTOGALLO

4X4/ALTER/ALVOR (TUTTE LE VER.)	1971-2498 1976-96	3,8	2,5	1,3
---------------------------------	-------------------	-----	-----	-----

VANDEN PLAS

GRAN BRETAGNA

PRINCESS 3 LITRI	2912 1959-64	16,5	11,0	5,5
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909 1964-68	24,8	16,5	8,3
4 LITRI BERLINA	3993 1960-68	34,5	23,0	11,5
4 LITRI LIMOUSINE	3993 1960-68	48,0	32,0	16,0
PRINCESS 1100/1300	1098-1275 1963-74	9,8	6,5	3,3

VAUXHALL

GRAN BRETAGNA

14/40	2297 1921-27	28,5	19,0	9,5
25 HP	3969 1921	43,5	29,0	14,5
23/60	4000 1922-26	31,5	21,0	10,5
30/98	4224 1922-26	46,5	31,0	15,5
25/70	3880 1926-28	46,5	31,0	15,5
20/60	2762-2916 1927-30	39,0	26,0	13,0
CADET	2048 1931-33	19,5	13,0	6,5
80	3307 1931-32	28,5	19,0	9,5
BIG 6	2392 1933-35	21,0	14,0	7,0
27 HP	3180 1933-36	24,0	16,0	8,0
20 HP	2392 1934-36	19,5	13,0	6,5
LIGHT 6	1531 1934-36	19,5	13,0	6,5
14 HP	1781 1935-38	16,5	11,0	5,5
12 HP	1530 1936-38	15,0	10,0	5,0
25 HP	3215 1936-39	21,0	14,0	7,0
10 HP	1203 1938-40	12,0	8,0	4,0
12 HP	1442 1938-46	13,5	9,0	4,5
14 HP	1781 1938-48	16,5	11,0	5,5
14/6	1781 1939-40	16,5	11,0	5,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
10 HP	1203 1946-47	10,5	7,0	3,5
12 HP	1442 1946-48	12,0	8,0	4,0
WYVERN (LIX)	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-PASX)	2262-2651 1957-62	10,5	7,0	3,5
VELOX (PB)	2651 1962-64	9,0	6,0	3,0
VELOX (PB)	3293 1964-65	9,0	6,0	3,0
CRESTA (EIPC)	2262 1954-57	9,8	6,5	3,3
CRESTA (PAS-PASY-PASX)	2262-2651 1957-62	10,5	7,0	3,5
CRESTA (PB)	2651 1962-65	9,0	6,0	3,0
CRESTA (PC)	3293 1965-72	8,3	5,5	2,8
VISCOUNT	3293 1966-72	9,0	6,0	3,0
VICTOR	1507 1957-59	8,3	5,5	2,8
VICTOR II	1507 1959-61	8,3	5,5	2,8
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507 1961-64	7,5	5,0	2,5
VICTOR (FC 10)/VX 4-90	1594 1965-67	6,8	4,5	2,3
VICTOR (FD)	1599 1967-71	5,3	3,5	1,8
VICTOR 2000 (FD)/VX4-90	1975 1967-72	6,0	4,0	2,0
VICTOR 1800/2300 (FE) / VX4-90	1759-2279 1972-78	4,5	3,0	1,5
VICTOR 3300 (FE)	3294 1973-76	5,3	3,5	1,8
VENTORA	3294 1968-72	6,8	4,5	2,3
VENTORA II	3294 1972-76	6,0	4,0	2,0
VIVA (HA) TUTTE LE VERSIONI	1057 1963-66	4,5	3,0	1,5
VIVA (HB) TUTTE LE VERSIONI	1159-1599 1966-70	4,5	3,0	1,5
VIVA (HC) TUTTE LE VERSIONI	1159-2279 1970-79	3,8	2,5	1,3
VIVA BRABHAM	1159 1967-70	22,5	15,0	7,5
VIVA GT	1975 1968-70	9,0	6,0	3,0
FIRENZA	1159-2279 1971-73	4,5	3,0	1,5
FIRENZA	1256-2279 1973-75	3,8	2,5	1,3
MAGNUM	1759-2279 1973-77	4,5	3,0	1,5

VENTURI

FRANCIA

VENTURI	2458-2849 1986-93	25,5	17,0	8,5
VENTURI CABRIOLET	2458-2849 1988-93	33,0	22,0	11,0
ATLANTIQUE/300/400 GT	2946-2975 1994-01	24,0	16,0	8,0

VOLKSWAGEN

GERMANIA

TYP 82 KÜBELWAGEN	985-1131 1940-45	66,0	44,0	22,0
TYP 82 E/60	985-1131 1941-45	71,0	47,5	23,7
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131 1941-44	64,5	43,0	21,5
TYP 166 SCHWIMMWAGEN	1131 1942-44	90,0	60,0	30,0
MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131 1946-53	42,5	28,4	14,2
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1131-1192 1953-57	33,0	22,0	11,0
MAGGIOLINO 1200	1192 1957-64	18,2	12,1	6,1
MAGGIOLINO 1200	1192 1964-67	16,5	11,0	5,5
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493 1965-67	15,0	10,0	5,0
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192 1967-74	11,3	7,5	3,8
MAGGIOLINO 1300/1500 (12V)	1285-1493 1967-70	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192 1974-78	8,3	5,5	2,8
MAGGIOLONE 1302	1192-1584 1970-72	9,0	6,0	3,0
MAGGIOLONE 1303	1192-1584 1972-74	8,3	5,5	2,8
MAGGIOLONE 1303	1192-1584 1974-75	7,5	5,0	2,5
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584 1978-03	7,5	5,0	2,5
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131 1949-53	100,0	66,5	33,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131 1951-54	74,5	49,5	24,8
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192 1954-57	49,5	33,0	16,5
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET	1192 1957-67	36,5	24,2	12,1
MAGGIOLINO 1300/1500 CABRIOLET	1285-1493 1965-67	30,0	20,0	10,0
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET (12V)	1192 1967-70	25,5	17,0	8,5
MAGGIOLINO 1300/1500 CABR. (12V)	1285-1493 1967-70	27,0	18,0	9,0
MAGGIOLONE 1302 CABRIOLET	1192-1584 1970-72	19,5	13,0	6,5
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584 1972-74	18,0	12,0	6,0
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584 1974-80	16,5	11,0	5,5
KARMANN GHIA COUPÉ	1192 1955-58	45,0	30,0	15,0
KARMANN GHIA COUPÉ	1192 1958-66	29,7	19,8	9,9
KARMANN GHIA COUPÉ	1285-1584 1966-74	26,4	17,6	8,8
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192 1957-66	34,5	23,0	11,5
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584 1966-74	28,5	19,0	9,5
KARMANN GHIA 1.5/1.6 TYP 34	1493-1584 1961-69	44,5	29,7	14,9

1500/1500 S	1493 1961-65	14,9	9,9	5,0
1600 L/TL	1584 1965-66	14,9	9,9	5,0
1600 L/TL	1584 1966-73	13,2	8,8	4,4
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584 1962-66	14,9	9,9	5,0
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584 1966-73	12,4	8,3	4,1
411/412 (TUTTE LE VERSIONI)	1679-1795 1968-74	9,9	6,6	3,3
PESCACCIA TYP 181	1493-1584 1969-79	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) 660 SYNCRO GTI	1781 1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) 660 V. SYNC. GTI	1781 1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984 1988-94	4,1	2,8	1,4
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6	2792 1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6 VARIANT	2792 1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6	2861 1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6 VARIANT	2861 1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT V S. (B5) 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) 2.3 V5 VAR. S./4M.	2324-2327 1997-03	7,8	5,2	2,6
PASSAT V S. (B5) 2.8 V6 30V VARIANT	2771 1997-04	6,8	4,6	2,3
PASSAT V S. (B5) 4.0 W8 VARIANT	3999 2001-05	9,8	6,5	3,3
PASSAT VI S. (B6) 3.2 V6 FSI	3168 2005-08	4,5	3,0	1,5
PASSAT VI S. (B6) 3.2 V6 FSI	3597 2008-09	9,0	6,0	3,0
PASSAT VI S. (B6) 3.2 V6 FSI VAR.	3168 2005-08	6,0	4,0	2,0
PASSAT VI S. (B6) 3.6 V6 FSI VAR.	3597 2008-09	9,8	6,5	3,3
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457 1974-79	7,5	5,0	2,5
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457 1980-83	5,3	3,5	1,8
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588 1976-81	27,0	18,0	9,0
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588 1978-82	22,5	15,0	7,5
GOLF GTI 1800	1781 1982-83	19,5	13,0	6,5
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1093-1595 1979-87	9,8	6,5	3,3
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1588-1781 1979-87	12,8	8,5	4,3
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1595-1781 1987-93	9,0	6,0	3,0
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1781 1987-93	12,0	8,0	4,0
GOLF I CABRIOLET SERIE SPECIALI	1595-1781 1988-98	10,5	7,0	3,5
GOLF (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1781 1983-92	3,4	2,3	1,1



Vauxhall Velox



Vauxhall Velox



Volkswagen Maggiolino (Lunotto ovale)



Volkswagen Maggiolino 1200 Cabriolet (12V)

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
GOLF (II S.) GTI	1781	1983-89	11,3	7,5	3,8
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	12,8	8,5	4,3
GOLF (II S.) GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-92	9,8	6,5	3,3
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-92	11,3	7,5	3,8
GOLF GTI G60	1781	1990-91	18,8	12,5	6,3
GOLF (II S.) SYNCRO	1781	1986-91	6,0	4,0	2,0
GOLF RALLYE	1781	1989-90	42,0	28,0	14,0
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	15,0	10,0	5,0
GOLF III GTI/GTI 16V	1984	1991-98	7,5	5,0	2,5
GOLF (III 2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	9,0	6,0	3,0
GOLF III CABRIO (TUTTE LE VER.)	1595-1584	1993-98	6,8	4,5	2,3
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	6,0	4,0	2,0
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2002-04	6,8	4,5	2,3
GOLF IV 2.3 V5	2325	1997-04	7,4	5,0	2,5
GOLF IV 2.8 VR6	2792	1999-03	9,1	6,1	3,0
GOLF IV R32	3189	2002-03	19,5	13,0	6,5
GOLF IV CABRIO	1595-1584	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	1598-1584	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/GT 16V (II S.)	1588-1781	1981-91	13,5	9,0	4,5
POLO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1272	1975-81	6,5	4,3	2,2
POLO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272	1981-90	2,3	1,5	0,8
POLO (II S.) MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-95	2,3	1,5	0,8
POLO II S. COUPÉ (TUTTE LE VER.)	1043-1272	1982-90	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPÉ MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPÉ G40	1272	1985-94	9,8	6,5	3,3
POLO (III S.) GTI	1598	1999-01	7,8	5,2	2,6
POLO (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
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
NEW BEETLE 1.6	1595	2000-11	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.8 T/2.0	1781-1984	1999-10	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-05	9,0	6,0	3,0
NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	22,5	15,0	7,5
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-11	6,8	4,5	2,3
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003-10	8,3	5,5	2,8
LUPO GTI	1598	1999-05	8,3	5,5	2,8
TOUAREG 3.2 V6/3.6 V6 FSI (I S.)	3189-3597	2002-10	7,5	5,0	2,5
TOUAREG 4.2 V8/4.2 V8 FSI (I S.)	4163-4172	2002-09	9,0	6,0	3,0
TOUAREG 6.0 W12 (I S.)	5998	2005-10	9,8	6,5	3,3
PHAETON 3.2/3.6 V6	3189-3597	2002-09	7,5	5,0	2,5
PHAETON 4.2 V8	4172	2003-15	9,0	6,0	3,0
PHAETON 6.0 W12	5998	2002-11	10,5	7,0	3,5
TOURAN (I S.) 1.6	1595	2003-10	3,0	2,0	1,0
EOS 3.2/3.6 V6	3189-3597	2007-10	9,0	6,0	3,0



Volkswagen Passat II S. Variant



Volkswagen Scirocco (I S.)



Volkswagen Golf GTI 1600 4 marce



Volvo Serie 140

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
VOLKSWAGEN PORSCHE			GERMANIA		
914/4	1679	1969-72	24,0	16,0	8,0
914 1.8	1795	1973-75	24,0	16,0	8,0
914 2.0	1971	1972-75	27,0	18,0	9,0
914/6	1991	1969-72	91,0	57,0	40,0
VOLVO			SVEZIA		
PV 444 (TUTTE LE VERSIONI)	1414-1583	1944-58	21,0	14,0	7,0
PV 445 DUETT	1414-1583	1955-60	22,5	15,0	7,5
PV 544	1583-1778	1958-65	18,0	12,0	6,0
SERIE 120 - AMAZON (TUTTE LE VER.)	1583-1986	1956-70	11,3	7,5	3,8
SERIE 140 (TUTTE LE VER.)	1778-1986	1966-74	8,3	5,5	2,8
164	2978	1968-74	12,0	8,0	4,0
P1800/P1800 S	1778-1986	1961-71	28,5	19,0	9,5
1800 ES	1986	1971-73	30,0	20,0	10,0
66 (TUTTE LE VER. ANCHE DAF)	1108-1289	1972-79	4,5	3,0	1,5
343/345	1397-1986	1976-81	2,3	1,5	0,8
340/360 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-1986	1982-91	2,3	1,5	0,8
440 TURBO	1721	1988-96	2,0	1,3	0,7
480 ES	1721-1998	1986-95	6,8	4,5	2,3
480 TURBO	1721	1988-95	8,6	5,7	2,9
244 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2127	1974-81	6,0	4,0	2,0
240 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1982-91	5,3	3,5	1,8
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	10,5	7,0	3,5
245 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2127	1974-81	7,5	5,0	2,5
240 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1982-93	5,3	3,5	1,8
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	10,5	7,0	3,5
264 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	7,5	5,0	2,5
265 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	7,5	5,0	2,5
262 COUPÉ	2664-2849	1977-81	16,5	11,0	5,5
740 (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1984-92	2,0	1,3	0,7
740 TURBO	1986-2316	1984-89	2,7	1,8	0,9
740 TURBO 16V	1986	1989-90	3,0	2,0	1,0
740 SW	1986-2316	1985-92	2,0	1,3	0,7
740 TURBO SW	1986	1985-89	3,5	2,3	1,2
740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	4,2	2,8	1,4
760 GLE V6	2849	1982-87	3,0	2,0	1,0
760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	5,3	3,5	1,8
760 TURBO 2.3	2316	1982-87	3,0	2,0	1,0
760 GLE V6 SW	2849	1985-87	3,0	2,0	1,0
760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	3,0	2,0	+1,0
760 GLE V6 (II S.)	2849	1987-90	3,0	2,0	1,0
760 TURBO (II S.)	2316	1987-90	3,0	2,0	1,0
760 GLE V6 SW (II S.)	2849	1987-90	3,0	2,0	1,0
760 TURBO SW (II S.)	2316	1987-90	3,0	2,0	1,0
780 TURBO	1986	1986-90	7,5	5,0	2,5
780 TURBO 16	1986	1989-92	8,3	5,5	2,8
780 V6	2458-2849	1985-92	7,5	5,0	2,5
940 GLE	2849	1990-93	2,7	1,8	0,9
940 2.0/2.3	1986-2316	1990-96	2,7	1,8	0,9
940 TURBO	1986-2316	1990-96	2,7	1,8	0,9
940 POLAR/SUPER POLAR	1986	1993-95	2,7	1,8	0,9
(940) POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	3,5	2,3	1,2
940 GLE SW	2849	1990-93	3,5	2,3	1,2
940 2.0/2.3 SW	1986-2316	1990-96	3,5	2,3	1,2

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
940 TURBO SW	1986-2316	1990-96	3,5	2,3	1,2
(940) POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	5,0	3,3	1,7
960 2.0I TURBO 16V	1986	1990-94	3,8	2,5	1,3
960 TURBO	2316	1990-92	3,8	2,5	1,3
960 2.9I 24V	2922	1990-96	3,8	2,5	1,3
960 2.5 24V	2473	1995-96	3,8	2,5	1,3
960 2.0I TURBO 16V SW	1986	1990-94	4,5	3,0	1,5
960 TURBO SW	2316	1990-92	4,5	3,0	1,5
960 2.9I 24V S.W.	2922	1990-96	4,5	3,0	1,5
960 2.5 24V SW	2473	1995-96	4,5	3,0	1,5
850 GLE/GLT	1984-2435	1991-96	2,3	1,5	0,8
850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	6,0	4,0	2,0
850 R/T-5 R	1984-2319	1994-96	11,3	7,5	3,8
850 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1993-96	3,3	2,2	1,1
850 TURBO 20V T-5 SW	1984-2319	1993-96	6,8	4,5	2,3
850 R/T-5 R SW	1984-2319	1994-96	12,0	8,0	4,0
570 (I S.) 2.0I/2.4I	1984-2435	1996-00	3,0	2,0	1,0
570 20V TURBO	1984-2435	1996-99	3,8	2,5	1,3
V70 2.0I/2.4I	1984-2435	1996-06	3,8	2,5	1,3
V70 20V TURBO	1984-2521	1996-06	5,3	3,5	1,8
V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2521	1996-02	5,3	3,5	1,8
V70 R	1984-2521	1997-06	12,0	8,0	4,0
S90 2.9 24V	2922	1996-98	5,3	3,5	1,8
V90 2.9 24V	2922	1996-98	5,6	3,7	1,9
S80 (I S.) 2.4I 20V	2435	1999-06	3,8	2,5	1,3
S80 (I S.) 2.0I TURBO 20V T	1984	1998-01	3,8	2,5	1,3
S80 (I S.) 2.4I/2.5I TURBO 20V	2435-2521	2000-06	4,1	2,7	1,4
S80 (I S.) 2.0I TURBO 20V T5	1984	1998-00	4,5	3,0	1,5
S80 (I S.) 2.8 24V TURBO T6	2783	1998-02	6,0	4,0	2,0
S80 (I S.) 2.9 24V	2922	1998-06	5,0	3,3	1,7
XC70 2.5I T. 20V AWD (TUTTE LE V.)	2521	2002-06	5,3	3,5	1,8
XC90/XC90 T6 (I S.)	2521-3121	2002-08	6,0	4,0	2,0
XC90 V8 (I S.)	4413	2004-10	7,5	5,0	2,5
S60 (I S.) 2.4I 20V	2435	2000-09	2,0	1,3	0,7
S60 (I S.) 20V TURBO	1984-2521	2000-09	3,0	2,0	1,0
S60 R	2521	2003-07	6,8	4,5	2,3
C70 COUPÉ	1984-2435	1997-02	8,3	5,5	2,8
C70 CABRIOLET	1984-2435	1999-05	9,8	6,5	3,3
C70 C/C	2435-2521	2005-06	7,5	5,0	2,5
C30 T5	2521	2006-12	7,4	4,9	2,5
WIESMANN GERMANIA					
ROADSTER	2793-3246	1993-06	90,0	60,0	30,0
WOLSELEY GRAN BRETAGNA					
6/80-6/90-6/99-6/110	2215-2912	1948-68	13,5	9,0	4,5
15/50-15/60	1489	1956-61	12,8	8,5	4,3
16/60	1622	1961-71	12,8	8,5	4,3
HORNET MKI/MKII/MKIII	848-998	1961-70	16,5	11,0	5,5
1100/1300	1098-1275	1964-73	10,5	7,0	3,5
ZAGATO ITALIA					
HYENA	1995	1993-96	190,0	125,0	62,5
ZAZ RUSSIA					
968M/969M	1171-1196	1977-94	3,0	2,0	1,0

SEGUI
LA **PASSIONE**

CON L'ABBONAMENTO A RUOTECLASSICHE



SCONTI
OLTRE IL
40%

12 NUMERI
+ EDIZIONE DIGITALE INCLUSA

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

Tutti i prezzi sono IVA inclusa. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina al lordo di offerte promozionali edicola. La presente offerta, in conformità con l'art.45 e ss. del codice del consumo, è formulata da Editoriale Domus Spa. Puoi recedere entro 14 giorni dalla ricezione del primo numero. Per maggiori informazioni visita store.edidomus.it/cga.

ABBONATI SUBITO!

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

1 ANNO

Ruoteclassiche

12 NUMERI**



Quattroruote

12 NUMERI**

a solo

€ 84,70*

INVECE DI €142,80

SCONTO

41 %



2 ANNI

Ruoteclassiche

24 NUMERI**

a solo

€ 89,90***

INVECE DI €144,00



SCONTO

38 %

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

IN PIÙ

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



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

Lo smartphone pieghevole di ultima generazione

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

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

L'immagine presentata è puramente indicativa

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

UN PONTE TRA DOMANDA E OFFERTA

- Le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 146
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali) hanno la precedenza
- Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

GIULIETTA SPRINT, 1960, vettura da restaurare completamente, visibile a Barbariga (BS), trattativa riservata

0309718592

CADILLAC

ELDORADO COUPÉ, 1995, oro metallizzato, buone condizioni d'uso, iscritta al registro storico, visibile a Barbariga (BS), trattativa riservata

0309718592

DKW

F12, 1965, bianco, tre cilindri, perfetta, vernice e interni originali, secondo proprietario, Targa oro Asi, visibile a Genova, 13.000 €



3356468789

FIAT

125, 1967, 74.000 km, testa di moro, astenersi perditempo e curiosi, visibile a Palermo, 7.000 €



giuseppe.divita_2019@libero.it

500 C GIARDINIERA, 1951, bordeaux-beige, giardiniera in legno, perfetta, funzionante, iscritta Asi, documenti originali, visibile a Genova, 24.000 €



3484437737

850 PULMINO, 1981, grigio chiaro, vetrato, 4 porte, sette posti, munito di gancio traino, carrozzeria da restauro, motore buono, visibile a Bologna, 4.400 €



3382000005

SEICENTO 1.1I SUITE, 1999, 160.000 km, grigio metallizzato, segna 53.000 km per cambio strumento, tenuta bene di meccanica e interni, visibile a Carbonara al Ticino (PV), 599 €



3934152639

JAGUAR

XK 120 OTS, 1952, crema, vettura da restauro totale, visibile a Barbariga (BS), trattativa riservata

0309718592

LANCIA

DELTA 1300 LX, 1989, 229.000 km, Asi con CRS, impianto Gpl, buone condizioni ma fanale posteriore destro e paraurti posteriore danneggiati, visibile a Magliano de' Marsi (AQ), 2.800 €



nataschia.desantistis@gmail.com

MERCEDES

230 SL «PAGODA», 1965, avorio, vettura in fase di restauro totale, visibile a Barbariga (BS), trattativa riservata

0309718592

CLK 320 ELEGANCE, 1999, Blu Astrale, Targa oro, perfettamente conservata, 135.000 km, 2 proprietari, triple chiavi originali, Becker, visibile a Cremona, 11.000 €

3331328040



Restauri e revisione Porsche 356 - 911 - 914

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

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

Tel. 339.6541474 - crvesrl@gmail.com



la nostra Officina



WWW.AIRCOOLED.IT

AIRCOOLED

PORSCHE 356 ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

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

AIRCOOLED BY PLANK SRL

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



ENNE PI
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

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

www.targheetarghe.it



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

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

AGENZIA "A.C.S."

Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel. 035 23 30 77

www.acs-bergamo.it

e-mail: agenziaacs@yahoo.it

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

... dal 1965

... qualunque pratica

... per qualsiasi veicolo

... di ogni età

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

www.agugginisas.it

www.garageepoque.it

TEL. 02 96320107

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

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



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

di Bertamini Renzo & C. snc

RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE

**RICAMBI PER ALFA ROMEO
FERRARI - FIAT - LANCIA - MASERATI
SPECIALIZZATI IN 124 SPIDER**

www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

NUMERO DI TELEFONO CORRETTO +39 335 266686



Via Montello, 100 - 31044, Montebelluna (TV)

Per info contattare: **PAOLO +39 335 266686**

www.rugoloauto.com



**ACCETTIAMO OFFERTE LOTTI RICAMBI E LAMIERATI DI VEICOLI FIAT
PRODOTTI DAGLI ANNI '80**



FIAT BALILLA 3 MARCE, del 1934, mai restaurata, in perfette condizioni. Unico proprietario.

TRATTATIVA RISERVATA



FIAT TOPOLINO A, del 1948, mai restaurata, in perfette condizioni.

TRATTATIVA RISERVATA



FIAT 500 C GIARDINETTA, del 1953, mai restaurata, in perfette condizioni. 37.000 km originali!

TRATTATIVA RISERVATA



MOTO GUZZI GUZZINO, anni '50, molto bello.



FORMULA FIAT ABARTH, anni '80, ex 4 ROMBI CORSE, pochissime gare fatte, in perfette condizioni di mantenimento.

TRATTATIVA RISERVATA



FORMULA ITALIA, anni '70, restauro completo.

TRATTATIVA RISERVATA



ALFA ROMEO 156 GRUPPO N 1.9, diesel con motore di scorta.

TRATTATIVA RISERVATA



MOTORE COMPLETO DI CAMBIO PER FIAT 108 CS, 1100cc (BALILLA COPPA D'ORO), quasi nuovo, pochissimi km percorsi.

TRATTATIVA RISERVATA

300 SL-24 (R129), 1989, autovettura in ottimo stato, soli 60.200 km percorsi, omologata 2+2, regolarmente revisionata, visibile a Verona, 28.000 €



337464050

PEUGEOT

406 COUPÉ 3.0 V6 24V, 2003, 166.000 km, rara versione Griffes prodotta in 884 esemplari, di cui appena 150 con motore 3.0 V6, visibile a Cavriago (RE), 12.500 €



fontanesiantonio@gmail.com

PORSCHE

356 BT5, 1960, bianco, iscritta Asi, interni Rosso Cartier, completamente restaurata, visibile a Treviso, 85.000 €



3493186007

911 3.0 SC (204 CV), 1982, bianco esterno-interno, 110.000 km, allestimento Porsche Exclusive: pelle totale sedili bianca, cruscotto di pelle, pannelli porte diin pelle bianca, specchietti elettrici, alzacristalli elettrici, climatizzatore, radio, lavafari, tetto apribile, spoiler anteriore, fari antinebbia, tagliandi in Porsche, custodita in garage, visibile ad Alba (CN), 68.500 €



marco.costanzo560@gmail.com

911 L, 1968, Polo Red, passo corto, certificata, matching numbers, pelle nera, volante legno, cerchi Fuchs, da restauro, visibile a Savona, trattativa riservata



3206909452

944 S, 1987, bianco, 16 valvole, pari a nuova, Asi Targa oro, interni pelle, 120.000 km, vendo o permuta, no perditempo, prezzo trattabile, visibile a Genova, tratt. ris.



3355604632

911 CARRERA CABRIOLET (996), 2000, interno pelle nera, cambio manuale, book service, visibile a Barbariga (BS), trattativa riservata
0309718592

RILEY

ADELPHI BIG FOUR, 1938, azzurro, guida a destra, tetto apribile, 3 marce, 2 proprietari, interni in pelle, visibile a Ravenna, 32.000 €



3472646480

ROLLS-ROYCE

SILVER CLOUD II, 1960, bicolore argento, vettura Targa oro Asi, per feste, revisionata, prezzo affare, tratt. riservata
3389369456

VENDO MOTO

BMW

R80 RT, 1983, bianco, molto bella, a posto, senza carena, visibile a Torino, 3.500 €



3474245966

MOTO GUZZI

FURGHINO 48 CC, 1971, verde, riverniciato, con documenti in regola, funzionante, visibile a Piacenza, 1.100 €



0523896247

PIAGGIO

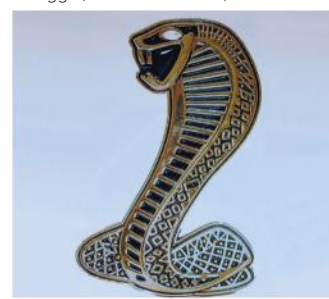
APE 50, blu, come nuovo, più Vespa 50 Special v58 più Vespa PE 200 più ricambi vari Piaggio, tratt. riservata

3389369456

VENDO VARIE

FORD COBRA

STEMMA, dorato, completo di fori per fissaggio, visibile a Salerno, 80 €



3336934881

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

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



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

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

CARATTERISTICHE

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

GAMMA COLORI



GAMMA COLORI PIPING



Grimaldi Classic Cars



Viale Monte Grappa, 15
Vigevano PV - Italy
Tel. +39 0381.22787

www.grimaldiauto.it
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Tel. WhatsApp +39 347-7376032 - 340.7170541



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



ALFA ROMEO GTA 1.600 "STRADALE"

ITALIANA DA SEMPRE, ALFA
ROMEO HERITAGE – originale
al 100% DALLA NASCITA.

MARZO 1967
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



MERCEDES BENZ SL 380 SERIE 107

ITALIANA DA SEMPRE
UNICO PROPRIETARIO***
CROMATICA STREPITOSA verde
metallizzato, interni in pelle
beige, hard-top, climatizzatore,
vetri elettrici, cambio automati-
co, ASI.

ANNO 1982 **PERFETTA !**



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 !



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

GENNAIO 1975 !



ALFA ROMEO GT 1.3 UNIFICATO,
"POCHE AUTO PRODOTTE" COLOR FAGGIO
RARISSIMO, TARGA FERRARA, ASI TARGA ORO.

OTTOBRE 1975 ! - ITALIANA DA SEMPRE



VOLKSWAGEN GOLF GTI 1.8 16V 136cv,
3 PORTE **UNICO PROPRIETARIO** POCHISSIMI
KM, TUTTA ORIGINALE, libro tagliandi, fatture,
contratto di acquisto ecc. **ANNO 1991 !**

ASI TARGA ORO - ITALIANA DA SEMPRE



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

TARGA PERUGIA - CONDIZIONI TOP



BMW M3 343cv, ***UNICO PROPRIETARIO
ITALIANA DA SEMPRE BOOK SERVICE,
COLORE GIALLO METALLIZZATO.

ANNO 2003



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

ITALIANA DA SEMPRE !



BMW Z4 2.5i, ***UNICO PROPRIETARIO***
ITALIANO DA SEMPRE, CON INTERNI IN PELLE
BEIGE, full optional.

ANNO 2004



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

NOVEMBRE 1989

ACQUISTIAMO

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

SIAMO ANCHE ALLA RICERCA
DI **BMW Z3 "M" !**

PER ALFA ROMEO

VOLANTI VARI MODELLI: Giulietta Sprint e Spider, Nardi per Giulietta SS, berlina, GT 1750, 2000, cruscotti, coppa olio Veloce, carburatori DCOE2, insegna luminosa Alfa Romeo ufficiale, trattativa riservata

3389369456

GIULIETTA SPRINT, SPIDER, SS, GIULIA E GT, vari ricambi carrozzeria e meccanica, trattativa riservata

3389369456

PER A. R. SPIDER "DUETTO"

COFANI ANTERIORE E POSTERIORE, porte e cerchi in lega "millerighe", trattativa riservata

3389369456

COMPRO VARIE

SCUDETTO

BANDIERA UK, in lamina di metallo satinato con viti di fissaggio, visibile a Salerno, 50 €



3336934881

GALVANICA SPINO D'ADDA S.r.l.

PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA.

ASSICURIAMO INOLTRE UN TRATTAMENTO DI RESTAURO SUI PARTICOLARI DA RICROMARE

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

Tel. 0373 965359 - Fax 0373 646003

e-mail: info@galvanica-spino.it

www.galvanica-spino.it



Pratiche Auto ad Elevato Grado di Difficoltà

Nicolini Bruno snc

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



EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

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

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



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

EPOCA CAR



www.epocacar.com



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

NEGOZIO ON LINE

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

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.

di Pavan Nicola

NUOVA SEDE 600m² RICAMBI & AUTO

VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV MEHARI E DYANE



NEGOZIO ONLINE
www.citroen2cvservice.com
OPPURE
www.citroen2cvserviceonline.it

KIT Sedili completi per Mehari 435 €



4 Pneu 125R15 135R15 200 €



KIT 4 fascioni bianchi per ruote (varie misure) 55 €



Coppia parasoli con texture d'origine 75 €



Paraspruzzi 2cv, Dyane, DS replica da originale

• Spedizioni in tutta Italia
• Ampio magazzino ricambi

NUOVI RICAMBI e PROMOZIONI!!



Via Polesine 1431 - 37043 CASTAGNARO (VR)
Tel. 0442 1955082 - 347 5366196 - 347 9207720
WWW.CITROEN2CVSERVICE.COM
info@citroen2cvservice.it



COLLEZIONISTA ANTIQUARIO

ACQUISTA DISCHI IN VINILE 33-45 GIRI, JUKEBOX, FUMETTI, POSTER e RIVISTE MUSICALI: BIG, CIAO AMICI, CIAO 2001, QUI GIOVANI. ANCHE INTERE COLLEZIONI, MASSIMA VALUTAZIONE
CELL. 348 5818220



RICAMBI E ACCESSORI PER JAGUAR CLASSICHE



COMPONENTI MECCANICHE, ELETTRICHE E DI CARROZZERIA

CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO

**WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET**



**0382 523630
0382 525429**



Inquadra
il QR Code con
lo smartphone
per inserire subito
il tuo annuncio

NUOVA MODALITÀ

GLI ANNUNCI SONO ONLINE

- Volete vendere auto o ricambi? Comprarli? Da oggi è gratis per i privati
- Digitate *quattroruote.it/auto-usate/inserisci-annuncio/auto-epoca*
- È facile, basta inserire le caratteristiche del veicolo come richiesto
- Ricordate di aggiungere sempre un vostro recapito, telefono o e-mail
- Ogni inserzione sarà visibile per trenta giorni
- Una selezione di quelle più interessanti sarà pubblicata anche sulla rivista

- Una selezione delle inserzioni online sarà pubblicata ogni mese anche sulla rivista. **Hanno la precedenza quelle contenenti il contatto telefonico.**
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 2003**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2013.**

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI). telefono 02824721.

ATTENZIONE: la presenza sulle pagine oppure sul sito di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è compilabile o acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserted in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'inserzionista o sull'acquirente dello spazio relativo.

The image is a composite of three screenshots from the RuoteClassiche website, illustrating its responsive design.

- Desktop View (Top):** Shows the main navigation bar with links like "STORIE", "BEST IN CLASSIC", "VIDEO", "CALENDARIO EVENTI", "RIVISTA", "VENDO E COMPRO", and "ABBONAMENTI". Below is a large section titled "Annunci auto" featuring four car listings:
 - PEUGEOT 504 COUPÉ 1800:** Price € 18.000, Private | Caprino Veronese (VR) 37013. Specs: Anno 1970, Alimentazione 1, KM 135.000.
 - PORSCHE 911 3.2 CARRERA:** Price € 70.000, Private | Colledara (TI) 64042. Specs: Anno 1967, Alimentazione 1, KM 74.000. Labeled "Youngtimer".
 - AUSTIN MINI £/MINI HLE/MAYFAIR/CITY:** Price € 6.800, Private | Palermo (PA) 90121. Specs: Anno 1989, Alimentazione 1, KM 50.000. Labeled "Youngtimer".
 - PORSCHE BOXSTER (1986):** Price € 22.000, Private | Treviso (TV) 31100. Specs: Anno 1986, Alimentazione 1, KM 10.000. Labeled "Youngtimer".
 - ALFA ROMEO SPIDER 1.3 JUNIOR:** Price € 19.000. Specs: Anno 1980, Alimentazione 1, KM 10.000. Labeled "Youngtimer".
- Smartphone Overlay (Right):** Shows the "Inserisci Annuncio" (Post Ad) screen. It includes a search filter for "226 risultati" and options to search by "marca" or "regione". Below are tabs for "Ordina per" (Most recent selected), "Tipologia auto" (Seleziona mercato selected), "Tutte le marche", and "Tutti i modelli". At the bottom, there's a red button labeled "CONTINUA".
- Smartphone Overlay (Bottom):** Shows the "Caratteristiche del veicolo" (Vehicle Characteristics) form. It has sections for "TIPOLOGIA DI VEICOLO*", "ANNO PRIMA IMMATRICOLAZIONE*", "MARCA*", "MODELLO*", "SERIE*", "ALIMENTAZIONE*", "TRASMISSIONE*", "POTENZA*", "CATEGORIA*", "COSTO PERCHIO*", and "TAXA*". Each section has a dropdown menu or input field. A red button labeled "CONTINUA" is at the bottom.

DOLO/COMPRO

LA PUNTE TRA MANDARE OFFERTA

da e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 142.
zioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
neda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
le utilizzare scritte fotografate.
tino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

UTO

ALFA ROMEO

regolamento
di restituzione, visibile
Q euro

339350504

FOR 1.3 1075
più, realizzata nel
in da bene, visibile

isc Annuncio

non è un'auto

non è un'auto

non è un'auto

non è un'auto

non è un'auto

non è un'auto

non è un'auto

non è un'auto

MINI MICRO 1000

chiaro, solo due proprietari,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

333604881

AVO ALABIN 1075

più, visibile nel
in da bene, visibile

329009528

BMW

528i (E28) 1990, grigio scuro,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Monza, 2000 euro

039922375

AUSTIN

33 1075 British Racing Green
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

347903136

MURCIA

1000, 1000, 1000, 1000,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

333348067

MODENA SPINOFF FI

1000, 1000, 1000, 1000,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

340764495

1900/102 e TV 1955

1000, 1000, 1000, 1000,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

333555004

SPORT COUPE 1075

1000, 1000, 1000, 1000,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

333555004

1300 PERSONAL 1983, bianco,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

338412627

1400 e 1975

1000, 1000, 1000, 1000,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

333350751

1500 COUPE PRIMAVERA

1000, 1000, 1000, 1000,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

333350751

500 e "TOPOLINO" 1945

1000, 1000, 1000, 1000,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

333350751

1900/102 e TV 1955

1000, 1000, 1000, 1000,
completata, commerciale, tutta da
visibile a Salerno, 5000 euro

333555004

QUATTORRUOTE
Professional

SEI UN PROFESSIONISTA?
Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito
www.quattorruote.it
o richiedi informazioni scrivendo a
professional@edimod.it

GENNAIO 2003

COPPA DELLA PERUGINA

11-12-13-14 MAGGIO 2023



dolcissimemozioni

Te
ASSICURIAMO
LA TUA STORIA



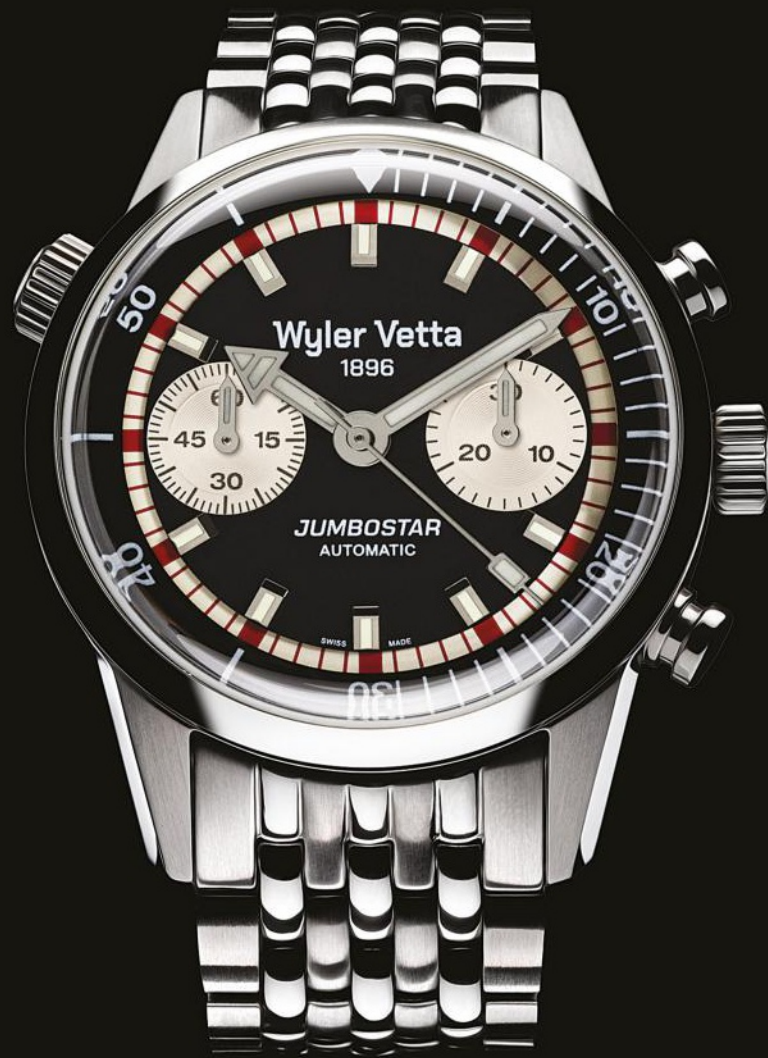
Concessionaria De Poi



CAMEP Club Auto e Moto d'Epoca Perugino
tel. 075 36000



Iscrizioni e informazioni:
info@coppadellaperugina.com . www.coppadellaperugina.com



JUMBOSTAR ICONIC SPECIAL EDITION

Cassa In Acciaio 316L - Cronometro 30 Min - Diametro 40 mm
Movimento Automatico Landeron 72 - Vetro Zaffiro Bombato Antiriflesso
Corona a Vite - Seconda Corona Per Regolazione Ghiera Interna Dei Minuti
Fondo a Vite - Impermeabile Fino a 100 Metri - Indici e Lancette Luminescenti
Swiss Made

ANCONA : Ibis Gioielli - ASTI : Bisio - BARI : Mossa Gioiellieri - BIELLA : Boglietti Gioielli - BRESCIA : Gioielleria Fasoli
CATANIA : Gioielleria Restivo - CASTELLAMARE DI STABIA (NA) : Gioielleria De Meo - CIVITANOVA MARCHE : Ibis Gioielli
CONVERSANO : Gioielleria Casavola - DESENZANO SUL GARDA : Gioielleria Polver - FIRENZE : Orologeria Marretti
FIRENZE : Gioielleria Ugo Piccini - FORTE DEI MARMI : Gioielleria Ugo Piccini - MILANO : Cielo 1914
MILANO LINATE : Rocca 1794 - NUORO : Gioielleria Rosas - OSTUNI : Gioielleria Lo Scrigno - RAVENNA : Si Anelli
ROMA : Gioielleria Grande Appia - ROMA : Meloni Gioielli

JUMBOSTAR