

RUOTECLASSICHE

75 ANNI DI LOTUS

STORIA DI UNA ELITE SPECIALE
I MODELLI DA STRADA E DA CORSA
L'EPOPEA DELLA FORMULA 1



CLASSICHE DI DOMANI
VOLKSWAGEN
NEW BEETLE
L'ICONA RIVIVE
NEL NUOVO MILLENNIO



TEST A TEST
FIAT 850 COUPÉ
SIMCA 1000 COUPÉ
SONO PICCOLE
DIVERTENTI
E ABBORDABILI

BUROCRAZIA
CARRELLI & CO
TUTTO QUELLO
CHE SERVE SAPERE
PER TRASPORTARE
L'AUTO D'EPOCA

REGINE
FIAT ABARTH
OT 1300
POTENTE E LEGGERA
ERA NATA
PER VINCERE



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva



Sempre più grande. Sempre il più bello.



AUTO CLASSICHE, YOUNGTIMER E INSTANT CLASSIC

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



GRANDE MERCATO DI RICAMBI E AUTOMOBILIA

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



GRANDE ESPOSIZIONE DI AUTO PROPOSTE IN VENDITA DIRETTAMENTE DAI PRIVATI

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



MUSEI E CASE AUTOMOBILISTICHE

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



ASTA WANNENES

Torna a Milano AutoClassica la grande asta organizzata dalla prestigiosa Casa d'Aste Wannenes che batterà un'eccezionale selezione di auto e motociclette storiche e da collezione. Un appuntamento imperdibile per gli appassionati e vera chicca per tutti i collezionisti.



CLUB E REGISTRI, IL CUORE DEL SALONE

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

17 - 18 - 19
NOVEMBRE 2023

FIERA MILANO RHO

ACQUISTA IL BIGLIETTO



www.milanoautoclassica.com



officina
SARTORIALE
TRINCHERO · TORINO · 1957



TRINCHERO
TORINO · 1957


RUBBERFIL

INTERNI AUTO | CAPOTE

ECCO COME L'ALFA FINÌ ALLA FIAT

C'è poco da fare: la vendita di Alfa Romeo alla Fiat è una di quelle vicende che continua a suscitare polemiche, nonostante si stia parlando del 1986, che per l'auto italiana (e l'Italia stessa) equivale a un'era geologica fa. L'ultimo a tornare sull'argomento è stato Adolfo Urso, ministro del Made in Italy: "Il grande errore della politica automobilistica fu quando il presidente dell'Iri decise di vendere l'Alfa Romeo alla Fiat e non di accogliere l'investimento della Ford. E tale errore ha un nome e cognome: Romano Prodi". Il professore, chiamato in causa perché al tempo era presidente di quell'Iri che l'Alfa controllava attraverso Finmeccanica, ha preso cappello: "Il mio obiettivo non è mai stato vendere alla Fiat. Presi contatti con tutti i possibili acquirenti e solo la Ford si mostrò interessata. Quando il loro piano fu pronto, avvisai Alex Trotman, il presidente, che una volta reso pubblico l'accordo tutti in Italia, sotto la spinta della Fiat, avrebbero reagito, dai sindacati, ai sindaci, agli imprenditori. E

così fu". Passati 36 anni, è giunta l'ora di ripercorrere la vera storia della vendita.

All'inizio del 1986, l'Alfa non se la vede bene: fra il 1973 e l'86 ha accumulato perdite per 1.244 miliardi di lire, il tasso di utilizzo delle fabbriche è al 42%, ha un debito lordo di

oltre 1.000 miliardi di lire. L'Iri è da tempo alla ricerca di un compratore. Fra le ipotesi sondate c'è la Fiat, che domina in Europa e con cui s'immagina una partnership tecnica: Vittorio Ghidella e Giuseppe Trantomana, i capi dei due marchi, si sono persino recati insieme a Tokyo per parlare con la Nissan. In maggio, un comunicato annuncia l'apertura delle trattative con la Ford. Cesare Romiti non la prende bene: tutti ignorano che sono passati pochi mesi dal naufragio di un accordo che avrebbe visto l'unione della Fiat proprio con la Ford. Ad aver studiato il merger fra i due gruppi era stato Ghidella, ma quando sembrava tutto deciso, l'affare si era arenato. L'ingegnere vercellese, in un'intervista alla radio svizzera ripubblicata da Quattroruote, a tal proposito dirà: "La Fiat era leader nelle piccole di massa, ma non era così capace nelle vetture medio-grandi. In quel settore, per entrare con autorevolezza, bisognava investire molto, per cui era necessario guardare agli altri protagonisti per valutare possibili integrazioni. La Ford aveva problemi in Europa con le sue piccole, ma si difendeva meglio sulle medie. Era un accordo difficile per entrambe le aziende, perché significava una rinuncia a

determinati poteri dei rispettivi management. Questi contrasti di natura provinciale furono la causa dell'interruzione delle trattative".

Romiti inizia ad alludere a un interesse della Fiat. In settembre, vengono alla luce i dettagli della proposta Ford: 96 milioni di dollari per un'iniziale quota azionaria del 19,9 per cento, con opzione di crescita al 51 per cento nel giro di tre anni, l'impegno per coprire appieno la capacità produttiva e un piano di investimenti nei successivi cinque anni, per un valore stimato di 4.000 miliardi di lire. Il ministro dell'Industria Valerio Zanone dichiara che accetta di valutare altre offerte. A fine ottobre Romiti presenta la sua: nascita di un nuovo polo Alfa-Lancia, esborso di 1.750 miliardi di lire, rilevando l'indebitamento finanziario per 700 miliardi di lire e versando i restanti 1.050 miliardi in cinque rate, la prima a far data nel 1993. L'Iri, pressata dal governo Craxi, in appena cinque giorni sceglie Torino.

Lo svolgersi degli eventi insospettisce un concorrente, che chiede alla Comunità europea di capire se qualcuno abbia voluto avvantaggiare Torino. Le autorità italiane rispondono "che la decisione positiva sull'offerta della Fiat si basava sulla valutazione finanziaria delle due offerte effettuata da una società di consulenza indipendente (la First Boston, ndr)". Al termine dell'istruttoria, si giunge alla conclusione che - seppure la dilazione del pagamento aveva ridotto il prezzo effettivamente pagato dalla Fiat a soli 400 miliardi - l'offerta di Romiti era più conveniente (ancora oggi, peraltro, qualcuno sostiene che fu versata la sola prima rata).

Al netto di questi aspetti finanziari, il problema non è tanto se Prodi avrebbe preferito o meno gli americani ("Io volevo vendere alla Ford, ma fecero di tutto per impedirmelo, e ci riuscirono", dirà in un'intervista del 2002). Il vero tema, che oggi ha valenza accademica ché di quella Fiat è rimasto il ricordo, è che il governo di fatto favorì la nascita di un monopolio (il gruppo controllava il 60% del mercato italiano, l'Antitrust doveva ancora nascere...); e che l'Alfa venne annessa all'impero Agnelli senza che poi seguisse una concreta strategia di sviluppo (addirittura, nei due anni successivi al take over, gli investimenti R&D del gruppo diminuirono). Insomma, più che un'operazione di rilancio strategico, un blitz per bloccare lo sbarco di un concorrente potenzialmente pericoloso. Del resto, l'ostruzionismo fu sempre un tratto abituale negli affari di Mirafiori: negli anni 30, la Ford aveva cercato prima di aprire uno stabilimento a Trieste e poi di comprare l'Isotta Fraschini, ma Mussolini - sollecitato dal senatore Agnelli, che gli americani in casa proprio non li voleva - stoppò tutto... **R**

“La vendita del Biscione continua a suscitare polemiche: la più recente fra il **ministro Urso e Romano Prodi**”

R ruoteclassiche.it

f RuoteclassicheIT

ig @ruoteclassiche

yt RuoteclassicheVideo



Genio e sregolatezza
Colin Chapman, fondatore della Lotus, era geniale, ma a volte azzardava soluzioni esasperate. La Elite del 1957 aveva la scocca portante di vetroresina

ICONE

- 31 Il bus di Paul McCartney**
Recuperato e restaurato
- 32 Regine**
Fiat-Abarth OT 1300 (1966)
- 38 Test a test**
Fiat 850 Coupé (1966)
Simca 1000 Coupé (1966)



- 48 Impressioni**
Lotus Elite S2 (1961)
- 54 Anniversari**
Le auto stradali
- 58 L'epopea della Formula 1**
- 64 Ruotine classiche**
- 66 Nate per correre**
Fiat 508 S Monviso (1948)
- 70 Impressioni**
Panhard Dyna X Cabriolet (1950)
- 76 Classiche di domani**
VW New Beetle 1.6 (2004)
2.0 Cabriolet (2007)



- 10 Best in Classic 2023**
Il via alle votazioni
- 12 Iniziative**
Calendario 2024, un'annata insieme
- 14 Ruoteclasse.it**
Il nostro sito e il nostro Instagram

PENSIERI LIBERI

- 17 La memoria**
di Pino Allievi
- 19 Prove speciali**
di Miki Biasion
- 21 La grande storia**
di Gianni Cancellieri

PASSIONI

- 22 Photobox**
Tutti i mesi con noi

PRIMO PIANO

- 24 Attualità**
Il Tar revoca il blocco a Roma
- 26 Burocrazia**
I rimorchi per il trasporto auto

MONDOCLASSICO

- 85 Trofeo Milano**
Una giornata dipinta di rosa
- 86 Specialisti**
Promotor Classic
- 90 Collezioni**
Lauro Collection
- Eventi**
- 94 Gran Premio La Motta**
- 100 RallyLegend**
- 102 Targa Florio Classica**
- 104 Coppa Franco Mazzotti**
- 106 Aste**
RM-Sotheby's e Bonhams
- 108 Tendenze**
 - ▶ L'analisi
 - ▶ Il punto dell'esperto
 - ▶ Focus - Maserati
- MERCATO**
- 113 Quotazioni**
 - ▶ Come leggere i nostri prezzi
 - ▶ Auto e fuoristrada
- 139 Vendo&Compro**
 - ▶ Un ponte tra domanda e offerta
 - ▶ Come fare un'inserzione



Sommario



ARTCURIAL

// Motorcars



1975 Lamborghini Countach LP400
Venduta 953 600 €, asta di Rétromobile 2023



1951 Ferrari 340 America Barchetta Touring Superleggera
Venduta 5 706 000 €, asta di Rétromobile 2023



1996 Ferrari F50
Collezione Leandri
Prima mano, 1383 Km da nuova
Venduta 4 151 600 €, asta di Rétromobile 2022

Contattateci per inserire la vostra auto
RÉTROMOBILE 2024

Asta
2 Febbraio 2024

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

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

Offerte speciali*

Informazione Pubblicitaria

MG



Griglia del radiatore
MGB fino a ottobre 1969 • MGC
cromato
14406/„ARH218“ **298,-**



Griglia del radiatore
MGA 1500, 1600 e Twin Cam
cromato
6352/„ARH52“ **398,-**

COMPONENTI UNIVERSALI



Lucas Bobina di accensione ad alte prestazioni
con collegamento cavo di accensione e circa 2,8 ohm resistenza primaria
2422/„dlb105“ **29,90**



Limora Caricabatterie compatto
Toolman's choice

	Codice-No	Prezzo
12 Volt	489226	19,-
6 Volt e 12 Volt	542377	28,-



Moto-Lita Volante in legno
Mark 3 con tre raggi lucidati e perforati e rivetti a vista

	Codice-No	Prezzo
14" piatto	4635	198,-
15" piatto	4943	198,-

Olio motore Limora
Lattina da 5 l
SAE 15W-40 Classic
511115 **35,-**

SAE 20W-50 Classic
511114 **35,-**



123 Impianto de accensione
con 16 curve di accensione preprogrammate - per motori con spinterogeno Lucas. Per i veicoli con negativo a massa

	Codice-No	Prezzo
6 cilindri	485464	298,-
4 cilindri	485462	298,-

Telo protezione auto Union Jack
Di alta qualità, finemente lavorato con tessuto Jersey elastico, interno in flanella traspirante che assicura protezione contro la polvere. rispettivamente **298,-**

Dimensione	Lunghezza	Codice-No
S	3,7 - 4,2 m	518150
M	4,2 - 4,7 m	508218
L	4,7 - 5,2 m	489281



TRIUMPH



Albero di trasmissione
completo di unità cuscinetto ruota - versione rinforzata con giunti omocinetic a velocità costante

	Codice-No	Prezzo
TR4A IRS • TR5, TR250 e TR6	496667	490,-
Stag • 2000, 2500 e 2,5 PI Limousine	325183	490,-

Tappo del serbatoio del carburante
per TR2, TR3, TR3A, TR3B, TR4 e TR4A • TR5, TR250 e TR6 • Spitfire • GT6 con bocchettone di riempimento e sfiato - non bloccabile
2538/„725117“ **198,-**



Cruscotto in legno
in legno di noce, colore marrone scuro. Per modelli con guida a sinistra.

	Codice-No	Prezzo
TR6 Carburatore fino a CC67893, PI fino a CP54584	304050	298,-
Spitfire MkIV 1300	11892	198,-



Sistemi di Scarico in acciaio inox
Spitfire Mk3
13043 **298,-**
Spitfire Mk4 1300
13044 **298,-**
Spitfire 1500 modelli europei con due carburatori SU
13045 **298,-**
TR2, TR3, TR3A, TR3B e TR4
928 **298,-**

TR5, tutte le TR6 P.I., modelli TR6 a carburatore a partire da CC75001
Versione da competizione
2070 **348,-**
TR5, tutte le TR6 P.I., modelli TR6 a carburatore a partire da CC75001
20162 **348,-**

AUSTIN HEALEY



Portapacchi

	Codice-No	Prezzo
acciaio inox	536044	398,-
cromato	204744	298,-

JAGUAR



Raffreddatore

per E-Type 3.8 Serie 1 in alluminio con struttura leggera. Fantastica finitura in look originale con nervature sui lati. 505578 **1.498,-**

Collettore del ventilatore

per E-Type serie 1 e 2 in acciaio inox. Versione da competizione con diametro di 2" (51 mm). Anche le piastre di adattamento sono in acciaio inox. 207223 **398,-**

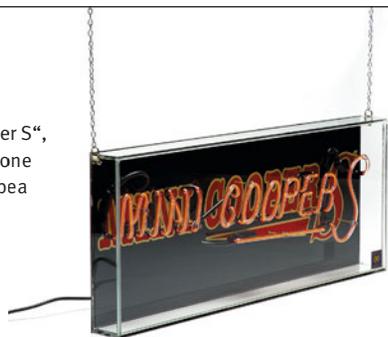
abbinamento: **Sistema di scarico** 207231 **698,-**



MINI

Luce al neon

con scritta „Mini Cooper S“, circa 80 x 30 cm. Versione con spina di rete europea da 220 volt 318144 **198,-**



BORG & BECK KIT FRIZIONE

ad esempio per MGB

7397 **148,-**
con cuscinetto a sfere: 212936 **168,-**

TR 4-6

Codice-No 15018 **248,-**
set proprio con cuscinetto a sfere: 535662 **298,-**

o Jaguar

10" 542962 **298,-**
Versione con molla a diaframma: 9.5" 542986 **298,-**



1.840 pagine

Catalogo accessori online con la funzione di ordinazione iperconveniente Click and Go! Oppure prenotate subito il catalogo stampato! 538635



Opuscolo speciale Cool

Tutto sul raffreddamento. Per l'uomo e per le macchine. Oltre 200 pagine gratuite! 550448



Opuscolo „Rimessaggio invernale“

Portare il classico al sicuro durante l'inverno 550878

NUOVO CATALOGO



MG T-Type 550861

WORK IN PROGRESS



Jaguar XJS 550955

Richiedetelo subito gratuitamente!



Limora a Torino

Via Giordano Bruno 164

+39 011 074 42 55
+39 333 230 14 83
+39 333 230 14 84
www.Limora.com
Italia@Limora.com



Fabio Zabatta



Katarzyna Kaczmarczyk



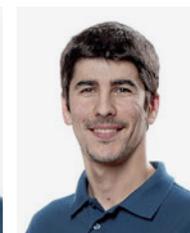
Miguel Jal



Andrea Camardella



Miki Minguez



Carlos Vinagre



Ruote a raggi

le più richieste sulla maggior parte delle auto d'epoca inglesi

	Codice-No	Prezzo
5,5J x 15"	201870	348,-
4,5J x 15"	1595	298,-
5,0J x 15"	213167	398,-



Proiettore H4

con trasparente, lente ben curvata e diametro di 7" - per modelli con guida a sinistra con luce di parcheggio nel proiettore 355265 **38,-**

ECCO LE FINALISTE ORA SI VOTA!

Sono stati definiti i concorrenti giunti alla fase finale del nostro contest: **la giuria popolare si esprimerà** su Auto Classica e Classica di Domani, mentre i giurati sono al lavoro per valutare le altre categorie

È stata dura, ma ce l'abbiamo fatta: selezionare le finaliste di Best in Classic 2023 è stato un gran lavoro, per l'elevato numero di candidature giunte in redazione via mail, in particolare per alcune categorie come Auto Classica, Classica di Domani e soprattutto per i Club, in assoluto i più attivi a promuovere e sostenere i propri sodalizi.

A ottobre si sono chiuse le iscrizioni al contest, realizzato anche quest'anno in collaborazione con Aci Storico, e noi abbiamo stilato l'elenco delle finaliste, che potete scorrere nella pagina accanto. Lo abbiamo fatto con fatica, e lo diciamo con grande soddisfazione, perché la vostra partecipazione così calorosa e attiva ci conferma quanto

il mondo delle auto storiche muova grandi passioni e come sia giusto valorizzarlo con iniziative come questa.

Adesso, la parola passa alla giuria. Anzi, alle giurie, perché come di consueto sono due. Quella di voi lettori può esprimere la propria preferenza per le categorie Auto Classica e Classica di Domani attraverso la pagina Instagram di Ruoteclassiche, dove si effettueranno le votazioni fino alla metà di novembre.

Il pool degli esperti, di cui sotto trovate gli altri componenti, che si aggiungono al nostro direttore Gian Luca Pellegrini, a Miki Biasion, Giosuè Boetto Cohen e Monica Mailander, già svelati sul numero di ottobre, è ora al lavoro per valutare

le candidature di tutte le altre sette categorie. Per conoscere quali dei finalisti si aggiudicheranno i premi bisogna attendere ancora qualche settimana: i vincitori, infatti, saranno premiati nel corso di un evento esclusivo che si terrà nell'ambito della fiera Milano AutoClassica. Che cosa state aspettando? Prendete lo smartphone, aprite la nostra pagina Instagram e diteci quale delle candidate preferite!

TUTTO IN UN CLIC

Per seguire tutte le fasi del contest e conoscere meglio le finaliste di Best in Classic 2023 inquadra il QR code con il tuo smartphone



LE SHORT LIST

Auto Classica dell'anno



Ferrari 365 GT4 BB



Cisitalia Ford 808



Fiat 8VZ



Porsche 911

Anche quest'anno Aci Storico ha rinnovato l'intesa con Best in Classic, confermando il ruolo di main partner



GLI ALTRI COMPONENTI DELLA GIURIA



Duccio Lopresto
Direttore del Business development di RM-Sotheby's, giudice in concorsi di eleganza ed eventi internazionali



Marco Makaus
Scrittore, manager di brand di lusso, esperto conoscitore delle auto classiche, organizza eventi come Villa d'Este Style



Beatrice Saottini
Imprenditrice, esperta di marketing e comunicazione, è presidente della 1000 Miglia Srl



Simone Bertolero
Un passato alla Ferrari e alla Bugatti, colleziona auto e organizza eventi come il concorso Poltu Quatu Classic

Classica di Domani



Honda Integra Type R



Alfa Romeo 33 Sport Wagon Q4



Fiat Coupé Turbo 16V



Volvo 480 Turbo

Restomod



Lamborghini Diablo Eccentrica



Automobili Amos Safarista



Lancia Delta Integrale by Maturò

Restauro



Alfa Romeo 6C 2500 "Turinga"



Ferrari 275 GTB/4



Mercedes-Benz 230 SL

Evento italiano



Concorso di Eleganza Villa d'Este



FuoriConcorso



Gran Premio Stefano La Motta

SULLA NOSTRA **PAGINA INSTAGRAM**
SI TIENE LA VOTAZIONE
PER ELEGGERE L'AUTO CLASSICA
E LA CLASSICA DI DOMANI 2023

Gara



Coppa della Perugina



Gran Premio Nuvolari



La Leggenda di Bassano

Club



Fiat 500 Club Italia



MI Historic Cars Club & Y.T. Club MI



Scuderia del Portello

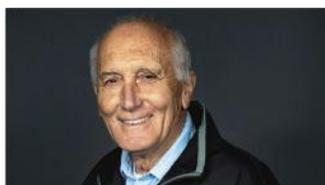
Personaggio



Gianni Cancellieri



Giovanni Battista Tombolato



Antonio Ghini

Museo/Collezione



Museo Fratelli Cozzi



Centro Storico Fiat



Museo Stanguellini

CALENDARIO 2024

ANNIVERSARI INDIMENTICABILI

Dodici mesi all'insegna delle ricorrenze che riguardano **i modelli più sognati e più popolari** fra i cultori delle storiche. Dal 1954 al 2004, ecco le protagoniste delle nostre pagine



Anche l'anno prossimo potete decidere di passarlo in nostra compagnia. Non soltanto acquistando la rivista e i fascicoli allegati ogni mese, ma anche procurandovi il calendario 2024, in edicola con il numero di Ruoteclassiche di dicembre al costo di 10,90 euro (6 euro, come sempre, la sola rivista).

CINQUANT'ANNI DI MITI

Le dodici fotografie ritraggono alcune delle automobili storiche e delle Classiche di domani più ambite dai collezionisti, ma anche modelli maggiormente alla portata del grande pubblico. Tutti, però, accomunati da un anniversario tondo nel corso della prossima annata. Abbiamo



scelto, pertanto, vetture nate nel 1954, 1964, 1974, 1984, 1994 e 2004: si tratta delle protagoniste dei nostri servizi delle stagioni passate. Soltanto auto in condizioni impeccabili e fotografate con maestria. La copertina, come potete vedere,

è dedicata alla Ferrari 275 GTB, nata nel 1964 e ritenuta dai fan del Cavallino una delle più belle creazioni della Casa e di Pininfarina. La controcopertina riporta tutte le protagoniste, con un breve commento e il prontuario degli eventi 2024 di Acì Storico,

nostro partner nella realizzazione del calendario. Volete i nomi dei dodici soggetti ritratti? Sarebbe troppo svelarli tutti adesso. La cosa migliore da fare per conoscerli è prenotare in edicola la vostra copia del calendario 2024.

RIAR

UN RADUNO PER I 60 ANNI DELLA GT

Quest'anno ricorre il 60° anniversario dalla presentazione di un modello fondamentale per la Casa del Biscione e molto amato dai collezionisti: la Giulia Sprint GT, che, proprio a partire dal 1963, si è evoluta in tante versioni. Per festeggiare questo importante compleanno, il Registro Italiano Alfa Romeo

ha organizzato un evento (18-19 novembre, registroalfa@riar.it) in collaborazione con il Museo Storico di Arese. Intanto, è sempre in essere l'accordo con Editoriale Domus, che prevede l'abbonamento a Ruoteclassiche (in versione cartacea o digitale) alla tariffa speciale di 30 euro per chi si iscrive al Riar.



FEDERPERITI

TUTTO PRONTO PER I NUOVI CORSI

Presenti allo stand di Ruoteclassiche alla Fiera di Bologna, Eve e Federperiti rinnovano la partnership con l'Editoriale Domus per il 2024, con i corsi di formazione di primo livello per Esperti Veicoli d'Epoca e verticali dedicate ai diplomati delle scorse edizioni,

necessarie per l'aggiornamento obbligatorio per la conservazione della certificazione. Le perizie possono essere acquistate sul sito veicolidepoca.com. Qui sotto, una foto della tavola rotonda svoltasi presso la Collezione Marazzato, dal tema "Restauro e Collezionismo".



EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO

Sofia Bordone

BUSINESS UNIT MEDIA DIRECTOR

Nicola Licci

PRODUCT MANAGER

Simone Antonietti

HEAD OF BRAND MANAGEMENT

Alessandra Generali

DIRETTORE COMMERCIALE

PUBBLICITÀ

Paolo Muratore

LICENSING & SYNDICATION

licensing@edidomus.it

UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prosdocimi

ufficiostampa@edidomus.it

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

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

Segreteria Pubblicità

pubblicita@edidomus.it

tel. 02 82472253, fax 02 57500132

AGENTI PER L'ITALIA

Emilia Romagna, Toscana, Marche, Umbria e Abruzzo:
G.V.M. Marketing Service Srl, piazza Mazzini 21,
60033 Chiaravalle (AN), tel. +393397890135,
email: vittorio.grappone@edidomus.it
Lazio e regioni Centro Sud: Interspazi 2C srls
via Arturo Villigardi 13, 00125 Roma. Tel. 3669767022,
account@interspazi.it - info@interspazi.it

ABBONAMENTI ITALIA

Tel. 02 56568800
da lunedì a venerdì dalle 9.00 alle 18.00
email: uf.abbonamenti@edidomus.it
Abbonamento annuale (12 numeri): € 49,90
(+3,90 contributo spese spedizione).
Modalità di pagamento:

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

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

Tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132
email: subscriptions@edidomus.it
Annual subscription (12 issues):
Ordinary mail € 95,00 Air mail:
1) Europe/Mediterranean Countries € 109,00;
2) Africa/North & South America/Asia € 136,00;
3) Oceania € 158,00.

Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano Metropolitana,
via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI),
IBAN IT490200809434000104272924,
Swift Code UNCRITMOMM.

PERIODICO MENSILE
NOVEMBRE 2023

DIRETTORE RESPONSABILE

Gian Luca Pellegrini

VICE DIRETTORI

Laura Confalonieri
Marco Pascali

REDAZIONE

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

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Paola Pisati (*coordinamento*)
Elena Ravizzini

ARCHIVIO

Massimo Calzone

HANNO COLLABORATO

Progetto e grafica: Stefano Tosi

Testi: Alfredo Albertini, Pino Allievi, Alberto Bardelli, Miki Biasion, Gianni Cancellieri, Andrea Cittadini, Michele Di Mauro, Marco Di Pietro, Bruno Finardi, Rosario Giordano, Paolo Mazzetti, Alberto Pasi, Mario Rossi, Cesare Sasso, Lorenzo Stocco Gastaldi, Daniele Turrisi

Foto: Massimo Bettiol, Paolo Carlini, Sonia e Vito Cartafalsa, Federico Gualandri, Marcello Mannoni, Renè Photo Collection, Daniele Russo, Massimiliano Serra, Wolfango

Foto di copertina: Massimiliano Serra

Disegni: Archivio Quattroruote, Badass Studio

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

STAMPA

Elcograf SpA, stabilimento di Bergamo (BG)

Copyright 2023

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



UFFICIO VENDITE ITALIA

uf.vendite@edidomus.it
tel. 02-56568800 (lunedì - venerdì 9-18)
Un numero: € 6,00 - Fascicoli arretrati: € 9,90.

Modalità di pagamento:
Contrassegno (contributo spese di spedizione € 2,90)
Carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)
Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3 20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.
Si prega di accettarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.

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

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

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

PER L'ITALIA

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

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

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

OGNI GIORNO IL MASSIMO PER VOI

Quotidianamente, sul nostro sito **Ruoteclassiche.it**, vi offriamo le ultime notizie, gli eventi in calendario, le storie dei collezionisti e tanto altro. Oltre la vetrina degli annunci, non perdetevi Instagram

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

Un "dodici" di classe
Ferrari 456 GT, granturismo e stile: così oggi, trent'anni dopo, ecco una classica senza tempo

A spasso tra cavalli e aerei
Una sessantina di auto storiche hanno animato la sedicesima edizione del Trofeo Milano

Alla fiera dell'Est
Grande successo per la terza edizione del raduno dedicato alle Trabant e alle auto dell'Est

Attesa terminata
Finalmente è arrivato il decreto attuativo per ottenere targhe e libretti di auto e moto storiche

Tu che sei l'Essenziale
Un omaggio all'arte carrozziere degli anni 50 e 60: ecco la Testadoro Essenziale

BB nel mito
La Berlinetta Boxer del Cavallino in un libro esclusivo coi racconti di Forghieri e Fioravanti

ruoteclassiche

R 2.707 post 43,8 MILA follower 266 seguiti

Ruoteclassiche
Storie di passione
ruoteclassiche.quattroruote.it

IL LAUREATO
ANNE BANCROFT · DUSTIN HOFFMAN · KATHARINE ROSS

Spider, che passione
La famosa pellicola del 1967 con Dustin Hoffman e l'Alfa Duetto

Cavallino di Stoccarda
La storia di una 959 ricarrozata spider dopo un incidente

Aurelia spaziale
La PF 200, realizzata da Pinin Farina su base Aurelia B52

Lo zampino di Bertone
La Carabo, dalla linea acuminata come la punta di una spada

@ redazione@ruoteclassiche.it

f RuoteclassicheIT

ig @ruoteclassiche

yt RuoteclassicheVideo

WANNENES

VINTAGE elegance

MILANO AUTOCLASSICA
Fiera Milano Rho

asta

18 novembre 2023

esposizione

17 - 18 novembre 2023

**1957, ALFA ROMEO
GIULIETTA SPRINT**

1° serie, azzurro riviera
Stima € 80.000 - 130.000



CATALOGO Online a novembre

CONTATTI

+39 02 72023790

info.milano@wannenesgroup.com

wannenesgroup.com

ESPERTI

Damiano Fianco

d.fianco@wannenesgroup.com

Nicola Pascal

n.pascal@wannenesgroup.com



LE ISCRIZIONI APRONO IL 7 NOVEMBRE

DISCOVER MORE
[1000miglia.it](https://www.1000miglia.it)



1000MIGLIA SRL



PINO ALLIEVI

LA LEGGENDA DELLA DOPPIA B



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

Mezzo secolo volato in un attimo, col punto fermo della Ferrari quale oggetto di un desiderio irrefrenabile. È il mezzo secolo trascorso da quando, timidamente, nei vialetti della fabbrica di Maranello, mosse i primi passi la 365 GT4, meglio nota come Berlinetta Boxer. Era la prima vettura stradale del marchio che sposava la tecnologia del motore centrale, ai tempi non diffusissima, almeno sulle vetture di grande cilindrata. “Fu una mezza rivoluzione voluta da papà”, racconta oggi Piero Ferrari, svelando con un sorriso contenuto la soddisfazione di essere stato tra i primi a provarla, “Ero giovane, mio padre mi raccomandò di stare attento: i cavalli, sulla BB, erano quasi 400...”.

“A mio padre piacevano le belle donne, ma posso assicurare che **non fece mai un cenno** alla celebre attrice francese”

L'ingegner Ferrari si diverte a narrare storie di famiglia rimaste a lungo nella sua memoria. Lo fa con rispetto, garbo e ironia, lui che alla ribalta ha sempre preferito un passo indietro, con una riservatezza che non gli ha però

impedito di essere determinante in qualunque scelta del Cavallino, da ciò che riguarda le corse ai problemi connessi alla fabbrica dove si costruiscono le granturismo più amate del pianeta.

Di recente si è un pochino aperto e non è passata inosservata la sua presenza al Festival del Cinema di Venezia, dove Michael Mann ha presentato il film “Ferrari”, deliberato appunto da Piero Ferrari, dopo una lunga gestazione. E poi

un pubblico numeroso ha accolto il figlio del celebre costruttore al teatro comunale di Imola, in occasione dei cento anni del Cavallino e del Circuito del Savio, l'evento che nel 1923 segnò il trionfo del padre in veste di pilota.

“Il successo della BB cominciò dal magnifico progetto del motore boxer di 4.390 cm³, uno schema costruttivo che la Ferrari ha utilizzato nelle corse per un decennio, conquistando un Mondiale con Scheckter e due con Lauda. Il boxer della BB prevedeva la soluzione del cambio sotto il motore (che in realtà è un V12 di 180°, ndr); la macchina andò subito bene e ne costruiamo 2.323, oltre a quelle per i clienti-piloti”, spiega l'ingegnere. Aggiungendo una chicca definitiva sulla denominazione della macchina: “La sua sigla ufficiale fu 365 GT4: mio padre voleva sempre un numero ad accompagnare il modello. Però, per la storia, il suo nome è BB, perché sottovoce si diceva che fosse un omaggio a Brigitte Bardot. A mio papà piacevano le belle donne, ma posso testimoniare che non fece mai un accenno all'attrice francese...”. Sul tema è intervenuto con leggerezza anche l'ingegner Leonardo Fioravanti, che disegnò la vettura per Pininfarina: “Sia io sia Sergio Scaglietti eravamo innamorati della Bardot, per cui ci piacque chiamare BB la 365 GT4”.

E ricorda pure l'emozione di quando la spinse a 300 all'ora sull'autostrada per Torino, arrivando da Maranello. Mezzo secolo di una leggenda (c'è ora un bel libro di Daniele Buzzonetti, Artioli editore) legata a un nome, che è bello rimanga sospesa nel tempo. **R**

In fila per sei

La Ferrari 365 GT4 BB, ovvero la prima serie della Berlinetta Boxer, con il 12 cilindri di 4.390 cm³, poi saliti a 4.942 con la successiva 512 BB. Si riconosce a colpo d'occhio per i sei fanalini posteriori e i sei terminali di scarico





PADDOCK CLUB

Bonhams | Cars

Auction Partner of Formula 1 Paddock Club™



ON THE GRID

THE ABU DHABI AUCTION



Circuito di Yas Marina, Abu Dhabi | 25 Novembre 2023

PER INFORMAZIONI

+44 (0) 7867 901 583

louis.frankel@bonhamscars.com

bonhamscars.com/onthegrid

*Stupenda combinazione colore
meno di 100 chilometri da nuova*

2021 FERRARI SF90 STRADALE

Telaio no. ZFF95NMB000272926

MIKI BIASION

IL BATTESIMO DELLA TRAZIONE INTEGRALE



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

Le competizioni, soprattutto su strada o di Endurance, sono essenziali per lo sviluppo e l'evoluzione delle automobili di serie. Nei primi anni 80 l'Audi esordì nel campionato del mondo di rally con un modello a quattro ruote motrici, la Quattro appunto, e precisamente al "Montecarlo" del 1981. Con notevole scetticismo, si diceva che questa tecnologia sarebbe servita solo su strade innevate, oppure su percorsi fuoristrada. Poi, però, per vincere i rally, anche quelli su asfalto, tutti i costruttori si dovettero adattare a questa innovazione e la trazione integrale iniziò a equipaggiare anche le auto di serie, magari nelle versioni a due e quattro ruote motrici. A metà degli anni 80, il Rally di Sanremo, valido per il Mondiale, si svolgeva un po' nell'entroterra ligure e un po' in Toscana, costringendo i piloti a percorrere parecchi chilometri di autostrada all'andata e al ritorno.

In quei tratti autostradali la squadra Lancia, per aumentare la velocità massima, montava pneumatici "sperimentali" con maggiore circonferenza e con un battistrada intagliato per scaricare più acqua

in caso di eventuali (e frequenti) acquazzoni. L'ultima notte di gara del "Sanremo" 1987 ero al comando e, sotto il diluvio, decisi, nella perplessità generale, di usare i pneumatici da autostrada anche in prova speciale. Quella scelta fu tanto azzeccata che mi permise di vincere la gara. Quei pneumatici furono poi perfezionati e arrivarono addirittura sul mercato.

Il futuro dell'automobile oggi è davvero incerto e controverso, soprattutto nel campo dei differenti sistemi di propulsione (elettrico, biofuel, idrogeno, ecc.). Mi auguro che chi fa o farà i regolamenti per le competizioni dia la possibilità ai vari costruttori di sbizzarrirsi, sperimentando soluzioni che non siano, soprattutto a livello di motorizzazione, in una sola direzione. **R**

“Decisi di usare le gomme ‘da autostrada’ **anche nelle prove speciali.** Fu la scelta che mi permise di vincere”



La via per la vittoria

A sinistra, l'Audi Quattro: primo modello a trazione integrale utilizzato nei rally, all'inizio era guardata con scetticismo. Alla fine, tutti dovettero convertirsi a quella soluzione per restare competitivi. Sopra, Biasion durante il vittorioso Rally di Sanremo 1987, con la Lancia Delta HF 4WD



CIRCUITO TRICOLORE

PATROCINI
ISTITUZIONALI



Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti



*Agli sponsor, che rendono possibili i nostri sogni.
Ai partecipanti, che sono la nostra linfa vitale.
Ai club, che sono le nostre colonne portanti.*

*A tutti voi va il nostro più sincero ringraziamento
per questo fantastico anno insieme!*

PARTNER DELL'INIZIATIVA



RUOTECLASSICHE

GIANNI CANCELLIERI IL FASCINO DI QUELLE ALI



Il maestro
Scrive per passione,
documenta
per ossessione.
Decano - dicono -
degli storici italiani
dell'automobile

Da anni, nel lessico dell'aerodinamica, il termine "ali" - o più comunemente "alettoni" - sta a indicare elementi che svolgono una funzione opposta a quella, intuibile, di sollevare il veicolo da terra, come fosse un aereo. Al contrario, il loro scopo è quello di sviluppare una forza diretta verso il basso, in modo da aumentare l'aderenza delle ruote al suolo: i più attenti fra gli appassionati ricorderanno i primi storici esempi del genere: la Porsche 550 RS (1956), la Ferrari 246 SP (1961), la Chaparral 2A (1966) e via dicendo.

Ma nella vicenda del design automobilistico ci sono "ali" di altro tipo, che vanno a collocarsi, per così dire, nel solco che unisce (o, se vogliamo, divide) la filosofia della forma e quella della funzione, e sono popolarmente note come "ali di gabbiano". Hanno un anno di nascita (1951), e un "papà", l'ingegnere tedesco Karl Wilfert. A lui, Rudolf Uhlenhaut, responsabile tecnico della Mercedes-Benz, affidò il disegno della 300 SL, (sigla che sta per Sport Leicht, ossia sport leggera). Wilfert si trovò a dover "vestire" un telaio a traliccio

di tubi, la cui resistenza alla flessione e alla torsione avrebbe visto ridursi i propri valori a causa delle aperture necessarie per accogliere due porte di dimensioni normali. Fu per risolvere questo problema che Wilfert ideò le "Flügel Türen", ossia le porte-ala: due sportelli dal profilo a linea spezzata, incernierati alla sommità del tettuccio e destinati a una notorietà eccezionale nonché, nel tempo, a diverse imitazioni. L'accesso all'abitacolo, naturalmente, non era né poteva essere agevole, nemmeno con l'adozione - peraltro indispensabile - del volante amovibile. Sugli esemplari di preserie, che esordirono in corsa nella Mille Miglia del 1952, la base inferiore di quelle aperture era a 85 centimetri da terra, ma già in quell'occasione si vide un prototipo di prova con le porte ridisegnate. Il dislivello rispetto al suolo era stato ridotto a 60 centimetri: si trattava pur sempre di un discreto "salto", suggerito peraltro dai severi commissari tecnici di Le Mans, ai quali la Mercedes aveva saggiamente chiesto un parere su quel dettaglio, per non esporsi a spiacevoli sorprese in vista della 24 Ore. Così, la 300 SL superò le verifiche alla vigilia della grande corsa francese e andò a conquistare con Lang-Riess la sua prima vittoria internazionale, cui seguì quella ottenuta da Kling nella Carrera Panamericana.

La 300 SL di serie, dotata di eleganti finizioni e senz'altro più confortevole, entrò in produzione nel 1954. Il suo 6 cilindri in linea di 2.996 cm³ a iniezione diretta erogava 215 CV a 5.800 giri al minuto, a fronte di un peso di 1.300 kg, e le consentiva di raggiungere i 246 km/h. La distribuzione era monoalbero, con due valvole per cilindro. Il cambio era a quattro rapporti sincronizzati, le sospensioni a ruote indipendenti, i freni a tamburo. La carrozzeria era di lamiera d'acciaio a eccezione delle porte, del coperchio del cofano motore e di alcuni altri dettagli che su talune vetture erano di alluminio. Il modello originale (versione coupé) fu costruito dal 1954 al 1957 in 1.400 unità. Ancor maggiore successo ebbe la versione roadster, prodotta dal 1957 al 1963 in 1.858 esemplari. Vetture molto ambite sul mercato delle storiche, possono raggiungere oggi, a seconda dello stato di conservazione, 800.000-1.300.000 euro (la roadster) e 980.000-1.600.000 euro (la coupé). Parola di Ruoteclassiche. 

“Poche parti di un'auto hanno la grazia che rende inimitabili le portiere ad ali di gabbiano”



Inviare le vostre immagini a redazione@ruoteclassiche.it

LUNGO LA VIA APPIA

È il 1953 quando la Lancia presenta, al Salone di Torino, il modello di accesso alla sua produzione. **Elegante, raffinata e ben rifinita**, è un successo. Un incontro a Villa Widmann Borletti l'ha festeggiata

Un ricco parterre

Tredici Appia si sono incontrate a Villa Widmann Borletti (PD) per celebrare i 70 anni del modello. Erano rappresentate tutte e tre le serie in cui è stata costruita, dal 1953 al 1963, compresa la rara versione Sport firmata Zagato

Giuseppe Calzavara, socio del Club Lancia Appia, ha voluto festeggiare la sua amata berlina partecipando al raduno indetto dal sodalizio proprio in occasione dei 70 anni dalla sua presentazione. Era infatti l'aprile del 1953 quando al Salone di Torino la Lancia esibì la berlina Appia, destinata a un successo senza precedenti per la Casa torinese, con una produzione di oltre 100.000 esemplari, declinata in tre serie e in numerose versioni, per accontentare padri di famiglia e clienti più sportivi. Così, per sottolineare questa importante ricorrenza, tredici Appia si sono incontrate a Villa Widmann Borletti, a Bagnoli di Sopra (PD), storica villa patrizia risalente alla seconda metà del 1600.



1 2



3 4

Compagne fedeli

1. Il tributo d'amore di Paolo Balordi alla moglie Chiara e alla loro Fiat Barchetta. **2.** Ecco la Fiat Dino Spider classe 1970 di Virginio Bonacina. **3.** Salvatore Laserra e la sua Mercedes-Benz C200 Sportcoupé del 2003. **4.** Per il matrimonio di Francesca e Fabio, una "copia" della Lancia Delta di Kankkunen



RICORDI DI FAMIGLIA

VIAGGIO DI NOZZE

Non capita di rado che sfogliando Ruoteclassiche si destino nei cassetti della memoria ricordi ormai sopiti. Una testimonianza, più spesso un'immagine, ed ecco che qualcosa si illumina, si risveglia con prepotenza. I nostri fedeli lettori ce ne danno continue conferme. L'ultima giunge da Mario Gargiulo. "Leggendo il bel servizio sulla Lancia Flaminia, pubblicato sul numero di febbraio di quest'anno, a pagina 43 ecco la foto 'galeotta'. Il cartello con l'indicazione Passo della Futa mi ha portato alla memoria una foto che scattai anch'io nello stesso identico punto, molti anni fa. Dopo una ricerca mirata, per fortuna l'ho ritrovata. Eccola, la Giulietta Spider, con targa provvisoria per Esportazione Estera negli Usa

(in quanto militare americano), con mia moglie Norma durante il viaggio di nozze verso Venezia". Per la cronaca lo scatto della Flaminia è ripreso dalla prova apparsa su Quattroruote nel gennaio del 1959.



Passo importante

La foto della Flaminia, pubblicata nel 1959 da Quattroruote e ripresa da Ruoteclassiche nel numero di febbraio 2023, ha ricordato a Mario Gargiulo uno scatto del tutto simile fatto alla sua Alfa Romeo Giulietta Spider, durante il viaggio di nozze verso Venezia con la moglie Norma

BSAsospensioni.it

IL RICHIAMO DELLA LEGGENDA



ROMA, VIA LIBERA ALLE AUTO STORICHE

La recente sentenza del Tar del Lazio **annulla le drastiche restrizioni** alla circolazione dei veicoli d'epoca. Tra le motivazioni fondamentali, il loro peso irrilevante ai fini della riduzione degli inquinanti

La notizia è di quelle che fanno sorridere. Il Tar del Lazio si è definitivamente espresso, con sentenza del 18 ottobre, sui divieti alla circolazione a Roma dei veicoli storici, accettando così il ricorso promosso dall'Automotoclub Storico Italiano, unitamente ai registri storici Alfa Romeo, Fiat e Lancia, alla Federazione Motociclistica Italiana e al club capitolino La Tartaruga. La sentenza è immediatamente esecutiva e annulla tutti gli atti

della Regione Lazio e della giunta di Roma. Prima di entrare nel dettaglio delle motivazioni che hanno portato alla sentenza, ci preme ricordare alcune cose. Regione Lazio e la città di Roma devono risolvere problemi importanti legati alla salute pubblica, così come avviene in altre parti d'Italia. Stante il fatto che bisogna intervenire per migliorare la qualità dell'aria, specie in città, si era deciso di limitare in modo progressivo

la circolazione dei veicoli più inquinanti, in particolare nelle zone a più alto traffico (Fascia verde, Anello ferroviario e Centro storico). L'ulteriore stretta a partire dall'anno scorso, che riguarda la Fascia verde, era dovuta però anche a un altro aspetto, tutt'altro che marginale: quello delle sanzioni emesse dalla Corte di giustizia europea. In pratica, lo Stato italiano è stato posto in procedura di infrazione, perché inadempiente al rispetto

delle normative per il persistente superamento dei limiti del PM10 e del NO2. E di conseguenza questo aspetto riguarda tutte le regioni (e le città) che hanno nel tempo sfiorato i limiti.

DIMENTICANZE

La giunta romana, dunque, doveva tenere presente anche questo, così ha scelto di adottare misure drastiche, attivando divieti alla circolazione per gli autoveicoli Euro 0, Euro 1

Effetto immediato

Con la sentenza n. 15408/2023 del 18 ottobre, il Tribunale amministrativo regionale per il Lazio ha annullato i provvedimenti restrittivi alla circolazione delle auto storiche a Roma in Fascia verde. L'effetto è immediato, pertanto si potranno usare auto e moto liberamente. Per i mezzi semplicemente vecchi, l'utilizzo resta possibile solo la domenica e nei giorni festivi



ed Euro 2 a benzina e a gasolio fino a Euro 3. Per i ciclomotori e le moto, stop fino agli Euro 1. Nello specifico, il divieto riguarda la circolazione dal lunedì al sabato h 24 (festivi infrasettimanali esclusi); un chiaro "invito" alla rottamazione. In tutto questo, ci si è dimenticati dei mezzi storici e della necessità di sottoporli a revisione, visto che i centri predisposti, la domenica, sono chiusi.

GIUSTIZIA È FATTA

Il Tar del Lazio, che ha tenuto in considerazione gli altri ricorsi avversi a provvedimenti analoghi, ha fatto suo anche il parere del Consiglio di Stato (n. 799/2021), che stabilisce non esserci evidenza sul fatto che le restrizioni alla circolazione dei mezzi storici impattino concretamente sull'obiettivo della riduzione

degli inquinanti. E che quindi non possano essere equiparati agli altri veicoli. Ciò anche in base al fatto che i veicoli storici certificati sono pochi e hanno basse percorrenze chilometriche. A sostegno di questo riportiamo qualche numero, inerente alle Fiat, che sono le più diffuse. Quelle circolanti in Italia in età compresa tra i 20 e i 29 anni sono poco più di 2.000.000 e di queste 13.000 sono iscritte a un registro storico. A Roma le vecchie Fiat sono 104.000, di cui solo 770 storiche. Quanti km percorrono? Da 400 a 2.000 l'anno, secondo un'indagine della Fiva (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), cui è associata l'Asi. Alberto Scuro, il presidente, ha così commentato: "Sono state accolte nel merito le tesi del ricorso, con riguardo a tutti i provvedimenti limitativi della



circolazione dei veicoli storici. Nella parte di diritto è stata data ampia rilevanza alle nostre riflessioni in tema di bilanciamento e specificità del ruolo dei veicoli storici. Questa sentenza rappresenta

un ulteriore passo avanti verso la diffusa consapevolezza che il motorismo storico è un'eccellenza italiana, che abbiamo il dovere di continuare a tutelare e promuovere".



no stress
CAR DETAILING

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



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

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



LA PORTO DOVE MI PARE

Non sempre è opportuno guidare su strada la propria auto storica. Se gli spostamenti sono frequenti, oppure è necessario limitarne il chilometraggio, **può essere utile un rimorchio**. Ecco tutto quello che bisogna sapere



Manifestazioni, mostre, raduni, eventi, fiere, competizioni sportive, normali trasferimenti da un luogo all'altro. Le auto storiche si muovono. A volte anche quelle custodite nei musei o nelle collezioni private, il cui trasferimento è quasi sempre affidato a professionisti del settore, dotati di veicoli hi-tech, spesso chiusi, progettati per pezzi pregiati. Le macchine dei "normali" appassionati, invece, di solito marciano sulle proprie ruote, con il proprietario al volante. A volte, però, se gli spostamenti sono frequenti o le distanze importanti, può essere utile un carrello. Ma che cos'è, esattamente, un rimorchio per trasporto veicoli? Che cosa bisogna sapere? Quali sono le norme stradali - e non solo - da conoscere e rispettare? Vediamolo nel dettaglio, partendo da un dato: tutto dipende dalle masse, ossia il peso della vettura da trasportare - da cui tutto discende - la portata del rimorchio e, ovviamente, la massa che può rimorchiare il mezzo trainante.

Occhio alle masse

La portata del rimorchio dev'essere superiore al peso della storica che deve trasportare. E la massa complessiva trainata dev'essere inferiore a quella massima che può essere rimorchiata dal mezzo trainante dopo l'installazione del gancio

IL MEZZO TRAINANTE: AUTO O FURGONE

Partiamo da quest'ultimo: può essere sia un'autovettura sia un autocarro leggero, il cosiddetto furgone, ma in questa seconda situazione la larghezza del rimorchio non può essere superiore. Come accennato, il dato da prendere in considerazione è la massa massima rimorchiabile, indicata sulla carta di circolazione al punto O1 (rimorchio frenato) ed espressa in chili. Quando però si installa un gancio traino dopo l'immatricolazione, ➔





Patente ad hoc

Per trasportare una storica non basta la normale patente B. In base al peso del rimorchio e del complesso motrice+rimorchio possono essere necessari la patente B con codice 96, la cosiddetta B96, oppure la BE

➔ questo limite può diminuire. Il dato a cui bisogna fare riferimento, dunque, è quello indicato sull'eventuale tagliando di aggiornamento della carta di circolazione, emesso in seguito all'installazione del gancio, su cui è riportata anche la larghezza massima del rimorchio espressa in metri. E, a proposito di gancio, dal febbraio 2021 non è più obbligatorio il collaudo in Motorizzazione civile. Il montaggio, però, deve essere effettuato da un'officina accreditata che, in genere, si occupa anche dell'aspetto burocratico tramite un'agenzia di pratiche auto convenzionata. Il tutto per un costo chiavi in mano compreso, a seconda delle situazioni, tra 800 e 1.200 euro.

IL RIMORCHIO: PORTATA E TARA

Poi è necessario quello che alcuni chiamano impropriamente carrello, ma che il Codice della strada definisce rimorchio, ossia un veicolo privo di motore che può marciare solo al traino di un altro. Dal 20 febbraio 2013 tutti i rimorchi hanno carta di circolazione e targa propria. Invece, quelli immatricolati prima di questa data, che ovviamente possono ancora circolare, hanno la targa di immatricolazione propria e la targa ripetitrice, che andrà trattenuta nel caso in cui si venda il mezzo, su cui il nuovo proprietario dovrà applicare una nuova targa, ripetitrice di quella del "nuovo" veicolo trainante. Ciò premesso, esistono molti tipi di rimorchi in base alle caratteristiche

tecniche e, quindi, alla destinazione, indicata sulla carta di circolazione al punto J.1. Quelli per auto sono rimorchi per trasporto specifico di veicoli, dunque appositamente progettati per questa funzione (ma il trasporto di macchine è consentito anche su rimorchi per trasporto di cose) e immatricolati a uso proprio, ossia, semplificando, per un utilizzo non professionale. Non sono più immatricolabili, ma sono ancora in circolazione, anche i cosiddetti Tats (trasporto di attrezzature turistiche e sportive), rimorchi utilizzabili anche per i veicoli, ma solamente di quelli per uso sportivo, escluso quello stradale.

La massa complessiva del rimorchio (tara+portata) è indicata al punto F.2 della carta di circolazione. Questo numero non può essere superiore a quello indicato al punto O.1 del mezzo trainante. Infine, dal 2018 anche i rimorchi di massa complessiva non superiore a 3.500 kg devono essere revisionati con le stesse scadenze delle auto, ossia dopo quattro anni dall'immatricolazione e poi ogni due anni.

I MEZZI PER TRASPORTARE LE AUTO

Non solo. I rimorchi per trasporto specifico di veicoli si differenziano tra loro per caratteristiche tecniche: numero degli assi (singolo o doppio, ma esistono anche a tre assi), dimensioni del pianale di carico, portata (che deve necessariamente essere superiore alla massa dell'auto da trasportare), massa a pieno carico (che deve essere inferiore a quella rimorchiabile dal mezzo trainante), altezza da terra del piano di carico (vi sono rimorchi con ruote esterne proprio per tenere il piano il più basso possibile, cosa che non solo consente di abbassare il baricentro a vantaggio della stabilità del trasporto, ma che può essere importante nelle fasi di salita e discesa, se la vettura ha un'altezza da terra ridotta), dimensioni del rimorchio stesso, importanti se dev'essere custodito in un box. Ma sono molte altre le specifiche da prendere in consi-



DAL 2013 I RIMORCHI HANNO **TARGA PROPRIA.** LA MASSA COMPLESSIVA È INDICATA SULLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

derazione quando se ne valuta l'acquisto: l'opzione basculante (il rimorchio si abbassa dalla parte della rampa per agevolare la salita o la discesa), la rampa, che può essere unica o doppia, la sua lunghezza (importante se la macchina ha un'altezza da terra ridotta), la presenza di una ruota di scorta, le caratteristiche del ruotino d'appoggio, che può essere abbattibile o fisso. E ancora, il verricello (manuale o elettrico), il numero di punti di ancoraggio dei cunei fermaruota sul pianale, il tipo di superficie del piano di carico, le cinghie per il fissaggio della vettura.

Insomma, ci si può sbizzarrire. E infatti i prezzi di un rimorchio nuovo possono variare da 4 a 30 mila euro. La tenuta del valore, però, è alta, affermano gli addetti ai lavori, rivelando che esemplari con 15 anni di vita, ben mantenuti, possono costare ancora più della metà di un mezzo nuovo.

LA PATENTE: B96 OPPURE BE

Per poter trasportare un'auto storica, però, non sono sufficienti un mezzo trainante e un rimorchio. Serve anche una patente. Quella di categoria B, infatti, permette di guidare autoveicoli (autovetture fino a 8 posti oltre al conducente) e autocarri fino a 3,5 tonnellate, con possibilità di trainare un rimorchio leggero, ossia di massa massima autorizzata (punto F.2 della carta di circolazione del rimorchio) fino a 750 kg, oppure di massa superiore se quella massima autorizzata del complesso motrice+rimorchio non supera le 3,5 tonnellate.

Siccome i pesi in gioco, quando si trasporta una macchina, ancorché storica e quindi mediamente più leggera di quelle attuali, sono superiori, il semplice permesso B non è sufficiente. Le possibilità sono due: la cosiddetta patente B96 (B con codice 96) oppure la BE. Con la B96 è possibile trainare anche un rimorchio non leggero, ossia di massa massima autorizzata superiore a 750 kg, purché quella massima autorizzata del complesso di veicoli (motrice+rimorchio) non superi i 4.250 chi-

li. In molte situazioni, se la macchina da trasportare non è particolarmente grande e pesante, può essere sufficiente. Chi ha già la patente B, per ottenere il codice 96 deve fare solo una prova di guida su strada con un rimorchio non leggero ad hoc.

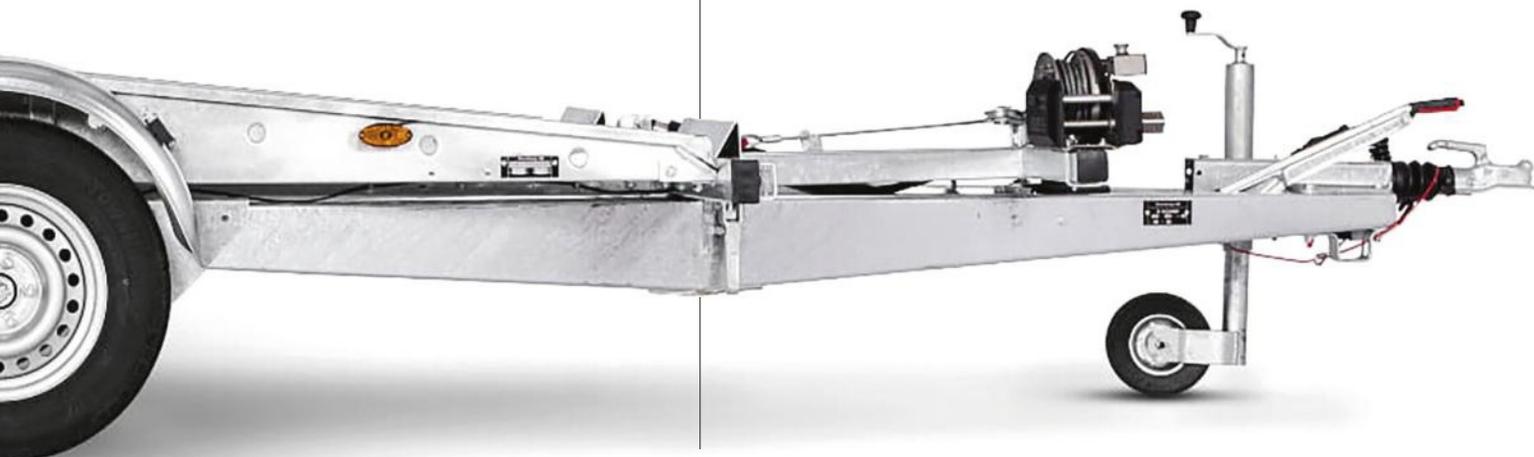
Se, invece, la massa massima autorizzata del complesso supera i 4.250 chili, come sempre più di frequente accade in relazione al crescente peso delle moderne vetture trainanti, occorre la BE, con la quale è possibile trainare anche un rimorchio non leggero, ossia di massa massima superiore a 750 kg, ma non superiore a 3,5 tonnellate. I titolari di patente B conseguita a partire dal 19 gennaio 2013 possono ottenere la BE con il solo esame di guida su strada, con un rimorchio ad hoc. Chi, invece, ha conseguito la patente B prima del 19 gennaio 2013, deve sostenere anche un esame di teoria orale con domande poste nella prima fase della prova pratica. **R**

Si ringraziano per la collaborazione Roberto Mosso, titolare della Mosso Group di Collegno (TO) e Alessio De Angelis, titolare del Gruppo Promotor di Ferrara

CARICO E GUIDA

ECCO COME SI USA

L'auto va posizionata in modo da ripartire omogeneamente il carico sulle guide carrabili o sul piano di carico, indipendentemente dalla direzione, che può essere quella di marcia o quella opposta. E, con il cambio in folle, dev'essere ancorata al rimorchio con specifici sistemi: cunei o ganci per il bloccaggio delle ruote assicurati alle guide carrabili o al piano di carico e cinghie di fissaggio specifiche, con cricchetto tenditore. Se il rimorchio è più largo dell'auto che lo traina, su quest'ultima devono essere installati gli specchi esterni asportabili. Poi ci si mette al volante del mezzo trainante, non prima, però, di avere studiato il percorso al fine di evitare, se non si è esperti, strade con geometrie poco adatte a un mezzo con rimorchio. In marcia, velocità da autotreno, ossia - fatti salvi eventuali limiti inferiori - mai sopra i 70 km/h sulle extraurbane e oltre gli 80 km/h in autostrada, e distanza di sicurezza adeguata ai maggiori spazi di arresto.





Club **ACI Storico**
Il futuro dallo stile antico



Automobile Club d'Italia



UNA TESSERA ACI STORICO È PREZIOSA COME L'AUTO CHE GUIDI.

**NON CONTA SU QUALE VEICOLO SEI.
PER NOI CHI CONTA SEI TU.**

Il Club ACI Storico riserva ai collezionisti e agli appassionati di veicoli storici, servizi mirati di assistenza al veicolo e alla persona, offrendo soluzioni differenziate per ogni esigenza di mobilità.

Con la tessera **ACI Storico Aderente** puoi usufruire di:

Assistenze tecniche

- Assistenza stradale in Italia e all'estero su 10 auto
- N. 3 Soccorsi stradali gratuiti in Italia per i veicoli associati e N. 2 Soccorsi stradali all'estero
- 100 chilometri di traino (50km + 50km tra andata e ritorno del carro dal luogo di fermo alla destinazione)
- Assistenza medico sanitaria h24

Vantaggi esclusivi per Socio Aderente

- Iscrizione gratuita di 1 veicolo nel Registro del Club ACI Storico per anno associativo e sconto del 50% per le successive iscrizioni
- Agevolazioni per partecipare ad eventi di settore e sportivi
- ACI Global Passione d'Epoca, servizi dedicati a tutti coloro che necessitano di curare o trasportare un'auto o una moto d'epoca.
- Polizza Sara Vintage con tariffa agevolata per ACI Storico.

ASSOCIATI.

www.clubacistorico.it

ACI Storico
c/o AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
Via Marsala, 8 00185 ROMA

Segreteria Club ACI Storico
tel. +39 06/49982894
e-mail clubacistorico@aci.it

ALL'INCANTO IL BUS DI SIR PAUL

A metà novembre verrà battuto, oltre a un migliaio di oggetti mitici nella storia del rock mondiale, **anche il double decker utilizzato da McCartney** per il primo tour europeo con gli Wings, nel 1972

come



Si preannuncia molto "rock'n'roll" l'asta organizzata da Julien's Auction che si terrà negli Stati Uniti a Nashville (nel Tennessee) i prossimi 16, 17 e 18 novembre. Oltre a chitarre leggendarie come "The Fool" di Eric Clapton e "Skystang I" di Kurt Cobain, verrà battuto anche il leggendario bus a due piani appartenuto a Paul McCartney, recentemente restaurato (la stima è 200.000 - 300.000 dollari).

Conosciuto come "WNO 481" (dal numero di targa), questo originale Bristol KSW a due piani del 1953 venne usato da Sir Paul per il suo primo tour con gli Wings. Infatti, nell'estate del 1972, l'ex Beatle con la moglie Linda, insieme a Denny Laine, Henry McCullough e Denny Seiwell intraprese il "The Paul McCartney & Wings Over Europe Tour". L'autobus con livrea psichedelica ha trasportato sia i bambini sia i familiari della band (nella

foto a destra, Paul con in braccio Stella, Linda e il bus all'epoca del tour) viaggiando per circa 12 mila km per tutta Europa, tra Francia, Germania, Belgio, Norvegia, Svezia, Finlandia, Danimarca, Paesi Bassi e, ovviamente, Regno Unito. Ritrovato anni fa in Spagna in stato di abbandono, è stato restaurato in un'officina specializzata inglese nell'Essex. L'interno è stato riportato allo stato originale e completato



da letti a castello di legno, su cui avrebbero dormito i figli dei membri della band, e da un baule originale del tour degli Wings, donato da Denny Seiwell. Intorno al perimetro della cabina inferiore ci sono tende di colore giallo brillante che accentuano la tinta molto psichedelica dell'esterno.

Grinta SICULA

Segni particolari: carrozzeria in vetroresina, motore bialbero da 147 CV, velocità 245 km/h. Un "mostro" **destinato a dettare legge per anni nella propria categoria.** Questo esemplare ha una ricca storia sportiva in terra siciliana



I numeri della "Cursa"
La splendida vista laterale della OT 1300, la cui linea si deve a uno degli uomini più fidati di Carlo Abarth, Mario Colucci, il direttore tecnico. Questo esemplare ha partecipato a tre edizioni della Targa Florio e porta i numeri con cui ha gareggiato nella "Cursa" del 1967. Al debutto (1966) costava 5.260.000 lire

Gli anni 60 costituiscono per l'Abarth un periodo di grandi cambiamenti strategici. Questo perché le principali case automobilistiche hanno iniziato a occupare anche il mercato delle versioni sportive della propria gamma, facendo così concorrenza diretta alle trasformazioni dello Scorpione. Il motivo è presto detto: è tanta la popolarità che arriva dai successi nelle competizioni, con conseguenti riflessi positivi sulle vendite dei modelli di serie. Ecco che il cambiamento porterà Carlo Abarth ad alzare l'asticella e a focalizzarsi sempre più sulla produzione di auto da corsa. Per la Casa di corso Marche è una confort zone assoluta, dove è possibile

primeggiare sfruttando la grande esperienza maturata negli anni precedenti. E, tra i risultati più illustri, c'è anche la OT (Omologata Turismo) 1300, destinata a mietere tanti successi.

UN PASSO DI LATO

Per capire la reale importanza di questa splendida berlinetta bisogna fare un passo indietro. O meglio di lato, per spostarsi in Francia. Punto di partenza, la Simca 1000, nata nel 1961, la cui storia è legata in maniera indissolubile all'Italia. La Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile, nata dall'inventiva di un imprenditore italiano, Enrico Teodoro Pigozzi, nel

Pronti, attenti, via!
 Autodromo di Pergusa,
 6 agosto 1968:
 la bellissima foto a colori
 ritrae la partenza della
 Coppa Città di Enna.
 La vittoria assoluta andrà
 a Jo Siffert con la Porsche
 910, mentre quella
 di classe ad Alfio
 Gambero con la OT 1300
 (ben visibile, in un nugolo
 di Abarth rosse, con
 la livrea bianca) che corre
 col numero 26



ACTUALFOTO



1935 incomincia a costruire su licenza delle vetture Fiat in Francia. Verso la fine degli anni 50 i due marchi iniziano a lavorare in parallelo allo sviluppo di una nuova utilitaria, ma dopo alcuni ripensamenti la Casa torinese decide di abbandonare il progetto. Così, si presenta l'occasione per Pigozzi di acquisire l'esperienza dello studio maturato dal marchio piemontese e farla confluire nel proprio, dando vita a un modello nato in maniera autonoma. Le origini Fiat della Simca 1000 appaiono chiare fin dall'impostazione meccanica (da parte di Dante Giacosa e Rudolf Hruska) ed estetica, nata dall'ispirazione di alcuni schizzi di Mario Revelli sotto la supervisione di Felice Mario Boano, diret-

tore del centro stile di Mirafiori. L'auto ottiene subito un buon successo, che Pigozzi vuole ulteriormente stimolare attraverso una possibile trasformazione sportiva, magari dello Scorpione.

Tramite Hruska, che è ben contento di rivedere Carlo con cui ha vissuto l'avventura Cisitalia nell'immediato dopoguerra, la Simca contatta l'Abarth, con la quale chiude un accordo che prevede la messa a punto di alcune elaborazioni per la 1000 e persino la realizzazione di una granturismo destinata ad avvicinare anche la clientela più sportiva alla marca francese. Nasce così in pochi mesi la berlinetta Abarth-Simca 1300, da cui deriverà, nel 1965, la berlinetta super sportiva OT ➔



Peso piuma

Grazie soprattutto all'utilizzo della vetroresina, il peso della OT 1300 è contenuto in soli 655 kg. Per la realizzazione della carrozzeria la Casa dello Scorpione si affidava alla torinese Sibona&Basano. L'esemplare qui raffigurato appartiene a Carlo Digrandi e Marino Valensise

➔ 1300. In questo caso, sul pianale modificato della Simca 1000, i tecnici dello Scorpione sviluppano un telaio di lamiera scatorata, al quale vengono ancorate sospensioni a ruote indipendenti con bracci oscillanti e molle elicoidali, in parte derivate dalla Fiat 850.

Come tradizione, anche la linea della OT 1300, molto bassa e profilata, viene definita dallo stilista di casa, Mario Colucci, e dai suoi collaboratori, mentre per la realizzazione della carrozzeria di vetroresina ci si rivolge al noto specialista Sibona&Basano di Torino. Il "cuore" viene progettato ex novo e interamente in corso Marche,

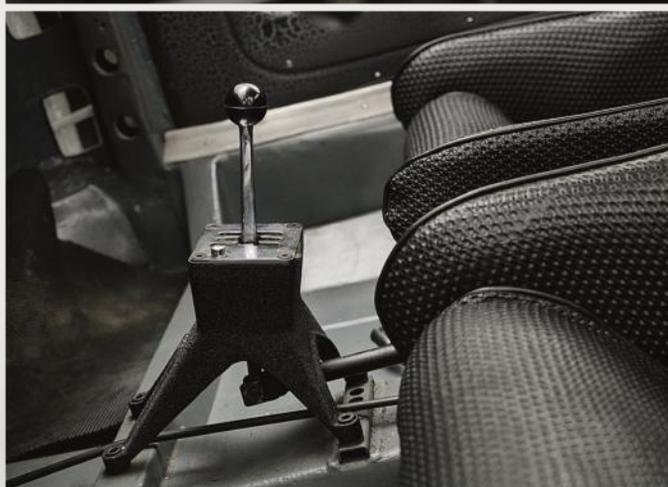
avvalendosi delle esperienze che Luciano Fochi, abile tecnico (e uomo di fiducia di Carlo Abarth) ha maturato con i 4 cilindri di 1.6 e 2 litri delle Spider Sport da competizione. Le credenziali sono da primo della classe: cinque supporti di banco, distribuzione bialbero, lubrificazione a carter secco, doppia accensione, alimentazione con due carburatori doppio corpo Weber. La produzione ha inizio il 15 maggio 1965 e il 30 marzo dell'anno successivo si conclude la serie minima di 50 esemplari, necessari per l'omologazione nella categoria Gran Turismo. Il suo debutto in gara avviene il 5 settembre 1965, quando esordisce come ➔



IL PIANALE È QUELLO, **MODIFICATO AD HOC**, DELLA SIMCA 1000. LE SOSPENSIONI SONO INVECE DERIVATE DALLA FIAT 850



Strumentazione ricca
Uno dei "pezzi forti" dell'Abarth rimane la strumentazione, che anche nella OT 1300 è completa e ben visibile dal pilota. Il cambio, su questo esemplare, è a 5 marce ed è montato su una speciale colonnina ancorata al pianale con quattro supporti. Il tergicristallo, a pantografo, è monobraccio



IL 4 CILINDRI BIALBERO, **IDEATO EX NOVO IN ABARTH**, HA LA LUBRIFICAZIONE A CARTER SECCO CON DUE CARBURATORI WEBER



➔ Prototipo alla 500 Km del Nürburgring, affidata a Klaus Steinmetz, che conclude in terza posizione assoluta. Per tre anni consecutivi sarà la vettura da battere nella sua classe di cilindrata.

A TUTTA BIRRA IN TRINACRIA

L'esemplare protagonista di queste pagine ha vissuto un'intensa carriera sotto il sole della Trinacria. Costruito nel 1966 (telaio 137C/0041) e immatricolato il 25 luglio dell'anno successivo, viene venduto a Catania ai fratelli Alfio e Carmelo Gambero. Tra l'altro, il primo partecipa già nel 1966 alla Coppa Nissena (primo di classe), sebbene la OT 1300 non sia ancora targata. Il 1967 comincia con un ritiro alla Targa Florio per un malore di Alfio Gambero. Poi arrivano le vittorie di classe alla Palermo-Montepellegrino, Trapani-Monte Erice, Al-

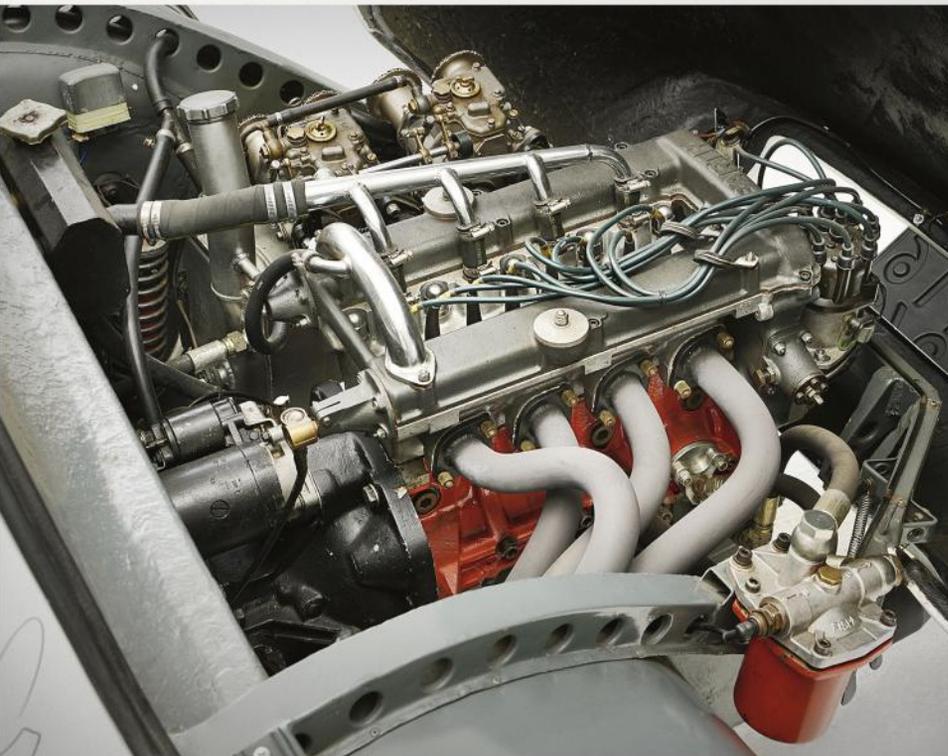
camo-Monte Bonifato e il primo posto assoluto alla Coppa dei Monti Iblei. La sfortuna perseguita il pilota alla "Cursa" del 1968 (ritiro dopo solo due giri). Indomito, il buon Alfio infila una notevole serie di vittorie di classe in varie cronoscalate. Nel 1969, riverniciata di rosso, finalmente la OT conclude la Targa Florio in 51esima posizione assoluta. Altre gare con ottimi risultati, poi viene venduta al gentleman driver Giuseppe Grimaldi.

Di recente ha ricevuto un restauro conservativo, col ripristino della tinta originale, e ora appartiene alla collezione di Carlo Digrandi: "Volevo aprire il motore per una revisione, poi abbiamo provato la compressione dei cilindri ed era perfetta. Da qui la decisione di lasciare la meccanica nelle condizioni originali, nel pieno rispetto di quella che è un'autentica opera d'arte". **R**

Fratelli competitivi

Costruito nel 1966 col telaio 137C/0041 (foto qui sopra), questo esemplare viene immatricolato a Catania il 25 luglio dell'anno successivo: il primo proprietario è Carmelo Gambero, fratello di Alfio, colui che utilizzerà sempre la OT nelle corse





SCHEDA TECNICA

Motore

- Posteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea, tipo 237-C
- Alesaggio 86 mm
- Corsa 55,5 mm
- Cilindrata 1.289 cm³
- Rapporto di compressione 10,6:1
- Potenza 147 CV a 8.800 giri/minuto
- Coppia 14,1 kgm a 5.600 giri/minuto
- Distrib. a valvole in testa
- Due alberi a camme in testa
- Due carburatori orizzontali d. corpo Weber 45 DCOE9
- Raffreddamento ad acqua, 10 litri
- Lubrificazione a carter secco, 8,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 5 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Differenziale autobloccante
- Pneumatici anteriori 5.50-13, posteriori 6.00-13

Corpo vettura

- Coupé 2 porte, 2 posti
- Telaio a piattaforma
- Carrozzeria di vetroresina
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari superiori, balestra trasversale inferiore
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali
- Barre stabilizzatrici
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco Bendix
- Sterzo a vite e settore
- Capacità serbatoio carburante 40 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.010 mm
- Carreggiate: ant. 1.290 mm post. 1.340 mm
- Lunghezza 3.830 mm
- Larghezza 1.620 mm
- Altezza 1.040 mm
- Peso 655 kg

Prestazioni

- Velocità 245 km/h

Doppia accensione

I carburatori doppio corpo Weber hanno struttura con flusso orizzontale per consentire la chiusura del cofano senza problemi. Tra le altre peculiarità del motore tipo 237-C, anche la doppia accensione



IN GARA

UN GAMBERO ASSAI VELOCE

Un attimo prima della cavalcata vincente. Qui sotto, un sorridente Alfio Gambero si appresta a salire a bordo della OT 1300 #0041 allineata sulla griglia di partenza della Termini Imerese-Caccamo (13 agosto 1967), gara di velocità in salita che si conclude con una vittoria di classe. I fratelli Gambero erano clienti affezionati dello Scorpione. Nella Targa Florio 1966, la loro precedente Abarth, una Simca 1300, era andata distrutta in una collisione con una Dino. L'annata sportiva 1967 si conclude con sei successi di classe in otto cronoscalate, un bel bottino. Niente male anche l'anno successivo, con quattro trionfi in sei gare. Nel 1969 arrivano tre vittorie su quattro corse disputate, oltre alla Targa Florio.

Sarà un successo

Termini Imerese, 13 agosto 1967: Alfio Gambero ripreso mentre sta salendo a bordo della sua OT 1300 appena prima della partenza della cronoscalata, che lo vedrà vincere la propria classe



ACTUALFOTO

PICCOLE CON BRIO

Schema tecnico e prestazioni molto simili, per queste due sportive **con una genesi "incrociata"**, ma con fortune commerciali radicalmente differenti. Entrambe sono ancora molto divertenti da guidare

Separate alla nascita. Così si potrebbe riassumere questa prova comparativa, che mette a confronto due berline sportive molto simili, tanto da sembrare effettivamente due sorelle. Da una parte la Fiat 850 Coupé, il cui design si deve a Mario Boano, che dopo un passato da designer indipendente diventa nel 1957 il responsabile del centro stile della Casa torinese. La creazione della sportiva su base 850 coinciderà tra l'altro con un momento storico importante, quello dell'inizio del declino dei carrozzieri minori, che di lì a qualche anno andranno a scomparire.

Dall'altra la Simca 1000 Coupé, frutto dell'estro di un giovane Giorgetto Giugiaro per Bertone, il cui design era stato proposto alla Fiat, ma poi scartato in favore, appunto, di una realizzazione all'interno della propria azienda. Il patron Nuccio non si perde d'animo e propone il bozzetto alla dirigenza della Casa francese, che strabuzza gli

occhi e accetta all'istante, ben contenta di poter allargare la gamma della 1000 (a sua volta un ex progetto per Fiat) con una variante sportiva.

REGISTI DI FAMA MONDIALE

La regia della realizzazione di questi modelli si deve a due personaggi di spicco. Da un lato Dante Giacosa, ingegnere e designer, uno dei geni del motorismo mondiale di tutti i tempi, il cui credo sintetizza gli stilemi dell'850 Coupé: "Progettare è anche valutare le difficoltà, individuare i problemi essenziali, ricercarne le diverse soluzioni possibili e selezionare quelle che appaiono in grado di risolverli nel modo più semplice e completo". Dall'altro lato Ernesto Pigozzi, colui che, grazie al suo entusiasmo e al suo spirito di iniziativa, ha contribuito a rendere la Simca, soprattutto negli anni 60, una delle Case automobilistiche più in voga di Francia. ***

Le belle al castello

Qui sotto, le due coupé impegnate in un tornante della Strada Statale 35 dei Giovi. Nella foto della pagina accanto, le auto sono ritratte nel giardino del Castello di San Cipriano a Serra Riccò (Genova), fatto erigere agli inizi del ventesimo secolo dalla famiglia Parodi





L'APPROCCIO COSTRUTTIVO
È LO STESSO, **CON LA SCOCCA**
E LA MECCANICA STRETTAMENTE
DERIVATE DALLE VERSIONI BERLINA



FIAT 850 COUPÉ LA SUA LINEA HA FATTO SCUOLA

La felice mano di Mario Boano, del centro stile della Casa torinese, e la sua semplicità meccanica **sono alla base dell'ottimo successo commerciale**, che si concretizza in 180 mila vetture vendute in tre anni

Poco dopo la presentazione della versione berlina, nel 1964, sono molti i carrozzieri che si esercitano sul tema coupé su base 850, con la speranza di una chiamata da parte della Fiat per un'eventuale importante commessa. Ma i vertici della Casa torinese hanno già deciso diversamente. E infatti sono in molti a rimanere stupiti, guardando lo stand del Salone di Ginevra 1965, quando vengono tolti i veli alle due versioni sportive derivate dall'850 e destinate a essere prodotte in regolare serie: si tratta di una spider con la firma di Bertone e di una coupé disegnata all'interno del centro stile Fiat, diretto da Felice Mario Boano. Di fatto, la comparsa sul mercato di questi due modelli sancirà l'inizio della parabola discendente dei carrozzieri minori, che, qualche anno dopo, porterà alla loro definitiva chiusura.

Dal punto di vista stilistico, la coupé torinese ricalca la scuola classica della granturismo all'italiana, con una lieve ma piacevole sproporzione tra le carreggiate strette e il muso largo. Boano è riuscito a concretizzare una linea sobria ed equilibrata, con un aspetto elegante e sportivo

grazie all'adozione della coda tronca, ma con un abitacolo per quattro persone e un bagagliaio anteriore di discreta capienza. L'altezza del muso, dovuta all'impossibilità di sistemare orizzontalmente la ruota di scorta, viene attenuata dai proiettori di maggior diametro rispetto alla berlina.

UN OCCHIO AI RIVESTIMENTI

Particolarmente curato l'interno, con finiture di finto legno sul cruscotto, quadro strumenti con due elementi di grosso diametro (rispetto alla Simca manca il contagiri, ottenibile a richiesta) e sedili rivestiti in skai di tipo sportivo, ma anche abbastanza comodi per i lunghi viaggi e con schienali reclinabili per l'accesso al divanetto posteriore. Molto apprezzati i cristalli posteriori apribili a compasso e le porte con i deflettori orientabili. In generale, le finiture sono decisamente più curate rispetto alla berlina. La risposta commerciale è ben superiore alle aspettative e la Fiat dispone il raddoppio della produzione, dai 100 esemplari al giorno inizialmente previsti ai successivi 200. E in meno di tre anni ne sono pro-



Pochi optional

Al momento del debutto (1965), la Fiat 850 Coupé aveva un prezzo di listino di 950 mila lire. A richiesta era possibile ottenere il contagiri (15 mila lire), l'antifurto bloccasterzo (4.500 lire) e i pneumatici a fianco bianco (6.500 lire). Sopra, si nota la "manina" (accessorio aftermarket) per aprire il cofano bagagli

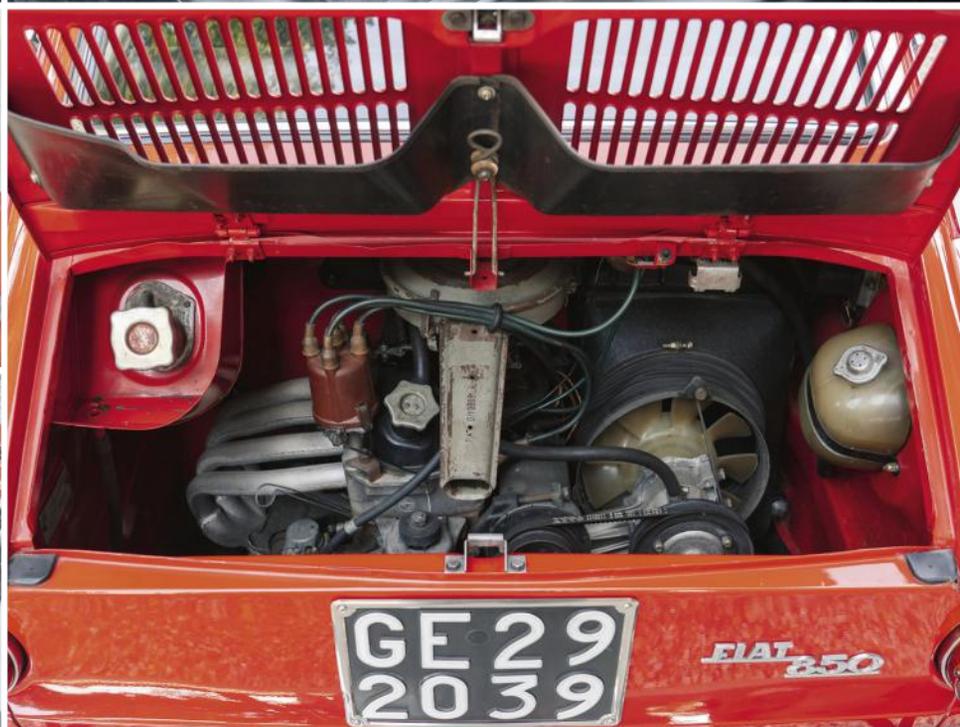


Piglio sportivo

La plancia imbottita, di finta pelle con inserti di finto legno, e il volante di foggia sportiva, sono alcuni degli elementi più apprezzati dagli utenti all'epoca della produzione della 850 Coupé. Il vano bagagli è decisamente più capiente rispetto a quello della Simca 1000 Coupé

dotti circa 180.000 esemplari, per poi lasciare il posto alla Sport Coupé.

In perfetto stato, con circa 86 mila km all'attivo, l'esemplare del nostro servizio appartiene a Paolo Cambiaso, 53 anni, di Genova: "L'ho ereditata nel 2019, in queste condizioni, da zio Tommaso, che l'ha sempre custodita gelosamente con una sola personalizzazione, il pomello del cambio di finto legno. Probabilmente è stata riverniciata nella zona dei sottoporta, mentre invece motore e interno sono ancora originali".



LA TECNICA

LO ZAMPINO DI GIACOSA

L'ingegnere della Fiat ha le idee chiare. Si riprogetta **il minimo indispensabile** e si sfrutta tutto quello che è possibile dalla berlina lanciata nel 1964. Il risultato è comunque di ottimo livello

I concetti fondamentali espressi da Dante Giacosa per il progetto 850 Coupé sono chiari sin dal primo momento: bisogna mantenere l'impostazione generale, il pianale e buona parte della meccanica della versione berlina. Per i tecnici di casa Fiat si tratta, quindi, di mettere a punto eventuali modifiche entro limiti rigidamente stabiliti.

TANTE PICCOLE MIGLIORIE

Per quanto riguarda la struttura, la coupé adotta dunque la scocca portante di lamiera d'acciaio scatolata della 850 berlina, a sua volta derivata da quella della 600. Motore e trazione sono al retrotreno, con sospensioni a quattro ruote indipendenti e barre stabilizzatrici. Dal punto di vista meccanico, la trasformazione per dare un po' più di brio è composta da una nutrita serie di migliorie, cominciando dalle masse in movimento, rese più sicure dall'impianto frenante con dischi Bendix all'anteriore da 236 mm di diametro e da cerchi allargati con pneumatici 5.20-13. Il piantone dello sterzo è dotato di giunto elastico. L'iniezione di vitamine al 4 cilindri (Tipo 100 GC 000) si ottiene tramite l'aumento di diametro delle valvole di aspirazione e scarico, dotate anche di doppia molla di ritorno, e con le varianti alle bielle, al profilo del cielo dei pistoni e all'albero di distribuzione, ora

comandato da catena a doppia pista. Il sistema di alimentazione è stato migliorato con l'adozione di un nuovo collettore di aspirazione e del carburatore Weber a doppio corpo (con specifico filtro dell'aria) e dispositivo superalimentatore. L'impianto di scarico vede l'eliminazione del collettore, sostituito da quattro condotti separati che convogliano i gas direttamente al silenziatore. Anche l'impianto elettrico è oggetto di modifiche, vista la presenza di un nuovo motorino per i tergicristalli, delle trombe bitonali e della strumentazione più ricca, che ha richiesto anche il montaggio di una batteria con più spunto (48 Ah al posto dei 36 della berlina).



Guarda come corre

Nel maggio 1965 Quattroruote prova la 850 Coupé. La pagella riporta ottimi voti, soprattutto nelle prestazioni

SCHEDA TECNICA

Motore

- Posteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 65 mm
- Corsa 63,5 mm
- Cilindrata 843 cm³
- Rapporto di compressione 9,3:1
- Potenza 47 CV a 6.200 giri/minuto
- Coppia 6,1 kgm a 3.600 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri
- Albero a camme laterale (catena)
- Carburatore invertito doppio corpo Weber 30 DIC
- Raffreddamento ad acqua, 7,5 litri
- Lubrificazione forzata, 3,3 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 5.20-13

Corpo vettura

- Coupé 2 porte, 2+2 posti
- Scocca portante

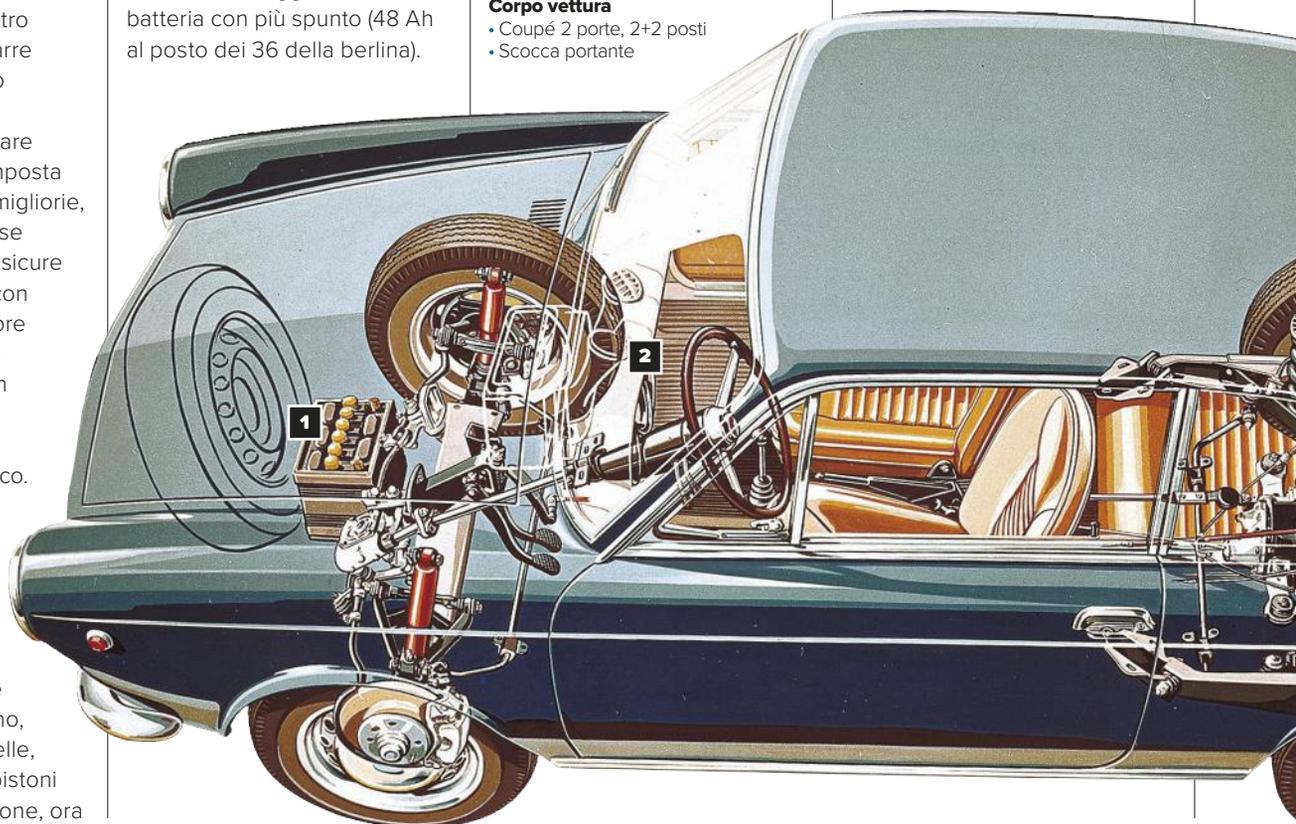
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari superiori, balestra trasversale inferiore
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali
- Barre trasversali stabilizzatrici
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni ant. a disco, post. a tamburo
- Sterzo a vite e settore
- Capacità serbatoio carburante 30 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.027 mm
- Carreggiate: ant. 1.158 mm, post. 1.212 mm
- Lunghezza 3.608 mm
- Larghezza 1.500 mm
- Altezza 1.300 mm
- Peso 700 kg

Prestazioni

- Velocità 135 km/h
- Consumo medio 7 litri/100 km

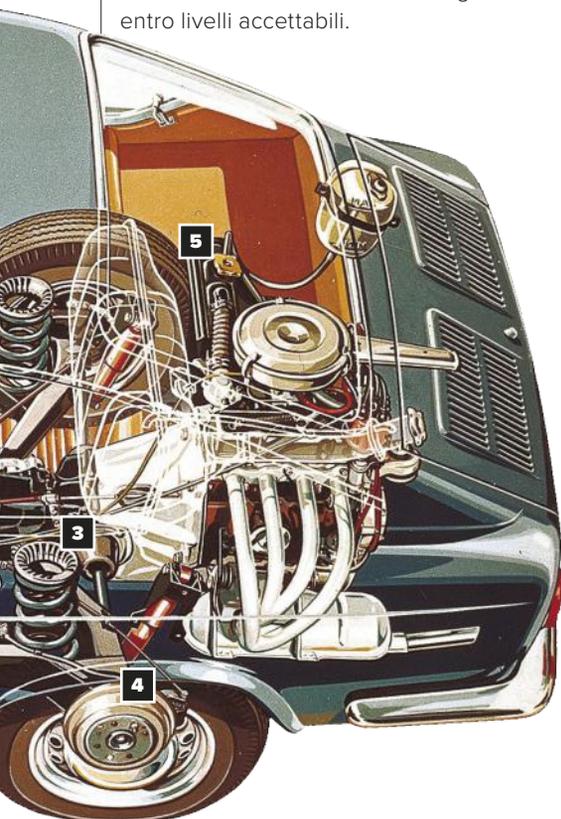


GUIDA AL RESTAURO

LA SEMPLICITÀ È IL SUO FORTE

La grande disponibilità di componenti (anche originali) e la sua filosofia costruttiva **rendono il restauro della sportiva Fiat** alla portata di tutti. E questo contribuisce a contenere i costi

Non ci sono particolari problemi per restaurare la versione coupé dell'850. Sono pochi i particolari meccanici che differiscono dalla versione berlina, quindi si possono sfruttare, all'occorrenza, i ricambi di quest'ultima, che si trovano a un costo decisamente più basso. Comunque il costo dei ricambi, in generale, è abbordabile (vedere alcuni esempi nel box a destra). Anche per quanto riguarda i lamierati, la reperibilità in commercio è ancora discreta (soprattutto portiere e cofani, sottoporta, pozzetto batteria, frontale e pianali) e si può scegliere tra pezzi originali oppure di qualità corrispondente. Se si recupera un esemplare conservato, meglio prestare attenzione soprattutto agli scatolati (come sottoporta, zona di attacco dei pianali alla paratia sottopancia e lamierati dei parafanghi posteriori) per verificare che l'eventuale corrosione rimanga entro livelli accettabili.



I RICAMBI

SI TROVA TUTTO E A BUON PREZZO

Strumentazione (con contagiri)	€ 250
Terminale di scarico completo	€ 495
Devioluci originale	€ 90
Set 4 pistoni originali	€ 200
Coppia maniglie portiere	€ 100
Collettore per carburatore	€ 50
Guarnizioni portiere	€ 60
Vaschetta espansione radiatore	€ 65
Testata (new old stock)	€ 260
Albero a camme	€ 160
Galleggiante serbatoio	€ 50
Coppia plastiche fanali posteriori	€ 70
Serratura cofano motore	€ 30
Pompa acqua	€ 160
Coppia fuselli ruote anteriori	€ 180
Kit termostato	€ 50
Kit frizione	€ 120

I PUNTI DEBOLI

FATE ATTENZIONE A...

- 1 Pozzetto batteria**
Dei lamierati da tenere sott'occhio, questo rimane il principale, vista la sua posizione nella zona anteriore del sottoscoeca
- 2 Contagiri**
Era a richiesta. Per inserirlo nella strumentazione, bisogna necessariamente modificare l'impianto elettrico
- 3 Giunti delicati**
Sono componenti meccanici già deboli all'epoca, oggi è buona norma ingrassarli di frequente per non correre rischi
- 4 Un occhio ai tamburi**
Di solito si tende a tenere sotto controllo solo le pastiglie dei dischi anteriori, ma ogni 50 mila km i tamburi vanno revisionati
- 5 Raffreddamento delicato**
Il vanto di Fiat, oggi è il tallone d'Achille. Tutto l'impianto va tenuto sotto costante controllo per non bruciare la guarnizione della testata

I CLUB E GLI SPECIALISTI

SONO TANTI E SONO ATTIVI

Uno dei punti di riferimento, per quanto riguarda i sodalizi, è sicuramente l'Ottoemezzo Club Italia, dedicato agli appassionati della popolare 850, aperto a ogni serie, modello e versione. Il club è accessibile a tutti, ai proprietari ma anche ai semplici appassionati, estimatori e simpatizzanti. Altra finalità del sodalizio è quella di organizzare e partecipare a raduni, gare di regolarità e di velocità (fiat850.it). Da citare anche il Registro Fiat Italiano, che da anni riunisce i proprietari e gli appassionati delle vetture di interesse storico nate sotto il marchio, per contribuire allo studio e alla conservazione delle Fiat (registrofiat.it). Per quanto riguarda i ricambi, un riferimento affidabile rimane Paolo Fraulini di Vignola (Modena, tel. 3489022102), che vanta un notevole magazzino di componenti nuovi di fabbrica, nelle scatole originali. Notevole anche la disponibilità di componenti della coupé da parte di Capasso Ricambi (San Giuseppe Vesuviano, Napoli, tel. 0818281363). Allo stesso modo anche Autoricambi Firat (autoricambifirat.it) mette in vendita una serie nutrita di particolari (elettrici e meccanici) per la piccola Fiat in tutte le sue versioni.

I LIBRI

VADEMECUM BEN CURATO

A traverso un buon testo con dovizia di particolari, arricchito da materiale d'archivio, anche dei prototipi, il volume scritto da Giancarlo Catarsi per Giorgio Nada Editore ripercorre, serie dopo serie, la storia industriale, tecnica e sportiva di entrambi i modelli sportivi dell'850 (coupé e spider). Per ognuno c'è anche una completa guida al restauro, oltre naturalmente a un elenco completo di tutti i numeri di telaio.



SIMCA 1000 COUPÉ DA RIPUDIATA A BENIAMINA

La Fiat scarta questo progetto di Bertone, mentre per **Enrico Pigozzi, patron della Simca**, che vuole una sportiva nella gamma della 1000, è amore a prima vista. Sarà prodotta per quattro anni in 10.915 esemplari

Il progetto Simca 1000 Coupé di Bertone nasce inizialmente come proposta di una sportiva su base 850, poi rifiutata dalla Fiat e successivamente accolta con entusiasmo dalla Simca. Voluta espressamente dal fondatore Enrico Teodoro Pigozzi per competere in un segmento inedito per il suo marchio, la piccola sportiva ha una linea che è il frutto del lavoro della carrozzeria Bertone e del designer Giorgetto Giugiaro che, all'epoca, ha solo 23 anni. La proposta realizzata dalla Maison torinese viene preferita a quella presentata dalla francese Facel. La stretta di mano finale è facilitata soprattutto dall'amicizia che lega il patron Nuccio Bertone ad Aldo Nascimbene, braccio destro di Pigozzi. Il suo debutto avviene al Salone di Parigi, nel 1962. Dal punto di vista estetico, so-

no pochi i particolari (come i fanali posteriori) in comune con la versione 1000 berlina. Il frontale ridisegnato, i montanti del parabrezza molto sottili e con cristallo curvato, il posteriore a coda tronca, con la caratteristica incavatura orizzontale, sono alcuni elementi che rendono piacevole la linea della sportiva d'Oltralpe.

VOLANTE A CINQUE STELLE

Anche l'interno è totalmente ripensato, con la plancia a sviluppo orizzontale imbottita e rivestita di finta pelle, il cruscotto sportivo a cinque strumenti, il volante di generose dimensioni a tre razze e corona di bachelite nera, poi sostituito (come sull'esemplare del nostro test) dal bellissimo Five Stars con corona di legno. I sedili



Fregio raro

In alto, il rarissimo fregio sul frontale dell'auto e alcuni particolari dell'interno. Al momento del debutto, la 1000 Coupé costa 1 milione 215 mila lire. Gli optional erano le cinture di sicurezza (19 mila lire) e la vernice metallizzata (51 mila lire)



L'IMPRONTA SPORTIVA
È VISIBILE ANCHE ALL'INTERNO,
CON STRUMENTAZIONE
E RIFINITURE DI UN CERTO PREGIO



Gemme posteriori

Davvero pochi i componenti estetici comuni con la Simca 1000 berlina, tra i quali le gemme dei fanali posteriori (a sinistra). Anche all'interno, la Coupé ha l'aspetto e le finiture di una granturismo fuoriserie, con sedili ben profilati e un volante di vero legno (qui sotto).

anteriori sono regolabili e ribaltabili, così come lo schienale della panchetta posteriore, che può essere ripiegato per consentire di ottenere un utile piano di carico per i bagagli.

L'esemplare protagonista di queste pagine, perfettamente conservato e che ha ricevuto solo una velata di vernice negli anni 80, appartiene a Giacomo Malatesta, 24 anni, impiegato di Genova: "Era la preferita di mio zio Dino, che la usava solo nei fine settimana per una passeggiata al mare e nulla più. Ancora oggi ha un chilometraggio molto basso in relazione all'età, solo 76 mila km. E anche io la utilizzo raramente, ma ogni volta che la mostro agli amici rimangono stupiti dalle finiture e dal look sportivo. Anche se le prestazioni non sono esaltanti".



LA TECNICA

UN IMPIANTO COLLAUDATO

Anche sulla coupé francese **viene adottato lo schema “tutto dietro”**, derivato dalla berlina. L'auto è piuttosto veloce, ma soprattutto sicura, grazie all'impianto frenante con quattro dischi

Molte delle soluzioni meccaniche adottate dalla Simca 1000 Coupé sono molto simili a quelle della Fiat 600 (da cui la Casa torinese deriverà nel 1963 i primi studi per arrivare all'850, l'anno successivo), nonostante le due auto sportive protagoniste del nostro test non abbiano in realtà parti in comune. Anche in questo caso, si tratta di uno schema “tutto dietro” (tout derrière, per dirla alla francese), quindi con motore e trazione posteriori. La struttura è portante, di acciaio. La scocche grezze venivano realizzate a Grugliasco nello stabilimento Bertone, poi venivano spedite in Francia, alla Simca, su appositi vagoni ferroviari. Nella struttura di Poissy venivano preparate per essere verniciate, montate e infine accoppiate con la relativa parte meccanica.

MONOBLOCCO DI GHISA

Il motore, progettato e realizzato dalla Casa transalpina, è sistemato in posizione posteriore longitudinale e inclinato di 15° a sinistra, per ridurre gli ingombri in altezza. Per la precisione si tratta del Type 315, un 4 cilindri in linea con monoblocco di ghisa, testata di lega leggera, distribuzione a valvole in testa

con albero a camme laterale, aste e bilancieri, pistoni di lega di alluminio, bielle fratturate di acciaio stampato, albero a gomiti d'acciaio stampato, montato su cinque supporti di banco. Una delle somiglianze motoristiche con la Fiat rimane la posizione del radiatore, posto di lato, come su 600 e 850. Sulla 1000 Coupé del nostro test, l'impianto frenante (fornito in primo impianto dalla Bendix) prevede uno schema con dischi anteriori e posteriori, con freno a mano meccanico agente sul retrotreno e un circuito unico. Lo sterzo, che veniva prodotto dalla Gemmer, è del tipo a vite e rullo. Le sospensioni sono a ruote indipendenti con bracci triangolari e (all'anteriore) la balestra trasversale. Nonostante il serbatoio sia di piccole dimensioni, è più capiente di quello dell'850 Coupé.

SCHEDA TECNICA

Motore

- Posteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 68 mm
- Corsa 65 mm
- Cilindrata 944 cm³
- Rapporto di compressione 9:1
- Potenza 41 CV a 5.300 giri/minuto
- Coppia 6,6 kgm a 3.400 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri
- Albero a camme laterale (catena)
- Carburatore invertito Solex 32 PIBC
- Raffreddamento ad acqua, 5,5 litri
- Lubrificazione forzata, 2,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah

Trasmissione

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

Corpo vettura

- Coupé 2 porte, 2+2 posti
- Scocca portante

- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari superiori, balestra trasversale inferiore
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari oscillanti, molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco
- Sterzo a vite e rullo
- Capacità serbatoio carburante 36 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.220 mm
- Carreggiate: ant. 1.250 mm post. 1.230 mm
- Lunghezza 3.920 mm
- Larghezza 1.520 mm
- Altezza 1.250 mm
- Peso 795 kg

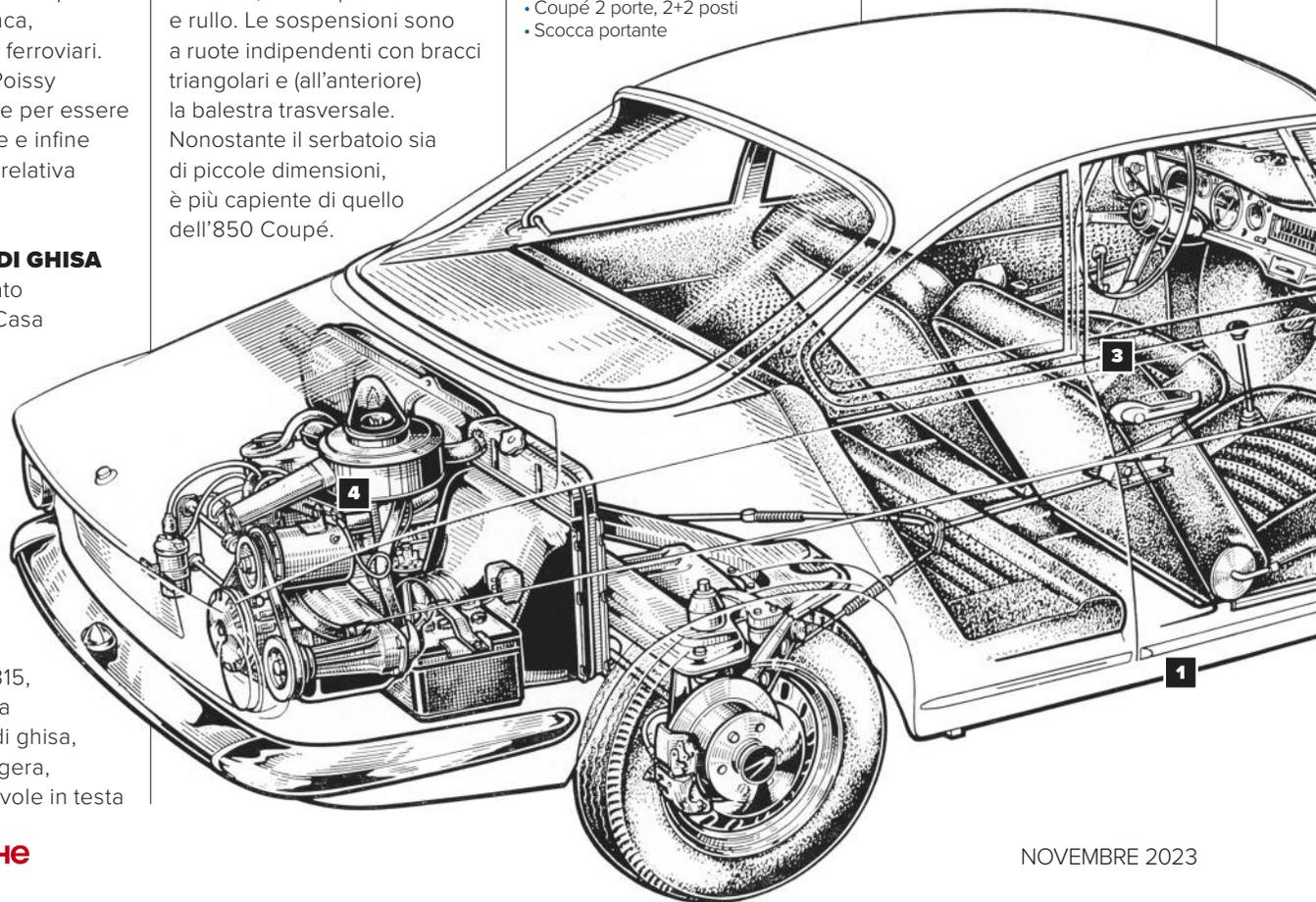
Prestazioni

- Velocità 140 km/h
- Consumo medio 6,4 litri/100 km



Impressioni a Montlhéry

Nel novembre 1962 Quattroruote pubblica le impressioni di guida della 1000 Coupé, dove si legge: “La preponderanza del retrotreno, notata sulla berlina, qui scompare”

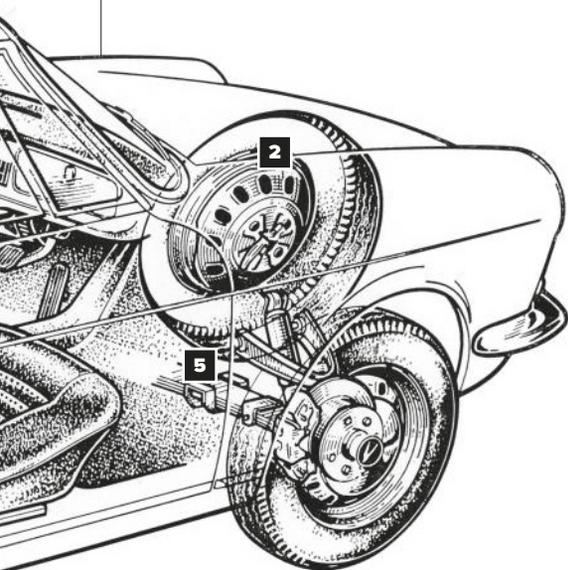


GUIDA AL RESTAURO

MISSION IMPOSSIBLE

Il ripristino di questo modello è impresa ardua a causa di moltissimi componenti **come i paraurti, l'interno e i vari lamierati della carrozzeria** che oramai sono introvabili

Butte notizie per chi si volesse cimentare nella ricerca di una 1000 Coupé da restaurare, per poi procedere a piccoli passi nella ristrutturazione, cercando di ottimizzare le spese. A parte il fatto che in Italia ne sono arrivate, all'epoca, molto poche, visto anche l'alto prezzo di listino, oggi, se ci si imbatte in un relitto da ripristinare, bisogna sapere che moltissimi ricambi sono introvabili. A partire dai vari lamierati della carrozzeria, per non parlare dei paraurti (sia anteriore sia posteriore). Anche l'interno è off limits: impossibile trovare la moquette del rivestimento dei pianali, il volante, la plancia, la strumentazione, le guarnizioni delle portiere. Fino a qualche anno fa, sfruttando soprattutto il mercato d'Oltralpe, si poteva trovare a buon prezzo una coppia di esemplari, in modo da completarne uno con gli eventuali ricambi del "donatore". Oggi il restauro va evitato, quindi meglio cercarne una già in ottime condizioni generali.



Scocca portante

La vista in trasparenza mette in evidenza la scocca portante della sportiva francese, derivata da quella della berlina 1000 del 1961

I RICAMBI

ALCUNI PEZZI SONO MERCE RARA

Pompa freni	€ 95
Testine sterzo	€ 84
Parabrezza	€ 700
Cinture di sicurezza	€ 114
Set pistoni con fasce elastiche	€ 454
Fari anteriori	€ 220
Fanali posteriori	€ 120
Kit distribuzione	€ 160
Pompa acqua	€ 369
Serie guarnizioni motore	€ 90
Terminale di scarico	€ 130
Pompa frizione	€ 150
Kit frizione	€ 180
Ammortizzatori anteriori	€ 150
Ammortizzatori posteriori	€ 170
Guarnizione parabrezza	€ 96
Guarnizione lunotto	€ 104

I PUNTI DEBOLI

FATE ATTENZIONE A...

- 1 Trovatela completa**
Se proprio volete intraprendere l'avventura di un restauro, la condicio sine qua non è trovare un esemplare completo
- 2 Rust never sleeps**
L'alloggiamento della ruota di scorta, i due brancardi e la fiancata destra sono spesso preda della ruggine passante
- 3 Cinture corrose**
Erano optional. Vanno controllati i fori di attacco (previsti su tutte le scocche), che potrebbero essere intaccati dalla corrosione
- 4 Motore in forma**
Riavviare il 4 cilindri Simca dopo una lunga inattività è semplice, a patto di smontare la coppa dell'olio e rimuovere la morchia
- 5 Tiranteria dello sterzo**
Se ci si imbatte in un esemplare conservato, da controllare con estrema cura sono la scatola sterzo e i relativi tiranti

I CLUB E GLI SPECIALISTI

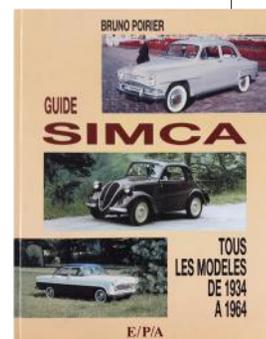
UN RIFERIMENTO IN TOSCANA

In Italia la Simca non è certo una marca sconosciuta. Grazie soprattutto a modelli riusciti e molto venduti anche qui da noi, come la 1000, la serie 1300-1500 e la 1100, sono in tanti coloro che la ricordano con stima e simpatia. Ma, quando si tratta di specialisti, il discorso cambia. In fatto di Simca, chi davvero se ne intende si può contare sulle dita di una mano: senza dubbio il nome più conosciuto è quello di Rosaldo Chianucci, che ha 75 anni e risiede e opera a Rassina, un borgo della provincia di Arezzo. Oggi nella sua struttura, che è pure diventata un piccolo museo Simca ([Autosalone Chianucci](http://AutosaloneChianucci.it), Rassina, autosalonechianucci.it) cura per conto di molti appassionati del marchio il restauro anche delle 1000 Coupé. Per quanto riguarda i sodalizi italiani, da citare il Simca Club Italia Amatoriale (Badia al Pino, provincia di Arezzo, tel. 3282513273, curatore Marcello Basagni). Per quanto riguarda la Francia, la situazione è più o meno la stessa, con pochissimi specialisti del marchio ancora in attività. Tra gli operatori del settore, da segnalare il Garage Clement ad Arquenay (nella zona Ovest di Le Mans, garageclement.fr). Il sodalizio di riferimento è il Club Simca France: clubsimcafrance.fr

I LIBRI

UNA GUIDA INTERESSANTE

Anche se datato, il volume scritto da Bruno Poirier (edito in Francia da Epa) è una vera e propria guida all'identificazione dei modelli ed è uno dei testi di riferimento della Casa della Rondine, con la produzione dal 1934 fino al 1964 (comprende quindi tutta la stirpe della 1000 e derivate sportive). Esiste anche un altro volume, curato da Michel Renou, che ripercorre la storia della Simca attraverso l'analisi, modello per modello, della produzione dal 1965 al 1980.



75



Restauro d'epoca

Roberto Farneti di Ravenna, 76 anni, grande cultore del marchio Lotus, al volante della sua Elite S2 del 1961, granturismo totalmente restaurata una trentina di anni fa



Colpo DA MAESTRO

Salone di Londra, ottobre 1957: la Casa inglese stupisce tutto il mondo presentando una granturismo che **adotta un'inedita scocca portante di vetroresina**. È il primo dei tanti capolavori del geniale Colin Chapman

IL CREDO DI COLIN CHAPMAN
ERA “**LIGHT IS RIGHT**”,
LA LEGGEREZZA È TUTTO. E CON
LA ELITE HA ANTICIPATO I TEMPI



Cristalli sfilabili

Qui sopra, nel marchio della Casa inglese, anche le iniziali del fondatore. Nella pagina accanto, si notano i sedili di pelle, che possono essere ribaltati in avanti per ospitare, nel retro degli schienali, i finestrini delle portiere. I cristalli si sfilano in pochi secondi e con estrema facilità

E arls Court, Londra, 15 ottobre 1957: una data destinata a rimanere nella storia. Al Salone dell'automobile Colin Chapman stupisce tutto il mondo presentando la sua prima GT, la Elite, una sportiva che adotta un'inedita scocca portante di vetroresina. Lo stupore (e l'invidia) per questo piccolo capolavoro ideato dal geniale ingegnere nativo di Richmond è unanime. Lo stesso Enzo Ferrari chiederà lumi ai suoi tecnici su questa “prima” assoluta destinata a cambiare, nel giro di breve tempo, i paradigmi tecnici dell'auto sportiva.

UN INNO ALLA LEGGEREZZA

“Light is right”, questo da sempre è il credo di Chapman. Il concetto di base è la leggerezza, da ottenere a qualunque costo. In pochi avevano compreso, negli anni 50, quanto fosse importante costruire auto dal peso piuma, soluzione che porta solo ed esclusivamente vantaggi e permette di ottenere prestazioni eccezionali anche con motori di piccola cilindrata (e quindi più economici da produrre e più gestibili nella manutenzione) e con relativa scarsa cavalleria rispetto ai concorrenti. Sfiare i duecento all'o-

ra con soli 75 CV a disposizione, al tempo, era impensabile per qualsiasi costruttore italiano. Ma non certo per Chapman, che, grazie a un peso a secco di soli 572 kg, ci è riuscito, eccome.

Tecnicamente definita Type 14, la Elite è stata sviluppata in gran segreto in un piccolo laboratorio poco distante dalla sede principale di Hornsey. Alla fine di luglio del 1956, Colin Chapman forma un gruppo di lavoro con tecnici di gran classe, quali il designer John Frayling e il fido Frank Costin (impallinato di aerodinamica e fratello di Mike, cofondatore della Cosworth), oltre a Peter Kirwan-Taylor, incaricato di tenere sotto controllo i costi di progettazione.

Per creare qualcosa di nuovo, Chapman chiede al team di esplorare il potenziale della vetroresina, un tipo di materiale non così conosciuto all'epoca. Riducendo al minimo l'uso dell'acciaio, si apre la strada alla prima monoscocca di fibra di vetro nella produzione di serie. La struttura dell'Elite comprende tre preformati principali con otto sezioni separate, inserite ad hoc lungo tutta la vettura. La piccola granturismo ha dunque un telaio leggero, ma allo stesso tempo robusto, pensato anche per l'utilizzo 



Cambio preciso
Qui sopra, il particolare della leva del cambio (sul pomello la scritta ZF) e dei cerchi a raggi di alluminio prodotti dall'italiana Borrani

IL PREZZO ERA IMPEGNATIVO,
BEN 4 MILIONI 330 MILA LIRE.
 NE SONO STATI VENDUTI 1.030
 ESEMPLARI IN SEI ANNI



➔ estremo nelle competizioni. In realtà, la berlina inglese non nasce subito di sana e robusta costituzione. L'appalto della realizzazione della scocca viene dapprima affidato alla British Aerospace Ltd, ma il risultato non è pari alle aspettative, perché nella zona del differenziale si verificano problemi tecnici non indifferenti. A questo punto Chapman decide di rivolgersi alla Bristol Aircraft Ltd e la qualità della monoscocca migliorerà nettamente.

RECORD SULL'AUTOSOLE

“Una vettura che in condizioni ideali di traffico e senza commettere alcuna infrazione alle norme vigenti sull'Autostrada del Sole, potrebbe compiere il tratto, di 286 km, congiungente Milano a Firenze, in meno di un'ora e mezzo”. Così scriveva nel 1961 Auto Italiana Sport, dopo aver concluso con un'Elite, affidata al gentleman driver Ovidio Capelli, un tentativo in un'ora e tre quarti, tempo ritenuto insoddisfacente a causa di alcuni rallentamenti per lavori in corso e di un contrattempo al casello toscano. La media complessiva, di 161 km/h, è davvero niente male. Del resto, dalla Elite si pretendeva molto, sia per la sua tecnica innovativa, sia per il prezzo di listino quasi proibitivo: ben 4 milioni 330 mila lire nel 1962. Per acquistare la Porsche 356 Super 90 bastavano 3 milioni 100 mila lire, per la Lancia Flaminia GT Touring 3 milioni 320 mila lire e per l'Alfa Romeo 2600 Sprint 3 milioni 100 mila lire. Ma tant'è, e come se non bastasse, Chapman anni dopo dichiarerà in maniera molto candida: "La Elite? Favolosa, ma mi ha quasi costretto a portare i libri contabili in tribunale. Costava moltissimo costruirla e, a conti fatti, per ogni esemplare venduto ci rimettevo la bellezza

di 100 sterline". Una follia tipicamente inglese e in puro stile Lotus, accomunata in questo senso alla Maserati, dove i geniali fratelli emiliani spendevano fior di quattrini pur di primeggiare.

UNA RARA VARIANTE

Il ravennate Roberto Farneti, 76 primavere all'attivo, grande cultore della Casa inglese, è da trent'anni felice proprietario dell'esemplare che compare in queste pagine, telaio 1767, ultimato nel 1961: "Uno specialista di Perugia, Giovanni Rosi, l'aveva recuperata in Germania agli inizi degli anni 90", racconta oggi il collezionista, "scocca da una parte, tutto il resto in cassette varie, una sorta di scatola di montaggio.

Si tratta di uno dei pochi esemplari con la guida a sinistra, quindi destinato alla vendita fuori dai confini britannici. Appena l'ho vista nel corso del suo restauro è stato amore a prima vista. E, dopo una trattativa veloce e positiva, me la sono portata a casa". Durante il restauro è anche saltata fuori una graditissima sorpresa, la presenza del motore FWB di 1.5 litri, che la Lotus metteva a disposizione in alternativa (tramite congruo sovrapprezzo) a quello di 1.2 litri. Alimentato con due carburatori doppio corpo Weber 40 DCOE al posto degli SU H4, è accoppiato a un cambio meraviglioso, lo ZF a quattro marce, niente a che vedere con quello di serie, un selettore MG che tende a impuntarsi parecchio, soprattutto nelle marce basse.

E poi l'albero a camme montato su 5 supporti di banco (come sull'Alfa Romeo Giulietta), l'assetto regolabile e un peso a secco diminuito di circa 30 kg che, abbinato a una potenza di 108 CV, fa volare questa Elite a quasi 220 km/h. Una volta su strada, ci si rende conto della moderni-

Ricordo del passato

In alto, due viste del 4 cilindri in linea dell'Elite. Sul coperchio valvole c'è lo stemma "Godiva", a ricordo delle pompe acqua antincendio prodotte dalla Coventry-Climax negli anni 40. Questo esemplare monta la rara variante di motore FWB, di 1.460 cm³ con due carburatori doppio corpo Weber e cambio ZF, un allestimento super sportivo destinato alle competizioni

LA SCOCCA

UNA STRUTTURA RIVOLUZIONARIA



tà dell'auto. Con meno di 550 kg da portare a spasso, il 4 cilindri d'alluminio della Coventry-Climax è molto divertente, con un'elasticità sorprendente anche ai regimi medio-bassi. Il rumore nell'abitacolo è elevato, perché il guscio di vetroresina non solo filtra poco i suoni, ma fa da cassa di risonanza. Però si tratta di una bella sonorità, specialmente quando si accelera e si sente il gorgoglio dei carburatori Weber. I 200 all'ora si raggiungono in un attimo. La leggerezza fa sì che sterzare e frenare con l'Elite sia un vero gioco da ragazzi. Diavolo di un Chapman, stavolta il cappellino lo lanciamo noi. **R**

Al lavoro

Sopra, un momento di lavorazione della scocca di vetroresina, all'interno dello stabilimento della Bristol Aircraft Ltd, alla fine degli anni 50. In basso, la vista in trasparenza pubblicata su Auto Italiana Sport nel 1961

La scocca portante della Elite, che veniva realizzata dalla Bristol Aircraft Plastic Ltd, è composta di resina poliestere e resina epossidica, rinforzate con fibra di vetro. Il tipo di plastica utilizzata vanta una resistenza alla trazione pari a circa un terzo di quella dell'acciaio (e un peso pari a solo un quinto di quello dell'acciaio). Grazie a queste peculiarità, si è potuta realizzare una struttura al tempo stesso rigida e dal peso piuma. Sia la parte anteriore sia quella posteriore sono scatolate. La zona centrale è irrobustita grazie a una struttura d'acciaio, alla quale sono fissate le cerniere delle portiere, che comprende i montanti del parabrezza.

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 76,2 mm
- Corsa 80,01 mm
- Cilindrata 1.460 cm³
- Rapporto di compressione 10:1
- Potenza 108 CV a 7.000 giri/minuto
- Coppia 11 kgm a 5.000 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Albero a camme in testa
- Due carburatori doppio corpo Weber 40 DCOE
- Raffreddamento ad acqua, 7 litri
- Lubrificazione forzata, 4,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 56 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio ZF a 4 marce
- Frizione monodisco a secco Borg&Beck
- Differenziale autobloccante a richiesta
- Pneumatici 4.80-15

Corpo vettura

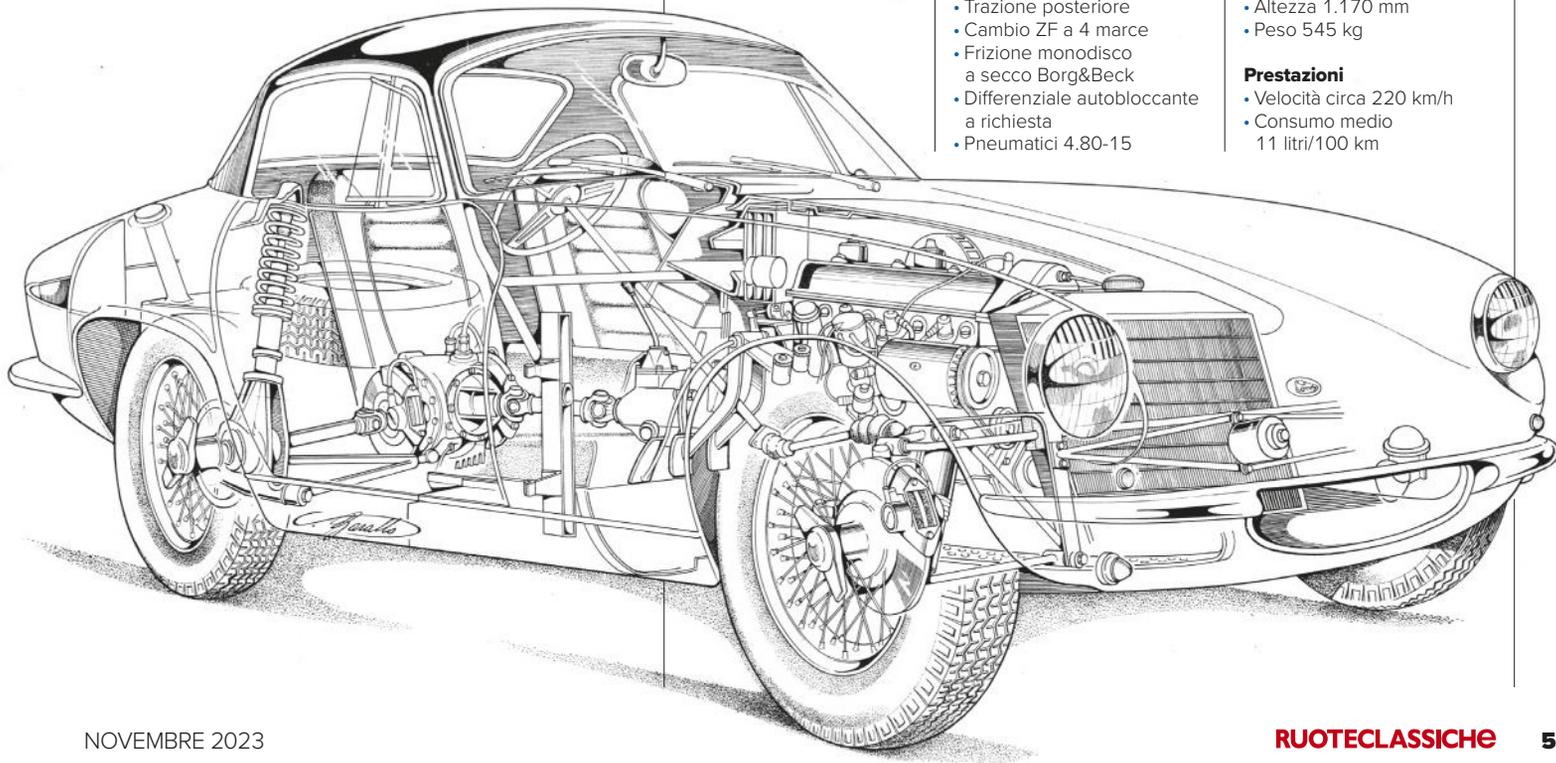
- Coupé 2 porte, 2 posti
- Scocca portante di vetroresina
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari regolabili, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 30 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.230 mm
- Carreggiate: ant. 1.190 mm post. 1.190 mm
- Lunghezza 3.810 mm
- Larghezza 1.470 mm
- Altezza 1.170 mm
- Peso 545 kg

Prestazioni

- Velocità circa 220 km/h
- Consumo medio 11 litri/100 km



MENO PESO PIÙ VELOCITÀ

Come le vetture da competizione, anche le Lotus stradali vantano soluzioni originali. **La leggerezza è l'arma** per avere prestazioni elevate, ma fondamentali sono il telaio e le sospensioni

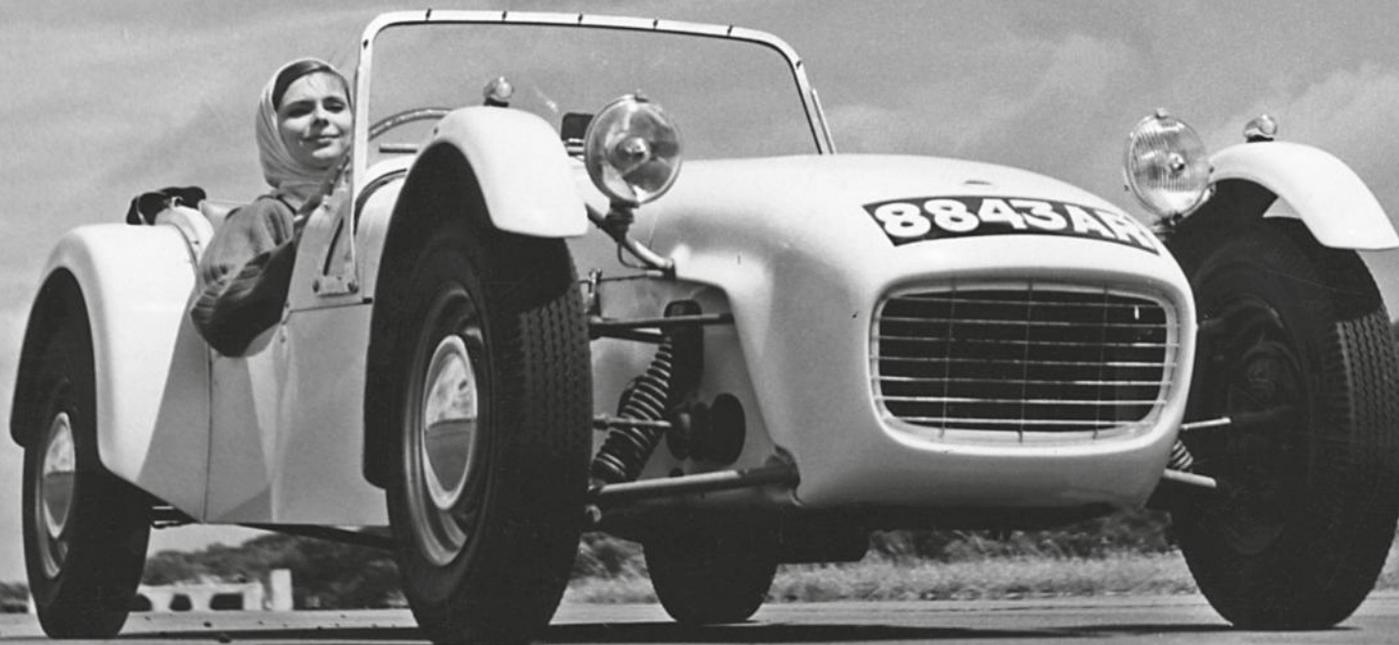
Prima di laurearsi in Ingegneria, il diciannovenne Colin Chapman iniziò a darsi da fare per guadagnare da vivere. Scartati alcuni lavori proposti dal padre, iniziò ad acquistare con un amico vecchie auto, per rimetterle a posto e poi rivenderle. Nel 1947 ce n'era una che proprio non riusciva a piazzare: era un'Austin Seven del 1930 molto malmessa. Decise quindi di modificarla radicalmente per suo piacere e ci lavorò a tempo perso. Nel frattempo andò, quasi casualmente, a vedere una gara di trial e ne rimase così impressionato da modificare ulteriormente quella vecchia Austin per farne un'auto da corsa. Molto artigianale, ma funzionava bene... La chiamò Lotus Mark I e venne registrata all'inizio del 1948, lo stesso anno della laurea in Ingegneria strutturale e del suo arruolamento nella Raf, dove entrò per soddisfare la sua

grande passione per il volo. Così nacque la prima Lotus (il soprannome della moglie), cui seguirono ininterrottamente altri modelli, destinati alle corse, venduti completi o da montare (diffusissimi perché godevano di benefici fiscali, ovvero il 25% in meno di tasse).

Da semplice officina, la Lotus divenne una vera società il 1° gennaio 1952. Chapman costruiva auto da corsa, poi arrivarono modelli stradali le cui vendite dovevano sostenere l'attività sportiva. All'inizio erano vetture spartane ed economiche (come l'indimenticabile Seven), poi, via via che i profitti salivano, concepì GT come la Elite, la Elan, la Esprit, diventando pure motorista. Nessun modello prodotto dalla Lotus, anche dopo la scomparsa del fondatore, si è mai allontanato dal "credo" di Chapman: meno peso, più velocità. ■■■

Particolari in tutto

La Mark VII, nota come Seven, ha telaio di tubi di acciaio e carrozzeria formata da pannelli di alluminio. Nell'altra pagina, la Elan, la prima con telaio a trave centrale, e l'Europa, con motore centrale-posteriore



1957

MARK VII

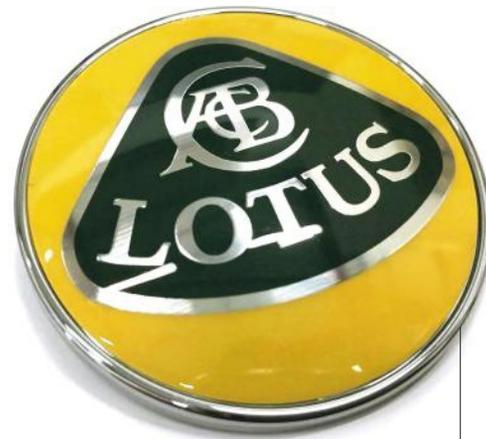
Dopo aver realizzato la bellissima barchetta Eleven (1955), Chapman aveva bisogno di rinnovare il buon successo della Mark VI, nata nel 1952, e di proporre una più competitiva versione sportiva. Nacque così la Mark VII (o Seven). Presentata nello stesso anno della Elite, la Seven era la massima espressione della kit car, essenziale e leggerissima (circa 400 kg). Contava su un rigido telaio tubolare abbinato a raffinate sospensioni anteriori a triangoli sovrapposti. La carrozzeria era di pannelli di alluminio piani (a eccezione del musetto) per ridurre i costi e le parti meccaniche derivavano da auto di grande produzione. All'inizio poteva montare il Ford di 1.172 cm³ da 36 CV, il BMC di 948 cm³ da 39 CV o il Climax di 1.098 cm³ da 75 CV (per la sola Super Seven). Nel 1960 venne proposta la S2 che poteva accogliere vari motori Ford: 997 cm³ da 39 CV e 1.498 cm³ da 66 CV per la Seven, 1.340 cm³ da 85 CV e 1.498 cm³ da 95 CV per la Super Seven. Nel 1968 debuttò la S3 con carrozzeria di vetroresina e alluminio e motore Ford 1.601 cm³ da 86 CV, mentre dall'anno dopo si rese disponibile il nuovo biabero Lotus 1.558 cm³ da 115 CV. Seguì la S4 del 1970, con un drastico restyling. Fine produzione nel '73, dopo circa 2.500 esemplari, e cessione dei diritti di costruzione alla Caterham.



1962

ELAN

È con tutta probabilità la Lotus più amata ed è anche la prima a montare il famoso telaio monotrave centrale. Il progetto Elan era per una spider destinata al mercato Usa e inizialmente prevedeva telaio e carrozzeria di vetroresina come la Elite. Tuttavia, ci si rese conto che senza il sostegno del tetto non ci sarebbe stata la rigidità sufficiente. Così, Chapman ebbe l'idea del telaio a trave centrale di acciaio, semplice, economico e robusto. La nuova spider fu presentata nel 1962 con una linea attraente e i fari a scomparsa. Montava un motore Ford di 1.558 cm³ trasformato in bialbero e con una potenza di 105 CV. Poteva essere dotata di tettuccio rigido e nel 1964 le venne affiancata la versione coupé. Il campione di F1 Jim Clark la usava come vettura personale e ciò contribuì al successo: tanti volevano "un'auto come quella di Clark". Peso piuma (sotto i 600 kg) e agilità da vettura da corsa fecero il resto. La Elan ebbe una lunga carriera con continui aggiornamenti, tra cui livelli di potenza via via più alti (126 CV nel '71). Nel 1967 nacque la 2+2 con passo allungato, seguita dalla lussuosa +2S, prima Lotus a essere percepita come auto di alta classe e a non essere disponibile in kit. È stata prodotta sino al 1975 in 15.218 unità. La Elan da corsa, del 1964-66, aveva un motore da 180 CV elaborato dalla BRM.



1967

EUROPA

La vettura da strada più vicina a una Formula 1. Molti giornalisti dell'epoca, siamo nel 1967, dipinsero così l'Europa, una coupé ultraleggera (meno di 700 kg) che, come suggerisce il nome, era dedicata al Vecchio continente. Particolarmente sviluppata a livello aerodinamico (Cx di appena 0,29 e ciò spiega anche la particolare forma della coda), utilizzava sempre il telaio a trave centrale che sostiene il motore e le sospensioni e che contiene al suo interno la trasmissione. Assolutamente spartana nell'allestimento, adottava il 4 cilindri della Renault 16 di 1.470 cm³, ruotato di 180° e montato in posizione centrale-posteriore (è la prima auto di serie ad avere questa soluzione). Profondamente rivisto dalla Lotus, sviluppava 82 CV contro i 52 accreditati per la berlina francese. Nel 1968 venne proposta come S2, presentando un equipaggiamento migliore, mentre l'anno dopo arrivò il Renault di 1.565 cm³. Il 1971 vide il debutto della Europa Twin Cam (distribuzione bialbero Lotus), prima da 115 CV, poi da 126 CV (in questo caso con cambio a 5 marce). Furono anche allestite versioni da corsa con il Ford-Cosworth 1.594 cm³ da 165 CV e serie celebrative con livrea Gold Leaf e JPS. La produzione si fermò nel 1975, a circa 9.300 esemplari.

ALL'INIZIO IL SUCCESSO
ARRIVA **CON LE AUTO
IN KIT**, CHE FANNO
RISPARMIARE
IL 25% SULLE TASSE



1974

ELITE, ECLAT, EXCEL

Nei primi anni Settanta il successo di alcune Sport Estate, come la Volvo 1800 ES, spinsero la Lotus a realizzare una nuova sportiva 4 posti adatta alla famiglia, che debuttò nel 1974. Il nome scelto fu ancora Elite, ma non c'era alcun legame con la storica coupé. Raffinata e lussuosa negli interni, aveva sempre carrozzeria di fibra di vetro e telaio a trave centrale. Il motore, anteriore longitudinale, era un 4 cilindri bialbero 16 valvole di 2 litri da 155 CV. Rimasta in produzione fino al 1982, non ottenne particolare successo per via della sua insolita estetica, tanto che dal 1975 venne proposta anche con una più classica coda fastback, prendendo il nome di Eclat. Nel 1980 subì un restyling (versione S2), con il motore portato a 2.2 litri e 160 CV abbinato al cambio a 5 marce. L'ulteriore evoluzione porta il nome di Excel e arrivò nel 1982. Rispetto alla Eclat cambiarono le fiancate (piatte anziché a cuneo) e la coda. Immutata la meccanica, che però, nella versione SE del 1985, vide la potenza aumentare a 180 CV. La Excel uscì di scena nel 1992. In tutto furono prodotti 6.216 esemplari.



GUIDARE
UNA LOTUS,
NON IMPORTA
QUALE SIA, È
UN'EMOZIONE
UNICA

1976

ESPRIT

Sostituta dell'Europa, la Esprit è stata una delle Lotus più famose e amate. Realizzata in collaborazione con Giugiaro, venne presentata alla fine del 1975 e fu definita la "più eccitante sportiva inglese dai tempi della Jaguar E". La base tecnica era analoga a quella dell'Europa, con telaio a trave centrale, carrozzeria di vetroresina e motore centrale-posteriore, in questo caso un 1.975 cm³ 16 valvole bialbero da 157 CV. Nel 1978 venne leggermente aggiornata e si rese disponibile la versione JPS, per festeggiare il Mondiale di F.1 vinto dalla 79 con Andretti. Due anni dopo arrivò la versione turbo da 213 CV, con i colori del nuovo sponsor in F.1, la Essex. Nel 1986 la Esprit subì un sostanzioso restyling, con due versioni disponibili: SE aspirata da 180 CV e SE turbo 2.2 litri da 264 CV. Uscì anche una versione speciale in verde inglese con particolari gialli, dedicata a Jim Clark. Nel 1992 arrivò la versione di 1.975 cm³ turbo e 243 CV, mentre l'anno dopo si realizzò la Sport 300 (il numero è la potenza), simile alla Esprit da corsa. Infine, nel 1996 giunse il momento della V8 biturbo di 3.506 cm³ e 350 CV. Nel 2001 uscì dalla catena di montaggio l'ultima Esprit, per un totale di 10.675 unità costruite.



1989

ELAN M100

Dopo la morte di Chapman la Lotus passò dei brutti momenti, ma nel 1986 venne acquistata dalla General Motors, che decise per un nuovo modello spider, adatto al mercato Usa. Il concetto alla base del progetto era semplice e chiaro. L'auto doveva essere leggera, con un telaio che producesse alti livelli di maneggevolezza e confort, facile da guidare velocemente. Per gli ingegneri della Lotus erano gli stessi concetti adottati da Chapman all'inizio degli anni 60, quando creò la prima Elan. Con l'evoluzione del progetto siglato M100 alla fine degli anni 80, i progettisti si resero conto che l'auto soddisfaceva brillantemente i parametri di progettazione di Chapman. Il loro compito alla fine non si limitava a riproporre semplicemente il nome Elan, ma l'idea, il concetto, la filosofia di quello storico modello. Tutto filò liscio, perché questa due posti aveva molte qualità dinamiche grazie al telaio monotrave e al motore 1.600 turbo da 167 CV. Un gran bel "giocattolo", anche se molto costoso (55 milioni di lire nel '90). A frenare il successo, la trazione anteriore (mai adottata prima dalla Lotus), che tenne alla larga i fan della Casa, e gli alti costi di produzione: 4.655 unità dal 1989 al '96.



1996

ELISE

Chiuso il capitolo GM, la Lotus venne acquistata, nel 1993, da Romano Artioli, già proprietario della Bugatti. Tre anni dopo debuttò il modello della rinascita, battezzato Elise in onore della nipote. I progettisti avevano il compito di realizzare una due posti esaltando gli aspetti storicamente vincenti delle Lotus. Il design riprese, senza cadere nel rétro, il fascino delle berlinette sportive anni 60, prendendo spunti dalla Elan, dall'Europa e dalla 23, ma anche dalla Dino. Un'altra ispirazione fu data dalla Ducati 916 che, a detta del designer Thomson, "rende invisibile la linea di separazione tra ingegneria e design", proprio ciò che si voleva ottenere per la Elise. Il progetto, funzionale a esaltare le doti di guida, sacrificando ogni confort, verteva su un nuovo telaio portante di alluminio e sul motore posizionato appena dietro l'abitacolo; non era nulla di eccezionale, perché si trattava del Rover di 1.796 cm³ da 120 CV. Ma la Elise pesava appena 723 kg... I commenti della stampa specializzata furono entusiasti: "pura e sensazionale", "un punto di riferimento nella storia dell'auto", "il massimo del divertimento" - giusto per citarne qualcuno - danno bene l'idea di quanto fosse piaciuta questa nuova Lotus. Fino al 2003 si utilizzarono motori Rover sempre più potenti (fino a 162 CV) e non mancarono serie speciali corsaiole e tanto meno quelle celebrative con le bellissime livree delle monoposto di F.1 25, 49 e 72. Dal 2004 si cambiò fornitore di motori e la Lotus passò ai Toyota di 1.796 cm³, con potenze da 136 a 220 CV. La produzione terminò nel 2021 con un totale di 35.124 auto.

2000

EXIGE

Il successo della Elise spinse la Lotus a realizzare, nel 2000, una versione più estrema da 195 CV per il campionato Turismo inglese. Nasceva così la Exige, in veste di coupé proposta anche in versione omologata con il motore Rover da 179 CV. Dalla Elise la Exige riprendeva il telaio di alluminio e la carrozzeria di fibra di vetro che, unitamente a dotazioni spartane, mantennero il peso sui 900 kg. Esteticamente, oltre che per la presenza del tetto, si distingueva per l'alettone posteriore. La prima serie fu prodotta fino al 2002, mentre la seconda debuttò nel 2004 montando il Toyota 1.8 litri a 4 cilindri e 16 valvole da 193 CV. Per migliorare l'aerodinamica cambiarono lo spoiler anteriore, il tetto (con presa d'aria), il cofano posteriore e l'alettone. Nel 2005 debuttò la 240R, con il compressore che portava la potenza a 246 CV. Dopo una serie di versioni sempre più performanti, moltissime a tiratura limitata e alcune da competizione, si arrivò alla terza serie nel 2012, con il Toyota V6 3.5 litri della Evora da 345 CV (da 380 a 410 sulla Exige Sport). La storia si chiuse nel 2021, dopo 10.497 unità.



2009

EVORA

Nel 2009 la Lotus compie un ulteriore salto in avanti, realizzando una GT 2+2 di altissime prestazioni. È dotata di un nuovo telaio di alluminio composto da tre sezioni: la centrale che funge da abitacolo, l'anteriore, sacrificabile in caso di urti e dove è ancorato l'avantreno, e la posteriore che ospita il motore. I pannelli della carrozzeria sono invece realizzati con materiale composito. A spingere questa supercar provvede il V6 della Toyota da 3.5 litri, in due versioni: aspirata da 280 CV e con compressore volumetrico da 350 CV (introdotta a fine 2010). La trasmissione si avvale di un cambio a 6 marce (disponibile anche con rapporti ravvicinati), che dal 2011 è affiancato da quello automatico Ips con comandi al volante. Il software che lo controlla rende gli innesti velocissimi e in più, tramite un algoritmo, registra lo stile del pilota e ne adatta il funzionamento per rendere più agevole la guida al limite. Nel corso della sua produzione, terminata nel 2021 con 6.117 esemplari, la Evora è stata proposta in versioni sempre più potenti, sino ad arrivare alla GT del 2017 da 430 CV (velocità 305 km/h, 0-100 km/h in 3"8).



Due posti per Elisa

A sinistra, la bestseller Elise, nata nel 1996 con un nuovo telaio portante di alluminio. Sopra, l'estrema Exige nella versione S2 (con motore Toyota) del 2004 e la Evora, introdotta nel 2009. Nell'altra pagina, la Elite (nulla a che vedere con l'antennata) a 4 posti e la Esprit (disegnata da Giugiaro) di metà anni 70. Più in alto, la Elan progettata in epoca General Motors, unica Lotus a trazione anteriore.



UN PASSO AVANTI

Colin Chapman è il genio che, ciclicamente, ha rivoluzionato **il modo di progettare una monoposto**. E tutti gli altri a inseguire le sue idee innovative. In 20 anni ha costruito il mito della Casa



“Se Colin Chapman fosse in grado di dedicarsi esclusivamente alle monoposto di Formula 1, tutti gli altri - noi compresi - potrebbero anche far fagotto e ritirarsi in campagna”. A dire questo, nel 1969, non era un personaggio qualsiasi del mondo delle corse, ma Ken Tyrrell, patron dell’omonima scuderia, che tra l’altro proprio quell’anno vinse con Jackie Stewart il Mondiale di Formula 1.

Colin Chapman, il fondatore della Lotus, in poco più di 10 anni si era guadagnato fama e rispetto nell’ambiente delle competizioni, perché

le sue creazioni avevano spesso sradicato lo status quo della progettazione, obbligando i rivali a rincorrere le sue idee. Lo aveva dimostrato chiaramente in quegli anni 60, quando si assicurò tre Mondiali, con Jim Clark (1963-65) e Graham Hill (1968) e dovevano ancora arrivare gli anni 70 che porteranno altri quattro titoli Costruttori (1970, '72, '73 e '78) e tre Piloti, con Jochen Rindt ('70), Emerson Fittipaldi ('72) e Mario Andretti ('78). In tutti questi anni, Chapman realizzò monoposto rivoluzionarie, che cambiarono totalmente il modo di concepire le F.1: tra i suoi primati il telaio

Coppia magica

Legati da grande amicizia, Chapman e Clark avevano un’intesa perfetta. Questo portò a 25 vittorie, due campionati del mondo e una vittoria a Indy. Nella foto, Clark con la 25, prima F.1 con telaio monoscocca, al GP d’Olanda 1964

1962

25 CLIMAX

Nel 1959 la Cooper, primo team e non Casa automobilistica a vincere un Mondiale di F.1, aveva stupito realizzando una monoposto a motore posteriore, anziché anteriore. Questa soluzione permetteva minor peso, un telaio più affusolato e aerodinamico e un comportamento stradale più efficiente, specie in curva. A questa soluzione la Lotus si dedicò subito, arrivando a realizzare la 25 nel 1962, subito vice campione del mondo con Jim Clark, dietro la BRM di Graham Hill. Si trattava della prima monoposto con telaio monoscocca, che prevedeva due elementi laterali tubolari di alluminio (che servivano da serbatoi), un pannello che fungeva da pavimento e tre

paratie di acciaio che chiudevano la "scatola". Per la prima volta il pilota era completamente sdraiato, a tutto vantaggio dell'aerodinamica, e tale posizione richiese un certo adattamento anche a un grande talento come Clark. Rispetto ai tradizionali telai di tubi, la monoscocca era tre volte più rigida e pesava circa la metà. Mossa dal V8 di 1.500 cm³ della Climax, da circa 200 CV, la 25 venne schierata dal 1962 al 1965 in 49 gare, ottenendo 14 vittorie e 14 pole position. Iridata nel 1963, fu seconda nel '64 e tornò in vetta nel '65 grazie alla sua evoluzione, la 33, rivista nelle sospensioni a causa delle ruote più grandi. La 33 partecipò a 27 corse (l'ultima nel '67) e con Clark, nel 1965, vinse 6 gare su 10.



monoscocca, il motore portante, la collocazione laterale dei radiatori, l'effetto suolo. Nonostante le sue auto dominassero spesso la scena dei GP, il geniale tecnico inglese guardava avanti come nessun altro e non si accontentava di mettere a punto semplici sviluppi.

Non sempre questa sua visione portò ai risultati sperati, anche per le complicazioni tecniche che alcuni dei suoi progetti portavano con sé. In ogni caso, realizzò monoposto a trazione integrale, sperimentò il motore a turbina, la frizione ad azionamento elettronico e le sospensioni attive

e persino il doppio telaio. A questa attività frenetica, come diceva Tyrrell, Chapman ne affiancava altre, progettando monoposto di F.3, F.2 e F. Indy, ma anche vetture stradali diventate leggendarie. Poi si occupò di velivoli ultraleggeri e pure di barche. Infine, seguì in prima persona i contratti con gli sponsor. Forse tutto questo era troppo e il suo cuore si fermò quando aveva solo 54 anni, nel dicembre 1982. Resta la certezza che Chapman è stato l'uomo più innovativo e creativo nella storia delle competizioni. E la sua Lotus un mito che il tempo non offusca minimamente. ...

1967

49 FORD

Il cambio dei regolamenti nel 1966, col passaggio dai motori 1.500 a quelli di 3.000 cm³ mise in crisi i team inglesi, che spesso dovettero ripiegare sui Climax portati a 2.000 cm³. Come 3 litri erano presenti solo i Ferrari, i Maserati, i Repco e il complicatissimo BRM a 16 cilindri. Chapman convinse la Ford a realizzare un nuovo motore V8 3 litri progettato dalla Cosworth e ad averlo in esclusiva nel 1967. Realizzò una nuova monoscocca, sviluppo dei modelli 43 (a motore BRM H16) e 38 da F. Indy, utilizzando il motore come parte stressata, essendo imbullonato alla scocca e portando gli attacchi per sospensioni e cambio. Da allora, quasi tutte le monoposto rivali furono costruite con questo schema. Il debutto avvenne al GP d'Olanda con pole e vittoria di Clark. Nelle successive gare, il Cosworth subì problemi di affidabilità e così la Lotus non riuscì a lottare per il Mondiale. La supremazia del telaio, abbinato anche ai primi alettoni (introdotti da Ferrari e poi esasperati da Chapman) e alle qualità del motore, furono evidentissimi nel 1968. Clark vinse la prima gara e pareva lanciato alla conquista del suo terzo titolo, ma perse la vita in una gara di F.2. Il risultato non sfuggì al suo compagno di squadra Graham Hill. Chapman fu il primo, in F.1, a portare sponsor non tecnici sulle monoposto: le sue auto "tradirono" il colore nazionale verde per passare a quello rosso-oro-bianco delle sigarette Gold Leaf. La 49 corse 42 GP (gli ultimi nel '70) ottenendo 12 vittorie e 19 pole.



Anni di trionfi

Ultima vittoria della 49 a Monaco con Rindt, che poi avrà la 72 per laurearsi campione del mondo 1970. A lato, secondo titolo per la 72 con Fittipaldi nel 1972. Infine, Andretti con la 78 a effetto suolo

1970

72 FORD

Nonostante la 49 avesse fornito ottime prestazioni, Chapman, sin dal 1969, pensava alla sua erede, che prenderà il nome di 72 e che sarà destinata a rivoluzionare ancora il concetto di F.1. Esteticamente la nuova monoposto si ispirava alla 56 con motore a turbina e alla 63 a 4 ruote motrici, e aveva una forma a cuneo esasperata. Ciò era dovuto all'impianto frenante montato internamente, ai radiatori piazzati ai lati della scocca e alla presa d'aria per il motore (altra soluzione inedita). Il telaio era sempre monoscocca con motore portante e inizialmente le sospensioni prevedevano, anteriormente, un sistema anti affondamento per mantenere l'assetto costante in fase di staccata e posteriormente una geometria che impediva alla vettura di ondeggiare in accelerazione. I radiatori laterali posti vicino al motore consentivano masse radianti più piccole e tubazioni più corte (tradizionalmente le monoposto avevano un grande radiatore nel muso) e il fatto che queste non passassero più all'interno o all'esterno dell'abitacolo abbassava la temperatura percepita dal pilota. Semplificate le sospensioni, la 72 si dimostrò invincibile, nettamente superiore come velocità massima e come stabilità in curva. Ciò consentì la vittoria nel Mondiale 1970 e il titolo di Jochen Rindt, anche se perse la vita durante le prove del GP d'Italia. La 72 venne sviluppata molto negli anni a seguire, vincendo due coppe Costruttori ('72 e '73) e il titolo Piloti con Emerson Fittipaldi ('72). Altre vittorie nei GP, sino al '74, arrivarono grazie a Ronnie Peterson. In tutto, la 72 corse 75 GP, ottenendo 20 vittorie e 17 pole.



1977

78 FORD

Già nel 1975 Chapman stava studiando qualcosa di inedito per riportare la sua squadra a dominare la F.1. Abbandonata la tipo 76 con frizione a controllo elettronico, aveva proposto la 77, una monoposto molto piccola e stretta, dotata di sospensioni pensate per essere regolate anche in altezza e adattabili a ogni singolo circuito. Un sistema che dava infinite possibilità di settaggio, ma anche complicato, tanto che non diede particolari vantaggi. Era comunque un'auto di transizione, in vista della 78 schierata nel Mondiale 1977, per Mario Andretti e Gunnar Nilsson. Si trattava della prima F.1 a effetto suolo, che utilizzava dei profili alari rovesciati, all'interno delle grandi pance laterali, per ottenere un elevato carico verticale e una superiore depressione inferiore, utile all'incremento dell'aderenza in curva. Il tutto "sigillato" da minigonne laterali, scorrevoli per adattarsi al fondo stradale. La 78 richiese molto tempo per la messa a punto, ma si dimostrò davvero efficace, tanto da essere utilizzata anche nella parte iniziale della stagione 1978. In tutto ottenne 7 vittorie e 9 pole.



LE INNOVAZIONI DI CHAPMAN HANNO FATTO LA STORIA DELLA F.1 E IN 15 ANNI HANNO PORTATO SETTE MONDIALI ALLA LOTUS

1978

79 FORD

Con questa bellissima monoposto si capitalizzarono le esperienze fatte con la 78. La principale differenza stava nel fatto che si potevano usare diversi profili alari sotto le pance, per ottenere la corretta quantità di deportanza e distribuzione del carico. Questa possibilità derivava dal cambio dei regolamenti, che abrogavano l'obbligo di un minimo di tre serbatoi della benzina, consentendo l'uso di uno solo. Chapman lo posizionò tra motore e abitacolo (con il pilota sistemato più avanti), in modo da avere le fiancate vuote e adattarvi i diversi profili ad ala. Nel 1978 la Lotus ottenne 8 vittorie (di cui 6 con la 79, che debuttò al GP del Belgio, il sesto della stagione) e 11 pole position.



A volte si sbaglia

La 79 che con Andretti e Peterson dominò il Mondiale 1978, purtroppo funestato dalla morte dello svedese. A lato, non sempre le innovazioni portarono buoni frutti, come nel caso delle successive 80 e 88

1979

80 FORD

Andare sempre avanti con l'innovazione. Chapman, dopo aver dominato con la 79 il Mondiale 1978, si spinse ancora oltre nello sviluppo dell'effetto suolo. Per il 1979 presentò il modello 80, che definì come la più bella Lotus mai costruita. Chapman riteneva che la 79 avesse già raggiunto il massimo come deportanza, pertanto intervenne per ridurre al minimo la resistenza aerodinamica. La via scelta era quella di avere la totalità del fondo "pulita", per la più elevata deportanza possibile, sigillandolo totalmente con le minigonne, che andavano dal muso fino alle ruote posteriori. I valori assoluti erano analoghi a quelli della 79, ma venivano ottenuti con una minor resistenza aerodinamica, perché non erano più necessari gli alettoni tradizionali, il che significava disporre di un'alta velocità massima, nonostante la minor potenza del motore Ford-Cosworth rispetto ai 12 cilindri Ferrari e Alfa Romeo. La scocca costruita in gran parte di honeycomb, una scatola del cambio più piccola e affinamenti di altri dettagli resero la 80 anche più leggera di 27 kg rispetto alla 79. Le aspettative andarono però deluse. Affidata al solo Andretti (Reutemann fece tutta la stagione con la 79), la 80 era difficile da guidare e le minigonne, che non avevano un andamento rettilineo lungo le pance, non funzionavano bene. Nonostante un debutto incoraggiante in Spagna (3° Andretti), dove però l'auto venne dotata di alettoni e minigonne che non andavano oltre le fiancate, la 80 venne schierata solo altre due volte, e fu costretta al ritiro. Lo sviluppo venne bloccato a metà stagione e Andretti tornò al volante della 79.



1981

88 FORD

Nel 1981 furono vietate le minigonne scorrevoli e venne stabilita un'altezza minima dal suolo delle monoposto di 60 mm. Per aggirare la norma, molte squadre adottarono, sfruttando una lacuna del regolamento, un correttore di assetto pneumatico, che agiva sulle sospensioni e faceva alzare la vettura al momento del rientro ai box. Chapman scelse una via differente, che consisteva nell'utilizzo di due telai; quello interno, di fibra di carbonio, ospitava l'abitacolo, le parti meccaniche e le sospensioni ed era ammortizzato indipendentemente da quello esterno, che era progettato per l'effetto suolo e che iniziava subito dopo il muso, estendendosi fino alle ruote motrici e includendo le pance. Il carico aerodinamico portava il secondo telaio a sigillare la vettura. La 88 fu giudicata irregolare dalla Fia (anche su pressione delle altre squadre) e non riuscì mai a disputare un GP.



1985

97T RENAULT

Il periodo migliore per la Lotus dopo la scomparsa di Chapman riguarda le monoposto progettate da Gérard Ducarouge (ex Matra, Ligier e Alfa Romeo). Tra queste figura la 97T del 1985, affidata a Elio De Angelis e all'astro nascente Ayrton Senna. La monoposto non era rivoluzionaria, ma era molto ben curata e ben sviluppata a livello aerodinamico. Ottenne 8 pole (7 con il brasiliano) e 3 vittorie (2 con Senna, 1 con De Angelis). Aveva tutte le potenzialità per vincere il Mondiale, ma soffrì della inaffidabilità e dei consumi elevati del motore Renault Turbo. Nel 1987 Ducarouge riprenderà un'idea di Colin Chapman, ovvero quella delle sospensioni attive, per la prima volta montate su una F1. Queste sospensioni venivano gestite elettronicamente in funzione della pista e della velocità e mantenevano invariata l'altezza da terra della monoposto, la 99T. L'idea venne poi ripresa dalla Williams, che ne fece un'arma vincente.



Un palmarès invidiabile

Il Team Lotus partecipò al Mondiale di F1 dal 1958 al 1994, disputando 493 GP. Ottenne 79 vittorie e si aggiudicò 7 coppe Costruttori (1963-65-68-70-72-73-78) e 6 campionati Piloti (negli stessi anni, a eccezione del 1973). Altri numeri importanti: 172 podi, 107 pole position, 71 giri più veloci in gara. I piloti si sono spartiti le vittorie così: Jim Clark (1960-68) 25, Mario Andretti (1968-69 e 1976-80) 11, Emerson Fittipaldi (1970-73) 9, Jochen Rindt (1969-70) 6, Graham Hill (1958-59 e 1967-69) 4, Ronnie Peterson (1973-76 e 1978) 9, Ayrton Senna (1985-87) 6, Stirling Moss (1960-61) 4, Elio De Angelis (1980-85) 2, Gunnar Nilsson (1976-77) 1, Joseph Siffert (1968-69) 1, Innes Ireland (1959-65) 1. Il nome Lotus ricomparve in F1 nel 2010-12, utilizzato da un team malese (poi diventato Caterham); in seguito come Lotus Renault e infine nuovamente come Lotus. Dal 2012 al 2015 partecipò a 77 GP, vincendone 2 con Kimi Raikkonen

INCONTRI RAVVICINATI

SIAMO PRONTI A UNA NUOVA SFIDA

La Casa inglese è fiera dei suoi 75 anni di storia, ricchi di automobili che hanno lasciato un segno indelebile, tanto sulle strade quanto sui circuiti di tutto il mondo. Non per questo si crogiola sui fasti del passato, anzi. Ne abbiamo parlato con Andreas Marin, Head of Region South Europe della Lotus. Ecco come vede il posizionamento attuale del marchio sul nostro mercato: "Attualmente abbiamo in produzione l'Emira con propulsione termica a 4 oppure 6 cilindri, una sportiva che rispecchia in pieno le caratteristiche insite nel Dna Lotus, cioè massimo piacere di guida e prestazioni di primo piano, senza ricorrere a motori esagerati per cilindrata e frazionamento. E poi ci sono i modelli che guardano al futuro, a propulsione elettrica". Pensa che vengano bene accolti dagli italiani? "Siamo molto fiduciosi e ci aspettiamo una crescita di volumi costante e consistente, per i prossimi anni, grazie a tutti i modelli in listino; che sono, oltre l'Emira, che ha in Italia il suo secondo mercato dopo la Germania, l'Eletre (nella foto, ndr), hyper-suv dalla tecnologia avanzatissima e l'Evija, sportiva tout court da ben 2.000 CV. C'è poi l'Emeya, sensazionale GT a quattro porte, che è la novità più recente. Con le elettriche puntiamo a convincere il pubblico per il posizionamento sul mercato rispetto alle concorrenti, per le prestazioni e per i tempi di ricarica, davvero ridotti. Sicuramente una sfida, per il nostro marchio, ma la Lotus, da sempre, si confronta con le altre eccellenze tecnologiche alla ricerca del primato. Inoltre, bisogna essere al passo con i tempi. Anzi, se possibile, precorrerli: è nel nostro Dna e lo era in quello del fondatore, Colin Chapman".

UN OCCHIO ALLA TRADIZIONE

Oggi molte Case sono attente all'heritage; alcune propongono modelli che si ispirano a grandi bestseller del passato oppure ne riprendono il nome, altre hanno appositi reparti dedicati al restauro delle vetture storiche e offrono un servizio di certificazione ufficiale degli esemplari, altre ancora propongono un catalogo di ricambi originali per i modelli di un tempo. La Lotus quali iniziative ha preso in questo senso? "Esiste a Hethel, presso la sede dell'azienda, il Lotus Classic Team, che ha



il suo focus sui modelli prodotti dalle origini fino all'Emira, per i quali è in grado di provvedere a vari interventi, fino ai restauri completi. Segue inoltre i clienti sportivi negli eventi di ogni categoria, dalle Lotus Cup riservate alle Elise fino alle gare storiche dedicate alle Formula 1. Nel nostro Paese, per esempio, si disputa la Lotus Cup Italia, che si corre con le Elise Cup PB-R. Sono 14 gare sui vari circuiti nazionali, a costi non proibitivi, organizzate con il supporto di PB Racing. E poi c'è, per chi vuole migliorare le proprie capacità di guida, la Lotus Driving Academy, con i corsi di guida sicura e sportiva". Alcune Case che hanno radici nel passato più profondo, ma anche altre di origini più recenti, hanno un proprio museo o una collezione aperta al pubblico. Pensiamo a Ferrari, Lamborghini, Mercedes, Porsche, BMW e altre grandi marche. Ma anche a Pagani o Dallara. Queste strutture vengono viste come un modo per affermare le proprie tradizioni e peculiarità, fidelizzando gli appassionati. La Lotus ha qualche iniziativa simile? "A Hethel esiste da tempo una collezione di vetture del marchio, sia stradali sia da competizione. È stata resa fruibile per il pubblico, creando un vero e proprio museo visitabile. Ci sono decine di modelli, fra i quali molte monoposto, dai tempi di Jim Clark in avanti. Vi stupirà, potete esserne certi".

MONGE®

Il pet food che parla chiaro

MADE IN ITALY



CRESCERE INSIEME A NOI

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

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

*formulato con un'unica fonte proteica animale.

CERCALO NEI MIGLIORI PET SHOP E NEGOZI SPECIALIZZATI

MONGE
La famiglia italiana del pet food

NO CRUELTY TEST

GREENCOMPANY

ANDRETTI E CLARK IN MINIATURA

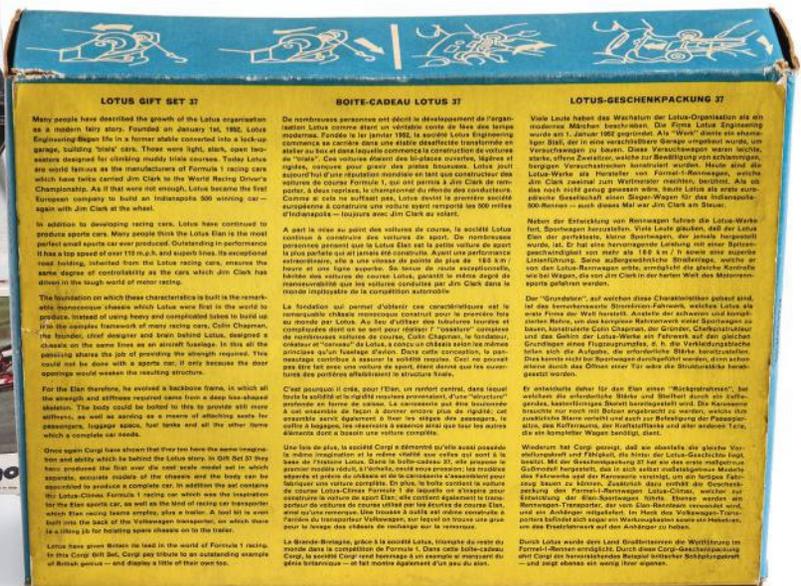
Tra le tante realizzazioni in scala **sul tema Lotus**, ne spiccano due che riguardano i grandi piloti di Formula 1 che hanno reso famosa la Casa inglese in tutto il mondo

La notizia è di queste settimane. Mario Andretti ha buone probabilità di tornare presto tra i protagonisti della Formula 1, grazie alla Andretti Motorsport, che aspira a diventare l'undicesimo team a correre il campionato del mondo. Al grande pilota, nato in Istria (ora Croazia) 83 anni fa, la BBurago, allora con sede in Italia, dedica a fine anni 70 uno splendido modello in scala 1:14, che riproduce la Lotus JPS Mk4 79 con il numero 5, ovvero la monoposto con cui Andretti

conquista nel 1978 il titolo Piloti e la marca inglese quello dei Costruttori. La riproduzione fa parte della serie Grand Prix e ha le ruote sterzanti, la parte superiore del motore V8 di tre litri a vista e le decal con gli sponsor dell'epoca, dalla Valvoline alla Olympus e alla Good Year. Tornando indietro di qualche anno, esattamente al 1966, ecco il meraviglioso gift set numero 37 della Corgi Toys, venduto fino al 1969, che contiene, in scala 1:43, due Lotus Elan, una

Lotus Climax, un Volkswagen Typ 1 pick-up, un carrello porta auto, oltre al telaio completo di meccanica della Elan. Ci sono anche il figurino di un pilota, due serie di numeri di gara autoadesivi e 16 birilli. Il tutto è racchiuso in una scatola con la parte superiore trasparente, che rendeva questo leggendario set tra i giochi più desiderati dai bambini di quel tempo. La Lotus Climax ha numero di catalogo 155 e riproduce la monoposto che fu di Jim Clark, già realizzata dalla Corgi a fine 1964. Rigorosamente British Racing Green, ha sospensioni funzionanti,

specchietti e scarichi posteriori. Come detto, le Elan sono due e derivano dal modellino introdotto l'anno precedente, con il numero di catalogo 318, e dotato di cofano motore apribile. Nella nuova confezione, un modello è di colore giallo con striscia centrale verde e monta l'hardtop, mentre l'altro è in versione aperta ed è verde con striscia gialla. La scocca contiene il famoso chassis a trave centrale, completo di motore, ruote e sospensioni, che, grazie a un ingegnoso meccanismo, si può staccare dalla carrozzeria per sostituirlo con quello fornito a parte.



Meraviglie d'epoca
Qui sopra, la monoposto Lotus di Mario Andretti prodotta dalla BBurago: oggi ha una quotazione di 120 euro. Qui accanto, il bellissimo (e raro) Lotus Racing Set della Corgi Toys (1966-69) con scatola originale, che vale 700 euro





Collezione la passione

MODELLI IN METALLO DI ALTA QUALITÀ IN SCALA 1:64 - SU LICENZA ALFA ROMEO



Alfa Romeo Tonale
per la prima volta
nella collezione
Majorette



Alfa Romeo 4C Spider

Alfa Romeo Giulia



In confezione singola
o premium pack con 5 veicoli

La collezione Majorette include tantissimi modelli su licenza delle principali case automobilistiche. Scopri anche le linee Premium & Deluxe con parti apribili, ammortizzatori, fari speciali traslucidi, interni dettagliati, finiture speciali e pneumatici in gomma.

Alfa Romeo is a trademark of and licensed by FCA Group Marketing S.p.A.



@MajoretteItalia



@majoretteitaly



Scopri qui
i negozi
Majorette



Cambio EPOCALE

Partendo da una Coppa d'Oro, nel 1948 la carrozzeria torinese realizza questa Sport, facendola diventare **un pezzo unico che vive di equilibri sottili**, sospeso tra modernità e rispetto del disegno originario. Anche la meccanica viene aggiornata, alla ricerca di migliori prestazioni



Un modo forse allusivo ma efficace di rappresentare il delicato passaggio tra anni 30 e 40, tra giorni difficili di autarchia ed entusiasmo della rinascita. La Fiat 508 Sport che vi raccontiamo qui ne è un esempio eloquente. È un pezzo unico, riletto, proprio nel secondo dopoguerra, dalla carrozzeria Monviso di Torino. Quella della reinterpretazione della Balilla Coppa d'Oro è probabilmente una delle prime commesse per il commendatore Alessandro Casali che, l'11 febbraio 1944, ha fondato, in corso Unione Sovietica 75, la Stabilimento Monviso s.r.l.

La trasformazione (come indica la doppia datazione dell'omologazione Asi) viene perfezionata nel 1948. Scelte stilistiche e tecniche sono coerenti al periodo. Dunque, anche se non ci sono dubbi sulla "paternità" della carrozzeria, va evidenziato come non manchino suggestioni riprese da altri designer contemporanei. Se si supera la superficialità di uno sguardo affrettato, si può cogliere il senso estetico e il valore tecnico di un progetto ardito e coraggioso, in piena sintonia con lo spirito dell'atelier torinese. Monviso avrebbe vo-

luto legare il proprio successo industriale alle "carrozzerie prefabbricate", come è, ad esempio, per la 1100 Stella Alpina, modello che le garantisce fama e consensi, anche per la vittoria di classe alla 1000 Miglia del 1949 con l'equipaggio composto da Luigi Segrè e Gino Valenzano. Qui, invece, si punta su un esemplare unico, si parte da una Sport, con un carattere più forte di quello delle berline su cui, di solito, la piccola azienda interviene. Il designer (probabilmente anche per ragioni commerciali) non ambisce, con quest'auto, a un aggiornamento per fini agonistici.

ERE A CONFRONTO

Nel 1948 non c'è più gloria per la Coppa d'Oro. Nella sua categoria deve confrontarsi (oltre che con la già citata Stella Alpina) con la ben più moderna Fiat 1100 S ma, soprattutto, con le Sport a telaio tubolare, ammesse con l'adozione del regolamento tecnico della categoria "Sport Internazionale". Questo progetto di Monviso vive di equilibri sottili, sospeso tra modernità e rispetto del disegno della carrozzeria Ghia, oltre che, come ➔

Tutto in un museo
Imprenditore illuminato, Rinaldo Detassis (recentemente scomparso), ha saputo leggere i tempi ed è riuscito, da piccolo commerciante, a far crescere la propria azienda fino a essere il principale gruppo italiano dell'elettronica. Con la stessa passione si è dedicato alle auto e moto d'epoca, accumulando un vero e proprio museo







Oltre la carrozzeria

Il motore viene sostituito con quello della 508 C. Pur cresciuto nella cilindrata, questo propulsore ha quattro cavalli in meno di quello della Coppa d'Oro. La vettura è comunque in grado di raggiungere i 120 km/h, grazie alla leggerezza e alla forma particolarmente aerodinamica

→ vorrebbero alcune fonti, del grande stilista Mario Revelli di Beaumont. In fondo, la 508 S ha caratteristiche assertive ed esprime una forza seduttrice irresistibile. Ma la produzione del modello è terminata nel 1937, oltre dieci anni prima. Nel 1948 la voglia di futuro, di più, di rottura con gli anni del regime e della guerra, è quasi un'urgenza morale. Se guardiamo alle auto da competizione, già dalla seconda metà degli anni 30, si affermano modelli in cui i parafranghi sono sempre più connessi alla vettura, pur restando il corpo centrale ristretto nella zona dell'abitacolo. Allo stesso obiettivo tende Monviso, anche se non è il solo. Basti pensare alle realizzazioni di Viberti o Garavini. O, infine, alcune delle Siata che presero parte alle 1000 Miglia e alle competizioni del periodo. Per raggiungere l'obiettivo, su questo esemplare, la zona anteriore è completamente rifatta. La calandra con scudo verticale lascia spazio a una di forma ogivale. Anche i fanali sono integrati con i parafranghi, abbassati e spostati all'esterno rispetto alla spider che esce dal Lingotto. Neppure qui mancano suggestioni e citazioni, ad esempio, delle auto di Zagato (dalle piccole Topolino alle Aprilia) o delle imponenti Touring (come le Alfa Romeo) utilizzate alla fine degli anni 30.

INTERVENTI PONDERATI

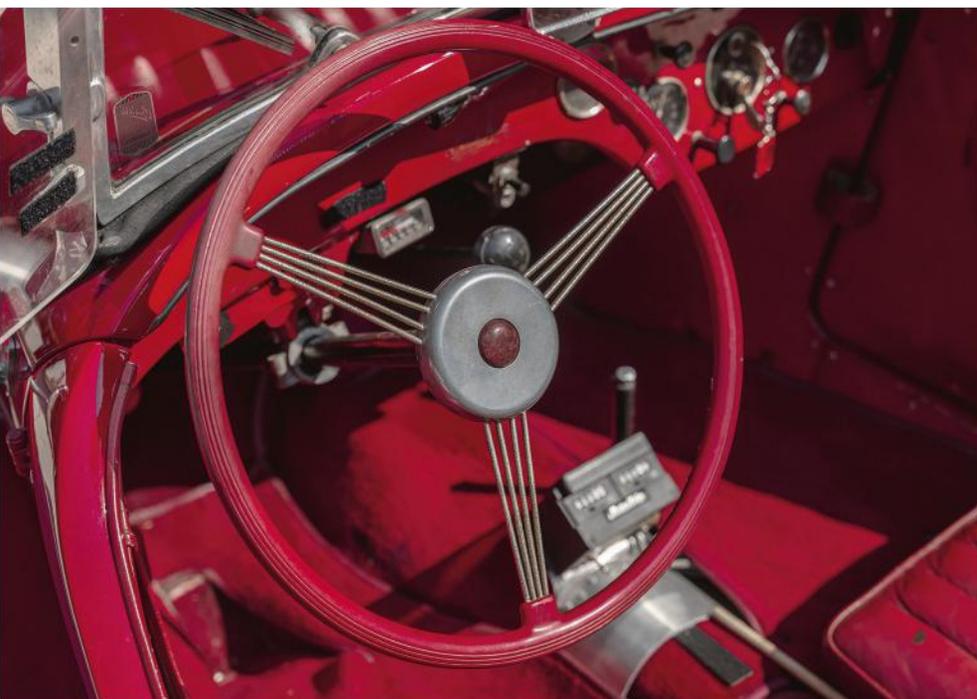
A definire maggiore omogeneità di tutto l'insieme concorre il profilo laterale della vettura, soprattutto perché la classica forma ad ali di farfalla dei parafranghi - particolarmente eterea e leggera - è sviluppata in maniera del tutto nuova, puntando su volumi diversi della carrozzeria, su un profilo che cinge il cerchione e scende fino alla linea inferiore del telaio. Si interviene, invece, con più discrezione sull'abitacolo, dove Monviso si limita a rinunciare ai posti asimmetrici, rimpiazzati da una panchetta allineata. Cambiano le griglie di raffreddamento sul cofano, non più ad alette verticali. Richiamano le feritoie nella parte anteriore del muso, proprio con la volontà di dare omogeneità all'insieme. Il posteriore esalta il genio del designer torinese. La soluzione a coda d'insetto

rimane evocata dal baule con pinna centrale ma, intorno, le generatrici del corpo vettura sembrano convergere secondo traiettorie sinuose, plasticamente raccordate, infine, ai parafranghi.

La revisione della 508 non si limita agli aspetti estetici. La meccanica viene rivista e il motore 108 CS con valvole in testa viene rimpiazzato da quello della più moderna "nuova Balilla". Poco importa se il propulsore della berlina, pur con una cilindrata maggiorata (1.098 cm³ anziché i 995 della Coppa d'Oro), sia capace di assicurare solo 32 CV, quattro in meno di quello con cui era equipaggiata in precedenza. Proprio per la sua leggerezza e la forma aerodinamica, la Monviso arriva comunque a sfiorare i 120 chilometri orari. Il cambio, invece, è quello tradizionale a quattro marce, introdotto nel 1934. Anche alla strumentazione non si apporta alcuna modifica. Fa eccezione il volante, di tipo elastico, con corona in tinta con la carrozzeria: un ulteriore tocco di modernità e leggerezza. Un'auto, insomma, ricca di fascino, rimasto intatto ancora oggi. **R**



I PARAFANGHI SONO CONNESSI ALL'AUTO, PUR RESTANDO IL CORPO CENTRALE RISTRETTO NELLA ZONA DELL'ABITACOLO



Design geniale

Il posteriore esalta il genio del designer torinese. La soluzione a coda d'insetto rimane evocata dal baule con pinna centrale ma, intorno, le generatrici del corpo vettura sembrano convergere secondo traiettorie sinuose, plasticamente raccordate, infine, ai parafranghi

CON QUELLA FACCIA UN PO' COSÌ

Presentato nel 1946, è il modello del rilancio dell'antica Casa francese. Tra le sue particolarità, oltre al design, **carrozzeria e motore di alluminio** che lo rendono brillante nonostante la piccola cilindrata. Nel 1950 arriva la versione aperta







La targa nella ruota

Dall'alto, il logo Panhard sulla punta del cofano motore, la targhetta con il numero di telaio e il codice del modello (X86 significa che monta il 750 cm³), gli sfoghi dell'aria calda prodotta dal bicilindrico, lo specchietto retrovisore e la ruota di scorta esterna, con al centro la targa (è quella originale francese) e relativa luce

Nonostante il marchio Panhard sia scomparso da molto tempo (1967) è ancor oggi ricordato, e spesso apprezzato, per essere stato tra i più innovativi di Francia. Oltre a vantare il primato nazionale per aver costruito la sua prima automobile nel 1890, sette anni prima della Peugeot, si è fatto un nome con le berline di lusso fino allo scoppio della seconda guerra mondiale, per poi riconvertirsi a prodotti più popolari, fortemente caratterizzati dal punto vista estetico, dal peso contenuto e da motori brillanti nonostante la modesta cubatura. Un esempio è proprio la Dyna X, presentata nel 1946 e prodotta dal 1948, più o meno nello stesso periodo della Citroën 2 CV e della Renault 4 CV, che diventeranno le bestseller dell'epoca.

UNA STORIA CLANDESTINA

La Dyna X ha una genesi classica per il periodo, perché viene concepita clandestinamente durante la guerra, e non alla Panhard. Sponsor dell'operazione non è un produttore di automobili, ma un magnate dell'industria siderurgica, a capo della Aluminium Français, che coinvolge il più rivoluzionario degli ingegneri automobilistici d'Oltralpe, Jean-Albert Grégoire. Questi, nel 1940, inizia a sviluppare l'auto lavorando con pochi collaboratori, nel più grande segreto. Nel 1943 è pronto un prototipo funzionante. Per la produzione in serie vengono stabiliti inizialmente contatti con la Simca, che però non si dimostra interessata. Nell'autunno dello stesso anno, il prototipo, siglato AFG (Aluminium Français Grégoire), viene portato dal progettista alla Panhard. Che si dimostra entusiasta, tanto da vedere nell'AFG il mezzo giusto per riconvertirsi dopo gli anni al servizio dei militari, anche tedeschi. Trovato l'accordo economico, la Panhard acquista il prototipo e inizia a svilupparlo per metterlo in produzione. La messa a punto della vettura subisce un'accelerazione con la fine del conflitto, tanto da essere presentata già al Salone di Parigi del 1946, con il nome di Dyna X. È la prima novità del dopoguerra a essere svelata. La nuova Panhard si distingue dalle concorrenti non solo per l'estetica, ma per la carrozzeria interamente di alluminio.

Il telaio è semplice, di tubi e lamierati scatoletti saldati, il che gli garantisce una notevole rigidità e allo stesso tempo doti di agilità. La linea della carrozzeria riprende lo stile fine anni 30 tanto amato dai francesi, con parafanghi avvolgenti e distinti dal cofano motore. Soprannominata "Luis XV" per le sue linee barocche e molto tondeggianti, con i fari anteriori sporgenti, la Dyna X è una berlina abbastanza spaziosa per contenere quattro persone e con i suoi 3,8 metri di lunghezza si avvicina alle vetture di classe superiore. Ha quattro porte anch'esse di alluminio ed è basata in tutto e per tutto sul progett-

to di Grégoire, anche se cambia nel frontale. Curiosamente, per contenere peso e costi, non ha un portello per il baule, pertanto i bagagli si sistemano passando dall'abitacolo e abbattendo lo schienale del divano posteriore. Il motore è anch'esso di alluminio, con schema a 2 cilindri boxer raffreddati ad aria tramite due ventole e nasce come 610 cm³ con una potenza di 24 CV (28 dal 1949). All'inizio del 1950, la cilindrata aumenta a 745 cm³ e la potenza sale a 33 CV. Un'ulteriore evoluzione, nel 1952, porta la cilindrata a 851 cm³, con potenza di 40 CV.

L'albero motore è scomponibile per consentire l'uso di bielle "a occhiello", quindi in fusione unica e senza cappellotti, e ruota su cuscinetti a rulli. La lubrificazione è a spruzzo continuo di olio nel carter, che forma una nebulizzazione che penetra in tutti i meandri, così da abolire le canalizzazioni classiche e annullare i pericoli d'insufficiente circolazione del lubrificante. Altra novità (di grande serie) a proporre la trazione anteriore. L'impianto frenante si avvale di tamburi sui due assi, mentre il cambio, con la leva posta sotto il cruscotto, è

Una base per correre

Le qualità del telaio e la brillantezza dei motori sono una positiva caratteristica della Panhard Dyna X (e anche dei successivi modelli). Tanto che diversi allestitori, anche italiani, come Allemano e Colli, in aggiunta all'importatore Boroli, li hanno utilizzati per realizzare barchette da competizione molto efficaci





Strumenti Jaeger

La plancia è semplice, anche se "disturbata" dalla presenza di numerose leve, tra cui quella del cambio posta insolitamente poco sotto il grande tachimetro Jaeger. Gli altri due strumenti sono il voltmetro e l'indicatore livello benzina. I finestrini sono arcuati, come a voler riprendere il design dei parafranghi. Le porte sono ben rivestite e non manca la tasca portaoggetti

DELLE OLTRE 47.000 DYNA X
COSTRUITE IN SETTE
ANNI, **SOLO 2.000**
SONO CABRIOLET





Poche en plein air

Sopra, due particolari: la maniglia della porta (con serratura solo sul lato guida) e quella alzacvetto. Questa cabriolet è di color beige con interni e capote di skai rosso, una combinazione decisamente elegante. La produzione di questa versione è durata un paio d'anni, totalizzando circa 2.000 esemplari

→ a 4 marce. Le sospensioni prevedono invece ruote indipendenti e doppia balestra all'avantreno e barre di torsione al retrotreno. La Dyna X viene proposta come berlina, cabriolet, giardinetta e furgone e il mercato, inizialmente titubante per via del prezzo più alto della media, alla fine la premia, tanto che la produzione, terminata nel 1954, totalizza oltre 47.000 esemplari. Un numero, però, infinitamente inferiore a 4 CV e 2 CV, ma Panhard non ha del resto né le potenzialità né la rete vendita di Renault e Citroën.

L'esemplare fotografato è stato acquistato in Francia e l'attuale proprietario l'ha sottoposto solo a manutenzione meccanica ordinaria e a un leggero lifting di carrozzeria. Spiccano, all'esterno, molte modanature di alluminio lucidato, di gusto piuttosto americano, e la ruota di scorta appesa. I cerchi di acciaio sono rivestiti da una cornice di alluminio e al centro la coppa è sempre di alluminio lucidato. Gli interni sono ben curati e spicca la strumentazione Jaeger. Particolare e ancora una volta di alluminio lucidato a specchio è la mascherina, con aperture per il raffreddamento. **R**

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale, 2 cilindri boxer
- Alesaggio 72 mm
- Corsa 75 mm
- Cilindrata 610 cm³
- Rapporto di compress. 7,75:1
- Potenza 28 CV a 5.000 giri/min
- Coppia 4,4 kgm a 2.500 giri/min
- Distribuzione a 2 valvole in testa, albero a camme nel basamento
- Carburatore Solex 32 PBI o Zenith 30 IMF
- Raffreddamento ad aria forzata con ventola
- Lubrificazione, capacità carter 3 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah, dinamo 185 W

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio a 4 marce (3^a e 4^a sincronizzate)
- Comando a leva sulla plancia
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 135-400, cerchi di acciaio

Corpo vettura

- Carrozzeria di alluminio
- Telaio tubolare di acciaio
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, doppia balestra
- Sospensioni posteriori con barre di torsione trasversali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a tamburo, impianto idraulico
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio 30 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.130 mm
- Carreggiate ant. - post. 1.220 mm
- Lunghezza 3.820 mm
- Larghezza 1.440 mm
- Altezza 1.560 mm
- Peso a vuoto 550 kg

Prestazioni

- Velocità 110 km/h
- Consumo medio 6 litri/100 km

Varianti

- Motore di 745 cm³: 33-36 CV
- Motore di 851 cm³: 38-42 CV

LA CABRIOLET DEBUTTA NEL 1950.
LA SUA LEGGERA CARROZZERIA
 HA ULTERIORI DECORAZIONI
 DI ALLUMINIO





Tre cilindrate
 In alto, il motore boxer 750; si vedono la ventola di raffreddamento e lo spinterogeno. Sempre nel vano, sono riportate le indicazioni per i punti di ingrassaggio. Nel 1951 si affianca alla cabriolet la Dyna Junior, una roadster con carrozzeria di acciaio. Da ricordare che il motore 650 viene usato dal 1948 al 1953 e che dal 1950 al '53 si affianca il 750. Dal 1952 al '54 si passa all'850



PER LA FAMIGLIA E PER IL LAVORO

UN PROGETTO MOLTO VERSATILE

La Dyna X nasce come berlina a 4 porte e 4 posti, con un'abitabilità piuttosto buona in relazione alle dimensioni del corpo vettura. Il mercato del dopoguerra offre comunque buone possibilità per altre tipologie di carrozzerie, legate anche al lavoro. Ecco dunque che la Panhard amplia l'offerta, realizzando la giardinetta e la versione "fourgonnette" (portata 350 kg), entrambe a 3 porte. E poi ci sarà anche la sfiziosa cabriolet a 2 porte, quella di queste pagine. Quella di maggior successo è la berlina, se ne producono circa 33.000 su poco più di 47.000.





A tutto tondo

Apripista del fenomeno neo rétro, ripropone il fascino **anticonformista dello storico Maggiolino**. Realizzata in chiave più raffinata e al passo coi tempi, pare disegnata col compasso



New Beetle: un nome che all'inizio diceva poco. Da noi quella "vecchia" si era sempre chiamata Maggiolino, per via della somiglianza col paffuto coleottero, come "Käfer" in Germania, "Fusca" in Portogallo o "Escarabajo" in Spagna. La scelta di usare la definizione inglese per tutti i mercati indica chiaramente quale fosse il luogo d'elezione per il nuovo modello: gli Stati Uniti, terra dove il successo della più grande operazione revival mai intrapresa dalla Volkswagen sarà superiore ad ogni aspettativa.

L'idea di riproporre il modello più celebre della storia della Casa di Wolfsburg, reinterpretandone le linee in chiave geometrica e minimale, nasce all'inizio degli anni 90 dai designer J Mays e Freeman Thomas, entrambi impiegati presso il centro stile Volkswagen in California. Mentre in

Europa la Golf ha rimpiazzato egregiamente il vecchio Maggiolino nel ruolo di auto del popolo, perfetta per la clientela sportiva e le famiglie, ma anche come seconda auto, Oltreoceano il passaggio di consegne è stato meno efficace. Con l'imminente uscita di produzione degli ultimi esemplari costruiti in Messico, nel cuore degli americani il posto della buffa e inarrestabile Beetle rischia di rimanere dolorosamente vacante.

GESTAZIONE LABORIOSA

L'idea di un Maggiolino per gli anni 2000 viene portata avanti dai due stilisti americani in totale autonomia; la presentazione alla dirigenza arriva solo quando il prototipo è quasi completamente definito, nel 1993. La proposta piace e, al Salone di Detroit dell'anno dopo, debutta 

Capote a sbalzo

La Cabriolet conserva volutamente la capote ripiegata a sbalzo, come sui modelli classici. Una volta richiusa, la stessa ricalca abbastanza fedelmente la forma del padiglione della versione berlina, che reinterpreta la sagoma classica del Maggiolino attraverso tre archi di cerchio (tetto e parafanghi) e un cofano bombato



Un'auto sorridente

La Beetle pare sorridere a chiunque le si pari davanti. "Un'attitudine che contagia anche i proprietari", dice Antonello, presidente del New Beetle Club Italia: "L'atmosfera dei nostri raduni è amichevole e mai competitiva; vige lo stesso spirito friendly che esprime la vettura"

➔ ufficialmente la Concept One: non una replica fedele, ma una rielaborazione in chiave minimalista dei tratti fondamentali della vettura originale, riassunti in tre archi di cerchio. Il pubblico la adora, tanto che, nonostante le resistenze iniziali, la Volkswagen decide di trasformarla in un prodotto di serie, adattandola (faticosamente) alla meccanica della Golf IV.

Trasformare un oggetto così ardito in un'auto di produzione si rivela un compito più laborioso del previsto, tanto che per vederla in listino ci vogliono tre anni: assemblate a Puebla, in Messico, dove si produce ancora il vecchio modello, le prime New Beetle entrano nei garage degli americani nel 1997; in Europa sbarcano nel 1998, mentre per le prime consegne in Italia ci vuole addirittura la primavera del '99. E la cabriolet arriverà nientemeno che quattro anni dopo. Spiegare la genesi della New Beetle è importante

DOVEVANO ESSERE CENTOMILA ESEMPLARI, SONO STATI **QUASI UN MILIONE**

per capirne le ragioni del successo su alcuni mercati, gli Usa prima di tutti, e l'accoglienza più tiepida in altri, tra i quali l'Italia, dove all'entusiasmo iniziale (la produzione del 1999 viene "bruciata" in poche settimane) ha fatto seguito un trend decisamente fiacco.

La New Beetle richiama senza dubbi il Maggiolino e questa è la ragione principale per la quale viene comprata. Nel mare piatto delle berline e hatchback, tutte molto simili tra loro, della fine degli anni 90, la VW torna a vendere un'auto con la stessa identità marcata e la stessa simpatia della sua antenata. Se un bambino ne incrocia una, non solo la riconosce, sorride anche.

ARRIVA LA CABRIO

Però... La nuova Beetle non è più l'utilitaria spartana degli hippie, dei surfisti, degli studenti e pure della gente comune: è diventata ➔





C'è pure il portafiori

Il grande strumento unico, le fasce in tinta con la carrozzeria sui pannelli porta e il vezzoso vasetto per i fiori sono richiami alla più classica delle VW. La dotazione è completa, con clima, airbag e radio CD; sulla cabriolet, capote elettrica (tranne la 1.4) e, optional qui presente, gli interni di pelle





C'è poco spazio

Le forme mettono al primo posto l'estetica e la praticità ne esce ovviamente penalizzata, specie per quanto riguarda l'accesso ai vani motore e bagagli, tramite piccoli "sportelli". Il vano posteriore della Cabriolet è di 220 dm³, appena accettabile per una coppia in viaggio

→ un'auto sofisticata e ben rifinita. Per gli standard europei i motori sono impegnativi (al lancio, 2.0 benzina, 1.8 Turbo 20V e 1.9 TDI) e di conseguenza lo sono anche i prezzi. Per contro, rispetto alla Golf, da cui eredita la meccanica "tutto avanti", ha solo due porte; gli interni sono più colorati e originali, ma molto meno spaziosi. Insomma, se gli americani ne vanno matti, per gli europei è un costoso, affascinante, "giocattolone". Che punta sulla nostalgia di chi era giovane allora e col tempo è cresciuto nell'età e nel portafogli.

Mercato italiano a parte, la New Beetle è comunque un successo: nata per scommessa, deliberata per accontentare i fan del modello con una produzione di 100.000 pezzi, finisce per totalizzarne quasi un milione. Tra il 2001 e il 2002 arrivano le prime modifiche di dettaglio, con specchietti esterni rivisti nella posizione e nella forma; all'interno piccoli aggiustamenti e l'aggiornamento

NEL 2003 ARRIVA LA CABRIOLET DOTATA DI **CAPOTE A TRE STRATI**, AZIONATA ELETTRICAMENTE

di parte dell'elettronica. Nel 2003 arriva la Cabriolet, con una capote a tre strati azionata elettricamente; con essa debuttano i retrovisori esterni con gli indicatori di direzione integrati, estesi anche alla berlina. In virtù della sua indole più turistica, evidente nella taratura più soffice delle sospensioni, in Italia la Cabriolet sarà l'unica versione a montare il fiacco 1.4 da 75 CV, oltre al 1.6 da 101 CV destinato anche alla berlina. Il primo vero restyling giunge a fine 2005: fanaleria rivista e linee di frecce anteriori, parafranghi, paraurti e sottoporta più tese e squadrate. All'interno la qualità percepita dei materiali appare inferiore, ma ingiustamente: l'impressione è dovuta all'eliminazione della verniciatura soft touch sulle plastiche, di moda all'epoca, ma col difetto di diventare col tempo appiccicosa.

Arriviamo al 2011, col lancio del nuovo modello, riprogettato in chiave meno giocosa e più sportiva. La nuova denominazione globale è Beetle, con una sola eccezione: in Italia si chiama, ufficialmente per la prima volta, Maggiolino, con tanto di targhetta in mostra sulla coda.

SFIZIOSA E AFFIDABILE

E veniamo agli esemplari del servizio: la New Beetle gialla è una 1.6 del 2004 e appartiene a Francesco, che l'ha acquistata soprattutto per preservare la sua Cabriolet, che usa solo per gite e raduni. La rossa invece è una 2.0 del 2007: il proprietario, Giovanni, che ha un Maggiolino classico e una New Beetle Cabriolet da uso quotidiano, l'ha acquistata in Germania con l'aiuto del club di modello (newbeetleclubitalia.it). "È un ottimo compromesso tra silenziosità, prestazioni e stabilità - dice Giovanni - e unisce l'affidabilità della Golf a un vestito molto originale". **R**





LA TECNICA

MEGLIO STARE SOPRA I 100 CV

Le forme rétro celano la meccanica della Golf IV. Preferibile scegliere **le versioni a benzina più potenti** (in particolare la 1.8 Turbo), sia in ottica collezionistica che di piacere di guida. Gli assetti sono sportivi

Se l'estetica ricorda il modello classico, sotto la pelle non ne resta traccia: la New Beetle è costruita su base Golf IV, dalla quale eredita pianale, sospensioni e motori. Al debutto è disponibile con due unità a benzina, il 1.984 cm³ a 8 valvole aspirato da 115 CV e il 1.781 cm³ 20 valvole turbocompresso da 150 CV, oltre al turbodiesel a iniezione diretta di 1.896 cm³ da 90 CV, poi potenziato a 105. A questi si aggiungono in seguito il 1.595 cm³ a 8 valvole da 101 CV e, alla base della gamma, il 1.390 cm³ da 75 CV, in Italia proposto solo sulla Cabriolet. Sugli altri mercati fa capolino anche la più prestigiosa VR5, con il 2.325 cm³ a 5 cilindri da 170 CV, mentre

rimane un'adorabile follia la RSI VR6 con il 3.189 cm³ V6 da 224 CV, con un body kit esclusivo e prodotta in soli 250 esemplari. Negli Stati Uniti la New Beetle risulta essere tra i modelli più sicuri della categoria nei crash test frontali. Un risultato poi confermato in Europa dalle 4 stelle ottenute nei test EuroNCAP. Le berline hanno un assetto più "piantato" a terra, mentre le cabrio hanno una taratura un pochino meno rigida. E a proposito di cabriolet,

la capote, studiata e realizzata da Karmann, è un capolavoro: ben fatta e robusta, è realizzata senza badare a spese, con telo a tre strati e lunotto di vetro con sbrinatori. La resistenza al tempo è ottima, a patto che non sia stata esposta troppo al sole: in tal caso un difetto tipico è il lunotto che col calore tende a scollarsi. In caso di sostituzione, è semplice da smontare e rimontare.

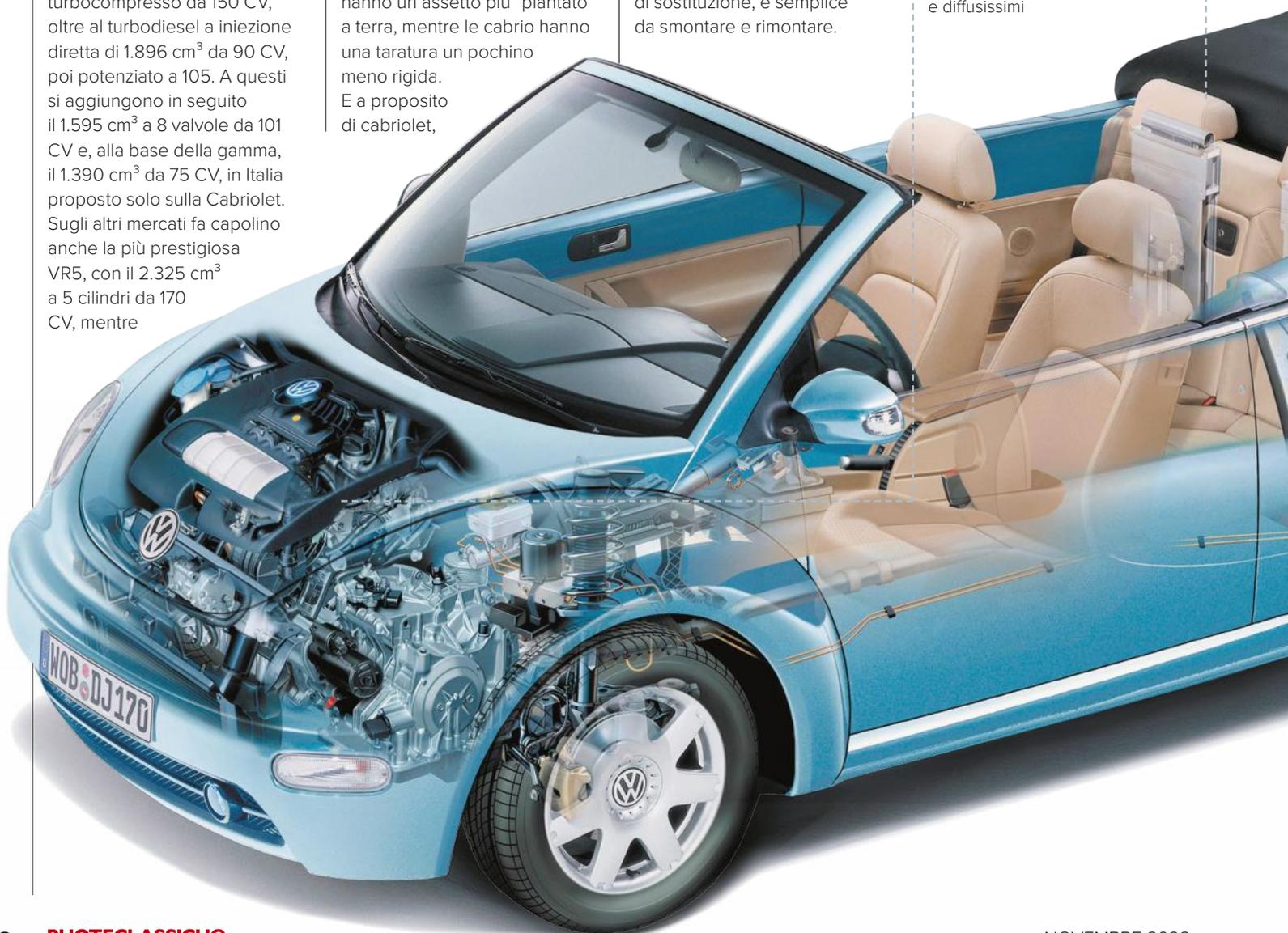
1 Tanta affidabilità

La meccanica è quella della quarta generazione della Golf: motori anteriori trasversali a quattro cilindri in linea (aspirati e turbo a benzina o turbodiesel), raffreddamento a liquido, trazione anteriore. Questo consente oggi di seguire la manutenzione facilmente e a prezzi ragionevoli, grazie ai propulsori collaudati e diffusissimi

2

Sicurezza nascosta

Sulle Cabriolet la sicurezza in caso di ribaltamento è garantita dal parabrezza e da un sistema di protezione (di serie) occultato all'interno dei poggiatesta posteriori, che si estende automaticamente fino a un'altezza di 265 millimetri in appena 0,25 secondi



LA PROVA

Sul fascicolo di giugno 2003, Quattroruote pubblica la prova della Cabriolet 2.0. È la versione più performante della gamma aspirata, avendo una potenza di 115 CV che tuttavia non rappresentano certo un valore da primato, considerando la cilindrata. Tanto che Quattroruote sostiene che è inutile spremere a fondo e che il meglio lo offre ai bassi e medi regimi, dove dispone di buona coppia e di notevole regolarità. Ciò si riflette sulle prestazioni: in accelerazione, pur tenendo conto del peso che sfiora i 1.500 kg, il motore fatica a salire di regime e la cosa si ripete in ripresa, quando per avere un certo brio bisogna scalare uno o due rapporti. A proposito di cambio, si loda la corsa corta della leva



Una vera sorpresa

L'ottimo telaio è valorizzato, sulla berlina, da un assetto sportivo: se ci sono anche i CV, la guida è decisamente divertente e sicura

3

e la buona precisione d'innesto. E come si comporta su strada? La New Beetle è piuttosto precisa in traiettoria e ha una modesta tendenza al sottosterzo. La stabilità è elevata e nel caso si osasse

più del dovuto, interviene l'Esp. La generosa gommatura (225/45-17) fa il resto. Bene anche lo sterzo, preciso, progressivo e rapido. Lode per l'impianto frenante a 4 dischi, potente e modulabile.

Considerando forma e tipologia, l'abitabilità è ottima davanti e inevitabilmente sacrificata dietro, con un confort soltanto decoroso, perché penalizzato dai fruscii generati dalla capote e da sospensioni un po' brusche.

Pregi

- Comportamento preciso
- Capote molto ben rifinita
- Linea riuscita

Difetti

- Prestazioni modeste
- Visibilità posteriore
- Consumo autostradale



QUATTORRUOTE
allaccia le cinture



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

NEW BEETLE

POSTO GUIDA ★★★★★	La «solita» Volkswagen: allineamento perfetto, regolazioni numerose e soprattutto ampie, grande libertà di movimento. Impressiona lo spazio sopra la testa (quando la capote è chiusa, s'intende), che addirittura fa sembrare il sedile un po' infossato.
PLANCIA E COMANDI ★★★★★	Buon compromesso tra l'imprescindibile funzionalità d'utilizzo e l'atmosfera neo-rétro dell'abitacolo. La prominente consolle centrale sovrasta la leva del cambio e sovente, innestando la prima e la terza, la si urta con la mano.
STRUMENTAZIONE ★★	In nome dello stile bisogna accontentarsi di un contagiri piccolino e della spia della temperatura del liquido di raffreddamento (anziché dell'indicatore tradizionale). Del computer di bordo e del navigatore satellitare non si parla nemmeno.
CLIMATIZZAZIONE ★★★★★	Nella sua semplicità (nessuna funzione automatica, neppure a richiesta), l'impianto di climatizzazione della «New Beetle» offre un servizio più che soddisfacente. Apprezzabile, per chi siede dietro, la possibilità di abbassare anche i finestrini posteriori.
VISIBILITÀ ★★	Le difficoltà nel percepire i volumi della carrozzeria della «New Beetle» berlina sono amplificate dal lunotto (di cristallo) più piccolo e dall'ingombro della capote quando questa è abbassata: in retro, senza i sensori di parcheggio, si procede alla cieca.
FINITURA ★★★★★	Eredita il giudizio della berlina, con cui condivide materiali e completezza costruttiva, con l'ulteriore merito di esibire una capote impeccabile. E non soltanto dal punto di vista funzionale. Ottimo, pure il lavoro di irrigidimento della scocca.
EQUIPAGGIAMENTO ★★★★★	In linea coi tempi per quanto riguarda la sicurezza: c'è anche il roll bar attivo, che entra in funzione in caso di ribaltamento. Interessante il «Tiptronic» a sei rapporti, consigliabile il frangivento, indispensabili i sensori di parcheggio.
ABITABILITÀ ★★★	Considerate tutte le attenuanti del caso (linea rétro, carrozzeria cabriolet), ci si può accontentare: lo stretto divanetto posteriore può accogliere occasionalmente anche due adulti, ma li costringe a qualche sacrificio perché c'è poco spazio per le gambe.
BAGAGLIAIO ★★	Non lasciatevi trarre in inganno dalle stelle: quello della «Cabrio» è meno sfruttabile di quello della berlina, ma non abbastanza da meritarsi un'insufficienza. Il volume, 220 litri, è appena accettabile per una coppia in viaggio.
CONFORT ★★★	Non si può far finta di niente: un tetto di tela nero, per quanto ben fatto (e questo lo è) non potrà mai isolare perfettamente l'abitacolo. I fruscii sono evidenti già oltre i 100 orari. Le sospensioni sono un po' rigide e le gomme ribassate fanno la loro parte.
MOTORE ★★★	Il quattro cilindri è poco potente in relazione alla cilindrata. Inutile pure spremere a fondo, visto che il meglio di sé lo offre ai bassi e medi giri, dove mostra un'apprezzabile regolarità di funzionamento. Abbiamo visto di meglio, comunque.
ACCELERAZIONE ★★	La prestazione è compromessa da svariati fattori: la massa, che sfiora i 1500 chilogrammi, il motore, che fatica a prendere i giri, e dalle ruote motrici, che saltellano nei primi metri. Il controllo della trazione viene chiamato in causa raramente.
RIPRESA ★★★	D'accordo che ci siamo abituati un po' troppo bene con le turbodiesel, ma questa «New Beetle» non fa nulla per riabilitare il buon «vecchio» motore a benzina. Ripresa poco consistente: per guadagnare rapidamente velocità occorre scalare una o due marce.
CAMBIO ★★★★★	Il cinque marce manuale conserva la manovrabilità delle trasmissioni Volkswagen più recenti, con la corsa piuttosto corta e una buona precisione degli innesti. Tranne per la retromarcia: sull'esemplare in prova, l'inserimento era un po' ruvido.
STERZO ★★★★★	La gommatura extralarge (225/45 R 17) condiziona positivamente la risposta dello sterzo, che è preciso e progressivo e, tutto sommato, adeguatamente rapido. La sensazione, per intenderci, è quella di essere al volante di una «Golf».
FRENI ★★★★★	Spazi d'arresto molto contenuti: meno di 37 metri e mezzo da 100 chilometri l'ora. Oltretutto, l'impianto (a quattro dischi, quelli anteriori autoventilanti) ha dato prova di sopportare bene pure lo sforzo prolungato: solo il pedale allunga lievemente la sua corsa.
TENUTA DI STRADA ★★★★★	La «New Beetle Cabrio» è piuttosto precisa nel seguire le traiettorie impartite dal guidatore. Asseconda con naturalezza pure un ritmo vivace e soltanto sui fondi con scarsa aderenza manifesta un (lieve) sottosterzo. Tenuto sotto controllo dall'Esp.
STABILITÀ ★★★★★	Reazioni controllate e progressive, che consentono a chiunque di percepire i limiti d'aderenza e porvi rimedio senza troppi problemi. Il controllo elettronico della stabilità (di serie) rende il recupero della traiettoria quasi automatico.
CONSUMO ★★★	Verrebbe da dire che la «New Beetle Cabriolet», oltre alle forme, riproponga le prestazioni e anche i consumi della vecchia «Maggiolino»: in autostrada non si fanno i nove con un litro. Si riscatta sulle strade extraurbane, dove le percorrenze migliorano un po'.
PREZZO ★★★★★	Il prezzo sfiora i 27 mila euro, vale a dire circa 5000 euro più della corrispondente versione berlina. Considerata la particolarità dell'oggetto (e gli sguardi che attira), si può ragionevolmente prevedere che il valore resti consistente negli anni a venire.
GARANZIA ★★	Due anni (km illimitati) sulla vettura, più le platoniche coperture di tre anni sulla verniciatura e di dodici sulla corrosione passante: non è molto, considerando che sono sempre di più le Case che offrono garanzie più estese.

PROVA SU STRADA • Giugno 2003 167

LA VETRINA DI RUOTECLASSICHE

Una rassegna di proposte esclusive riservata ai lettori di Ruoteclassiche!

SCONTO
23%



GUIDA AL COLLEZIONISMO 2023

Collezionismo under 40.000 euro

Una nuova collana, **6 volumi (più cofanetto)**, dedicata alle auto straniere di fascia medio-bassa, con un limite di spesa fissato a 40.000 euro. Una ricca selezione di modelli per tutti gli appassionati del mondo delle auto storiche. Utili informazioni per chi vuole avviare una collezione: le quotazioni, le versioni sulle quali puntare, i club, i libri, i pezzi di ricambio e inoltre validi consigli degli specialisti del restauro.

€ **29,90** anziché € ~~39,00~~

ICONE SENZA TEMPO

Le immortali di ieri, di oggi e di domani

Una raccolta dedicata alle auto più significative della nostra epoca. Ogni volume tratta un tema specifico: Instant Classic, Restomod e Supercar. Un trittico prezioso che descrive 60 modelli, selezionati da Quattroruote, attraverso meravigliose fotografie, schede tecniche e testi che ne raccontano la filosofia progettuale.

€ **29,90** anziché € ~~39,00~~



SCONTO
23%

GUIDA AL COLLEZIONISMO 2022

Le auto straniere più amate

Una collana per raccontare i modelli stranieri più amati e desiderati dai collezionisti. Per ogni uscita, 140 pagine che raccontano la storia e l'evoluzione dei modelli più iconici, evidenziandone pregi e difetti. A corredo tante immagini, analisi di mercato, consigli, numeri di produzione e disegni.

€ **29,90** anziché € ~~39,00~~

SCONTO
23%



SPEDIZIONE GRATUITA, ORDINALO SUBITO!

shoped.it/vetrina-rci

o se preferisci telefona al **02 56568800***
dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 18.00

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

Lo sconto è computato sul prezzo di copertina dei prodotti. I prezzi sono IVA inclusa (IVA assolta editore). Spedizione gratuita solo per l'Italia. I prodotti possono essere pagati con carta di credito o contrassegno. Per il servizio di contrassegno è richiesto al consumatore un contributo di € 2,90. I prodotti ordinati vengono consegnati entro una settimana dall'ordine. La presente offerta, in conformità con l'art 45 e ss del codice del consumo, è formulata da Editoriale Domus Spa. Si può recedere entro 14 giorni dalla ricezione dell'ordine. Per maggiori informazioni visita <http://www.shoped.it/cga>. Offerta valida solo per l'Italia fino al 31/12/2023 e fino ad esaurimento prodotti.

UNA GIORNATA DIPINTA DI ROSA

Torna per la sedicesima volta in scena il Trofeo Milano, apprezzato **fiore all'occhiello del Cmae**, che ha sede nel capoluogo lombardo. Hanno vinto due ragazze che, insieme, non fanno l'età della loro Mini Cooper



La sedicesima edizione del Trofeo Milano, organizzato dal Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca (Cmae), ha avuto come "madrina" la Ohio M Classic del 1912 della Collezione Quattroruote. Sabato 30 settembre, la vettura elettrica ante litteram ha accolto al palazzo della Regione Lombardia l'arrivo degli equipaggi - circa sessanta - che hanno preso parte al principale evento nel

calendario del sodalizio milanese di appassionati: il gran finale di una giornata all'insegna dell'amore per le storiche e della scoperta delle strade meno battute della regione.

GIOVANI E INNOCENTI

Un successo di partecipazione per il Cmae, con un epilogo ancora più dolce: quest'anno la vittoria va a un equipaggio tutto al femminile, composto dalle giovanissime (quarant'anni in due) Caterina Leva ed Emma Pisati, su Innocenti Mini Cooper del 1974 (nelle foto). La manifestazione di regolarità ha preso il via al mattino dall'Ippodromo di San Siro e ha raggiunto, dopo prove di abilità e due speciali

cronometrate, il Museo del Volo di Somma Lombardo, dove i partecipanti hanno potuto ammirare anche la Collezione Bertone, che è ospitata proprio all'interno di Volandia. Al rientro a Milano si è poi tenuta una tavola rotonda sulla mobilità "alla spina" e sulle ultime novità di Asi in tema di sostenibilità delle auto storiche e di provvedimenti legislativi per il settore. La nostra Ohio e le vetture del Trofeo Milano hanno poi formato un picchetto d'onore per la cena di gala.

Cesare Sasso



Milano Classic



DELTA FORCE

Nella bella struttura in quel di Ferrara, nei pressi di dove sfocia il Po, da oltre una quindicina di anni, **Alessio De Angelis** con un team affiatato segue il restauro e la manutenzione di auto sportive e offre assistenza in gara per i clienti che amano i cordoli

Ferrara è da sempre legata al mondo dei motori. Proprio dalla città estense inizia la gloriosa storia di Ettore Bugatti costruttore, in una torrida estate del 1900 e in una delle vie più iconiche: corso Ercole d'Este I. Non si tratta certo di una strada qualunque, perché unisce le mura della città (Porta degli Angeli) al Castello Estense. In quell'estate, Ettore Bugatti si ferma al civico 15, per la precisione al palazzo dei conti Gian Oberto e Olao Gulinelli. Dopo aver preso in visione il progetto di Bugatti, sia i conti Gulinelli, sia Carlo, il padre di Ettore, sponsorizzeranno il progettista nella creazione del primo prototipo di auto, che vedrà la luce

pochi mesi più tardi e verrà battezzato col nome di Bugatti Gulinelli Tipo 2. Logico che la futura Casa di Molsheim sia nel cuore di tutti gli abitanti della città appassionati di motori. E così è stato, fin da tenera età, per Alessio "Alex" De Angelis, 46 primavere all'attivo, diventato in pochi anni un riferimento internazionale nel mondo delle auto d'epoca.

FIGLIO D'ARTE

Fondatore e amministratore delegato di Promotor Classic, De Angelis ha ereditato la sua passione per le auto d'antan dal padre Massimo, un collezionista della prima ora, nonché tra i soci fondatori dell'Officina Ferrarese, uno dei sodalizi Asi più attivi in Emilia Romagna. La madre di Alessio, Cristina, è nipote dei preparatori Turolla, famosi a fine anni 40 per le elaborazioni delle vetture Sport che hanno partecipato anche alla 1000 Miglia.

Questa eredità di valori e passione è alla base del coinvolgimento di Alex, che 15 anni fa ha creato l'azienda, ben presto diventata una fucina di competenza e dedizione in particolare per le Fiat e derivate da corsa, per le vetture inglesi ma, soprattutto, per le amate Bugatti. "Proprio vero, per le auto col radiatore a ferro di cavallo noi ferraresi nutriamo un amore del tutto particolare. Non che si disdegnino i prodotti della terra dei motori, sia ben chiaro, ma le creazioni di quel genio di Ettore Bugatti lasciano sempre a bocca aperta. Ed è un vero piacere poter fare interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria su qualsiasi modello, sia esso stradale o da corsa". Promotor Classic offre oggi un servizio completo per gli appassionati di auto storiche. Non si limita alla vendita, ma accompa-

In vista del "Monte"
Qui sotto, un momento di preparazione di due Fiat per il prossimo Rally di Montecarlo storico: in primo piano una 128 Rally, sullo sfondo una Ritmo. Nella pagina accanto, Alex De Angelis a bordo di una Stanguellini 1100 Sport





UNA PROPENSIONE **PER I BOLIDI DA COMPETIZIONE**, MA LE BARCHETTE, LE AUTO INGLESÌ E LE BUGATTI SONO LE PREFERITE



“È BELLO SEGUIRE LA MESSA A PUNTO SPORTIVA, **COMPRESA LA FASE DI PROTOTIPAZIONE** E LE LAVORAZIONI SPECIALI”

➔ gna i clienti nei principali eventi internazionali, occupandosi di tutte le fasi, dalla registrazione al trasporto, dall’assistenza tecnica “on the road” alla logistica generale. Questo servizio completo è particolarmente apprezzato dai collezionisti più esigenti, che trovano nella realtà ferrarese il partner ideale cui poter affidare i propri gioielli.

PREZIOSA DOCUMENTAZIONE

L’officina altamente specializzata è una parte fondamentale ed è in grado di eseguire restauri totali, parziali o conservativi con una precisione artigianale. Il cliente viene coinvolto in ogni fase, garantendo la massima cura dei dettagli. “Cerchiamo di essere sempre aggiornati su tutto”, continua l’imprenditore ferrarese, “ovviamente la conoscenza del modello è basilare, ed è anche per questo motivo che negli anni ho incrementato la biblioteca personale con oltre mille titoli, di cui più di duecento dedicati alle purangue di Molsheim. La documentazione è fondamentale sia per le ricerche storiche, per preser-

vare l’originalità dei veicoli, sia perché ci consente di seguire le pratiche di reimmatricolazione e delle certificazioni necessarie presso i vari enti”.

Tra i fiori all’occhiello dell’azienda vanno sicuramente citate la messa a punto sportiva e le preparazioni agonistiche, comprese prototipazioni, componenti speciali e lavorazioni meccaniche su misura. “Abbiamo molti clienti che adorano correre in pista”, spiega De Angelis, “ecco perché sin dall’acquisto di pezzi rari per vetture anteguerra, fino alle modifiche più avanzate per le auto da competizione, cerchiamo di essere al servizio delle passioni più impensabili, e senza vincoli. Questo perché, quando si mettono le mani sulle auto da corsa, ancora più che su quelle stradali, i sogni non devono avere limiti”.

Ci apprestiamo ai saluti finali, il buon Alex riceve una telefonata da un cliente bugattista e inizia a spiegare tutti i lavori che sono stati fatti su una 35 pronta a essere schierata in un grande evento. I suoi occhi brillano, la fase di innamoramento per le auto del grande Ettore è ancora incredibilmente intatta. Vive la Marque! **R**

Team affiatato
In basso, posano accanto alla Bugatti monoposto 37/44, a partire da destra, Alessio De Angelis, l’assistente Barbara Scignoli (seduta al posto di guida), Nicolò Mazzini (responsabile comunicazione), Matteo Amorati e Marco Crepaldi





Schema inglese
In questa pagina, alcune
viste dello showroom
di Promotor Classic, più
alcune operazioni
di manutenzione, come
il rifacimento dell'impianto
elettrico di una Jaguar
E-Type (qui accanto)
e, sotto, la fase di messa
a punto di una Bugatti 35



DALLA CUCINA AI POSTER DI F.1

L'originale raccolta del ristoratore modenese, dopo sessant'anni tra piloti e tortellini. **Quella cena servita a Enzo Ferrari** ad appena 13 anni e il "braccio corto" di Giorgio Scarlatti, che accese la passione

Momenti di gloria

Nella foto in alto, Lauro Malavolti con Brenda Vernor, segretaria personale di Enzo Ferrari, e Juan Manuel Fangio. Sotto, un altro bel ricordo, questa volta in pista con Michele Alboreto. Nel 2020 Lauro Malavolti ha accolto l'invito di raccogliere nel volume "Corse su Carta" (Artioli Editore, a cura di Daniele Buzzonetti) una selezione dei manifesti della sua collezione, alcuni dei quali riprodotti qui. La raccolta non è aperta al pubblico

Lauro Malavolti, classe 1944, a Modena e nel mondo del collezionismo rappresenta una vera e propria istituzione. Già noto ristoratore, ormai in pensione, proprietario di locali frequentati da tanti personaggi del mondo dei motori, modenese e non, vanta una raccolta di manifesti a tema motoristico davvero unica. Lauro definisce la sua collezione "la carta ruggente", perché ha recuperato, in oltre mezzo secolo, frammenti che raccontano l'epopea delle competizioni, con pezzi storici pregiati, che risalgono anche agli anni 20. In totale, la Lauro Collection ora vanta più di un migliaio di esemplari che lui chiama "quelli buoni", ovvero molto ricercati e di alto valore storico, mentre contando anche i doppioni e i manifesti pubblicitari meno pregiati, si arriva alla ragguardevole cifra di 3.500 pezzi.

Lauro ha cominciato a lavorare da ragazzino, all'età di 13 anni, come cameriere al Ristorante Cantoni di Modena, in via Emilia Est. Una zona



Fangio di passaggio a Modena

Il grande Fangio è stato "ospite" della nostra città nei giorni scorsi. Il popolare pilota ha fatto sosta in uno dei consueti ritrovi di tutti gli appassionati d'automobilismo della città. Nella foto vediamo lo stesso Fangio insieme a Lauro, titolare dell'omonimo ristorante di via Ciro Menotti.

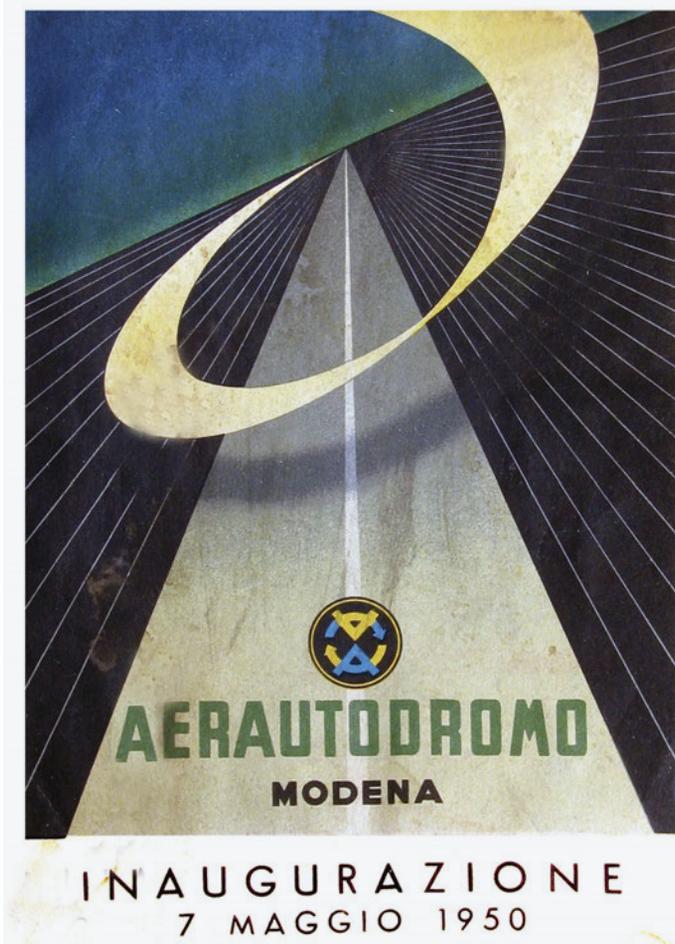
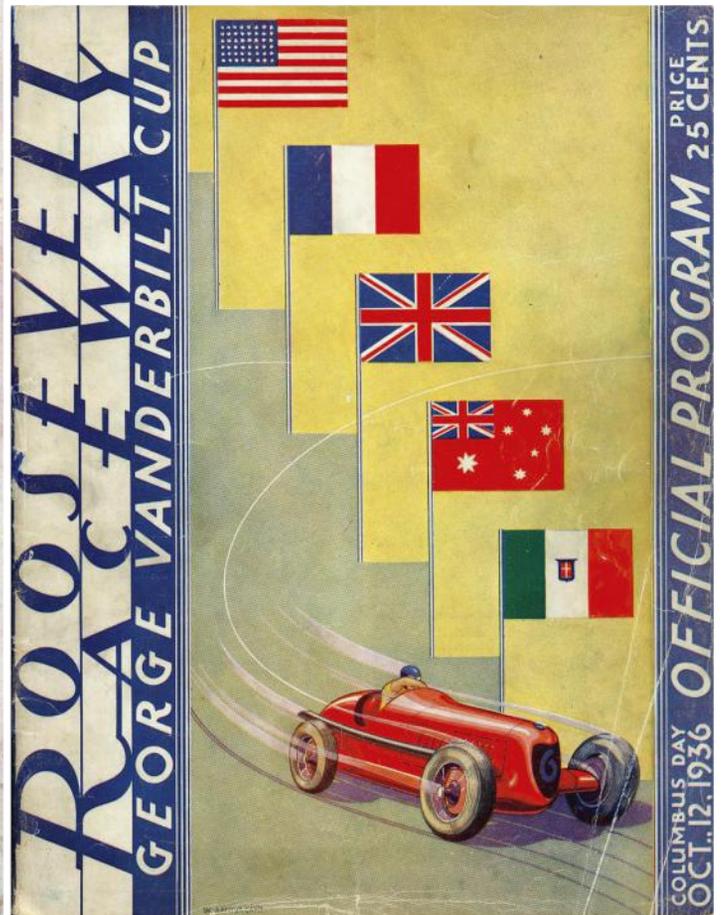
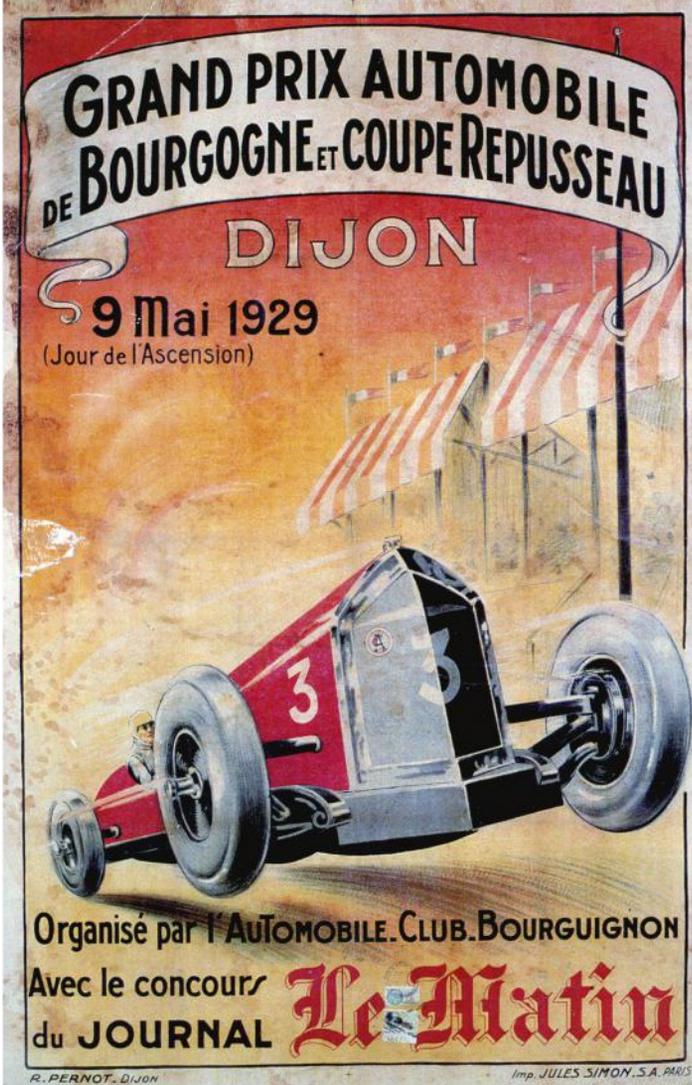
strategica, perché situata tra la Scuderia Ferrari, in via Trento Trieste, e le Officine Alfieri Maserati, in viale Ciro Menotti. Per questo motivo il Cantoni era frequentato da personalità celebri dell'automobilismo mondiale.

MANCIA O MANIFESTO?

Il primo giorno di lavoro, Lauro servì Enzo Ferrari, ma fu solo alla fine della cena che capì chi era, e fu per lui una grande emozione. Ferrari aveva l'abitudine di cenare spesso da Cantoni, mentre a mezzogiorno pranzava a Maranello, dove era stata trasferita la sede dell'azienda.

Di solito cenava con la moglie Laura, accompagnati dall'autista Peppino, ma a volte amava mangiare con amici, collaboratori e piloti e la mancia era sempre consistente. Il commendator Adolfo Orsi della Maserati andava da Cantoni più di rado, però era ancora più generoso con il conto... I primi piloti che Lauro ha conosciuto sono stati Louis Chiron, Piero Taruffi, Juan Manuel Fangio e Froilan Gonzales, ma la nascita della sua collezione è avvenuta grazie a un "simpaticone romano", così ancora lo definisce Lauro, il pilota Giorgio Scarlatti. Infatti, iniziò a collezionare manifesti tra il 1958 e il '59, quando Scarlatti, invece di lasciare la consueta mancia, pensò bene di donare il poster dell'ultima gara alla quale aveva partecipato, che ovviamente riceveva gratis dagli organizzatori delle competizioni. Così fecero anche altri campioni: Behra, Collins, Phil Hill e 🇨🇭







Le firme sui poster

Una Dino fa bella mostra di sé davanti al Ristorante Lauro, in viale Ciro Menotti 61 a Modena. Molti dei poster e delle foto hanno una dedica e la firma del campione che lo ha donato o che vi è ritratto. I manifesti del passato erano molto belli: gli organizzatori commissionavano ad artisti famosi i loro disegni. Lauro colleziona anche altri cimeli e gli capita spesso di collaborare a mostre tematiche sull'automobilismo

➔ Fangio, che gli portò quello di Cuba 1957. Poi Bandini, Surtees, Ickx, Scarfiotti, i fratelli Rodriguez, Moss, Villoresi, Vaccarella, Govoni, Boffa, Parkes, Ginther e tanti altri driver di ogni epoca. Va detto che comunque molti di loro continuano anche a lasciare "l'argent de poche"... Pure diversi dirigenti, come Romolo Tavoni e Mauro Forghieri, "contribuirono alla causa".

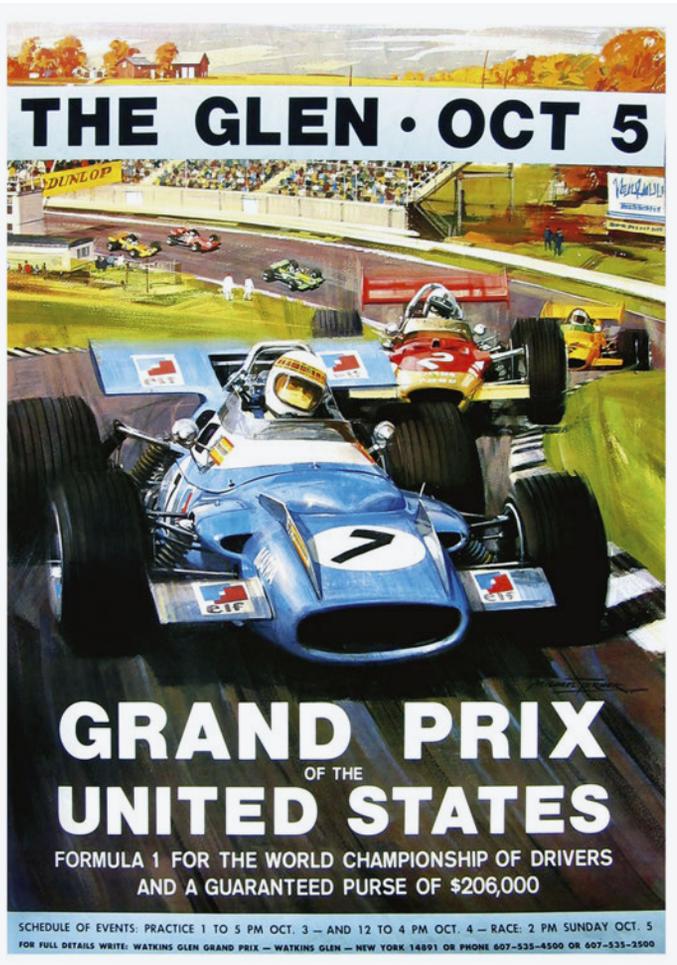
UNA NUOVA AVVENTURA

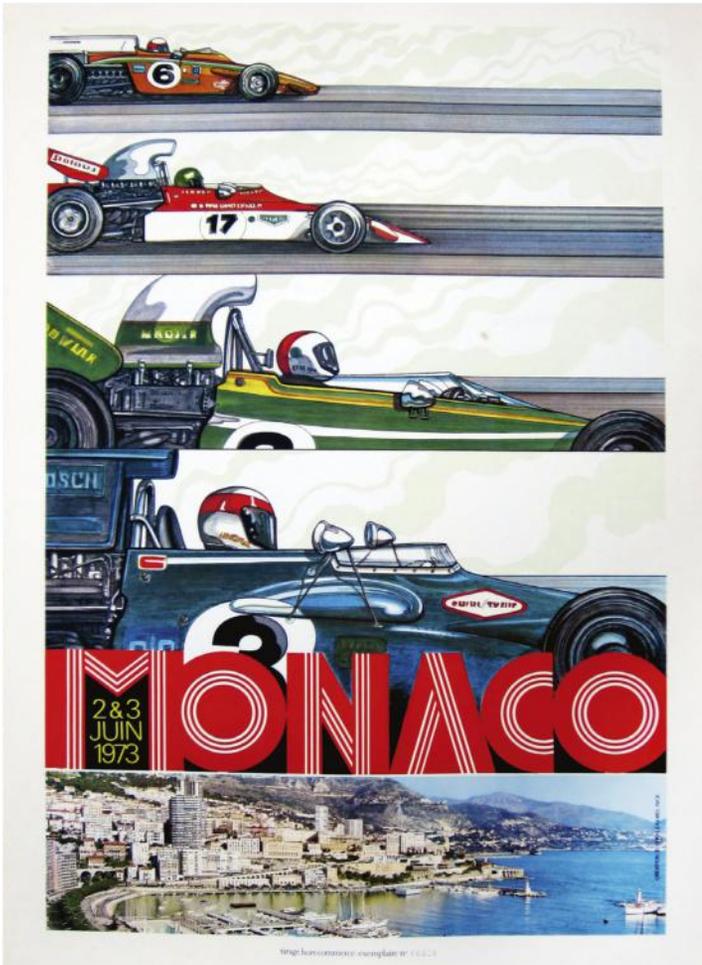
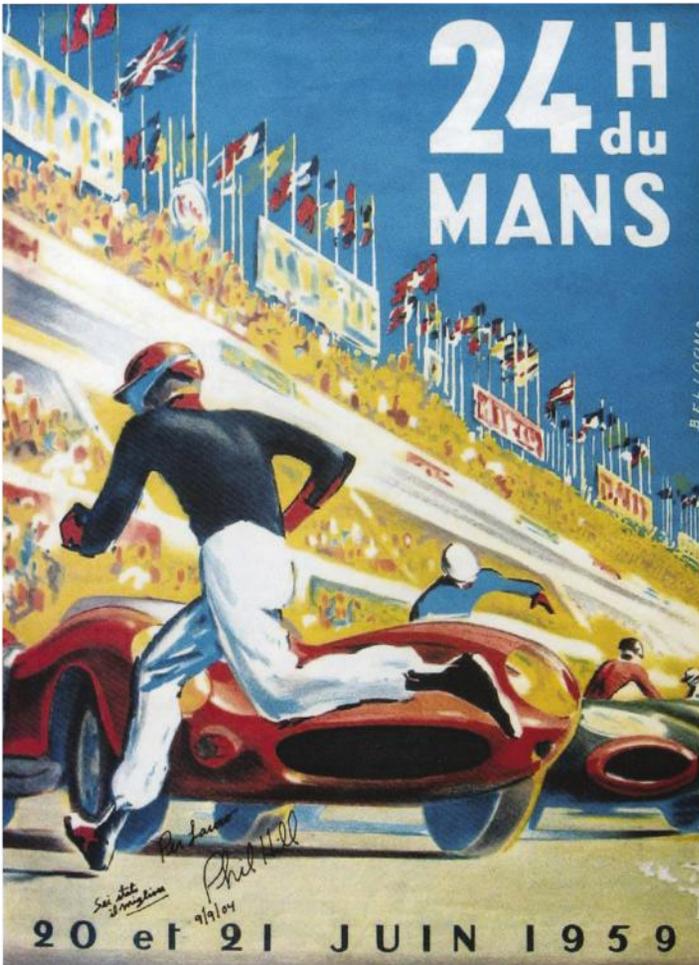
All'inizio Lauro, ancora ragazzo, attaccò alcuni poster sui muri della cantina di casa e quando i suoi genitori decisero di cambiare abitazione, non fu possibile staccarli. Ha potuto recuperarne alcuni molti anni dopo, acquistandoli da altri collezionisti. Lauro ha lavorato al Ristorante Cantoni fino al 1970, poi si è messo in proprio, comprando una piccola trattoria in viale Ciro Menotti, angolo via Usiglio, arredando le pareti con i manifesti e le foto dei piloti. Fangio, però, gli diceva che il locale era troppo piccolo per esporre tutto, così, nel 1989, si spostò un po' più in là, sempre in viale Ciro Menotti. Nel nuo-

NEL 1996 HA CREATO LA PUBBLICAZIONE "IL MENÙ DEI MOTORI", SULLE REALTÀ MOTORISTICHE DELLA ZONA

vo locale, Lauro espose circa 300 manifesti e tante foto dell'Aerodromo di Modena, scattate dal giornalista americano Peter Coltrin. Inoltre, grazie a don Sergio Mantovani che la ebbe in dono da Giulio De Angelis, espose anche la Chevron B38 con la quale il figlio Elio vinse il GP di Monaco di F.3 nel 1978. Tra i clienti più assidui, Arnoux, Alboreto, Pironi, Villeneuve, Scheckter, Piper, De Filippis. Un ricordo speciale lo merita un personaggio che ha fatto grande la Ferrari: Luigi Chinetti, importatore negli Stati Uniti e pilota tre volte vittorioso nella 24 Ore di Le Mans, nel 1932, '34 e '49.

Il 17 luglio 1991 festeggiò il 90° compleanno proprio da Lauro, che usava spesso preparare dei menu ad hoc, dedicati ai singoli piloti, e li stampava in serie numerata: oggi sono anch'essi oggetti di memorabilia. Dal '96 al 2000 ha creato e curato la pubblicazione "Il Menù dei Motori", dedicata alle realtà motoristiche della zona. Sono ormai 20 anni che non ha più il ristorante e a volte è colto da nostalgia. Ora il tempo lo dedica ai nipotini e alla ricerca dei poster mancanti. **R**





OMAGGIO ALLA MEMORIA

Tra il 7 e l'8 ottobre Nicosia è tornata ai primi anni 50, coinvolgendo tutta la cittadinanza nel mettere in scena **un nostalgico ricordo non solo al pilota che del luogo fu eroe**, ma anche alle corse su strada dell'epoca

Enclave nordica

Nicosia, in provincia di Enna, 15 mila abitanti, ha una storia antichissima e vanta una particolarità linguistica pressoché unica: il dialetto locale è il gallo-italico e affonda le proprie origini nell'arrivo, dopo la dominazione normanna, di una colonia lombardo-piemontese.

Negli anni il dialetto è stato contaminato dalle espressioni tipicamente siciliane, ma nelle sue parole si trovano sorprendenti analogie con i ceppi linguistici del Nord Italia

La cantastorie. Il calzolaio e il meccanico. E poi le massaie e gli agricoltori, con l'asino appresso. Le suore con la Multipla (quella vecchia). L'infermeria. L'hall del Grand Hotel. Il bar. Il paddock con le insegne ricostruite perfettamente. Il tutto reso ancora più vivo da trecento figuranti vestiti con abiti d'epoca. Per due giorni, il centro di Nicosia, Trinacria profonda a ben più di sei chilometri di curve dalla vita, è ritornato ai primi anni 50, trasformando la piazza principale e le strade attorno in un gigantesco set che ricreasse l'atmosfera delle gare dell'epoca e così rendere omaggio al barone Stefano La Motta, gloria locale morto correndo nel 1951 e meritatamente entrato nella leggenda sportiva dei luoghi.

Ad aver l'idea del concorso d'eleganza dinamico (già il nome scelto dà la misura di un genio creativo non banale) è stato Corrado Lopresto: "Quando si è trattato di festeggiare i miei primi 50 anni di collezionismo, ho avuto modo di conoscere Nicosia e l'entusiasmo della sua associazione 'Veicoli Storici', che mi hanno accolto in un am-

biente da secondo Dopoguerra. Da lì è scaturito il pazzo sogno di rifare il tutto in grande, ospitando per le vie della cittadina una finta gara con protagoniste le auto da corsa che a cavallo fra gli anni 40 e 50 battagliavano nelle competizioni su strada". Il non semplice compito è stato assunto da Gianluca Rizzo, che del club di appassionati locali è cuore e mente: "Abbiamo impiegato un anno per organizzare il tutto, coinvolgendo non soltanto le altre associazioni di volontariato, ma l'intera cittadinanza. Devo anche dire - perché non era scontato - che le istituzioni hanno abbracciato senza esitazioni il progetto". Il risultato - e lo dico da consumato reporter ormai insensibile al fascino tradizionale dei concorsi d'alta cilindrata - è stato oggettivamente straordinario. La filologica accuratezza con cui Nicosia ha saputo far rivivere il clima di popolare trepidazione che avvolgeva le cittadine attraversate dalle classiche siciliane - dalla Targa Florio al Giro di Sicilia - è stata pari soltanto al fervore con cui i nicosiani tutti si sono prestati al gioco, divertendosi ad animare una







Benvenuti sul set

Per quanto suggestive, le immagini - rigorosamente in bianco e nero - non riescono a restituire l'atmosfera di un'intera cittadina che si traveste per tornare ai primi anni 50 e avvolgere le automobili protagoniste del concorso d'eleganza nell'atmosfera in cui erano solite correre (la maggior parte dei modelli vantava un notevole palmarès sportivo)

→ serie di scene di vita quotidiana che i partecipanti hanno apprezzato "correndo" nelle varie manche. A tal proposito, fra le 19 vetture vanno notate, oltre alla Giulietta Spider prototipo portata dallo stesso Lopresto, due Cisitalia 202, varie Fiat 1100 con carrozzerie speciali, una Maserati 3500 GT arrivata dal Giappone e la Mercedes 300 SL scovata a Cuba da Alberto Cefis.

Il concorso d'eleganza è stato vinto dalla Ferrari 340 MM del milanese Roberto Crippa, reduce da un analogo trionfo a Poltu Quatu; la Targa La Motta è stata assegnata alla Cisitalia 202 SMM che fu del barone stesso. Insomma, al di là della cornice inusuale e affascinante, un evento di livello anche sotto il profilo del prestigio storico delle automobili. Oltre che al barone, il Gran Premio La Motta ha riservato un omaggio a Quattroruote. Sulla piazza principale di Nicosia, accanto alle auto concorrenti, ha trovato degna accoglienza per i due giorni dell'evento la replica dell'Appia II serie che i giornalisti della redazione portarono nell'allora Unione Sovietica e a cui è spettato il ruolo di apripista dell'evento. Quando si dice pensare a ogni minimo dettaglio... **R**



L'APPIA DEL RAID OMAGGIATA

L'ORIGINALE CHE FECE L'IMPRESA

Alle ore 12 di sabato 31 maggio 1958 prese la via da Torino l'avventura di una Lancia Appia che Quattoruote volle portare a Mosca. L'obiettivo del raid era duplice. Da un lato, mettere alla prova la resistenza della "media" italiana. Dall'altro, scoprire un Paese ancora misterioso e per certi versi ostile. Il reportage occuperà ben 16 pagine del giornale, compreso il dettagliato resoconto di usi e costumi delle "mondane di Mosca" (erano altri tempi...). Incredibile è in particolare un dato: il ritorno da Mosca a Milano - 3.035 km - fu coperto (dogane comprese) alla media di 90 km/h.

Genius loci

Il barone Stefano La Motta, membro della famiglia nicosiana La Motta di Salinella, fu un personaggio eclettico. Grande amante dell'automobilismo, debutta alla cronoscalata Catania-Etna per poi diventare protagonista delle gare su strada locali. Troverà la morte al Giro di Sicilia del 1951, alla guida di un'Alfa Romeo 1900. Fu anche presidente del Palermo, che portò in serie A. A destra, Corrado Lo Presto sulla sua Giulietta spider



SALI A BORDO DI RUOTECLASSICHE

SCONTI
oltre il

40%



1 ANNO
— 12 NUMERI —
€ 49,90

+€3,90 di spese di spedizione

INVECE DI €72,00



VERSIONE
DIGITALE INCLUSA



CONSEGNA
AL TUO DOMICILIO



PREZZO
BLOCCATO

ABBONATI E VINCI!



**OPPURE
2 ANNI**

Ruoteclassiche
24 NUMERI - DIGITALE INCLUSO

SCONTO
38%

SOLO € **89,90** INVECE DI € ~~144,80~~
+ € 5,90 di spese di spedizione

1 ANNO

Ruoteclassiche
12 NUMERI - DIGITALE INCLUSO
+
Quattroruote
12 NUMERI - DIGITALE INCLUSO

SCONTO
41%

SOLO € **84,70** INVECE DI € ~~142,80~~
+ € 3,90 di spese di spedizione

▼ **IN PIÙ PARTECIPAI AL CONCORSO RISERVATO AGLI ABBONATI** ▼

**IN PALIO IL NUOVO
TOYOTA C-HR**



OGNI SCELTA CONTA
Nuovo Toyota C-HR è il SUV ribelle
nato per rompere ogni regola.
Stile da coupé, design ancora più
audace, per una presenza su strada
che non passa mai inosservata.

Maggiori informazioni su toyota.it. Immagine vettura indicativa. Valori massimi WLTP riferiti a Nuovo Toyota C-HR: consumo combinato 5,3 l/100 km, emissioni CO₂: 112 g/km (WLTP - Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure ai sensi del Regolamento UE 2017/1151). Valori di consumi ed emissioni misurati sulla base di test preliminari e soggetti, pertanto, a eventuale modifica all'esito della procedura di omologazione attualmente in corso.

PER ABBONARTI SUBITO: WWW.SHOPED.IT/RCL23

oppure spedisce la cartolina
allegata, **è già affrancata**

o se preferisci telefona al numero **02 56568800**
dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 18.00

La meccanica del concorso prevede che possano partecipare all'estrazione del premio consistente in un'autovettura TOYOTA C-HR LOUNGE PREMIERE 2.0 HEV 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 e RUOTECLASSICHE, e avranno effettuato il relativo pagamento entro il 04 settembre 2024. Il concorso è valido dal 31 ottobre 2023 al 01 agosto 2024. L'estrazione del premio avverrà entro il 23 settembre 2024 alla presenza di un notaio. Il vincitore sarà avvisato con lettera raccomandata. Totale montepremi, IVA compresa € 45.810. Il regolamento completo del concorso è disponibile presso Editoriale Domus S.p.A. e sul sito <http://www.shoped.it/regolamento-motori>

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

DI TRAVERSO DAL TITANO



Grande successo per questa edizione ricca di anniversari. **Campionissimi e gentleman driver** erano costantemente in derapata, nei quattro giorni sui colli di San Marino

Fine settimana infuocato a San Marino per la 21ª edizione di RallyLegend, manifestazione rallistica che mette insieme le vetture più prestigiose degli ultimi cinquant'anni. A partire da giovedì 12 ottobre, le strade della repubblica si sono trasformate in una gigantesca macchina del tempo, riportando sui tracciati delle prove speciali vetture gloriose in uno scenario da videocassetta Vhs. Lancia Delta, Toyota Celica, Ford Escort, Alpine e tante altre, per la gioia degli appassionati venuti a incitare gli oltre 200 equipaggi. Con una novità molto apprezzata: lo sconfinamento al Misano World Circuit per il Pirelli Power Stage, prova speciale sull'asfalto del circuito romagnolo.

gend" anche i campioni del passato: Miki Biasion è di fatto la star del paddock, a quarant'anni dalla vittoria del titolo italiano, ma altrettanto calore ricevono personaggi come Arturo Merzario, Juha Kankkunen (premiato da Eberhard & Co. per i 30 anni dall'ultimo Mondiale) o René Arnoux. E poi ci sono altri campioni, quelli delle due ruote, che si cimentano oggi nei rally. Come l'asso di MotoGP e Superbike Marco Melandri, che da esordiente ha avuto qualche problema meccanico con la sua BMW M3, e il pluricampione di motocross Tony Cairoli, che ha

Arnoux, Melandri, Biasion
Sopra, René Arnoux, protagonista con una Renault 5 Turbo Maxi Diac. Prima esperienza invece per Marco Melandri, con una BMW M3. Presenza costante, invece, per Miki Biasion

UN'ATMOSFERA SPECIALE

Non solo macchine leggendarie: molto nutrita la pattuglia di eroi del motorsport tra i partecipanti. Tra nomi meno noti e piloti famosi tra gli appassionati più giovani - come per esempio il riminese Paolo Diana, sulla sua fedele Fiat 131 Mirafiori - trovano posto nella famiglia del "Le-

LA CLASSIFICA È IMPORTANTE PER PILOTI E ORGANIZZATORI, **MENO PER GLI SPETTATORI**. AL "LEGEND", ALLA FINE, VINCONO TUTTI





trionfato nella categoria Classic con una Subaru Impreza 555 ex McRae. Piloti amati e auto da sogno, solo due degli ingredienti del RallyLegend. Che non è certo l'unico rally per auto storiche e non ha radici che vanno indietro al secolo scorso, ma convince sia chi paga il biglietto sia gli addetti ai lavori. Il tutto in una nuvola di passione, dove si compete per vincere, ma senza l'ossessione per il gradino più alto che c'è nelle tappe del Mondiale. La classifica è importante per piloti e organizzatori, meno per chi guarda. Al "Legend", alla fine, vincono tutti. **R**

Lancia al salto

Il pubblico del RallyLegend, il cui calore stupisce anche i piloti blasonati. A destra, trionfo di una Porsche nella categoria Historic, la 911 RS di Musti-Zanet. Minor fortuna per le Lancia, numerose ma lontane dai podi. Non hanno comunque fatto mancare lo spettacolo





CAMPOBELLO CAPUT MUNDI

Tre equipaggi della cittadina trapanese, culla della disciplina della regolarità, **hanno formato il podio** in un'edizione molto selettiva. Primi assoluti, Ciravolo-Messina su Fiat 508 C

Due tappe

Qui sopra, la Lancia Aprilia di Lo Perfido-Corneliani. In basso, la Triumph Spitfire dell'equipaggio giapponese Takashi-Kotaro. Quest'anno, all'evento in terra sicililana hanno preso il via 200 equipaggi, che hanno percorso due tappe per un totale di oltre 500 km

La rievocazione di una fra le gare automobilistiche più antiche del mondo, quella competizione che fa parte della leggenda delle corse, inventata da Vincenzo Florio nel 1906 e da allora fonte inesauribile di fasti e passione per l'auto, ancora oggi continua a guardare al futuro grazie al supporto diretto dell'Automobile Club d'Italia; è organizzata dall'AC Palermo e ha portato gli equipaggi alla scoperta di luoghi tra i più suggestivi della Sicilia. Un'edizione (13-14 ottobre) che ha visto la partecipazione di oltre 200 equipaggi, impegnati lungo un percorso lungo più di 500 km, suddivisi in due tappe.

La prima giornata si è svolta nel Trapanese, tra le colline e i vigneti del Tour delle Saline di Marsala, mentre la seconda ha avuto epicentro sul celeberrimo Circuito delle Madonie. Nella tappa conclusiva, non sono mancati i passaggi da Floriopoli, Cerda e Caltavuturo; e poi ancora

Campofelice di Roccella e Collesano. Quartier generale e centro servizi nell'elegante cornice offerta da Palermo; oltre che al Museo dei Motori e dei Meccanismi del dipartimento di Ingegneria dell'ateneo cittadino, la città ha riabbracciato i concorrenti nel suo salotto più elegante: piazza Verdi, all'ombra del Teatro Massimo, nel cuore del capoluogo dove tutto nacque.

LA FIAT SUGLI SCUDI

In un contesto di auto dall'esclusivo prestigio e valore, la Targa Florio 2023 è stata vinta dal forte equipaggio trapanese di Campobello di Mazara, cittadina culla della disciplina della regolarità, composto da Enzo Ciravolo e Francesco Messina, su Fiat 508 C del Classic Team. Al secondo posto figura il concittadino Mario Passante, che con Alessandro Molgora, presidente della Franciacorta Motori, su Fiat 508 C, si sono





1 2



laureati campioni italiani Grandi Eventi 2023.

Terzi, papà e figlio Francesco e Giuseppe Di Pietra, altri determinati e precisi campobellese su Fiat 508 C, con cui hanno preceduto la gemella del menfitano Angelo Accardo, in coppia con Paolino Messina. A proposito di Cireas, primato ancora per Passanante-Molgora della Franciacorta Motori, scuderia che è matematicamente vincitrice di questa stagione.

Secondi sono Accardo e Becchina, mentre completano il podio Francesco Gulotta e Paolino Messina, su Autobianchi Y10, che hanno sottolineato come alla disciplina della regolarità "possano e debbano avvicinarsi i giovani". Nel Ferrari Tribute, assi pigliatutto sono Giordano Mozzi e Valter Lanzoni su 458 Speciale. Tra le splendide fila della Legend, il successo è andato a Mauro Cudia e Andrea Pisciotta, su Porsche 911 (serie 964) del 1990. **R**

Da tutto il mondo

1. L'equipaggio vincitore, Ciravolo-Messina su Fiat 508 C.
2. Viridis-Giordo su Porsche 356 Speedster.
3. Evoli-Escalante a bordo di una Lancia Aurelia B20.
4. La Ford Zodiac Convertibile di Pybus-Pybus.
5. L'equipaggio Smussi-Smussi, su Alfa Romeo Spider 3.0 V6.
6. L'AC Ace degli olandesi Van Hempel-Shade.
7. Gli inglesi Riddle-Riddle su Jaguar XK 140.
8. La Jaguar XK 120 dell'equipaggio messicano Barba Chavarra-Maffuz

1000 MIGLIA

QUEST'ANNO SI CAMBIA VERSO

Ecco le novità dell'edizione 2024: confermati il mese di giugno e le cinque giornate di gara, le oltre 400 auto attraverseranno sette regioni, ma in senso antiorario, come nel 2021. Dopo il via da Brescia nel pomeriggio di martedì 11 giugno e l'attraversamento di Bergamo, Novara e Vercelli, la prima tappa si concluderà a Torino. Il secondo giorno il convoglio scenderà verso sud, scollinando le Langhe per poi fare rotta per Genova e Viareggio. L'avvicinamento a Roma caratterizzerà la terza tappa, che vedrà inizialmente una deviazione nell'entroterra toscano, con il passaggio da Lucca, per poi fare ritorno sulla costa a Livorno e proseguire fino a Castiglione della Pescaia. Nel pomeriggio, Grosseto, l'ingresso nel Lazio e poi il Lago di Bolsena; infine la sfilata in via Veneto. Il quarto giorno gli equipaggi risaliranno fino a Orvieto prima di sostare per il pranzo a Solomeo, poi Siena e Prato e i passi della Futa e Raticosa verso Bologna. L'ultima tappa incontrerà Ferrara e Mantova, Salò e la passerella di viale Venezia a Brescia. Info: 1000miglia.it



3 4



5 6



7 8





LA PIÙ BELLA DI TUTTE

Un'edizione, a detta di molti, tra le migliori in assoluto. **Sicuramente molto impegnativa**, con tante prove a cronometro. Il successo a Vesco-Salvinelli, su Fiat 508 S

“Abbiamo partecipato a moltissimi rally, ma questo è stato assolutamente il numero uno di regolarità. Il percorso è stato fantastico”. “È stata la migliore edizione in assoluto”. Questi sono i commenti di alcuni dei 125 equipaggi partecipanti alla Coppa Franco Mazzotti 2023, 45 dei quali provenienti da Paesi quali Austria, Belgio, Germania, Grecia, Messico, Olanda, Regno Unito e Svizzera. A destare tanto entusiasmo, soprattutto tra gli stranieri, è stato il lungo tratto che, lambendo quattro laghi della provincia di Brescia (Garda, Idro, Valvestino e Iseo in ordine di percorrenza), ha condotto in quota le vetture in gara, toccando i 2.000 metri di altitudine al Passo Croce Domini. Lo start è stato dato a Sirmione del Garda, percorrendo nella prima tappa, sabato 30 settembre, la Valvestino, la Valle Sabbia, la Val Trompia e la Valle Camonica e il

secondo giorno la Val di Scalve, il Passo Presolana, la Franciacorta - con passaggio a Chiari, a Villa Mazzotti - e arrivo sulle piste dell'Aeroporto Militare di Ghedi, sede del 6° Stormo, allo scopo di ricordare le imprese aeronautiche di Franco Mazzotti, caduto in guerra alla cloche del suo aereo, nel 1942.

PROVE MOLTO IMPEGNATIVE

Gli uomini del Club Mille Miglia hanno tracciato una gara assai tecnica, con un tracciato completamente inedito sulle montagne bresciane, ricco di prove complesse e spesso difficili; la componente sportiva è stata però, come sempre, abbinata a tempi di gara e qualità dell'ospitalità che hanno consentito ai partecipanti di ammirare i panorami e di rilassarsi, per esempio nei coffee break a ogni controllo orario. “Con un minimo di

Diavoli Rossi

1. Gli olandesi Jan Peter Nijmeijers e Inge Scholten, su Bentley 3 Litre.
 2. Lago di Valvestino: Rutger Houtkamp e Silvia Marini su Bugatti T40.
 3. Passo Croce Domini: David Pauka e Gerritje Elisabeth Hofman su Ferrari 365 GTC4.
- Qui sotto, l'ex pilota di F1 Arturo Merzario, su Jaguar XJ6 4.2 Sovereign del 1985, con Hans Fueglistaler e i Tornado del 6° Stormo, i “Diavoli Rossi”, all'aerobase militare di Ghedi, dove si sono tenuti pranzo finale e premiazioni





rischio, nel caso di forte maltempo”, commentano gli organizzatori, “abbiamo azzardato un tracciato inedito, mai percorso dalle gare di regolarità, impegnativo per piloti e vetture. Le due splendide giornate estive di inizio ottobre hanno premiato la nostra scelta, offrendo uno scenario unico che ha affascinato i partecipanti”. Di assoluto rilievo sono state le auto, costruite tra il 1923 e il 1986, tra le quali trenta anteguerra. Portati a termine sette controlli orari, 82 prove cronometrate e cinque a media imposta, il successo ha arriso per la settima volta ad Andrea Vesco e Fabio Salvinelli, su Fiat 508 S “Coppa d’Oro”, che hanno preceduto Federico Riboldi e Carlotta Lucchini (Fiat 508 C) ed Edoardo Bellini e Roberto Tiberti, su identica vettura. La Coppa delle Dame è stata vinta da Emanuela Cinelli e Luisa Deleuse Bonomi, a bordo di una Renault 4 CV.

Partenza da Sirmione

- 4. Lago d’Idro: Michel e Milton Laarman, olandesi, su Fiat 501 S.
- 5. I vincitori Andrea Vesco e Fabio Salvinelli su Fiat 508 S “Coppa d’Oro”
- 6. Il parco partenza a Sirmione del Garda



RM-SOTHEBY'S E BONHAMS

FINE STAGIONE DA SOLD OUT

Le aste più recenti confermano il trend positivo del 2023: da tutto esaurito, **con prezzi piuttosto stabili**. Ma con l'eccezione di un vecchio taxi Fiat 600 Multipla, venduto a oltre 108.000 euro

Nel numero di ottobre abbiamo chiuso l'articolo sulle aste di Londra e Goodwood sottolineando il fatto che gli appassionati veri esistono sempre e si stanno affacciando nuovamente su un mondo che è stato contaminato dai fondi di investimento e dagli speculatori. Questa novità ha portato a una frenata dei prezzi, che sta facendo bene al mercato. In effetti, il mese appena trascorso ha confermato quanto avevamo scritto. RM-Sotheby's, nella splendida

cornice alpina di St. Moritz, ha ottenuto buoni risultati, anche se molti si sono posti la domanda di come mai una Casa abituata a trattare vetture molto importanti abbia concentrato i propri sforzi in un'asta tutto sommato minore. Il tema principale della vendita è stata comunque la collezione Iseli, venduta tutta (a parte due lotti) senza riserva, il che ha contribuito a ottenere un'altissima percentuale di aggiudicazioni. Le Fiat 600 Multipla in versione ambulanza e taxi hanno realizzato cifre

record, rispettivamente 84.525 e 108.675 euro, mentre le top star sono state una Porsche 911 RS, 265.125 euro, e un'Aston Martin DB4, 253.312 euro.

CARA SVIZZERA

Non bisogna scordare che un acquisto in Svizzera penalizza i compratori europei e in particolare quelli italiani, costretti a pagare il dazio del 10% e il 22% di Iva sul totale, dazio compreso. Questo problema non rende l'Italia competitiva col resto d'Europa, dove le vetture di oltre 30 anni

possono essere importate con aliquote molto contenute. L'ultimo weekend di settembre ci ha consentito di osservare la realtà del Nord-Est degli Stati Uniti, in occasione del concorso d'eleganza Audrain a Newport, Rhode Island, dove si è svolta, il 28 del mese, un'asta di Bonhams che ha avuto successo, tanto che, su un totale di 50 lotti, 48 sono stati ceduti. I valori sono stati tutti nella normalità e questo è un segno positivo: niente follie, niente colpi di scena, ma la ragione e la passione che dominano:

Follia Multipla

1. La splendida Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet venduta da Bonhams negli Usa per una cifra vicina ai 260.000 dollari.
2. Oltre al taxi acquistato per 108.000 euro, all'asta di RM-Sotheby's a St. Moritz c'era un'altra Fiat 600 Multipla, allestita come ambulanza; quasi 85.000 euro



1



2

un fatto importante che dimostra come i collezionisti, ai prezzi giusti, non si tirino indietro. Tra i pezzi di maggior valore segnaliamo una Mercedes 300 SL Roadster, battuta a 1.292.000 dollari e una 280 SE 3,5 Cabriolet, venduta a 257.250 dollari, a dimostrazione che i grandi marchi reggono bene. Una simpatica ambulanza customizzata ha superato invece quota 60.000, mentre un gruppetto di Alfa Romeo, che faceva venire i brividi tanto erano state modificate, ha raggiunto delle ottime

valutazioni; evidentemente il marchio milanese è apprezzato anche così... Ottobre ha visto lo svolgersi di un'altra importante asta di Bonhams in Belgio, a Zoute. Le attese non sono state deluse: ottime percentuali di vendita, qualche pezzo importante che ha raggiunto le quotazioni sperate e, per il resto, acquisti fatti con la ragione e con il cuore, che vanno oltre gli interessi speculativi. Il 13 novembre vedrà invece un incanto importante: una Ferrari 250 GTO nella sede di RM-Sotheby's, a New York.

ALL'ASTA UN'AUTO DI ELISABETTA II

GOD SAVE THE RANGE

È cosa nota che la regina Elisabetta II amasse guidare, e non auto qualsiasi, ma rigorosamente made in Great Britain, con una predilezione per le Land e Range Rover. I fan della monarchia inglese potranno partecipare a un'asta di Iconic Auctioneers per concorrere all'acquisto di una Range Rover V8 4.4 litri del 2004, una delle

preferite da sua maestà. La vettura, che è leggermente personalizzata all'interno, ma anche nella griglia anteriore, ha percorso 109.675 miglia ed è, come potete immaginare, mantenuta in perfetta efficienza. L'asta si svolgerà l'11 novembre al Nec Classic Motor Show Sale di Birmingham, dove la Range Rover sarà proposta da una base di 60-70.000 sterline.



CATAWIKI

ANNI 70: È BOOM

Riscuotono interesse sempre maggiore **le vetture cinquantenni**: ormai sono una su cinque fra quelle vendute



Catawiki si sta rivelando il migliore degli strumenti di vendita o acquisto delle auto degli anni 70, una categoria che sta riscuotendo l'interesse più alto fra gli appassionati. A settembre è stato il segmento di mercato più importante dopo le Classiche di domani (che hanno superato il 32%), con una quota che ha sfiorato il 20%, in netta crescita sulla media dell'anno. Anche nella graduatoria dei modelli più costosi come prezzo di aggiudicazione, le auto di questo periodo occupano posizioni di rilievo: una Jaguar E-Type V12 Roadster (nella foto) è stata quella che ha raggiunto la più

alta valutazione del mese: 92.300 euro. Di rilievo anche una BMW 3.0 CSI, acquistata per 62.500 euro. Nella classifica dei marchi più apprezzati, rimane in vetta la Mercedes, con una quota del 14,36%, seguita dalla Fiat all'11,28% (acquistata da clienti italiani, ma sempre più apprezzata all'estero). Sale al quinto posto l'Alfa Romeo: ormai 5 auto su 100 tra quelle aggiudicate. Il successo di Catawiki è evidente in Italia, che anche questo mese risulta essere il mercato più importante (21,54% delle vendite, insidiata solo dalla Francia col 19,49%), ma cresce anche in altri Paesi come Spagna e Portogallo (13,33%).

I RISULTATI DI SETTEMBRE

Numero di lotti in asta	1.159
Quota vendite in Francia	19,49%
Quota vendite in Italia	21,54%
Quota vendite in DACH (Germania, Austria, Svizzera)	12,82%
Quota vendite in Spagna+Portogallo	13,33%
Quota vendite in Olanda	10,77%
Quota vendite in Belgio	9,74%

SUPERCAR E DINTORNI

L'ETÀ CONTA DI MENO

Se è vero che le più richieste sono le Classiche di domani, in grande spolvero sono **le instant classic e le auto degli anni 70**. Purché sportive

Dopo il "taglio" subito dai listini di Ruoteclassiche il mese scorso, nonostante il quale il valore medio delle quotazioni è cresciuto comunque dello 0,3%, questo mese si sono registrati ulteriori aggiornamenti di prezzo, questa volta tutti in positivo. Sono circa 100 modifiche che hanno interessato soprattutto i segmenti più vivaci in questo momento: Classiche di domani, instant classic e auto del periodo degli anni 70. L'incremento medio dei modelli con variazione di prezzo è stato dell'8%, che porta a una variazione media di tutto il listino dello 0,43%.

Tra le instant classic sono ovviamente le supercar a far segnare gli incrementi più significativi: in particolare le Lamborghini, soprattutto le V12 quali Diablo e Murciélago, che quest'anno stanno accelerando come e più delle Lambo più classiche che le hanno precedute, con aggiustamenti verso l'alto

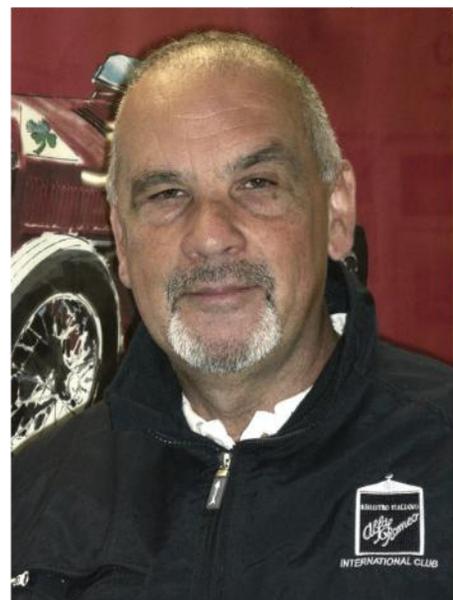
avvenuti più volte nel corso dell'anno, per rincorrere risultati di vendita sempre più stupefacenti. Gli aumenti di valore nel segmento delle Classiche di domani, così come per i modelli degli anni 70, sono invece più diffusi anche tra le auto con valore al di sotto dei 100.000 euro, ma con un denominatore comune: si tratta quasi sempre di modelli sportivi. La lista delle marche più in auge è questa: Porsche, BMW, Jaguar e Alfa Romeo. Insomma, l'immagine legata alle corse e allo sport in senso lato rimane un concetto premiante. E questo diventa un concetto che si trasforma in un consiglio per gli acquisti: chi vuole fare affari non può che puntare sui marchi dalla fama legata alla sportività. Concetto chiave oggi più ancora della rarità, che un tempo era la prima legge del mercato, ma oggi sta passando in secondo piano. Tra le berline in crescita di valore, le V6 "Busso" fra le Alfa Romeo 164 e le Ford Sierra a 6 cilindri.



L'ESPERTO

NEL 2024? STABILITÀ

Secondo l'esperto per la marca Alfa Romeo del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, Daniele Santarelli (in foto), il mondo delle auto storiche sta affrontando un momento particolare, di riflessione. La congiuntura economica e gli scenari di guerra si sono aggiunti alle solite domande che ogni appassionato o collezionista si pone prima di lanciarsi in un acquisto. Come se non bastasse, le prese di posizione delle amministrazioni comunali, un po' in tutt'Italia, in tema di circolazione intimoriscono, anche se da Roma arrivano buone notizie (vedere a pagina 24). Il risultato è che si rimandano le decisioni e gli scambi, specie tra privati, sembrano essersi rallentati. La buona notizia, però, è che in uno scenario simile solitamente i prezzi scendono, mentre, al contrario, si nota un generale mantenimento delle quotazioni che Ruoteclassiche riporta nei suoi listini. Ad avvalorare questa tesi è il caso della GT della serie Giulia, che quest'anno ha tagliato il traguardo delle 60 candeline: diversamente da quanto accade normalmente in occasione dei compleanni più importanti, non si è assistito alla consueta impennata dei prezzi, mentre al contempo è aumentata la qualità degli esemplari in vendita. Un minimo di flessione, al contrario, è stata registrata dalle vetture degli anni 50, a favore (almeno finora) delle Classiche di domani, che sono avvantaggiate dalla facilità di gestione nei confronti di un'auto ormai settantenne. Attenzione, però: nel recente passato queste auto hanno beneficiato di una buona rivalutazione, ma non così elevata quanto vorrebbero far



credere alcune richieste che compaiono su certi annunci di vendita. Sono pretese economiche ben al di sopra delle nostre quotazioni, che non hanno giustificazione. Un discorso a parte meritano le aste, dove il marchio Alfa Romeo, quest'anno, è stato fortemente in evidenza in ogni parte del mondo. I lotti aggiudicati sono stati percentualmente molto elevati, anche se bisogna evidenziare che la maggior parte degli incanti non prevedeva un prezzo di riserva, il che ha consentito agli acquirenti, facendo le debite somme, di entrare in possesso dell'auto a cifre anche in questo caso assai vicine alle "nostre". Ma il 2024 cosa ci riserva? Quando queste note saranno fresche di stampa, i collezionisti e gli appassionati saranno già tutti tornati da Bologna, dove la tradizionale fiera migrata da Padova avrà dato modo di suggerire previsioni più precise. Santarelli è convinto che, come già avvenuto per le ante e post guerra, anche le auto più recenti, dagli anni 70 in poi, abbiano raggiunto la loro maturità e quindi una relativa stabilità di valore. Questo permetterà di scegliere col cuore, allontanando paure e, perché no, le tendenze speculative, che per l'appassionato sono il peggio.

SPORTIVE COMPATTE

PICCOLE BOMBE CRESCONO



Che sta succedendo alle hot hatch degli anni a cavallo fra i 70 e gli 80? Secondo alcuni, la febbre verso questi modelli si è fermata. Ruoteclassiche può smentirlo: la domanda è sempre alta e i prezzi, anche se non più rapidamente come un tempo, continuano a salire. La novità è che i collezionisti vanno alla ricerca dei modelli rari. Qualche esempio? MG Metro Turbo (nella foto), Sunbeam TI, Talbot Samba Rallye.

MERCATO FUTURO

SUV: SARANNO DA COLLEZIONE?

Chi guarda lontano, sta già ragionando su quali modelli sarà opportuno mettere da parte nei prossimi anni. È però difficile fare previsioni sulle Suv che, per il momento, stanno raccogliendo l'ostracismo dei collezionisti. Però qualche modello dallo spiccato accento sportivo c'è: le Porsche Cayenne e le BMW X5 4.8iS. E poi: chi avrebbe il coraggio di dire che un'Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio non sarà un modello da collezione?



COMPRO-VENDO

SCAMBI PRIVATI IN FLESSIONE

Il mercato italiano, sia nell'usato sia nel particolare comparto delle automobili da collezione, è sempre stato dominato dalle transazioni tra privati, con una quota delle vendite dai professionisti sempre in indiscutibile minoranza. Pare invece che attualmente questa certezza vacilli e che la quota delle transazioni tra commerciante e collezionista sia in deciso aumento. Molti puristi storcono il naso, ma sapere che chi vende si gioca inevitabilmente la reputazione sul mercato, potrebbe essere un incentivo a migliorare la qualità e la trasparenza del servizio.

INDIPENDENT PORSCHE SPECIALIST
CLASSIC & SPORT CARS

OLTRE 50 PORSCHE SEMPRE DISPONIBILI
ASSISTENZA SPECIALIZZATA PORSCHE



ADR MOTORSPORT

Fossalta di Portogruaro - Venezia

www.adrmotorsport.it

only
PORSCHE

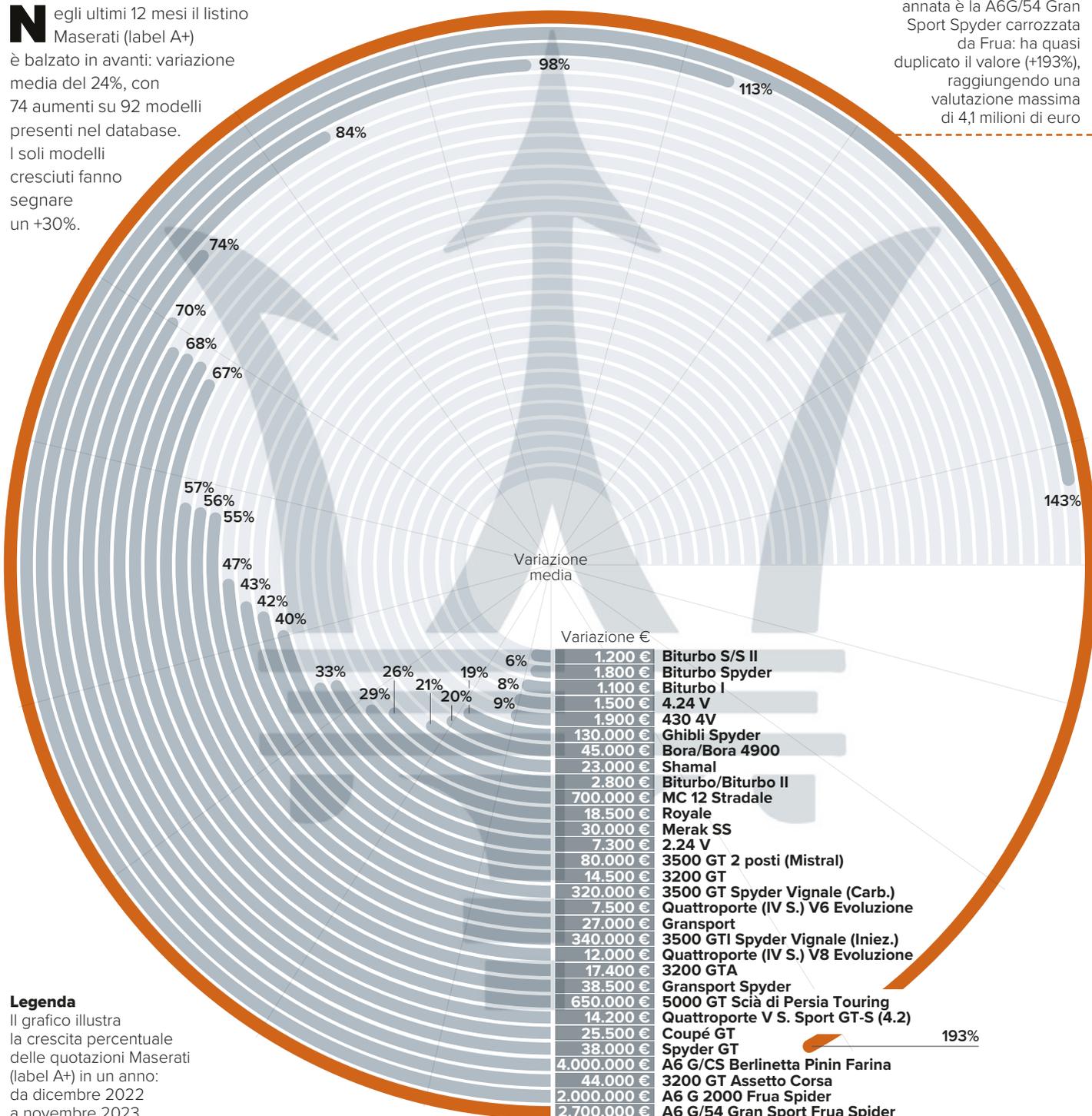
TRIDENTE SEMPRE PUNGENTE



La Casa modenese si sta prendendo **una clamorosa rivincita** rispetto alle concorrenti. In un anno, le quotazioni riportate nei listini di Ruoteclassiche sono cresciute del 24%

Negli ultimi 12 mesi il listino Maserati (label A+) è balzato in avanti: variazione media del 24%, con 74 aumenti su 92 modelli presenti nel database. I soli modelli cresciuti fanno segnare un +30%.

Prima della classe
La Maserati che è salita di più nelle nostre quotazioni dell'ultima annata è la A6G/54 Gran Sport Spyder carrozzata da Frua: ha quasi duplicato il valore (+193%), raggiungendo una valutazione massima di 4,1 milioni di euro



Legenda
Il grafico illustra la crescita percentuale delle quotazioni Maserati (label A+) in un anno: da dicembre 2022 a novembre 2023

QUATTORRUOTE

RACCONTIAMO L'EMOZIONE



QUATTORRUOTE È IN EDICOLA

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



PANDA 4X4 TOPLESS

ANNO 2018 - ESEMPLARE UNICO
REALIZZATO DALLA GFG STYLE DI
FABRIZIO E GIORGETTO GIUGIARO



FIAT 124 ABARTH

ANNO 1974 - LIVREA OLIO FIAT
TARGHE ORIGINALI
PASSATO SPORTIVO



ALFA ROMEO 2000 TOURING

ANNO 1959
RESTAURATA - HARD TOP
STUPENDE CONDIZIONI



LANCIA APRILIA

ANNO 1948
ULTIMA SERIE - CONSERVATA
TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



**ALFA ROMEO QUATTRORUOTE
GRAN SPORT ZAGATO**

ANNO 1967 - CONSERVATA ORIGINALE
MATCHING NUMBERS

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



**SIAMO PRESENTI ALLA FIERA
DI MILANO AUTOCLASSICA
17 - 18 - 19 NOVEMBRE**



FERRARI 308 COMPETIZIONE

ANNO 1976
LIVREA MARLBORO
1 DI SOLI 45 ESEMPLARI REALIZZATI



BMW Z1 ROADSTER

ANNO 1989
STUPENDE CONDIZIONI
VERNICE E INTERNI ORIGINALI



ISO RIVOLTA S4

ANNO 1969
CONSERVATA IN OTTIME CONDIZIONI
TARGHE ORIGINALI MILANO



FIAT JOKER 750

ANNO 1973
SPIAGGINA ORIGINALE
REALIZZATA SU BASE FIAT 600



FIAT PANDA 4X4

ANNO 1983 - SCOCCA DAKAR
TRASFORMATA IN VERSIONE DA CACCIA
PRIME TARGHE TORINO



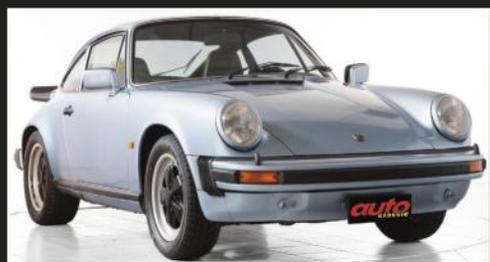
FERRARI 308 COMPETIZIONE

ANNO 1979
LIVREA OLIO FIAT
1 DI SOLI 45 ESEMPLARI REALIZZATI



FIAT DINO 2.4 SPIDER

ANNO 1970
RESTAURO TOTALE - TARGHE TORINO
DOCUMENTI ORIGINALI



PORSCHE 911 SC 3.0

ANNO 1979
CONSERVATA - MOTORE RIFATTO
INTERNI PELLE NERA



DETOMASO PANTERA GTS

ANNO 1974
RESTAURO TOTALE - MATCHING
NUMBERS - TARGATA ITALIANA

COME LEGGERE I NOSTRI PREZZI

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

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

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

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

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

SETTE LABEL DI CLASSIFICAZIONE

LE CURVE NECESSARIE

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

SIGLA, DESCRIZIONE E CRITERI DI ATTRIBUZIONE

A+ Veicolo conservato in perfetto stato o totalmente restaurato (con documentazione completa che ne attesti il ripristino), in condizioni pari al nuovo. Preferibilmente dotato di documentazione e targa originali e con certificazione di un ente riconosciuto. Per i veicoli più anziani la perfetta conservazione può portare a valutazioni ancora superiori, da formulare caso per caso.

A In perfetta efficienza o parzialmente restaurato e comunque in ottime condizioni, sia per le parti ripristinate sia per quelle originali. Non presente per motoveicoli.

AB In buono stato (quotazione di riferimento), con manutenzione regolare e costante, anche restaurato da qualche anno. Unica quotazione per veicoli industriali e commerciali leggeri.

BA In condizioni di buona originalità oppure con restauri di vecchia data, bisogno di alcuni interventi per arrivare alla perfetta efficienza. Non presente per motoveicoli.

B+ Incompleto in alcuni dettagli, marciante, ma con meccanica da rivedere.

B Incompleto di carrozzeria e/o meccanica, che necessita di un restauro anche impegnativo. Non presente per motoveicoli.

C Allo stato di relitto, da considerare principalmente come fonte di ricambi. Non presente per motoveicoli e per alcune vetture.

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

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

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

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

QUOTAZIONI MOTO

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

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

ABARTH

ITALIA

750 BERLINA	747 1956-60	36,0	24,0	12,0
750 COUPÉ ZAGATO	747 1955-57	108,0	72,0	36,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747 1958-59	113,0	75,0	37,5
750 SPIDER ZAGATO	747 1957-59	145,0	95,0	47,5
500 BERLINA	479 1957-63	30,0	20,0	10,0
500 COUPÉ ZAGATO	479 1957-59	90,0	60,0	30,0
595	594 1963-71	34,0	25,0	15,0
595 SS	594 1964-71	38,0	28,0	16,8
695	690 1964-71	43,0	32,0	19,2
695 SS	690 1964-71	51,5	38,0	22,8
695 SS ASSETTO CORSA	690 1965-71	59,5	44,0	26,4
850 ALLEMANO	833 1959	86,0	57,0	28,5
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847 1959-61	140,0	92,0	46,0
850 STRADALE ZAGATO	847 1960-61	116,0	77,0	38,5
850 TC BERLINA	847 1960-64	40,5	30,0	18,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847 1961-64	52,5	35,0	17,5
MONOMILLE SCORPIONE/GT	982 1961-63	120,0	80,0	40,0
OT 850 BERLINA	847 1964-68	27,2	17,0	11,9
OT 1000	982 1964-68	32,0	20,0	14,0
OT 1000 COUPÉ	982 1964-68	40,0	25,0	17,5
OT 1300 PROTOTIPO	1280 1965-68	290,0	180,0	125,0
OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI	1280 1969-71	64,0	40,0	28,0
OT 1300/124	1280 1966-69	48,0	30,0	21,0
OTR 1000 COUPÉ	982 1964-68	67,0	42,0	29,4
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982 1965-67	70,5	44,0	31,0
OTS 1000 COUPÉ	982 1964-68	61,0	38,0	26,6
1000 BERLINA	982 1962-64	60,0	40,0	20,0
1000 BERLINA CORSA	982 1962-64	52,5	35,0	17,5
1000 BERLINA CORSA	982 1965-67	60,0	40,0	20,0
1000 BIALBERO	982 1957-64	165,0	110,0	55,0
1000 BIALBERO GT	982 1963	190,0	125,0	62,5
1000 RADIALE BERLINA	982 1968-70	90,0	60,0	30,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160 1959-60	75,0	50,0	25,0
2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160 1959-60	60,0	40,0	20,0
2400 COUPÉ ALLEMANO	2323 1963-65	67,5	45,0	22,5
2400 COUPÉ ELLENA	2323 1961-63	67,5	45,0	22,5
1150 SS SIMCA	1137 1963	45,0	30,0	15,0
1300 BERLINETTA SIMCA	1280 1962-64	215,0	160,0	96,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946 1963-66	270,0	200,0	120,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V	1368 2007-10	12,0	8,0	4,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368 2009-10	15,0	10,0	5,0

AC

GRAN BRETAGNA

2 LITRI SEI CILINDRI	1991 1947-55	75,0	50,0	25,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991 1947-55	83,0	55,0	27,5
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553 1954-63	375,0	250,0	125,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971 1954-63	430,0	320,0	190,0
ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991 1954-60	300,0	200,0	100,0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971 1954-63	355,0	235,0	118,0
ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553 1961-63	265,0	175,0	88,0
COBRA 260	4261 1962-63	680,0	500,0	300,0
COBRA 289 MK II/MK III	4736 1962-65	1.100,0	850,0	510,0
COBRA 427	6997 1964-68	1.100,0	800,0	480,0
COBRA MK IV	4942 1983-97	175,0	130,0	78,0
SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942 1997-05	190,0	125,0	62,5
COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942 1999-00	175,0	130,0	78,0
COBRA V8 427	6997 2004-06	180,0	135,0	81,0
428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989 1967-73	113,0	75,0	37,5
3000 ME	2994 1979-84	37,5	25,0	12,5

ACMA

FRANCIA

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

ALFA ROMEO

ITALIA

RL N/S	2916-2994 1922-25	295,0	220,0	130,0
RL TURISMO	2994 1925-27	270,0	200,0	120,0
RLSS	2994 1925-27	450,0	335,0	200,0
RM N/S/U	1944-1996 1923-26	150,0	111,0	66,5
6C 1500 NORMALE	1487 1927-29	180,0	135,0	81,0
6C 1500 SPORT/SS	1487 1928-29	1.500,0	1.100,0	670,0
6C 1750 TURISMO	1752 1929-33	225,0	165,0	99,0
6C 1750 SPORT	1752 1929-33	450,0	335,0	200,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752 1929-30	2.500,0	1.900,0	1.100,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752 1930-33	2.700,0	2.000,0	1.200,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752 1930-33	450,0	335,0	200,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752 1931-32	850,0	630,0	380,0
6C 1900 GRAN TURISMO BERLINA	1917 1933	225,0	165,0	99,0
6C 1900 GRAN TURISMO CABRIOLET	1917 1933	450,0	335,0	200,0
6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309 1934-39	350,0	260,0	155,0

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

6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309 1934-37	500,0	370,0	220,0
6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309 1934-39	215,0	160,0	96,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309 1938-39	1.100,0	780,0	470,0
6C 2500 COLONIALE	2443 1941-42	205,0	150,0	90,0
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2443 1939-50	190,0	140,0	84,0
6C 2500 SPORT	2443 1939-51	160,0	120,0	72,0
6C 2500 SPORT COUPÉ	2443 1939-50	475,0	350,0	210,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443 1939-51	430,0	320,0	190,0
6C 2500 SS COUPÉ	2443 1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2443 1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443 1947-51	250,0	185,0	111,0
6C 2500 SPORT/GT	2443 1950-53	205,0	150,0	90,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443 1949-51	1.000,0	750,0	450,0
8C 2300	2336 1932-34	12.200,0	9.000,0	5.400,0
8C 2900A	2905 1936	6.800,0	5.000,0	3.000,0
8C 2900B	2905 1937-39	13.500,0	10.000,0	6.000,0
1900	1884 1950-54	36,0	26,7	16,0
1900 SUPPER	1975 1954-59	40,0	29,6	17,8
1900 TI	1884 1952-54	52,5	39,0	23,4
1900 TI SUPER	1975 1954-57	60,0	44,5	26,7
1900 PRIMAVERA	1975 1955-57	80,0	59,5	35,5
1900 SPRINT (I.S.)	1884 1951-53	285,0	210,0	125,0
1900 SPRINT (I.S.) CABRIOLET P.F.	1884 1951-53	390,0	290,0	175,0
1900 SPRINT (II S.)	1884 1953-54	205,0	150,0	90,0
1900 SS	1975 1954-55	285,0	210,0	125,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975 1956-58	180,0	135,0	80,0
AR 51 «MATA»	1884 1951-55	33,0	22,0	11,0
GIULIETTA SPRINT (I S.)	1290 1954-55	105,0	78,0	47,0
GIULIETTA SPRINT (II S.)	1290 1955-58	85,0	56,5	28,3
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290 1958-59	58,0	43,0	25,7
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290 1959-62	52,0	38,5	23,0
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	114,0	84,0	50,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (II S.)	1290 1958-62	77,0	57,0	34,0
1300 SPRINT	1290 1963-65	52,0	34,5	17,3
GIULIA 1600 SPRINT	1570 1962-64	57,0	38,0	19,0
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	91,0	67,5	40,5
GIULIETTA SPIDER (II S.)	1290 1958-61	75,0	55,5	33,5
GIULIETTA SPIDER (III S.)	1290 1961-62	71,0	47,5	23,7
GIULIETTA SPIDER VELOCE (I S.)	1290 1956-58	102,0	75,0	45,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (II S.)	1290 1958-61	85,0	63,5	38,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (III S.)	1290 1961-62	82,0	54,5	27,2
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	71,0	47,5	23,7
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570 1964-65	95,0	67,0	31,5
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570 1962-65	119,0	79,0	39,5
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	93,0	62,0	31,0
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	100,0	74,0	44,5
2600 SZ	2584 1965-68	315,0	235,0	140,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570 1962-63	28,0	17,5	12,3
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570 1963-67	24,0	15,0	10,5
GIULIA TI SUPER	1570 1963-64	122,0	90,0	54,0
GIULIA SUPER (BISCIONE)	1570 1968-72	30,0	20,0	10,0
GIULIA SUPER (BOLLINO)	1570 1965-67	32,5	21,5	10,8
GIULIA SUPER 1.3	1290 1972-74	13,5	9,0	4,5
GIULIA SUPER 1.6	1570 1972-74	15,8	10,5	5,3
GIULIA 1300	1290 1964-71	17,3	11,5	5,8
GIULIA 1300 TI	1290 1966-69	15,7	10,5	5,2
GIULIA 1300 TI	1290 1969-72	14,3	9,5	4,8
GIULIA 1300 SUPER	1290 1970-72	15,0	10,0	5,0
GIULIA 1600 S	1570 1968-70	15,7	10,5	5,2
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.3	1290 1974-77	12,0	8,0	4,0
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6	1570 1974-77	13,5	9,0	4,5
GIULIA SPRINT GT	1570 1963-66	48,0	30,0	21,0
GIULIA SPRINT GTA	1570 1965-69	350,0	220,0	155,0
GTAM	1985 1970-71	405,0	300,0	180,0

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

GIULIA SPRINT GT VELOCE	1570 1966-68	51,0	32,0	22,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290 1966-68	35,0	22,0	15,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290 1969-71	32,0	20,0	14,0
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290 1968-72	285,0	210,0	125,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290 1969-72	50,0	37,0	22,2
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290 1971-76	26,0	16,3	11,4
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570 1971-76	29,0	18,1	12,7
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570 1972-74	54,0	36,0	18,0
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570 1964-66	90,0	60,0	30,0
GIULIA TZ	1570 1963-65	1.200,0	880,0	530,0
GIULIA TZ2	1570 1964-65	3.500,0	2.600,0	1.600,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570 1965-67	75,0	50,0	25,0
1600 SPIDER (DUETTO)	1570 1966-68	49,5	36,5	21,9
1750 SPIDER VELOCE	1979 1967-69	46,0	30,5	15,3
1750 SPIDER VELOCE (AMERICA)	1779 1967-69	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290 1968-69	38,0	25,3	12,7
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290 1969-72	23,0	15,3	7,7
SPIDER 1750 VELOCE	1979 1969-72	27,0	18,0	9,0
2000 SPIDER VELOCE	1962 1971-82	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1.3 JUNIOR	1290 1972-77	20,0	13,3	6,7
SPIDER 1.6 JUNIOR	1570 1972-75	22,1	14,7	7,4
SPIDER 1.6	1570 1975-82	22,1	14,7	7,4
SPIDER 1.6	1570 1983-90	13		

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
33 1.7 Q.V.	1712 1986-90	15,0	10,0	5,0
33 1.7/1.7 IE	1712 1986-90	7,0	4,7	2,3
33 1.3 1.7 SPORT WAGON	1351/1712 1988-90	4,5	3,0	1,5
33 1.3/1.7 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	6,8	4,5	2,3
ALFA 90 2.0 V6	1996 1985-88	9,0	6,0	3,0
ALFA 90 2.5 I	2492 1984-87	11,3	7,5	3,8
ARNA L/S L	1186 1983-87	6,8	4,5	2,3
ARNA TI	1351 1984-87	9,8	6,5	3,3
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570/1719 1985-94	8,3	5,5	2,8
ALFA 75 1.8 INDY	1779 1991-92	9,8	6,5	3,3
ALFA 75 2.0	1962 1985-89	12,0	8,0	4,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962 1987-92	16,0	10,0	7,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962 1991-92	18,0	12,0	6,0
ALFA 75 TURBO	1779 1986-87	20,0	13,3	6,7
75 TURBO AMERICA	1779 1987-90	21,0	14,0	7,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1779 1990-92	24,0	16,0	8,0
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1779 1991	28,1	18,7	9,4
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762 1987-88	58,0	43,0	25,8
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492 1985-92	20,0	13,3	6,7
ALFA 75 3.0 V6	2959 1987-92	23,0	15,3	7,7
164 TWIN SPARK	1962-1995 1987-98	6,0	4,0	2,0
164 TURBO	1995 1987-92	9,0	6,0	3,0
164 2.0 V6 TURBO	1996 1991-93	11,3	7,5	3,8
164 3.0 V6	2959 1987-97	13,5	9,0	4,5
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959 1990-94	17,2	11,5	5,8
164 3.0 V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959 1992-93	20,3	13,5	6,8
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996 1991-98	9,8	6,5	3,3
164 3.0 V6 24V SUPER	2959 1992-98	12,0	8,0	4,0
164 3.0 V6 24V Q4	2959 1993-98	26,3	17,5	8,8
SZ (ES 30)	2959 1989-96	83,0	55,0	27,5
RZ	2959 1993-96	90,0	60,0	30,0
155 1.7/1.8 TWIN SPARK	1747/1773 1992-98	4,1	2,7	1,4
155 1.8 T.S. SILVERSTONE	1773 1994-95	7,5	5,0	2,5
155 2.0 TWIN SPARK	1995 1992-95	6,5	4,3	2,2
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995 1992-97	25,0	15,6	10,9
155 2.5 V6	2492 1992-97	11,3	7,5	3,8
155 1.6/1.8 16V TWIN SPARK	1598/1747 1996-98	3,0	2,0	1,0
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970 1995-97	5,3	3,5	1,8
155 2.0 16V TS	1970 1997-98	4,5	3,0	1,5
GTV (916) 1.8 16V TWIN SPARK	1747 1998-02	8,0	5,3	2,7
GTV (916) 2.0 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	10,0	6,7	3,3
GTV (916) 2.0 16V TWIN SPARK CUP	1970 2001-02	12,0	8,0	4,0
GTV (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1995-01	14,0	9,3	4,7
GTV (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1997-03	18,0	12,0	6,0
GTV (916) 2.0 TS	1970 2003-06	9,0	6,0	3,0
GTV (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	9,5	6,3	3,2
GTV (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	17,0	11,3	5,7
SPIDER (916) 1.8 16V TWIN SPARK	1747 1998-01	10,0	6,7	3,3
SPIDER (916) 2.0 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	12,0	8,0	4,0
SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	20,0	13,3	6,7
SPIDER (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1995-03	25,0	16,7	8,3
SPIDER (916) 2.0 TS	1970 2003-06	12,0	8,0	4,0
SPIDER (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	12,5	8,3	4,2
SPIDER (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	23,0	15,3	7,7
145 1.3/1.6	1351/1596 1994-97	3,8	2,5	1,3
145 1.4/1.6/1.8 16V TWIN SPARK	1370/1747 1997-01	4,5	3,0	1,5
145 1.7 16V	1712 1994-97	5,3	3,5	1,8
145 2.0 16V T. SPARK QUADRIFOGLIO	1970 1995-01	8,3	5,5	2,8
146 1.3/1.6	1351/1596 1994-97	3,8	2,5	1,3
146 1.4/1.6/1.8 16V TWIN SPARK	1370/1747 1997-01	4,5	3,0	1,5
146 1.7 16V	1712 1995-97	5,3	3,5	1,8
146 2.0 16V T. SPARK TI	1970 1995-99	7,5	5,0	2,5
156 1.6/1.8 T.S. (I.S.)	1598/1747 1997-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS (I.S.)	1970 1997-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED (I.S.)	1970 1999-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS (I.S.)	1970 2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED (I.S.)	1970 2002-03	5,7	3,8	1,9

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
156 2.5 V6 24V (I.S.)	2492 1997-03	8,3	5,5	2,8
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (I.S.)	1598/1747 2000-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS SPORTWAGON (I.S.)	1970 2000-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED SPORTW. (I.S.)	1970 2000-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SPORTWAGON (I.S.)	1970 2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW. (I.S.)	1970 2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (I.S.)	2492 2000-03	9,8	6,5	3,3
156 1.6/1.8 T.S. (II S.)	1598/1747 2003-06	2,4	1,6	0,8
156 2.0 JTS (II S.)	1970 2003-06	4,1	2,7	1,4
156 2.0 JTS SELESPEED (II S.)	1970 2003-06	4,5	3,0	1,5
156 2.5 V6 24V (II S.)	2492 2003-06	9,8	6,5	3,3
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (II S.)	1598/1747 2003-06	2,6	1,7	0,9
156 2.0 JTS SPORTWAGON (II S.)	1970 2003-06	4,5	3,0	1,5
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW. (II S.)	1970 2003-06	5,3	3,5	1,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492 2003-06	9,8	6,5	3,3
156 GTA	3179 2001-06	30,0	20,0	10,0
156 GTA SELESPEED	3179 2001-06	25,1	16,7	8,4
156 GTA SPORTWAGON	3179 2001-06	27,0	18,0	9,0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179 2001-06	23,0	15,3	7,7
166 (I S.) 2.0 TWIN SPARK	1970 1998-04	3,0	2,0	1,0
166 (I S.) 2.5 V6 24V	2492 1998-04	4,5	3,0	1,5
166 (I S.) 3.0 V6 24V	2959 1998-04	6,0	4,0	2,0
166 (I S.) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	5,3	3,5	1,8
166 (II S.) 2.0 16V TWIN SPARK	1970 2003-06	3,0	2,0	1,0
166 (II S.) 2.5 V6 24V	2492 2003-05	4,5	3,0	1,5
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959 2003-06	6,0	4,0	2,0
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3179 2003-08	6,8	4,5	2,3
147 (I S.) 1.6 16V TWIN SPARK/T.S.	1598 2000-05	2,6	1,7	0,9
147 2.0 16V TWIN SPARK (I/II S.)	1970 2000-09	3,0	2,0	1,0
147 GTA	3179 2002-06	30,0	20,0	10,0
147 GTA SELESPEED	3179 2003-06	25,1	16,7	8,4
GT 1.8 16V TS	1747 2004-11	4,5	3,0	1,5
GT 2.0 JTS	1970 2003-08	5,3	3,5	1,8
GT 3.2 V6 24V	3179 2003-07	11,3	7,5	3,8
159 3.2 JTS V6 24V	3195 2005-10	9,0	6,0	3,0
159 3.2 JTS V6 24V SPORTWAGON	3195 2006-10	9,0	6,0	3,0
BRERA 3.2 JTS V6	3195 2008-10	20,0	13,3	6,7
BRERA 3.2 JTS V6 Q4	3195 2005-10	21,0	14,0	7,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195 2008-10	22,0	14,7	7,3
SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4	3195 2006-10	21,0	14,0	7,0
8C COMPETIZIONE	4691 2007-10	300,0	200,0	100,0
8C SPIDER	4691 2009-10	225,0	165,0	99,0

ALLARD

GRAN BRETAGNA

K1 ROADSTER	3622 1946-54	120,0	80,0	40,0
K2 ROADSTER	3622 1946-54	135,0	90,0	45,0
J2/J2X ROADSTER	3917 1946-54	450,0	300,0	150,0

ALPINA-BMW

GERMANIA

B3 3.2 BERLINA/TOURING	3152 1996-98	12,0	8,0	4,0
B3 3.2 CABRIOLET	3152 1996-97	18,0	12,0	6,0
B3 3.2 COUPÉ	3152 1996-97	16,5	11,0	5,5
B3 3.2 BERLINA/TOURING	3300-3346 1999-05	15,0	10,0	5,0
B3 3.2 COUPÉ	3300 2000-05	18,0	12,0	6,0
B3 3.2 CABRIOLET	3300 2000-05	22,5	15,0	7,5
B10 3.2/3.0 BERLINA/TOURING	3152-3300 1998-02	18,0	12,0	6,0
B10 4.6/4.8 V8 BERLINA/TOURING	4619-4837 1998-04	19,5	13,0	6,5
B7 4.4 V8	4398 2004-08	21,0	14,0	7,0
B5 4.4 V8 BERLINA/TOURING	4398 2005-10	18,0	12,0	6,0
ROADSTER S	3346 2003-06	34,5	23,0	11,5

ALPINE RENAULT

FRANCIA

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

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

A110 CABRIOLET	1108 1964-69	45,0	30,0	15,0
A110 CABRIOLET	1289 1966-69	52,5	35,0	17,5
A110 CABRIOLET SUPER	1289 1967-69	56,0	37,0	18,6
A110 GT4 (51 CV)	956 1963	39,0	26,0	13,0
A110 GT4	1108 1964-69	39,0	26,0	13,0
A110 GT4	1289 1966-69	48,0	32,0	16,0
A110 GT4 SUPER	1289 1967-69	48,0	32,0	16,0
A110 1300 G	1255 1970-71	95,0	63,5	32,0
A110 1600	1665 1968-73	80,0	53,5	26,7
A110 1600 S	1665 1970-73	120,0	80,0	40,0
A110 1600 SC/SI	1605 1974-75	120,0	80,0	40,0
A110 UNIFICATA	1289 1974-77	86,0	57,0	28,5
A110 1600 SX	1647 1976-77	88,0	58,5	29,3
A 310 1600	1665 1971-76	50,0	33,5	16,7
A 310 V6	2664 1976-84	45,0	30,0	15,0
V6 GT	2849 1985-90	26,3	17,5	8,8
V6 TURBO	2458 1985-91	30,0	20,0	10,0
A 610 TURBO	2975 1991-95	34,0	22,5	11,3

ALVIS

GRAN BRETAGNA

A BERLINA	
-----------	--

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
DB2 COUPÉ	2580	1950-53	305,0	190,0	135,0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	495,0	285,0	200,0
DB2/4-MK II - MK III COUPÉ	2580-2922	1953-59	230,0	145,0	100,0
DB2/4-MK II - MK III CABRIOLET	2580-2922	1953-59	305,0	190,0	135,0
DB4 COUPÉ	3670	1958-62	680,0	430,0	300,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-62	840,0	530,0	370,0
DB4 GT	3670	1959-61	3.200,0	2.000,0	1.400,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1961-63	13.600,0	8.000,0	6.000,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	770,0	570,0	340,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	580,0	430,0	260,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69	385,0	285,0	170,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	450,0	335,0	200,0
DB6 MK II COUPÉ	3995	1969-70	325,0	240,0	145,0
DB5	3995	1967-72	160,0	100,0	70,0
DBS VANTAGE	3995	1968-71	185,0	115,0	81,0
DBS V8	5340	1969-72	150,0	95,0	66,5
LAGONDA V8	5340	1974-76	190,0	120,0	84,0
LAGONDA	5340	1976-88	130,0	80,0	56,0
LAGONDA	5340	1988-90	130,0	80,0	56,0
V8	5340	1973-86	145,0	90,0	63,0
V8	5340	1986-90	150,0	95,0	66,5
V8 VANTAGE	5340	1974-82	160,0	100,0	70,0
V8 VANTAGE	5340	1983-91	175,0	110,0	77,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-90	255,0	160,0	112,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	400,0	250,0	175,0
V8 VOLANTE	5340	1976-91	175,0	110,0	77,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	480,0	300,0	210,0
VIRAGE	5340	1989-00	105,0	70,0	35,0
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-98	120,0	80,0	40,0
VOLANTE 2+2	5340	1991-00	113,0	75,0	37,5
DB7	3239	1995-01	56,5	37,5	18,8
DB7 GT	5935	2002-03	71,5	47,5	23,8
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	75,0	50,0	25,0
DB7 VOLANTE	3239	1996-01	66,0	44,0	22,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	1999-03	79,0	52,5	26,3
DB9	5935	2004-13	54,0	36,0	18,0
DB9 VOLANTE	5935	2004-13	63,0	42,0	21,0
LWB VOLANTE	5340	1997-99	90,0	60,0	30,0
VANTAGE	5340	1994-01	113,0	75,0	37,5
VANTAGE 600	5340	1998-99	300,0	200,0	100,0
VANTAGE LE MANS	5340	1999	375,0	250,0	125,0
VANQUISH	5935	2001-04	105,0	70,0	35,0
VANQUISH S	5935	2004-07	113,0	75,0	37,5
V8 VANTAGE '00	4280	2005-08	81,0	60,0	36,0
V8 VANTAGE VOLANTE '00	4280	2007-08	88,0	65,0	39,0
DBS V12	5935	2008-13	195,0	130,0	65,5
DBS V12 VOLANTE	5935	2010-13	205,0	140,0	69,0
V12 VANTAGE COUPÉ	5935	2009-13	160,0	105,0	52,5
V12 VANTAGE ROADSTER	5935	2013	185,0	124,0	62,0
RAPIDE COUPÉ	5935	2010-13	122,0	81,0	40,5

ATS

ITALIA

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

AUDI

GERMANIA

AUDI/AUDI L (72 CV)	1696	1965-68	11,3	7,5	3,8
75 L/80 L	1696	1966-72	9,0	6,0	3,0
75/80 VARIANT	1696	1966-72	9,8	6,5	3,3
SUPER 90	1770	1966-71	13,5	9,0	4,5
60/60 L	1496	1968-72	10,5	7,0	3,5
60 VARIANT	1496	1968-72	11,3	7,5	3,8
50 (TUTTE LE VERSIONI)	1093	1975-80	7,4	4,9	2,5
80 (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588	1972-78	7,5	5,0	2,5
80 (B1/B2) GTE/IGLE	1588	1975-81	7,0	4,7	2,3
80 (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921	1978-87	3,8	2,5	1,3
80 (B2) 80/80 Q./90 TUTTE LE VER.	1296-2226	1981-87	4,5	3,0	1,5
80 (B3) TUTTE LE VERSIONI	1595-1994	1986-92	1,5	1,0	0,5
80 (B3) 16V	1984	1990-91	1,7	1,1	0,6
80 (B3) QUATTRO	1781-1984	1986-91	4,5	3,0	1,5
80 (B3) QUATTRO 16V	1984	1990-91	5,3	3,5	1,8
80 (B4) 2.0/2.3	1984-2309	1991-94	4,5	3,0	1,5
80 (B4) 2.6-2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1991-94	7,5	5,0	2,5
80 (B4) 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1992-96	4,5	3,0	1,5
80 (B4) 2.6/2.8 E V6 AVANT/QUAT.	2598-2771	1992-95	7,5	5,6	3,3
90 (B3) 90/90 QUATTRO	1781-2309	1987-91	3,0	2,0	1,0
90 (B3) 90/90 QUATTRO 20V	2309	1988-90	3,0	2,0	1,0
100 (C1) 100/100 S/100 LS	1760	1968-71	6,8	4,5	2,3
100 (C1) COUPÉ S	1871	1970-73	29,7	19,8	9,9
100 (C1) TUTTE LE VERSIONI	1760-1871	1972-77	7,5	5,0	2,5
100 (C2) TUTTE LE VERSIONI	1588-2144	1977-83	6,0	4,0	2,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
100 (C3) 100/100 QUATTRO	1781-2309	1982-90	5,3	3,5	1,8
100 (C3) TURBO/TURBO QUATTRO	2226	1986-90	6,0	4,0	2,0
100 (C3) AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	5,3	3,5	1,8
100 (C3) AVANT TURBO/TURBO Q.	2226	1983-90	6,8	4,5	2,3
100 (C4) 100/100 QUATTRO	1984-2309	1990-94	4,5	3,0	1,5
100 (C4) 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT	2226	1991-94	9,0	6,0	3,0
100 (C4) 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	6,4	4,2	2,1
100 (C4) AVANT/AVANT QUATTRO	1984-2771	1991-94	6,0	4,0	2,0
100 (C4) 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	5,3	3,5	1,8
100 (C4) 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO	2144-2226	1983-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) QUATTRO 20V	2226	1989-90	9,8	6,5	3,3
200 (C3) 200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	12,0	8,0	4,0
200 (C3) AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO AVANT Q.	2144-2226	1984-90	12,0	8,0	4,0
A3 (I S.) 1.6/1.8	1595-1781	1996-03	3,0	2,0	1,0
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO	1781	1996-03	4,5	3,0	1,5
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1997-03	6,8	4,5	2,3
S3 (I S.)	1781	1999-03	16,5	11,0	5,5
A3 (II S.) BZ	1390-1984	2003-08	3,3	2,2	1,1
A3 (II S.) 3.2 V6 QUATTRO	3189	2003-08	8,3	5,5	2,8
A3 (II S.) SPB 3.2 V6 QUATTRO	3189	2004-08	7,5	5,0	2,5
S3 (II S.)	1984	2006-08	14,3	9,5	4,8
QUATTRO	2144	1981-87	56,0	41,5	24,9
QUATTRO SPORT	2132-2144	1983-86	70,0	52,0	31,0
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	56,0	41,5	24,9
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-91	70,0	52,0	31,0
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	8,3	5,5	2,8
COUPÉ QUATTRO	2144-2226	1983-88	21,6	14,4	7,2
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.0 E	1994	1988-91	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.0 E	1984	1989-95	6,0	4,0	2,0
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	19,8	13,2	6,6
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-95	10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	11,8	7,8	3,9
CABRIO 1.8/2.0 E/2.0 16V	1781-1984	1993-98	6,8	4,5	2,3
CABRIO 2.3 20V/2.6-2.8 V6	2309-2771	1991-96	9,8	6,5	3,3
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO (I S.)	1595-1781	1994-01	1,8	1,2	0,6
A4 1.8 T. (180 CV) QUATTRO (I S.)	1781	1998-00	3,8	2,5	1,3
A4 1.8 T. (180 CV) Q. AVANT (I S.)	1781	1998-00	3,8	2,5	1,3
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V (I S.)	2598-2771	1994-00	4,5	3,0	1,5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT (I S.)	2598-2771	1995-01	5,3	3,5	1,8
A4 1.6/1.8 20V T./2.0 20V (II S.)	1595-1984	2001-04	3,0	2,0	1,0
A4 1.6/1.8 T./2.0 20V AV. (II S.)	1595-1984	2001-04	3,0	2,0	1,0
A4 1.8 20V TURBO 190 CV (II S.)	1781	2002-04	3,8	2,5	1,3
A4 1.8 20V T. 190 CV AVANT (II S.)	1781	2002-04	4,5	3,0	1,5
A4 2.0 16V FSI (II S.)	1984	2002-04	3,0	2,0	1,0
A4 2.0 16V FSI AVANT (II S.)	1984	2002-04	3,0	2,0	1,0
A4 2.4 V6 30V (II S.)	2393	2002-04	4,6	3,0	1,5
A4 2.4 V6 30V AVANT (II S.)	2393	2002-04	5,4	3,6	1,8
A4 3.0 V6 30V (II S.)	2916	2001-04	6,4	4,2	2,1
A4 3.0 V6 30V AVANT (II S.)	2916	2001-04	6,3	4,2	2,1
A4 CABRIO 1.8 T/2.4/3.0/3.2 (II S.)	1781-3123	2002-06	6,8	4,5	2,3
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI (III S.)	3123	2006-09	11,0	7,3	3,7
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI Q. (III S.)	3123	2005-09	13,2	8,8	4,4
A6 1.8/2.0 (I S.)	1781-1984	1994-97	3,0	2,0	1,0
A6 1.8/2.0 AVANT (I S.)	1781-1984	1994-97	3,8	2,5	1,3
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V (I S.)	2598-2771	1994-97	6,4	4,2	2,1
A6 2.6/2.8 V6/2.8 V6 30V (I S.) AV.	2771	1994-97	7,2	4,8	2,4
A6 1.8 (II S.)	1781	1997-04	1,5	1,0	0,5
A6 2.4 V6 (II S.)	2393	1997-04	4,5	3,0	1,5
A6 2.7 V6 (II S.)	2671	1999-04	6,3	4,2	2,1
A6 2.8 V6 30V (II S.)	2771	1997-01	6,7	4,5	2,2
A6 3.0 V6 (II S.)	2916	2001-04	6,9	4,6	2,3
A6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04	7,8	5,2	2,6
A6 1.8 AVANT (II S.)	1781	1998-05	2,3	1,5	0,8
A6 2.4 V6 AVANT (II S.)	2393	1998-05	7,7	4,5	3,4
A6 2.7 V6 AVANT (II S.)	2671	1999-05	7,1	4,2	3,2
A6 2.8 V6 30V AVANT (II S.)	2771	1998-01	8,4	5,6	2,8
A6 3.0 V6 AVANT (II S.)	2916	2001-05	8,4	5,6	2,8
A6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05	7,8	5,2	2,6
A6 ALLROAD (I S.) 2.7/3.2 V6 30V	2671-3123	2000-06	6,4	4,2	2,1
A6 ALLROAD (I S.) 4.2 V8 40V	4163	2002-06	8,3	5,5	2,8
A6 ALLROAD (II S.) 4.2 V8 FSI	4163	2006-10	11,3	7,5	3,8
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO (III S.)	4163	2004-12	7,8	5,2	2,6
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO AV. (III S.)	4163	2005-12	7,8	5,2	2,6
V8	3562-4172	1989-94	12,0	8,0	4,0
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1994-99	6,4	4,2	2,1
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1994-99	8,2	5,4	2,7

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+		
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1998-02	6,0	4,0	2,0
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1999-02	7,5	5,0	2,5
A8 6.0 W12 48V QUATTRO (I S.)	5998	1999-02	12,0	8,0	4,0
A8 3.0 V6 (II S.)	2916	2003-05	6,8	4,5	2,3
A8 3.7 V8 QUATTRO (II S.)	3697	2002-06	9,0	6,0	3,0
A8 4.2 V8 FSI QUATTRO (II S.)	4163-4172	2002-10	10,5	7,0	3,5
A8 6.0 W12 QUATTRO (II S.)	5998	2004-10	15,0	10,0	5,0
S2 AVANT	2226	1993-96	15,0	10,0	5,0
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226	1993-94	14,3	9,5	4,8
RS2 AVANT	2226	1994-96			

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
A125 SHEERLINE	3993 1947-53	19,5	13,0	6,5
A135 PRINCESS (TUTTE LE VER.)	3993 1947-59	22,5	15,0	7,5
A70 HAMPSHIRE	2199 1940-51	13,5	9,0	4,5
A70 HEREFORD DHC	2199 1950-54	16,5	11,0	5,5
A70 HEREFORD/ESTATE	2199 1950-54	14,3	9,5	4,8
A90 ATLANTIC (DHC)	2660 1949-52	24,0	16,0	8,0
A90 ATLANTIC (FHC)	2660 1949-52	19,5	13,0	6,5
A90 WESTMINSTER	2639 1954-56	11,3	7,5	3,8
A105 VANDEN PLAS	2639 1958-59	12,8	8,5	4,3
A110/A110 MK II	2912 1961-68	10,5	7,0	3,5
CHAMP	2838 1952-57	19,5	13,0	6,5
GIPSY	2199 1958-67	16,5	11,0	5,5
A95	2639 1956-59	12,0	8,0	4,0
A105	2639 1956-59	12,0	8,0	4,0
A99	2912 1959-61	12,0	8,0	4,0
A55 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489 1957-61	9,0	6,0	3,0
A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489 1962-69	6,0	4,0	2,0
A60 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622 1961-69	9,0	6,0	3,0
METROPOLITAN COUPÉ	1500 1954-62	22,5	15,0	7,5
METROPOLITAN DHC	1500 1954-62	30,0	20,0	10,0
A40	948-1098 1958-68	7,5	5,0	2,5
1100/1100 MK2	1098 1964-70	5,3	3,5	1,8
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275 1966-74	6,8	4,5	2,3
1300 TRAVELLER	1275 1971-74	6,0	4,0	2,0
1300/1300 GT	1275 1967-74	7,5	5,0	2,5
1800/1800 MK2	1798 1964-74	7,5	5,0	2,5
3 LITRE	2912 1967-71	12,8	8,5	4,3
FXD TAXI	2178-2520 1958-81	9,8	6,5	3,3
CARBODIES TAXI	2286-2664 1982-97	10,5	7,0	3,5
SEVEN (MINI)	848 1959-64	17,0	11,3	5,7
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998 1961-70	14,0	9,3	4,7
SEVEN (MINI)	848-998 1965-70	11,0	7,3	3,7
MINI COOPER	997 1961-63	28,0	18,7	9,3
MINI COOPER S	1071 1963-64	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER S	1275 1963-69	37,0	24,7	12,3
MINI COOPER S	959-970 1964-65	38,0	25,3	12,7
MINI COOPER	998 1964-68	27,5	18,3	9,2
MINI CLUBMAN	998 1971-75	9,0	6,0	3,0
MINI CLUBMAN GT	1275 1971-75	22,5	15,0	7,5
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098 1974-82	9,0	6,0	3,0
MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY	998 1981-90	6,8	4,5	2,3
MINI MOKE	848 1964-68	24,8	16,5	8,3
BMC MINI MOKE (AUS)	998 1969-70	19,5	13,0	6,5
BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998 1970-81	18,0	12,0	6,0
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275 1974-77	18,0	12,0	6,0
LEYLAND MINI MOKE (P)	998 1980-90	19,5	13,0	6,5
CAGIVA MINI MOKE (I)	998 1991-95	19,5	13,0	6,5
MAXI (TUTTE LE VERSIONI)	1485-1748 1970-82	7,5	5,0	2,5
ALLEGRO (TUTTE LE VERSIONI)	1098-1748 1973-82	4,5	3,0	1,5
PRINCESS 1800 HL	1798 1974-80	4,5	3,0	1,5
METRO 1.0 (TUTTE LE VERSIONI)	998 1980-90	3,0	2,0	1,0
METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275 1980-90	3,8	2,5	1,3
METRO 1.3 SPORT/GS/GTA	1275 1988-90	5,3	3,5	1,8
METRO VANDEN PLAS	1275 1981-87	6,8	4,5	2,3
METRO MG	1275 1981-90	8,3	5,5	2,8
METRO MG TURBO	1275 1983-90	9,8	6,5	3,3
MAESTRO (TUTTE LE VERSIONI)	1275-1598 1983-91	3,0	2,0	1,0
MAESTRO MG	1598-1994 1983-90	4,5	3,0	1,5
MAESTRO MG TURBO	1994 1988-90	5,3	3,5	1,8
MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1998 1984-92	2,7	1,8	0,9
MONTEGO MG	1994 1984-90	5,3	3,5	1,8
MONTEGO MG TURBO	1994 1985-90	6,0	4,0	2,0

AUSTIN HEALEY		GRAN BRETAGNA		
100 BN1	2660 1953-55	90,0	60,0	30,0
100 S BN2	2660 1954-55	75,0	50,0	25,0
100 BN2	2660 1955	98,0	65,0	32,5
100 M BN2	2660 1956	190,0	125,0	62,5
100/6 BN4-BN6	2639 1956-59	113,0	75,0	37,5
3000 BN7/BT7	2912 1959-61	90,0	60,0	30,0
3000 MK II BN7/BT7/BJ7	2912 1961-63	98,0	65,0	32,5
3000 MK III BJ8	2912 1963-68	105,0	70,0	35,0
SPRITE MK I (FROG EYE)	948 1958-61	32,0	21,3	10,7
SPRITE MK II	948 1961-62	23,0	15,3	7,7
SPRITE MK II	1098 1962-66	20,0	13,3	6,7
SPRITE MK III	1098 1966-67	18,5	12,3	6,2
SPRITE MK IV	1275 1967-70	17,0	11,3	5,7

AUTO UNION / DKW		GERMANIA		
F91/4	896-980 1954-62	9,0	6,0	3,0
1000/1000 S	980 1959-63	10,5	7,0	3,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
1000/1000 S COUPÉ-DE LUXE C.	980 1958-63	13,5	9,0	4,5
1000 UNIVERSAL KOMBI	980 1959-62	10,5	7,0	3,5
1000 SP COUPÉ/ROADSTER	980 1958-65	18,0	12,0	6,0
MUNGA 4-6-8	980 1963-68	10,5	7,0	3,5

MUNGA AUTOBIANCHI		ITALIA		
BIANCHINA TRASFORM./SPECIAL	479-499 1957-62	22,5	15,0	7,5
BIANCHINA CABRIOLET	499 1960-69	27,0	18,0	9,0
BIANCHINA PANORAMICA	499 1960-69	12,0	8,0	4,0
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499 1960-69	12,8	8,5	4,3
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499 1962-69	10,5	7,0	3,5
GIARDINIERA	499 1967-77	10,5	7,0	3,5
STELLINA	767-792 1963-68	20,0	13,3	6,7
PRIMULA (I S.)	1221 1964-68	8,3	5,5	2,8
PRIMULA 65 C	1197 1968-70	7,5	5,0	2,5
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221 1965-68	10,5	7,0	3,5
PRIMULA COUPÉ S 1.4	1438 1968-70	10,5	7,0	3,5
A111	1438 1969-72	5,5	3,7	1,8
A112	903 1969-71	9,0	6,0	3,0
A112 NORMALE/JUNIOR	903 1971-82	6,8	4,5	2,3
A112 ELEGANT	965 1971-82	6,8	4,5	2,3
A112 ELITE	965 1979-85	6,0	4,0	2,0
A112 JUNIOR	903 1982-87	5,3	3,5	1,8
A112 LX	965 1982-85	6,8	4,5	2,3
A112 ABARTH (58 CV)	982 1971-73	25,5	17,0	8,5
A112 ABARTH (58 CV)	982 1973-75	21,0	14,0	7,0
A112 ABARTH (58 CV)	982 1975	18,8	12,5	6,3
A112 ABARTH (70 CV)	1050 1975-77	19,5	13,0	6,5
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1977-79	18,0	12,0	6,0
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1979-82	17,3	11,5	5,8
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1982-84	15,8	10,5	5,3
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050 1984-85	16,5	11,0	5,5
Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049 1985-90	4,5	3,0	1,5
Y10 4WD/FIRE 11 4WD	999-1108 1986-95	8,3	5,5	2,8
Y10 TURBO	1049 1985-89	12,0	8,0	4,0
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301 1987-95	7,2	4,8	2,4
Y10 FIRE I.E./L.E. LX/SELECTRONIC	999-1108 1987-95	4,5	3,0	1,5
Y10 JUNIOR/IGLOO	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
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669 1933-36	116,0	86,0	51,5
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257 1936-39	130,0	95,0	57,0
MK VI	4257 1946-51	64,0	42,5	21,4
MK VI	4566 1951-52	57,0	38,0	19,0
R TYPE	4566 1952-55	64,0	47,5	28,5
R TYPE CONTINENTAL	4566 1953-55	1.000,0	750,0	450,0
S I	4887 1955-59	55,0	41,0	24,5
S I CONTINENTAL	4887 1955-59	475,0	350,0	210,0
S II	6230 1959-62	59,0	43,5	26,2
S II CABRIOLET	6230 1959-62	230,0	170,0	102,0
S III	6230 1962-66	62,0	45,5	27,4
S III CABRIOLET	6230 1962-66	230,0	170,0	102,0
T	6230 1965-70	37,5	25,0	12,5
T COUPÉ J. YOUNG	6230 1966-67	87,0	58,0	29,0
T 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750 1967-71	80,0	53,0	26,5
T 2 PORTE DHC	6230-6750 1967-71	87,0	58,0	29,0
T	6750 1971-77	36,0	24,0	12,0
T2	6750 1977-80	42,0	28,0	14,0
CORNICHE TWO DOOR	6750 1971-77	67,5	45,0	22,5
CORNICHE CABRIOLET	6750 1971-77	80,0	53,0	26,5
CORNICHE TWO DOOR	6750 1977-81	67,5	45,0	22,5
CORNICHE CABRIOLET	6750 1977-84	80,0	53,0	26,5
MULSANNE	6750 1980-83	33,0	22,0	11,0
MULSANNE	6750 1984-89	36,0	24,0	12,0
MULSANNE S	6750 1987-93	39,0	26,0	13,0
MULSANNE TURBO	6750 1982-91	49,5	33,0	16,5
EIGHT	6750 1984-93	36,0	24,0	12,0
TURBO R/S/RT	6749-6761 1985-98	52,5	35,0	17,5
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750 1984-94	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL R/S/T	6750 1991-02	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL SC	6761 1998-01	113,0	75,0	37,5
CONTINENTAL GT	5998 2003-12	48,0	32,0	16,0
CONTINENTAL FLYING SPUR	5998 2005-12	43,5	29,0	14,5
CONTINENTAL CONVERTIBLE	6761 1993-95	90,0	60,0	30,0
BROOKLANDS/R	6750 1992-98	36,0	24,0	12,0
AZURE	6761 1995-04	105,0	70,0	35,0
AZURE	6761 2006-10	120,0	80,0	40,0
CONTINENTAL GTC	5998 2006-11	56,5	37,5	18,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
ARNAGE/RED LABEL	4398-6761 1998-02	39,0	26,0	13,0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750 2001-04	43,5	29,0	14,5
ARNAGE R/RL	6750-6761 2002-10	45,0	30,0	15,0
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750 2002-05	75,0	50,0	25,0
ARNAGE T	6750-6761 2002-10	51,0	34,0	17,0
ARNAGE DHC (AZURE)	6750 2005-06	105,0	70,0	35,0
BROOKLANDS COUPÉ	6761 2008-10	195,0	130,0	65,0
CONTINENTALE SUPERSPORTS	5998 2010-11	101,0	67,0	33,5
CONTINENTALE SUPERSPORTS CONVERT.	5998 2010-12	101,0	67,0	33,5

BERTONE		ITALIA		
FREELIMBER/FREELIMBER 2	1596-2693 1989-93	3,3	2,2	1,1

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

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

BMW		GERMANIA		
315 CABRIOLET	1490 1934-36	98,0	65,0	32,5
326 LIMOUSINE	1971 1936-39	165,0	110,0	55,0
327 COUPÉ/CABRIOLET	1971 1937-39	475,0	350,0	210,0
328 ROADSTER	1971 1937-39	1.400,0	1.000,0	600,0
501 BERLINA	1971 1952-55	50,0	33,0	16,6
5016	2077 1955-58	50,0	33,0	16,6
5018	2580 1955-62	64,0	42,5	21,4
502 2.6 LITRI	2580 1954-61	67,0	44,5	22,3
502 3.2 LITRI	3168 1955-61	85,0	57,0	28,5
2600	2580 1961-62	64,0	43,0	21,4
2600 L	2580 1961-62	64,0	43,0	21,4
3200 LS	3168 1961-63	90,0	60,0	30,0
3200 CS	3168 1962-65	145,0	95,0	47,5
503 COUPÉ	3168 1956-59	310,0	230,0	140,0
503 CABRIOLET	3168 1956-59	445,0	330,0	200,0
507 ROADSTER	316			

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
3.3 LLI (SERIE E3)	3210-3299 1974-77	48,0	30,0	21,0
518/520 (E12)	1766-1990 1972-81	5,6	3,5	2,5
520 (E12)	1990 1973-77	11,9	7,0	5,3
520 (E12 6 CILINDRI)	1991 1977-81	7,7	4,5	3,4
525/528 (E12)	2494-2788 1973-81	9,6	6,0	4,2
528 (E12)	2788 1977-81	17,0	10,0	7,5
M535 (E12)	3453 1980-81	38,5	24,0	16,8
316/318 (E21)	1573-1766 1975-80	8,0	5,0	3,5
315/316 (E21)	1573-1766 1980-84	8,8	5,5	3,9
318 (E21)	1766 1980-83	10,4	6,5	4,6
320 (E21 4 CILINDRI)	1990 1975-78	12,0	7,5	5,3
320 (E21 4 CILINDRI)	1990 1975-78	14,4	9,0	6,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991 1977-82	10,4	6,5	4,6
323 (E21)	2316 1977-82	19,2	12,0	8,4
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991 1978-82	12,8	8,0	5,6
323 CABRIOLET BAUR (E21)	2316 1978-82	20,0	12,5	8,8
M1	3430 1979-81	800,0	590,0	355,0
630 CS (E24)	2985 1976-79	17,6	11,0	7,7
633 CSI (E24)	3210 1976-82	25,6	16,0	11,2
628 CSI (E24)	2788 1980-82	19,2	12,0	8,4
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210 1982-88	22,4	14,0	9,8
635 CSI (E24)	3453 1978-82	30,5	18,0	13,5
635 CSI (E24)	3430 1982-89	37,5	22,0	16,5
M635 CSI (E24)	3453 1984-89	90,0	60,0	30,0
728/730 (E23)	2788-2985 1977-79	6,4	4,0	2,8
728 (E23)	2788 1979-82	7,2	4,5	3,2
728 (E23)	2788 1982-86	8,0	5,0	3,5
732 (E23)	3210 1979-82	8,8	5,5	3,9
732 (E23)	3210 1982-86	9,3	5,8	4,1
733 (E23)	3210 1977-79	9,3	6,2	3,1
735 (E23)	3453 1979-82	12,8	8,0	5,6
735 (E23)	3430 1982-86	13,6	8,5	6,0
745 (E23)	3210 1979-82	19,2	12,0	8,4
745 (E23)	3430 1982-87	20,8	13,0	9,1
745 (E23) EXECUTIVE/HIGHLINE	3430 1984-86	30,5	18,0	13,5
518/518 (E28)	1766 1981-87	4,8	3,0	2,1
520 (E28)	1990 1981-88	6,4	4,0	2,8
525 (E28)	2494 1981-85	8,5	5,0	3,8
528 (E28)	2788 1981-87	12,8	8,5	4,3
535 (E28)	3430 1984-89	23,8	14,0	10,5
M535 (E28)	3430 1984-88	32,0	20,0	14,0
M5 (E28)	3453 1985-87	75,0	47,0	33,0
316/318 (E30)	1766 1982-87	6,4	4,0	2,8
316/318 (E30)	1596-1991 1987-91	6,4	4,0	2,8
320 (E30) 2 PORTE	1990 1984-87	9,6	6,0	4,2
320 (E30) 4 PORTE	1990 1984-87	9,4	5,5	4,1
320 (E30) 2 PORTE	1990-1991 1987-89	8,8	5,5	3,9
320 (E30) 4 PORTE	1991 1987-91	8,8	5,2	3,9
320 (E30) 2 PORTE S	1990 1986-87	12,8	8,0	5,6
318 (E30)	1766-1796 1989-92	16,2	9,5	7,1
323 (E30)	2316 1982-86	11,2	7,0	4,9
325 (E30) 2 PORTE	2494 1985-91	13,6	8,5	6,0
325 (E30) 4 PORTE	2494 1985-91	12,0	7,5	5,3
325IX 2/4 P (E30)	2494 1985-90	11,9	7,0	5,3
320 (E30) 2 P (E30)	1990 1988-91	31,5	18,5	13,9
320 (E30) 4 P (E30)	1990 1988-90	26,4	15,5	11,6
318 (E30)	1796 1989-94	6,8	4,0	3,0
320 (E30) TOURING (E30)	1991 1987-91	8,5	5,0	3,8
325 (E30) TOURING (E30)	2494 1988-91	11,2	7,0	4,9
325IX TOURING (E30)	2494 1988-92	11,1	6,5	4,9
318 CABRIOLET (E30)	1796 1990-94	11,2	7,0	4,9
320 CABRIOLET BAUR (E30)	1990 1983-87	11,2	7,0	4,9
320 CABRIOLET (E30)	1991 1988-92	15,3	9,0	6,8
323 CABRIOLET BAUR (E30)	2316 1983-86	13,6	8,0	6,0
325 CABRIOLET (E30)	2494 1985-92	18,7	11,0	8,3
M3 (E30)	2302 1986-89	67,5	45,0	22,5
M3 CAT (E30)	2302 1989-91	67,5	45,0	22,5
M3 EVOLUTION (E30)	2302 1988-89	83,0	55,0	27,5
M3 SPORT EVOLUTION/II (E30)	2467 1989-91	120,0	80,0	40,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302 1988-91	75,0	50,0	25,0
730 (E32)	2986 1986-92	6,4	4,0	2,8
730 (E32)	2986 1992-94	6,4	4,0	2,8
730 V8 (E32)	2997 1992-94	7,5	4,7	3,3
735 (E32)	3430 1986-92	8,8	5,2	3,9
735 (E32)	3430 1988-92	9,2	5,4	4,1
740 (E32)	3982 1992-94	11,7	6,9	5,2
750 (E32)	4988 1986-94	12,8	7,5	5,6
Z1	2494 1989-94	64,0	40,0	28,0
518 (E34)	1796 1990-95	3,4	2,0	1,5
520/520 24V (E34)	1991 1988-95	4,3	2,5	1,9
525 (E34)	2494 1988-94	5,4	3,2	2,4

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
525 24V (E34)	2494 1990-95	6,8	4,0	3,0
525IX 24V (E34)	2494 1991-95	4,5	3,0	1,5
530 (E34)	2986 1988-94	6,0	3,5	2,6
535 (E34)	3430 1988-94	11,1	6,5	4,9
M5 (E34)	3535 1988-92	27,2	16,0	12,0
518 (E34) TOURING (E34)	1796 1990-95	3,4	2,0	1,5
520/520 24V TOURING (E34)	1991 1990-97	5,1	3,0	2,3
525 24V TOURING (E34)	2494 1991-96	6,0	3,5	2,6
525IX 24V TOURING (E34)	2494 1991-96	5,1	3,0	2,3
530 V8 TOURING (E34)	2997 1992-95	5,6	3,5	2,5
540 V8 TOURING (E34) MANUALE	3982 1992-97	20,4	12,0	9,0
540 V8 TOURING (E34) AUTOMATICA	3982 1992-97	12,8	8,0	5,6
M5 TOURING (E34)	3795 1992-95	37,0	21,8	16,3
840 CIV8 32V MANUALE (E31)	3982-4398 1993-00	30,5	19,0	13,3
840 CIV8 32V AUTOMATICA (E31)	3982 1993-95	25,6	16,0	11,2
850/850 CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379 1990-99	39,0	23,0	17,3
850/850 CI V12 AUTOMATICA (E31)	4988 1990-95	34,0	20,0	15,0
850 CSI V12 (E31)	5576 1992-96	70,0	41,0	31,0
316/318 (E36)	1596-1796 1990-98	4,3	2,5	1,9
318 (E36)	1796-1895 1993-98	5,1	3,0	2,3
320 (E36)	1991 1990-98	5,1	3,0	2,3
323/325 24V (E36)	2494 1990-97	7,7	4,5	3,4
328 24V (E36)	2793 1995-98	8,5	5,0	3,8
318 RACING/CLASS II (E36)	1796 1994-98	15,0	8,8	6,6
316 COUPÉ (E36)	1596 1993-99	4,8	3,0	2,1
318 16V COUPÉ (E36)	1796-1895 1991-99	7,2	4,5	3,2
320 24V COUPÉ (E36)	1991 1991-99	6,4	4,0	2,8
323 24V COUPÉ (E36)	2494 1995-99	7,7	4,5	3,4
325/328 24V COUPÉ (E36)	2494-2793 1991-99	9,4	5,5	4,1
318 CABRIOLET (E36)	1796 1994-00	6,5	3,8	2,9
320 24V CABRIOLET (E36)	1991 1994-00	8,5	5,0	3,8
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	2494-2793 1993-95	12,0	7,5	5,3
328 24V CABRIO (E36)	2793 1995-00	12,8	8,5	4,3
318 TOURING (E36)	1796 1995-99	3,2	2,0	1,4
320 24V TOURING (E36)	1991 1995-99	5,1	3,0	2,3
323/325 24V TOURING (E36)	2494 1995-00	6,0	3,5	2,6
328 24V TOURING (E36)	2793 1995-00	8,8	5,5	3,9
M3 (E36)	2990 1994-95	36,0	24,0	12,0
M3 3.2 (E36)	3201 1995-99	41,0	25,6	17,9
M3 3.2 SMG (E36)	3201 1997-99	34,0	21,2	14,9
M3 COUPÉ (E36)	2990 1992-95	40,0	26,7	13,3
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201 1995-00	44,0	27,5	19,3
M3 3.2 COUPÉ SMG (E36)	3201 1997-99	38,0	23,7	16,6
M3 CABRIOLET (E36)	2990 1994-95	43,0	26,9	18,8
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201 1995-00	45,0	28,1	19,7
M3 3.2 CABRIOLET SMG (E36)	3201 1997-99	42,0	24,7	18,5
316 T/318 TI COMPACT (E36)	1596-1895 1994-99	4,3	2,5	1,9
323 TI COMPACT (E36)	2494 1994-00	9,4	5,5	4,1
325 TI COMPACT (E46)	2494 2001-05	4,8	3,0	2,1
728 (E38)	2793 1995-01	6,4	4,0	2,8
730 V8 (E38)	2997 1994-96	6,8	4,0	3,0
735 V8 (E38)	3498 1996-01	9,3	5,8	4,1
740 V8 (E38)	3982 1994-96	8,8	5,2	3,9
740 V8 (E38)	4398 1996-01	9,7	5,7	4,3
750 (E38)	5379 1994-01	11,1	6,5	4,9
M5 (E39)	1991-2171 1995-03	5,1	3,0	2,3
523/525/528 24V (E39)	2494-2793 1995-03	6,8	4,0	3,0
530 24V (E39)	2979 2001-03	8,5	5,0	3,8
535 32V (E39)	3498 1996-01	7,2	4,5	3,2
540 32V (E39)	4398 1996-03	9,6	6,0	4,2
520 24V TOURING (E39)	1991-2171 1997-02	5,4	3,2	2,4
523/525/528 24V TOURING (E39)	2494-2793 1997-04	7,1	4,2	3,2
530 24V TOURING (E39)	2979 2001-04	8,5	5,0	3,8
535 32V TOURING (E39)	3498 1997-01	7,7	4,8	3,4
540 32V TOURING (E39)	4398 1997-04	9,6	6,0	4,2
M5 (E39)	4941 1998-03	36,0	24,0	12,0
Z3 1.8/1.9	1796-1895 1995-02	16,0	10,0	7,0
Z3 2.0/2.2	1991-2171 1999-02	18,4	11,5	8,1
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979 1996-02	20,8	13,0	9,1
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979 1998-02	22,4	14,0	9,8
Z3 M ROADSTER	3201-3246 1997-02	46,5	31,0	15,5
Z3 M COUPÉ	3201-3246 1998-02	61,0	36,0	27,0
316 4 PORTE (E46)	1796-1895 1999-05	2,6	1,5	1,1
318 4 PORTE (E46)	1895-1995 1998-05	2,6	1,6	1,1
320 4 PORTE (E46)	1991-2171 1998-05	2,9	1,8	1,3
323/325 24V (E46)	2494-2495 1998-05	5,1	3,0	2,3
328 24V (E46)	2793 1998-00	6,8	4,0	3,0
330 24V (E46)	2979 2000-05	7,7	4,5	3,4
316 (E46) TOURING (E46)	1796 2003-05	2,4	1,5	1,1
318 (E46) TOURING (E46)	1895-1995 1999-05	2,6	1,6	1,1
320 (E46) TOURING (E46)	1991-2171 1999-05	2,9	1,8	1,3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
323/325 24V TOURING (E46)	2494-2495 1999-05	6,0	3,5	2,6
328 24V TOURING (E46)	2793 1999-00	6,8	4,0	3,0
330 24V TOURING (E46)	2979 2000-05	7,7	4,5	3,4
316/318 TI COMPACT (E46)	1796-1995 2001-05	1,6	1,0	0,7
316/318 COUPÉ (E46)	1895-1995 1999-06	4,0	2,5	1,8
320 24V COUPÉ (E46)	1991-2171 1999-06	4,8	3,0	2,1
323/325 24V COUPÉ (E46)	2494-2495 1999-06	7,1	4,2	3,2
328 24V COUPÉ (E46)	2793 1999-00	8,3	4,9	3,7
330 24V COUPÉ (E46)	2979 2000-06	10,5	6,2	4,7
318/320 CABRIOLET (E46)	1995-2171 2000-06	6,4	4,0	2,8
323/325 24V CABRIOLET (E46)	2494-2495 2000-06	7,2	4,5	3,2
328 24V CABRIOLET (E46)	2793 2000	8,0	5,0	3,5
330 24V CABRIOLET (E46)	2979 2000-06	11,2	7,0	4,9
M3 COUPÉ (E46)	3246 2001-06	50,0	31,0	21,9
M3 COUPÉ SMG (E46)	3246 2001-06	40,0	25,0	17,5
M3 CABRIOLET (E46)	3246 2001-06	48,0	32,0	16,0
M3 CABRIOLET SMG (E46)	3246 2001-06	42,0	26,3	18,4
X5 (E53) 3.0	2979 1999-07	6,0	3,5	2,6
X5 (E53) 4.4	4398 1999-07	9,6	6,0	4,2
X5 (E53) 4.6/4.8	4619-4799 2002-07	16,2	9,5	7,1
Z8 ROADSTER	4941 2000-04	250,0	165,0	83,0
730/735 (E65)	2979-3600 2001-08	5,1	3,0	2,3
740/745 (E65)	4000-4398 2001-08	7,2	4,5	3,2
760 (E65)	5972 2002-08	10,4	6,5	4,6
750 (E65)	4799 2005-08	7,2		

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493 1958-61	52,5	35,0	17,5
2.3 LITER (P 100)	2240 1960-61	20,3	13,5	6,8

BRISTOL

GRAN BRETAGNA

400	1971 1947-51	130,0	86,0	43,0
401	1971 1949-52	71,0	47,5	23,8
402 CABRIOLET	1971 1952-53	71,0	47,5	23,8
403	1971 1953-57	71,5	47,5	23,8
404	1971 1954-57	71,5	47,5	23,8
405	1971 1955-60	71,5	47,5	23,8
406	2216 1958-61	71,5	47,5	23,8
407	5130 1961-63	71,5	47,5	23,8
408	5130 1963-65	75,0	50,0	25,0
409	5211 1965-67	75,0	50,0	25,0
410	5211 1967-69	75,0	50,0	25,0
411 (TUTTE LE VERSIONI)	5211-6556 1968-75	45,0	30,0	15,0
412 (TUTTE LE VERSIONI)	5898-6556 1974-82	49,5	33,0	16,5
603 (TUTTE LE VERSIONI)	5211-5898 1976-82	45,0	30,0	15,0
BEAUFIGHTER	5898 1982-94	52,5	35,0	17,5
BEAUFORT	5898 1984-90	52,5	35,0	17,5
BRIGAND	5898 1982-94	51,0	34,0	17,0
BRITANNIA	5898 1982-94	51,0	34,0	17,0
BLENHHEIM/BLÉN. 2/BLÉN. 3	5898 1993-06	52,5	35,0	17,5

BUGATTI

FRANCIA

TYPE 13/22/23/8 VALVOLE	1327 1910-20	300,0	220,0	135,0
TYPE 13/22/23/16 VALVOLE BRESCIA	1368-1496 1914-26	450,0	335,0	200,0
TYPE 30	1991 1922-26	500,0	370,0	220,0
TYPE 35	1991 1924-31	3.000,0	2.200,0	1.300,0
TYPE 35A	1991 1925-31	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 35C	1991 1926-31	3.000,0	2.200,0	1.300,0
TYPE 35T	2261 1926-30	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 35TC/B	2261 1927-31	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 37	1496 1925-30	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 38	1991 1926-27	540,0	400,0	240,0
TYPE 38A	1991 1927	380,0	280,0	170,0
TYPE 40/40A	1496 1926-30	500,0	370,0	220,0
TYPE 41 «ROYALE»	12763 1926-33	12.200,0	9.000,0	5.400,0
TYPE 43/43A	2261 1927-32	1.600,0	1.200,0	720,0
TYPE 44	2992 1927-30	475,0	350,0	210,0
TYPE 46/46S	5360 1929-33	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 49	3257 1930-34	800,0	590,0	355,0
TYPE 50	4972 1930-34	2.000,0	1.500,0	890,0
TYPE 51	1991-2262 1931-35	4.000,0	3.000,0	1.800,0
TYPE 55	2261 1932-35	5.500,0	4.100,0	2.400,0
TYPE 57 ATALANTE	3257 1933-39	2.700,0	2.000,0	1.200,0
TYPE 57 GALIBIER	3257 1933-39	810,0	600,0	360,0
TYPE 57 STELVIO	3257 1933-39	1.100,0	800,0	480,0
TYPE 57 VENTOUX	3257 1933-39	680,0	500,0	300,0
TYPE 57C	3257 1937-39	1.000,0	740,0	445,0
TYPE 57S	3257 1936-38	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 57SC	3257 1937-39	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 101/101C	3257 1951-52	550,0	405,0	245,0
EB 110 GT	3500 1991-95	1.500,0	1.000,0	500,0
EB 110 SS	3500 1991-95	2.400,0	1.600,0	800,0
VEYRON 16.4	7993 2005-11	1.500,0	940,0	660,0
VEYRON 16.4 GRAND SPORT	7993 2008-11	2.100,0	1.400,0	700,0
VEYRON SUPER SPORT	7993 2010-13	2.000,0	1.300,0	670,0
VEYRON GRAND SPORT VITESSE	7993 2012-15	2.400,0	1.600,0	800,0

CATERHAM

GRAN BRETAGNA

SEVEN (BASE S4)	1396-1998 1973-74	42,0	28,0	14,0
SEVEN (BASE S3)	1974-85	48,0	32,0	16,0
SUPER SEVEN	1396-1998 1986-95	45,0	30,0	15,0
SEVEN CSR 200/260	2261 2004-07	48,0	32,0	16,0
SEVEN ROADSPORT	1595 2007-09	39,0	26,0	13,0
SEVEN SV ROADSPORT	1595 2007-09	42,0	28,0	14,0
SEVEN SV R200	2261 2007-09	52,5	35,0	17,5
SEVEN CSR	2261 2007-09	64,5	43,0	21,5
211.6/1.8/2.0 16V	1588-1998 1996-05	37,5	25,0	12,5

CEIRANO

ITALIA

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

CHRYSLER

STATI UNITI

VISION	3518 1993-99	1,8	1,2	0,6
NEON 1.8/2.0 16V	1796-1996 1995-01	1,7	1,1	0,6
SEBRING (II S.) CONVERTIBILE	1996-2736 2001-08	6,8	4,5	2,3
STRATUS	1996-2497 1995-01	3,3	2,2	1,1
STRATUS CONVERTIBILE 2.0 16V	1996 1996-01	6,0	4,0	2,0

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

STRATUS CONVERTIBILE 2.5 V6 24V	2497 1996-01	7,1	4,7	2,4
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 3.3/3.8 V6 (III S.)	3301-3778 1996-00	3,8	2,5	1,3
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)	3301-3778 1996-00	3,8	2,5	1,3
VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)	3301-3778 2001-08	4,5	3,0	1,5
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)	3301-3778 2001-08	4,2	2,8	1,4
300 M 2.7 V6	2736 1998-05	2,3	1,5	0,8
300 M 3.5 V6	3518 1998-05	2,7	1,8	0,9
300 C 5.7 V8	5654 2003-10	5,0	3,3	1,7
300 C 5.7 V8 HEMI AWD SW	5654 2003-10	5,7	3,8	1,9
300 C 6.1 V8 HEMI SW SRT-8	6063 2006-10	9,0	6,0	3,0
CROSSFIRE	3199 2002-08	13,5	9,0	4,5
CROSSFIRE ROADSTER	3199 2004-08	16,5	11,0	5,5

CISITALIA

ITALIA

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

CITROËN

FRANCIA

C/C2/C3 5 HP TORPÉDO 2/3 POSTI	856 1922-26	22,5	15,0	7,5
B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539 1926-28	24,0	16,0	8,0
B14 TORPÉDO	1539 1926-28	25,5	17,0	8,5
C4 TORPÉDO	1628 1928-32	24,0	16,0	8,0
C6 BERLINA/LIMOUSINE	2442-2650 1928-32	30,0	20,0	10,0
8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650 1932-38	25,5	17,0	8,5
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 FAX 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 H	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 LÈGÈRE	1911 1946-57	22,5	15,0	7,5
2 CV	375-425 1948-60	24,0	14,1	10,6
2 CV	425-602 1961-70	20,0	11,8	8,8
2 CV AZAM/3 CV	425-602 1962-67	22,5	15,0	7,5
2 CV4	435 1970-78	9,8	6,5	3,3
2 CV6/CLUB	602 1970-90	10,2	6,8	3,4
2 CV6 SPÉCIAL	602 1976-90	8,7	5,8	2,9
2 CV SPOT	435-602 1976	17,3	11,5	5,8
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602 1980-90	12,8	8,5	4,3
2 CV PERRIER/007/COCORICO	602 1981-89	15,0	10,0	5,0
2 CV TRANSAT/FRANCE 3	602 1983-84	15,0	10,0	5,0
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850 1958-66	120,0	89,0	53,5
DS 19	1911 1955-62	37,5	25,0	12,5
DS 19 PRESTIGE	1911 1959-62	71,5	47,5	23,8
DS 19	1911-1985 1963-67	28,5	19,0	9,5
DS 19 PRESTIGE	1911-1985 1963-67	75,0	50,0	25,0
DS 21 PRESTIGE	2175 1966-67	75,0	50,0	25,0
DS 19	1985 1967-68	27,0	18,0	9,0
DS 20	1985 1967-75	27,0	18,0	9,0
DS 20 PALLAS	1985 1968-75	30,0	20,0	10,0
DS PRESTIGE (TUTTI I TIPI)	1985-2347 1968-75	72,0	48,0	24,0
DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)	1911-1985 1960-75	27,0	18,0	9,0
DS 21	2175 1965-67	34,5	23,0	11,5
DS 21	2175 1967-72	28,5	19,0	9,5
DS 21 PALLAS	2175 1965-67	37,5	25,0	12,5
DS 21 PALLAS	2175 1967-72	31,0	20,7	10,3
DS 21 L.E.	2175 1969-72	30,0	20,0	10,0
DS 21 L.E. PALLAS	2175 1969-72	32,5	24,1	14,4
DS 23	2341 1972-75	30,0	20,0	10,0

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

DS 23 PALLAS	2341 1972-75	32,5	24,1	14,4
DS 23 L.E.	2341 1972-75	36,0	24,0	12,0
DS 23 L.E. PALLAS	2341 1972-75	39,0	26,0	13,0
DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)	2347 1972-75	30,0	20,0	10,0
DLUXE	1985 1969-72	18,0	11,3	7,9
DSPÉCIAL	1985 1969-75	18,0	11,3	7,9
DSUPER	1985 1969-75	18,0	11,3	7,9
DSUPER 5	2175 1972-75	21,5	14,3	7,2
DS/ID CABRIOLET USINE	1911-2175 1960-71	245,0	165,0	82,0
ID 19	1911-1985 1957-62	30,0	17,6	13,2
ID 19	1911-1985 1962-67	28,0	16,5	12,4
ID 19 B	1985 1967-72	18,0	11,3	7,9
ID 20	1985 1968-69	18,0	11,3	7,9
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985 1957-62	35,0	21,9	15,3
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985 1962-67	30,0	20,0	10,0
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1985-2175 1967-72	28,5	19,0	9,5
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175 1965-67	36,0	24,0	12,0
AMI 6	602 1961-69	16,5	11,0	5,5
AMI 6 BREAK	602 1964-69	10,5	7,0	3,5
AMI 8	602 1969-78	9,0	6,0	3,0
AMI 8 BREAK	602 1969-79	7,5	5,0	2,5
AMI SUPER BERLINA/BREAK	1015 1972-76	12,5	8,3	4,2
DYANE	425 1967-70	9,0	6,0	3,0
DYANE 4/6	435-602 1968-84	11,5	6,8	5,1
MEHARI	602 1968-87	18,0	12,0	6,0
MEHARI 4X4				

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
BERLINGO 1.4 (I S.)	1360 1996-08	3,0	2,0	1,0
BERLINGO 1.6 16V (I S.)	1587 2000-08	3,8	2,5	1,3
BERLINGO 1.8 (I S.)	1761 1997-00	3,0	2,0	1,0
SAXO (TUTTE LE VERSIONI)	954-1587 1996-04	1,8	1,2	0,6
SAXO VTS (II S.)	1587 1996-04	8,3	5,5	2,8
XSARA 1.4/1.6/1.8	1360-1761 1997-04	1,5	1,0	0,5
XSARA 1.6 16V/1.8 16V	1587-1761 1997-05	2,3	1,5	0,8
XSARA 2.0 16V/BREAK	1997-1998 1999-03	3,0	2,0	1,0
XSARA PICASSO (TUTTE LE VERSIONI)	1587-1997 1999-10	3,0	2,0	1,0
XSARA COUPÉ 1.4/1.6	1360-1587 1998-04	1,5	1,0	0,5
XSARA COUPÉ 1.6 16V/1.8 16V	1587-1761 1998-04	2,3	1,5	0,8
XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS	1998 1998-04	5,3	3,5	1,8
C5 1.8/2.0 16V (I S.)	1749-1997 2001-04	0,8	0,5	0,3
C5 3.0 V6 24 V (III S.)	2946 2001-07	2,1	1,4	0,7
C5 1.8/2.0 16V/BREAK (I S.)	1749-1997 2001-04	1,5	1,0	0,5
C5 3.0 V6 24V/BREAK (II S.)	2946 2001-07	2,4	1,6	0,8
C8 2.0/2.2 16V	1997-2230 2002-08	2,3	1,5	0,8
C8 3.0 V6 24V	2946 2002-05	3,5	2,3	1,2
C3 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1124-1587 2002-10	3,8	2,6	1,3
C3 PLURIEL	1360-1587 2003-10	4,5	3,0	1,5
C2 (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587 2003-10	1,5	1,0	0,5
C2 1.6 16V 125 CV	1587 2004-10	5,2	3,5	1,7
C4 (I S.) 2.0i 16V (177 CV) COUPÉ	1997 2004-07	3,0	2,0	1,0
C6 3.0 V6	2946 2006-09	5,3	3,5	1,8

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

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

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

DAIHATSU		GIAPPONE		
TAFT F10	958 1975-78	7,5	5,0	2,5
TAFT F20	1587 1976-84	5,3	3,5	1,8
FEROZA	1590 1988-99	4,5	3,0	1,5
ROCKY/D/TD	1998-2765 1994-00	4,5	3,0	1,5
CHARADE 1.0 TURBO GT I	993 1992-96	7,5	5,0	2,5
CHARADE 1.3 4WD	1296 1992-93	5,3	3,5	1,8
TERIOS	1296-1495 1997-06	4,0	2,7	1,3
SIRION I S.	989-1298 1998-05	1,5	1,0	0,5
YRV	989-1258 2000-05	1,5	1,0	0,5
COPEN	659-1298 2004-10	10,5	7,0	3,5

DAIMLER		GRAN BRETAGNA		
DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136 1927-35	220,0	150,0	74,0
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960 1936-40	100,0	66,5	33,5
DB 18 CABRIOLET	2522 1945-53	50,0	33,5	16,6
DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522 1945-53	45,0	30,0	15,0
DB 18 EMPRESS BERLINA	3468 1945-53	40,5	27,0	13,5
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522 1938-40	45,0	30,0	15,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468 1951-54	37,5	25,0	12,5
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468 1954-57	34,5	23,0	11,5
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468 1954-57	30,0	20,0	10,0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952 1951-54	30,0	20,0	10,0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952 1951-54	25,5	17,0	8,5
DF/DK LIMOUSINE	4617 1954-58	37,5	25,0	12,5
DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617 1954-58	30,0	20,0	10,0
DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617 1954-58	25,5	17,0	8,5
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433 1953-58	45,0	30,0	15,0
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433 1953-58	50,0	33,5	16,6
DJ CONQUEST BERLINA	2433 1953-58	22,5	15,0	7,5
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433 1953-58	27,0	18,0	9,0
MAJESTIC	3794 1958-59	45,0	30,0	15,0
MAJESTIC MAJOR	4561 1960-68	49,5	33,0	16,5
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561 1961-68	52,5	35,0	17,5
SP 250 DART	2548 1959-64	72,0	48,0	24,0
V8 2.5 LITRE	2548 1962-67	41,5	27,5	13,8
V8 250	2548 1967-69	39,0	26,0	13,0
DS 420 LIMOUSINE	4235 1968-91	30,0	20,0	10,0
SOVEREIGN	4235 1966-69	24,8	16,5	8,3
SOVEREIGN 2.8	2791 1969-72	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 4.2 (I S.)	4235 1969-73	15,0	10,0	5,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (II S.)	3442-4235 1973-79	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 3.4/4.2i (III S.)	3442-4235 1979-86	13,5	9,0	4,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ (II S.)	4235 1973-77	30,0	20,0	10,0
DOUBLE SIX 5.3 (I S.)	5345 1972-73	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 5.3 (II S.)	5345 1973-79	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.)	5345 1979-81	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345 1981-86	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345 1986-92	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS (I S.)	5345 1972-73	21,0	14,0	7,0
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS (II S.)	5345 1973-79	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993 1993-94	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993 1994-97	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ (II S.)	5345 1973-77	35,0	23,3	11,7
3.6-4.0 (XJ40)	3590-3980 1986-94	11,3	7,5	3,8
SIX 4.0-6 24V	3980 1994-97	12,8	8,5	4,3
V8 4.0 32V	3996 1998-02	14,3	9,5	4,8
SUPER V8 4.0 32V	3996 1998-02	18,0	12,0	6,0
SUPER V8	4196 2005-08	30,0	20,0	10,0

DATSUN		GIAPPONE		
240 Z	2393 1969-75	45,0	30,0	15,0
FAIRLADY SPORT 1600	1595 1966-70	15,0	10,0	5,0
FAIRLADY (TUTTE LE VERSIONI)	1989-1998 1969-78	25,5	17,0	8,5
FAIRLADY (TUTTE LE VERSIONI)	1998 1978-81	21,0	14,0	7,0

DB		FRANCIA		
750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745 1951-54	52,5	35,0	17,5
750 CABRIOLET PANHARD	745 1951-54	37,5	25,0	12,5
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851 1955-60	49,5	33,0	16,5
850 LE MANS	851 1961-62	37,5	25,0	12,5

DE LOREAN		STATI UNITI		
DMC12	2849 1981-83	56,5	37,5	18,8

DE TOMASO		ITALIA		
VALLELUNGA	1499-1592 1963-67	250,0	165,0	83,0
MANGUSTA	4728 1966-70	300,0	200,0	100,0
PANTERA/PANTERA L	5763 1970-80	130,0	85,0	42,5
PANTERA L	5763 1981-89	165,0	110,0	55,0
PANTERA GT/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1972-80	165,0	110,0	55,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1981-85	195,0	130,0	65,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1985-90	195,0	130,0	65,0
DEAUVILLE	5763 1971-80	75,0	50,0	25,0
DEAUVILLE	5763 1981-88	83,0	55,0	27,5
LONGCHAMP (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1973-89	75,0	50,0	25,0
LONGCHAMP SPIDER	5763 1980-89	105,0	70,0	35,0
NUOVA PANTERA	4942 1991-96	93,0	62,0	31,0
NUOVA PANTERA TARGA	4942 1991-96	107,0	71,0	35,5
BIGUA/MANGUSTA	4601 1996-01	52,5	35,0	17,5
GUARA	4601 1996-04	60,0	40,0	20,0
GUARA BARCHETTA	4601 1999-04	75,0	50,0	25,0

DELAGE		FRANCIA		
CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524 1918-24	105,0	70,0	35,0
D30	3003 1918-24	90,0	60,0	30,0
DE/DI/11 11 CV	2116-2120 1922-28	90,0	60,0	30,0
GL (GRAND LUXE)	5954 1924-27	120,0	80,0	40,0
DR/DMS/DMN 17 CV	3180 1926-30	105,0	70,0	35,0
DR	2170 1927-30	90,0	60,0	30,0
D8/D8S	4060 1929-33	265,0	175,0	88,0
D4	1480 1933-34	75,0	50,0	25,0
D6/DS	2517-3045 1931-33	105,0	70,0	35,0
D6-11/D6-11S	2000 1932-34	90,0	60,0	30,0
D6-65	2678 1934-35	120,0	80,0	40,0
D6-60/D6-80	2449-3226 1935-37	130,0	85,0	42,5
D6-70	2729 1936-37	135,0	90,0	45,0
D6-75	2800-2984 1938-40	150,0	100,0	50,0
D8-15/D8-15S	2660 1933-39	205,0	150,0	90,0
D8-85/D8-105	3570 1934-35	245,0	180,0	108,0
D8-100/D8-120	4300-4750 1935-37	500,0	370,0	220,0
DI-12	2151 1935-38	90,0	60,0	30,0
MAJESTIC	2370 1938-39	98,0	65,0	32,5
3 L	2984 1946-54	107,0	71,5	36,0
SPORT OLYMPIC	2984 1946-54	124,0	82,0	41,0

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 84	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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	57,0	38,0	19,0
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	114,0	76,0	38,0
TYPE 145/165	4496 1937-38	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 134 G	2371 1938-46	57,0	38,0	19,0
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	130,0	86,0	43,0

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	650,0	480,0	290,0
246 GT	2419 1969-73	365,0	270,0	160,0
246 GTS	2419 1972-74	450,0	335,0	200,0
208 GT4	1991 1975-80	54,0	40,0	24,0
308 GT4	2926 1973-77			

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 GTO/GTO 64	2953 1961-64	75.000,0	55.600,0	33.300,0
250 LE MANS	2953-3285 1964-66	14.900,0	11.000,0	6.600,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523 1952-55	4.000,0	3.000,0	1.800,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961 1956-64	5.000,0	3.700,0	2.200,0
275 GTB	3286 1964-66	2.500,0	1.900,0	1.100,0
275 GTB/4	3286 1966-68	3.200,0	2.400,0	1.400,0
275 GTS	3286 1964-66	1.700,0	1.300,0	760,0
330 GT 2-2 (III S.)	3967 1964-67	320,0	240,0	145,0
330 GTC	3967 1966-68	590,0	440,0	265,0
330 GTS	3967 1966-68	1.800,0	1.400,0	810,0
365 GT 2-2	4390 1967-72	200,0	150,0	89,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390 1968-73	700,0	520,0	310,0
365 GTC	4390 1969-71	650,0	480,0	290,0
365 GTC/4	4390 1971-72	220,0	165,0	98,0
365 GTS	4390 1969-70	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390 1970-73	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390 1966-68	3.800,0	2.800,0	1.700,0
365 GT4 2-2	4390 1972-76	100,0	74,0	44,5
365 GT4 BB	4390 1973-76	380,0	280,0	170,0
500 SUPERFAST	4961 1964-67	3.500,0	2.600,0	1.600,0
208 GTB	1990 1980-82	67,5	50,0	30,0
208 GTS	1990 1980-82	73,0	54,0	32,5
208 GTB TURBO	1991 1982-85	88,0	65,0	39,0
208 GTS TURBO	1991 1982-85	95,0	70,0	42,0
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991 1986-89	101,0	75,0	45,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991 1986-89	108,0	80,0	48,0
288 GT	2855 1984-85	4.000,0	3.000,0	1.800,0
308 GT4	2926 1977-80	80,0	59,5	35,5
308 GTB VETRORESINA	2926 1975-78	175,0	110,0	77,0
308 GTB	2926 1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTS	2926 1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926 1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926 1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTBI	2926 1981-82	81,0	60,0	36,0
308 GTSI	2926 1981-82	81,0	60,0	36,0
328 GTB	3185 1985-89	95,0	70,0	42,0
328 GTS	3185 1985-89	101,0	75,0	45,0
400 GT	4823 1976-79	75,0	55,5	33,5
400 GT AUTOMATICA	4823 1976-79	54,0	40,0	24,0
400I	4823 1979-84	70,0	52,0	31,0
400I AUTOMATICA	4823 1979-84	54,0	40,0	24,0
412	4942 1985-90	80,0	59,5	35,5
412 AUTOMATICA	4942 1985-90	58,0	43,0	25,8
512 BB	4942 1976-82	340,0	250,0	150,0
512 BBI	4942 1981-84	285,0	210,0	125,0
MONDIAL 8	2926 1980-82	40,5	30,0	18,0
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926 1982-85	47,5	35,0	21,0
MONDIAL CABRIOLET	2926 1983-85	67,5	50,0	30,0
MONDIAL 3.2	3185 1985-89	51,5	38,0	22,8
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185 1985-89	74,5	55,0	33,0
MONDIAL 3.4 T	3405 1989-93	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405 1989-94	81,0	60,0	36,0
TESTAROSSA	4942 1984-86	170,0	125,0	76,0
TESTAROSSA	4942 1986-92	135,0	100,0	60,0
512 TR	4942 1992-95	180,0	135,0	80,0
F512 M	4942 1994-96	300,0	220,0	135,0
348 TB	3405 1989-94	61,0	45,0	27,0
348 TS	3405 1989-94	64,0	47,5	28,5
348 SPIDER	3405 1993-95	90,0	66,5	40,0
348 GTB	3405 1993-95	92,0	68,0	41,0
348 GTS	3405 1993-95	92,0	68,0	41,0
360 MODENA	3586 1999-04	115,0	85,0	51,0
360 MODENA F1	3586 1999-04	85,0	63,0	38,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586 2003-05	300,0	220,0	135,0
360 SPIDER	3586 2000-05	135,0	100,0	60,0
360 SPIDER F1	3586 2000-05	105,0	78,0	46,5
456 GT	5474 1993-98	75,0	55,5	33,5
456 GTA	5474 1996-98	58,0	43,0	25,8
456 M GT	5474 1998-04	80,0	59,5	35,5
456 M GTA	5474 1998-04	61,0	45,0	27,1
550 BARCETTA	5474 2000-01	340,0	250,0	150,0
550 MARANELLO	5474 1996-02	135,0	100,0	60,0
575M MARANELLO	5748 2002-05	220,0	165,0	98,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
575M MARANELLO F1	5748 2002-05	130,0	95,0	57,0
612 SCAGLIETTI	5748 2004-08	100,0	74,0	44,5
612 SCAGLIETTI F1	5748 2004-10	70,0	52,0	31,0
ENZO	5999 2002-03	3.500,0	2.600,0	1.600,0
F355 BERLINETTA	3496 1994-99	110,0	81,0	49,0
F355 BERLINETTA F1	3496 1997-99	85,0	63,0	38,0
F355 GTS	3496 1994-99	120,0	89,0	53,5
F355 GTS F1	3496 1997-99	95,0	70,5	42,0
F355 SPIDER	3496 1995-00	130,0	96,0	58,0
F355 SPIDER F1	3496 1997-00	100,0	74,0	44,5
F355 GTS	2936 1988-93	2.500,0	1.900,0	1.100,0
F430	4307 2004-10	160,0	120,0	72,0
F430 F1	4307 2004-10	135,0	100,0	60,0
F430 SPIDER	4307 2005-10	180,0	135,0	81,0
F430 SPIDER F1	4307 2005-10	140,0	105,0	63,0
F430 SCUDERIA F1	4307 2007-10	230,0	170,0	102,0
F50	4698 1995-97	4.000,0	3.000,0	1.800,0
MARANELLO SUPERAMERICA	5448 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	900,0	600,0	300,0
CALIFORNIA	4297 2008-12	150,0	101,0	50,5
CALIFORNIA F1	4297 2008-12	120,0	80,0	40,0

FERVES

ITALIA

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

FIAT

ITALIA

501/502/503 TORPEDO	1460 1919-27	45,0	30,0	15,0
501 S	1460 1921-26	52,5	35,0	17,5
505/507 TORPEDO	2296 1919-27	25,5	35,0	17,5
510/512 TORPEDO	3446 1919-28	67,5	45,0	22,5
510 S	3446 1920-25	75,0	50,0	25,0
519/519 A/519 B TORPEDO	4766 1922-27	215,0	160,0	96,0
509/509 A	990 1925-29	37,5	25,0	12,5
509 S	990 1925-29	45,0	30,0	15,0
520 TORPEDO	2244 1927-29	56,5	37,5	18,8
521/521 C	2516 1928-31	56,5	37,5	18,8
525/525 N/525 S	3739 1928-31	75,0	50,0	25,0
525 SS	3739 1929-31	225,0	150,0	75,0
514 S/514 MILLE MIGLIA	1438 1929-32	250,0	165,0	83,0
514/514 L	1438 1929-32	30,0	20,0	10,0
522 C/522 L	2516 1931-33	52,5	35,0	17,5
522 S	2516 1932-33	57,0	38,0	19,0
515	1438 1931-34	30,0	20,0	10,0
524 C/524 L	2516 1931-34	52,5	35,0	17,5
508 «BALLILLA» (3M) BERLINA	995 1932-34	30,5	19,0	13,3
508 «BALLILLA» (3M) BERLINA LUSSO	995 1932-34	31,5	21,0	10,5
508 «BALLILLA» (3M) TORPEDO	995 1932-34	37,5	25,0	12,5
508 «BALLILLA» (3M) SPIDER	995 1932-34	45,0	30,0	15,0
508 «BALLILLA» (3M) SPIDER SPORT	995 1933-34	235,0	155,0	79,0
508 M	995 1933-37	37,5	25,0	12,5
508 «BALLILLA» (4M) BERLINA 2 P.	995 1934-37	27,0	18,0	9,0
508 «BALLILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995 1934-37	27,0	18,0	9,0
508 «BALLILLA» (4M) TORPEDO	995 1934-37	36,0	24,0	12,0
508 «BALLILLA» (4M) SPIDER	995 1934-37	42,0	28,0	14,0
508 S «BALLILLA»(4M) S.S. COPPA D'ORO	995 1934-37	235,0	155,0	79,0
508 S «BALLILLA»(4M) BERL. MILLE M.	995 1935-37	265,0	175,0	88,0
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758 1933-38	45,0	30,0	15,0
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944 1933-38	49,5	33,0	16,5
527/527 S «ARDITA» 2500	2516 1934-37	67,5	45,0	22,5
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852 1938-44	120,0	80,0	40,0
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569 1936-38	22,4	14,0	9,8
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569 1936-38	22,5	15,0	7,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569 1938-45	19,5	13,0	6,5
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569 1938-45	21,0	14,0	7,0
500 A (BALESTRA LUNGA)	569 1946-48	18,0	12,0	6,0
500 B	569 1948-49	24,0	16,0	8,0
500 B GIARDINIERA LEGNO	569 1948-49	29,9	19,9	10,0
500 C	569 1949-55	12,8	8,5	4,3
500 C GIARDINIERA LEGNO	569 1949-52	24,0	16,0	8,0
500 C BELVEDERE	569 1952-55	13,0	8,7	4,3
508 C (NUOVA BALLILLA)	1089 1937-39	31,5	21,0	10,5
508 L (NUOVA BALLILLA)	1089 1937-39	25,5	17,0	8,5
508 C MILLE MIGLIA	1089 1938-39	195,0	130,0	65,0
508 C 1100 MILITARE	1089 1939-45	33,0	22,0	11,0
1500 A/B/C	1493 1935-47	45,0	30,0	15,0
1500 D	1493 1948-49	30,0	20,0	10,0
1500 E	1493 1949-50	30,0	20,0	10,0
1100 (A)/I/L	1089 1939-48	24,0	16,0	8,0
1100 B/I/L	1089 1948-49	19,5	13,0	6,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
1100 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
8V	1996 1952-54	1.100,0	850,0	510,0
8V ZAGATO	1996 1952-54	1.800,0	1.300,0	780,0
1400	1395 1950-54	21,0	14,0	7,0
1400 CABRIOLET	1395 1950-54	42,0	28,0	14,0
1400 A	1395 1954-56	19,5	13,0	6,5
1400 B	1395 1956-58	22,5	15,0	7,5
1400A/B DIESEL	1901 1953-58	18,0	12,0	6,0
1900	1901 1952-54	24,0	16,0	8,0
1900 TORPEDO POLIZIA	1901 1952-54	37,5	25,0	12,5
1900 A	1901 1954-56	24,0	16,0	8,0
1900 B	1901 1956-58	25,5	17,0	8,5
1900 GRANLUCE	1901 1952-54	34,0	22,7	11,3
1900 A GRANLUCE	1901 1954-56	34,0	22,7	11,3
1900 B GRANLUCE	1901 1956-58	34,0	22,7	11,3
1100'103	1089 1953-56	16,0	10,7	5,3
1100'103 FAMILIARE	1089 1953-56	22,0	14,7	7,3
1100'103 TV	1089 1953-56	46,0	30,5	15,3
1100'103 TV TRASFORMABILE	1089 1955-56	50,0	33,5	16,7
1100'103 E	1089 1956-57	15,0	10,0	5,0
1100'103 E FAMILIARE	1089 1956-57	19,0	12,7	6,3
1100'103 E TV	1089 1956-57	41,5	27,7	13,8
1100'103 E TV TRASFORMABILE	1089 1956-57	45,0	30,0	15,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	45,0	30,0	15,0
DINO 2000 SPIDER	1987 1966-69	120,0	80,0	40,0
DINO 2400 COUPÉ	2418 1969-72	43,5	29,0	14,5
DINO 2400 SPIDER	2418 1969-72	180,0	120,0	60,0
124	1197 1966-70	6,0	4,0	2,0
124 FAMILIARE	1197 1966-74	8,0	5,3	2,7
124 SPECIAL	1438 1968-70	8,3	5,5	2,8
124 (II/III S.)	1197 1970-74	5,3	3,5	1,8
124 SPECIAL (II/III S.)	1438 1970-74	8,3	5,5	2,8
124 SPECIAL TTT 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	115,0	77,0	38,5
125	1608 1967-69	10,5	7,0	3,5
125 SPECIAL	1608 1968-70	12,0	8,0	4,0
125 SPECIAL (II S.)	1608 1970-72	12,0	8,0	4,0
130 BERLINA 2800	2866 1969-71	13,5	9,0	4,5
130 BERLINA 3200	3235 1971-77	13,5	9,0	4,5
130 COUPÉ MANUALE	3235 1971-77	26,3	17,5	8,8
130 COUPÉ AUTOMATICA	3235 1971-77	22,1	14,7	7,4
128	1116 1969-72	6,0	4,0	2,0
128 RALLY	1290 1971-74	15,0	10,0	5,0
128 (II S.)SPECIAL	1116-1290 1972-76	5,0	3,3	1,7
128 (III S.)	1116-1290 1976-85	4,2	2,8	1,4
128 FAMILIARE	1116 1969-72	6,8	4,5	2,3
128 FAMILIARE (II/III S.)	1116-1290 1972-80	6,0	4,0	2,0
128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290 1971-75	12,8	8,5	4,3
128 3P	1116-1290 1975-80	9,8	6,5	3,3
127 (I S.)	903 1971-77	6,0	4,0	2,0
127 (II S.)	903-1049 1977-83	4,5	3,0	1,5
127 (III S.)UNIFICATA	903-1049 1981-86	3,8	2,5	1,3
127 SPORT	1049 1978-81	12,0	8,0	4,0
127 SPORT 5 MARCE	1301 1981-83	12,6	8,4	4,2
127 PANORAMA	1049 1980-86	5,0	3,3	1,7
X1/9	1290 1972-78	20,4	12,0	9,0
X1/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498 1979-82	15,3	9,0	6,8
X1/9 FIVE SPEED BERTONE	1498 1982-89	18,7	11,0	8,3
126/126 PERSONAL	594-652 1972-83	5,8	3,9	1,9
126/BIS/UP	652-704 1983-96	5,0	3,3	1,7
131 (II/III S.) BERLINA	1301-1585 1974-83	4,5	3,0	1,5
131 (II/III S.) PANORAMA	1297-1585 1974-84	5,3	3,5	1,8
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995 1978-83	6,0	4,0	2,0
131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995 1978-85	6,8	4,5	2,3
131 RALLY ABARTH	1995 1976-78	180,0	120,0	60,0
131 RACING	1995 1978-81	22,5	15,0	7,5
131 RACING VOLUMETRICA	1995 1980-81	28,0	18,7	9,3
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995 1981-83	25,0	16,7	8,3
132 (TUTTE LE VERSIONI)	1592-1995 1972-81	5,5	3,7	1,8
ARGENTA (TUTTE LE VERSIONI)	1595-1995 1981-85	4,5	3,0	1,5
ARGENTA VOLUMEX	1995 1983-85	15,0	10,0	5,0
RITMO/RITMO SUPER (I S.)	1049-1498 1978-82	5,3	3,5	1,8
RITMO 105 TC (I S.)	1585 1981-83	15,0	10,0	5,0
RITMO 85 S CABRIO	1498 1981-83	8,3	5,5	2,8
RITMO (II S.)	1116-1498 1982-88	4,2	2,8	1,4
RITMO 105 TC (II S.)	1585 1983-85	13,5	9,0	4,5
RITMO 70-85 CAB. (II S.)CABRIO B.	1301-1498 1983-85	7,5	5,0	2,5
RITMO 125 TC	1995 1981-83	24,0	15,0	10,5
RITMO 130 TC	1995 1983-88	24,0	16,0	8,0
RITMO (III S.)	1116-1585 1985-88	4,2	2,8	1,4
BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)	1301 1985-88	6,8	4,5	2,3
BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S	1585 1985-88	7,5	5,0	2,5
REGATA (TUTTE LE VERSIONI)	1299-1585 1983-90	3,0	2,0	1,0
REGATA WEEKEND (TUTTE LE VER.)	1301-1585 1984-90	3,0	2,0	1,0
PANDA 30	652 1980-84	4,9	3,3	1,7
PANDA 30 L	652 1984-86	4,1	2,7	1,4
PANDA 30 CL	652 1984-86	4,4	2,9	1,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 TOP TEN	999 1990	3,9	2,6	1,3
PANDA 1000 ITALIA '90 CABRIO	999 1990	9,0	6,0	3,0
PANDA 1100 I.E. YOUNG	1108 2000-04	2,0	1,3	0,7
PANDA 1100 I.E. COLLEGE	1107-1108 2001-04	2,1	1,4	0,7
PANDA 1000/1100 SELECTA	999-1108 1991-98	2,7	1,8	0,9
PANDA ELETTRA	1990-99	4,5	3,0	1,5
PANDA 965 4X4	965 1983-86	10,0	6,7	3,3
PANDA 965 NUOVA 4X4 (SERIE SPEC.)	965 1985-86	15,0	10,0	5,0
PANDA 1000/1100 I.E. 4X4	999-1108 1986-04	7,4	4,9	2,5
PANDA 1000 4X4 SISLEY 2	999 1987-91	11,3	7,5	3,8
PANDA 1000 4X4 VAL D'ISERE (EXPORT)	999 1990-91	10,5	7,0	3,5
PANDA 1000 4X4 TREKKING	999 1990-92	12,0	8,0	4,0
PANDA 1000 I.E. 4X4 TREKKING	999 1990-94	7,5	5,0	2,5
PANDA 1100 I.E. 4X4 COUNTRY CLUB	1108 1992-98	8,3	5,5	2,8
PANDA 1100 I.E. 4X4 TREKKING	1108 1992-04	7,5	5,0	2,5
PANDA 1100 I.E. 4X4 CLIMBING	1108 2002-04	7,5	5,0	2,5
UNO (TUTTE LE VERSIONI)	903-1498 1983-90	3,0	2,0	1,0
UNO SELECTA	1116 1988-89	3,0	2,0	1,0
UNO TURBO I.E./ANTISKID	1301 1985-89	17,0	11,3	5,7
UNO TURBO I.E. 1400/RACING	1372 1989-93	13,0	8,7	4,3
UNO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1499 1989-95	1,5	1,0	0,5
UNO SELECTA/SELECTA IE (II S.)	1116-1499 1989-94	1,8	1,2	0,6
DUNA	1116-1301 1987-91	2,3	1,5	0,8
DUNA WEEKEND	1116-1301 1987-91	2,6	1,7	0,9
CROMA 1.6/2.0 CHT/I.E.	1585-1995 1985-97	3,8	2,5	1,3
CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995 1985-97	6,0	4,0	2,0
CROMA 2.0 I.E. 16V	1995 1992-96	4,5	3,0	1,5
CROMA 2.5 16V	2492 1993-96	8,3	5,5	2,8
TIPO (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1995 1988-96	2,3	1,5	0,8
TIPO 1.8 I.E. 16V	1756 1989-93	6,0	4,0	2,0
TIPO 2000 16V	1995 1990-96	8,3	5,5	2,8
TEMPRA (TUTTE LE VERSIONI)	1372-1756 1990-97	1,5	1,0	0,5
TEMPRA 2.0 IE	1995 1990-95	1,5	1,0	0,5
TEMPRA SW (TUTTE LE VERSIONI)	1372-1756 1990-97	1,5	1,0	0,5
TEMPRA 2.0 IE SW	1995 1990-95	1,5	1,0	0,5
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995 1992-95	5,3	3,5	1,8
CINQUECENTO	704-903 1991-98	2,1	1,4	0,7
CINQUECENTO SPORTING	1108 1994-99	6,0	4,0	2,0
SEICENTO 900/1.1	899-1108 1988-05	1,8	1,2	0,6
SEICENTO 1.1 SPORTING	1108 1988-04	5,3	3,5	1,8
SEICENTO 1.1 SPORT. M. SCHUMACHER	1108 2001-02	6,5	4,3	2,2
PUNTO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1108-1581 1993-99	1,8	1,2	0,6
PUNTO (I S.) GT TURBO	1372 1993-99	9,0	6,0	3,0
PUNTO (I S.) CABRIO	1242-1581 1994-00	4,5	3,0	1,5
PUNTO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1242 1999-05	1,5	1,0	0,5
PUNTO (II S.) 1.8 16V HGT/ABARTH	1747 1999-03	7,5	5,0	2,5
PUNTO (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1242-1368 2003-11	2,1	1,4	0,7
PUNTO (III S.) 1.8 16V HGT	1747 2003-05	7,5	5,0	2,5
BRAVA (TUTTE LE VERSIONI)	1242-1596 1995-02	1,8	1,2	0,6
BRAVA 1.8 16V/115 16V	1747 1995-00	1,5	1,0	0,5
BRAVO (TUTTE LE VERSIONI)	1242-1596 1995-02	2,0	1,3	0,7
BRAVO 1.8 16V/115 16V	1747 1995-00	1,5	1,0	0,5
BRAVO HGT 2.0/155 20V	1998 1995-00	5,3	3,5	1,8
BARCHETTA 16V	1747 1995-03	12,8	8,5	4,3
BARCHETTA 16V (II S.)	1747 2002-05	14,3	9,5	4,8
COUPÉ 1.8 16V	1747 1996-00	10,0	6,7	3,3
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995 1994-98	14,0	9,3	4,7
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998 1996-00	16,0	10,7	5,3
COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED ED.	1998 1998-99	22,5	15,0	7,5
MAREA (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1747 1996-03	1,8	1,2	0,6
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V	1998 1996-03	3,8	2,5	1,3
MAREA WEEKEND (TUTTE LE VER.)	1581-1747 1996-03	2,6	1,7	0,9
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V WEEK.	1998 1996-03	3,0	2,0	1,0
PALIO 65/1.2	1242 1999-03	0,8	0,5	0,3
PALIO 75/1.2/1.2i 16V WEEKEND	1242 1997-04	1,2	0,8	0,4
STILO 1.2i 16V/1.4i 16V	1242-1368 2001-07	0,8	0,5	0,3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	4,5	3,0	1,5
MULTIPLA (I S.) BLU/BIPOWER	1581-1596 1998-04	3,8	2,5	1,3
ULYSSE 1.8/2.0/2.0 TURBO (I S.)	1761-1998 1994-02	1,5	1,0	0,5
ULYSSE 2.0 16V (II S.)	1997 2002-05	3,8	2,5	1,3
ULYSSE 2.9 24V (II S.)	2946-2949 2002-05	2,3	1,5	0,8
DOBLO (I S.) 1.2i	1242 2001-05	2,3	1,5	0,8
DOBLO (I S.) 1.6i 16V	1596 2001-05	3,0	2,0	1,0
DOBLO (I S.) 1.6i 16V BIPOWER	1596 2003-04	2,7	1,8	0,9
PANDA (II S.) 1.1	1108 2003-11	3,0	2,0	1,0
PANDA (II S.) 1.2	1242 2003-12	3,8	2,5	1,3
PANDA (II S.) 1.4 16V 100 HP	1368 2006-11	6,7	4,5	2,2
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,	

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
ESCORT (I S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1298 1968-74	7,5	5,0	2,5
ESCORT (II S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1297 1975-80	4,5	3,0	1,5
ESCORT (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1117-1597 1980-90	2,3	1,5	0,8
ESCORT XR3/XR3i	1597 1980-90	9,0	6,0	3,0
ESCORT (III S.) CABRIOLET	1392-1597 1983-90	4,5	3,0	1,5
ESCORT XR3i CABRIO	1597 1983-90	10,5	7,0	3,5
ESCORT (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1119-1796 1990-95	1,8	1,2	0,6
ESCORT (IV S.) SW (TUTTE LE VER.)	1119-1796 1990-95	2,0	1,3	0,7
ESCORT (IV S.) XR3i	1796 1990-95	8,3	5,5	2,8
ESCORT (IV S.) CABRIOLET	1392-1796 1990-95	5,3	3,5	1,8
ESCORT (IV S.) MK7 TUTTE LE VER.	1391-1796 1995-99	1,8	1,2	0,6
ESCORT (IV S.) MK7 SW TUTTE LE VER.	1391-1796 1995-99	2,0	1,3	0,7
ESCORT (IV S.) MK7 CABRIOLET	1392-1796 1995-99	4,5	3,0	1,5
ESCORT MEXICO	1601 1971-75	41,5	27,5	13,8
ESCORT RS 1600	1601 1971-75	56,5	37,5	18,8
ESCORT RS 1800	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
ORION (VII S.) TUTTE LE VERSIONI	1296-1598 1983-90	1,8	1,2	0,6
ORION (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1297-1598 1990-93	1,8	1,2	0,6
CONSUL GRANADA BERL. (I S.)	1699-2994 1972-77	7,5	5,0	2,5
CONSUL GRANADA S.W. (I S.)	1699-2994 1972-77	8,3	5,5	2,8
GRANADA (II S.) BERLINA	1699-2792 1977-85	5,3	3,5	1,8
GRANADA (II S.) S.W.	1699-2792 1977-85	6,0	4,0	2,0
FIESTA (VII S.)	957-1392 1976-89	3,8	2,5	1,3
FIESTA GHIA/S (VII SERIE)	957-1391 1976-89	4,5	3,0	1,5
FIESTA SUPER SPORT 1.1/1.3	1117-1297 1976-89	5,2	3,5	1,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (III S.)	1118-1796 1989-97	2,3	1,5	0,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (IV S.)	1242-1596 1995-02	1,8	1,2	0,6
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (V S.)	1242-1596 2002-08	3,0	2,0	1,0
FIESTA XR2	1597-1598 1982-89	9,0	6,0	3,0
FIESTA XR2i	1597-1796 1989-94	8,3	5,5	2,8
FIESTA TURBO	1598 1990-93	11,3	7,5	3,8
FIESTA ST (V S.)	1999 2005-06	7,5	5,0	2,5
RS 200	1803 1985-86	300,0	225,0	135,0
SCORPIO 1.8/2.0	1796-1998 1985-94	2,3	1,5	0,8
SCORPIO 2.8/2.9/4X4	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 2.9/4X4	2933 1988-92	6,8	4,5	2,3
SIERRA S.W. (TUTTE LE VERSIONI)	1593-1999 1982-93	2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.8/4X4 SW	2792 1986-88	6,8	4,5	2,3
SIERRA 2.9/4X4 SW	2933 1988-90	6,7	4,5	2,2
SIERRA XR4i	2792 1983-85	9,8	6,5	3,3
SIERRA XR4i 4X4/2.8/4X4	2792 1985-88	10,5	7,0	3,5
SIERRA RS COSWORTH	1993 1985-92	36,0	24,0	12,0
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993 1987	67,5	45,0	22,5
SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)	1993 1988-93	27,8	18,5	9,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544 1998-01	3,8	2,5	1,3
FOCUS BERLINA (I S.)	1388-1989 1998-05	1,8	1,2	0,6
FOCUS STATION WAGON (I S.)	1388-1989 1998-05	1,8	1,2	0,6
FOCUS ST 170 (I S.)	1988 2002-05	11,3	7,5	3,8
FOCUS ST 170 STATION WAGON (I S.)	1988 2002-05	10,5	7,0	3,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988 2003-05	15,0	10,0	5,0
FOCUS ST TURBO (II S.)	2532 2005-07	12,0	8,0	4,0
FOCUS CC (II S.)	1999 2007-08	7,1	4,7	2,4
GALAXY 2.0 16V	1998 1995-00	2,6	1,7	0,9
GALAXY 2.8 VR6 (I S.)	2792 1996-06	3,9	2,6	1,3
MONDEO 4 P.5 P. (I S.)	1597-1998 1993-96	1,8	1,2	0,6
MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200 (II S.)	2544 1995-00	3,0	2,0	1,0
MONDEO 2.5 V6 SW/ST-200 (III S.)	2544 1995-00	3,8	2,5	1,3
MONDEO SW (I S.)	1597-1998 1993-96	2,0	1,3	0,7
MONDEO 4 P.5 P. (II S.)	1597-1998 1996-00	2,0	1,3	0,7
MONDEO SW (II S.)	1597-1998 1996-00	2,0	1,3	0,7
MONDEO 4 P.5 P. (III S.)	1798-1999 2001-07	1,5	1,0	0,5
MONDEO 2.5 V6 24V (III S.)	2495 2001-07	2,3	1,5	0,8
MONDEO SW (III S.)	1798-1999 2001-07	1,5	1,0	0,5
MONDEO 2.5 V6 24V SW (III S.)	2495 2001-07	3,0	2,0	1,0
MONDEO 3.0 V6 24V (III S.)	2967 2002-06	3,0	2,0	1,0
MONDEO 3.0 V6 24V SW (III S.)	2967 2002-06	3,8	2,5	1,3
MONDEO 3.0 V6 ST220 (III S.)	2967 2002-07	4,5	3,0	1,5
MONDEO 3.0 V6 ST220 SW (III S.)	2967 2002-07	5,3	3,5	1,8
PUMA	1388-1679 1997-02	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9/24V/4X4 (I S.)	2935 1991-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (I S.)	2933 1992-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO SW (I S.)	1998-2935 1991-94	2,0	1,3	0,7

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)	1998 1995-98	2,0	1,3	0,7
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V (II S.)	2935 1994-98	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (II S.)	1998 1995-98	2,0	1,3	0,7
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V SW (II S.)	2935 1993-98	3,8	2,5	1,3
KA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1299 1996-08	2,3	1,5	0,8
STREETKA	1599 2003-06	6,0	4,0	2,0
SPORT KA	1599 2003-08	4,5	3,0	1,5

FORD

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
T "BORDELAISE"	2896 1924-28	30,0	20,0	10,0
A	3285 1928-32	33,0	22,0	11,0
AF	2043 1928-32	22,5	15,0	7,5
ALSACE (MATFORD)	3621 1935-36	27,0	18,0	9,0
V8-62 (MATFORD)	2225 1936-37	22,5	15,0	7,5
V8-66 (MATFORD)	3621 1936-37	25,5	17,0	8,5
V8-72 (MATFORD)	2225 1937	18,0	12,0	6,0
V8-76 (MATFORD)	3621 1937	21,0	14,0	7,0
V8-F-81 (MATFORD)	3621 1938-39	19,5	13,0	6,5
V8-F-82 (MATFORD)	2225 1938-39	15,0	10,0	5,0
V8-F-91A (MATFORD)	3621 1939-40	18,0	12,0	6,0
V8-F-92A (MATFORD)	2225 1939-40	13,5	9,0	4,5
F 472 A	2225 1946-48	13,5	9,0	4,5
COMETE	2158-2351 1951-53	21,8	14,5	7,3
MONTE-CARLO	3923 1953-54	33,0	22,0	11,0
VEDETTE LIMOUSINE	2158 1948-52	13,5	9,0	4,5
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158 1952-54	13,5	9,0	4,5
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158 1952-54	15,0	10,0	5,0
VEDETTE COUPÉ	2158 1949-52	15,0	10,0	5,0
VEDETTE CABRIOLET	2158 1949-52	19,5	13,0	6,5
VENDOME (F39E)	3923 1953-54	15,0	10,0	5,0
ABEILLE	2158 1952-54	17,3	11,5	5,8

FRANCIA

FORD

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
PREFECT E93A-E493A	1172 1938-53	11,3	7,5	3,8
POPULAR 103 E	1172 1953-59	9,8	6,5	3,3
PREFECT 107 E	997 1959-61	8,3	5,5	2,8
ANGLIA E94A-E494A	993 1939-53	11,3	7,5	3,8
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172 1953-62	9,8	6,5	3,3
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198 1962-65	9,8	6,5	3,3
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997 1959-67	9,8	6,5	3,3
CONSUL (TUTTE LE VER.)	1508 1951-56	9,8	6,5	3,3
CONSUL CONVERTIBILE	1508 1952-56	12,8	8,5	4,3
CONSUL MK2 (TUTTE LE VER.)	1703 1956-62	10,5	7,0	3,5
CONSUL CONVERTIBILE MK2	1703 1956-62	18,0	12,0	6,0
ZEPHYR SIX	2262 1951-56	10,5	7,0	3,5
ZEPHYR CONVERTIBILE	2262 1952-56	15,0	10,0	5,0
ZEPHYR MK2	2553 1956-62	11,3	7,5	3,8
ZEPHYR MK2 CONVERTIBILE	2553 1956-62	16,5	11,0	5,5
ZEPHYR 4 MK3	1703 1962-66	9,8	6,5	3,3
ZEPHYR 6 MK3	2553 1962-66	10,5	7,0	3,5
ZEPHYR 4 MK4	1994 1966-72	8,3	5,5	2,8
ZEPHYR 6 MK4	2994 1966-72	9,0	6,0	3,0
ZEPHYR ZODIAC	2262 1953-56	10,5	7,0	3,5
ZODIAC MK2	2553 1956-62	11,3	7,5	3,8
ZODIAC MK2 CONVERTIBILE	2553 1956-62	16,5	11,0	5,5
ZODIAC MK3	2553 1962-66	10,5	7,0	3,5
ZODIAC MK4	2994 1966-72	9,8	6,5	3,3
CONSUL 315	1340-1498 1961-63	12,0	8,0	4,0
CONSUL CAPRI	1340-1498 1961-64	15,0	10,0	5,0
CORSAIR (TUTTE LE VERSIONI)	1498-1996 1964-70	10,5	7,0	3,5
CORTINA (TUTTE LE VER.)	1198-1500 1962-66	11,3	7,5	3,8
CORTINA LOTUS	1558 1963-66	83,0	55,0	27,5
CORTINA MK2 (TUTTE LE VER.)	1298-1599 1967-70	9,0	6,0	3,0
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558 1967-69	6,0	4,0	2,0

FRANCA

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
69 M/AM	2430 1953-73	7,5	5,0	2,5

GIANNINI

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

RUSSIA

ITALIA

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 GT/900 GT	848-901 1963-64	36,0	24,0	12,0
850/950/1000 (TUTTE LE VERSIONI)	843-980 1964-71	24,0	16,0	8,0
850/950/1000 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
850/950 VIGNALE (TUTTE LE VERSIONI)	843-930 1964-68	24,0	16,0	8,0
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994 1968-71	37,5	25,0	12,5
1300 S/1500 GL	1295-1481 1963-67	13,5	9,0	4,5
124 S/124 TV	1197-1297 1967-70	10,5	7,0	3,5
128 (TUTTE LE VERSIONI)	1116-1580 1970-80	11,3	7,5	3,8
127 NP (TUTTE LE VERSIONI)	903-1049 1971-81	12,0	8,0	4,0
X 1/9 SPECIAL	1290 1973-78	22,5	15,0	7,5
126 GP (TUTTE LE VERSIONI)	594-794 1973-80	9,0	6,0	3,0
132 2000	1936 1972-78	10,5	7,0	3,5
RITMO (TUTTE LE VERSIONI)	1116-1301 1979-85	12,0	8,0	4,0
PANDA (TUTTE LE VERSIONI)	652-903 1981-85	8,3	5,5	2,8
UNO TURBO	903 1984-85	15,0	10,0	5,0

Modello	cm ³ anni		
	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
	A+	AB	B+
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	1958 65	7,5 5,0 2,5
MINX SERIES V/VI SALOON	1592-1725	1963-67	9,0 6,0 3,0
SUPER MINX SERIES I/II/III/IV	1592-1725	1961-67	8,3 5,5 2,8
SUPER MINX CONVERTIBLE	1592	1962-64	12,8 8,5 4,3
NEW MINX (TUTTE LE VER.)	1496-1725	1967-70	6,0 4,0 2,0
AVENGER (TUTTE LE VER.)	1248-1598	1970-76	3,8 2,5 1,3
HUNTER (TUTTE LE VER.)	1725	1966-77	4,5 3,0 1,5
IMP/SUPER IMP (TUTTE LE VER.)	875	1963-76	8,3 5,5 2,8
IMP RALLY	998	1965-68	12,0 8,0 4,0
IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	10,5 7,0 3,5
HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	9,0 6,0 3,0

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

HONDA		GIAPPONE		
S 600	606	1965-66	22,5	15,0 7,5
S 800	791	1966-70	27,0	18,0 9,0
N360/N400/N600	354-599	1969-74	10,5	7,0 3,5
CITY/JAZZ	1238-1236	1986-95	3,0	2,0 1,0
CIVIC TUTTE LE VERSIONI (III/IV S.)	1342-1595	1983-92	3,0	2,0 1,0
CIVIC BERLINA (V S.)	1343-1590	1991-02	3,0	2,0 1,0
CIVIC TUTTE LE VERSIONI (VI S.)	1396-1590	1995-02	3,8	2,5 1,3
CIVIC BERLINA (VII S.)	1396-1998	2001-05	3,0	2,0 1,0
CIVIC 1.6 16V VTI	1595	1991-95	12,0	8,0 4,0
CIVIC 1.6i 16V V-TEC	1595	1990-92	12,8	8,5 4,3
CIVIC TYPE-R	1998	2001-05	21,0	14,0 7,0
CIVIC AERODECK (VI S.)	1396-1797	1998-01	3,8	2,5 1,3
CIVIC CRX	1590-1595	1984-94	15,0	10,0 5,0
CIVIC CRX 1.6i 16V V-TEC	1595	1990-94	19,5	13,0 6,5
CRX	1590-1595	1992-97	21,0	14,0 7,0
STREAM (TUTTE LE VERSIONI)	1668-1998	2001-06	5,3	3,5 1,8
ACCORD V S. (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2675	1993-98	3,0	2,0 1,0
ACCORD VI S. 1.8I/2.0I 16V V-TEC	1850-1997	1998-02	4,5	3,0 1,5
ACCORD VI S. 2.0I 16V V-TEC TYPE-R	2157	1998-01	10,5	7,0 3,5
ACCORD VI S. COUPÉ 2.0I 16V V-TEC	1997	1998-02	7,5	5,0 2,5
ACCORD VI S. COUPÉ 3.0I V6 24V V-T.	2997	1998-01	9,0	6,0 3,0
ACCORD VII S. 2.0I V-TEC	1998	2003-08	7,5	5,0 2,5
ACCORD VII S. 2.4I V-TEC	2354	2003-08	9,0	6,0 3,0
CR-V (I S.)	1973	1995-02	3,3	2,2 1,1
CR-V (II S.)	1973-2354	2002-07	4,2	2,8 1,4
INTEGRA TYPE R	1797	1997-01	30,0	20,0 10,0
LEGEND (I S.) 2.7I V6 24V COUPÉ	2675	1988-90	7,5	5,0 2,5
LEGEND (I S.) 3.2/3.5I V6 24V COUPÉ	3206-3474	1991-98	9,0	6,0 3,0
NSX	2977-3719	1991-01	101,0	67,5 34,0
PRELUDE 1.6/1.8 (I S.)	1602-1751	1978-82	3,0	2,0 1,0
PRELUDE 2.0I/2.0I-16 4WS (I S.)	1958	1988-91	5,3	3,5 1,8
PRELUDE 2.0 16V/2.2I 16V 4WS (I S.)	1996-2259	1991-97	6,0	4,0 2,0
PRELUDE 2.0 16V/2.2I 16V (II S.)	1996-2259	1997-01	5,3	3,5 1,8
HR-V 3/5 PORTE (I S.)	1590	1998-06	2,1	1,4 0,7
S 2000	1997	1999-09	25,5	17,0 8,5
SHUTTLE	2156-2254	1994-99	3,0	2,0 1,0
JAZZ (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1246-1339	2001-08	3,8	2,5 1,3

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

HUMBER		GRAN BRETAGNA		
10.5	1593	1919-23	18,0	12,0 6,0
15.96	2815	1919-28	22,5	15,0 7,5
10.8	1743	1921	18,0	12,0 6,0
11.4	1743	1922-25	21,0	14,0 7,0
12/25	1795	1925-27	21,0	14,0 7,0
14/40	2050	1927-29	22,5	15,0 7,5
16/50	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

Modello	cm ³ anni			
	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
	A+	AB	B+	
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 VII	1944	1945-48	16,5	11,0 5,5
HAWK MK III/IV/V/VI 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. I/II/III/IV/V	2651-2965	1958-67	12,8	8,5 4,3
IMPERIAL MK II/III/IV	4086-4139	1949-54	27,0	18,0 9,0
NEW IMPERIAL	2965	1964-67	15,0	10,0 5,0
SCEPTRE	1592	1963-65	9,0	6,0 3,0
SCEPTRE MK II	1725	1965-67	8,3	5,5 2,8
SCEPTRE MK III	1725	1967-76	6,0	4,0 2,0

HYUNDAI		COREA DEL SUD		
PONY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1238-1598	1975-82	1,5	1,0 0,5
PONY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1238-1598	1982-91	1,1	0,7 0,4
PONY (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1298-1468	1991-95	1,1	0,7 0,4
PONY COUPÉ	1468	1980-82	2,3	1,5 0,8
S-COUPÉ/SCOUPE	1468-1495	1990-97	3,8	2,5 1,3
COUPÉ/TIBURON	1599-1975	1996-02	4,5	3,0 1,5
COUPÉ II SERIE	1599-2656	2002-09	4,5	3,0 1,5
SANTA FE (I S.) TUTTE LE VERSIONI	2351-2656	2000-06	2,7	1,8 0,9
MATRIX (TUTTE LE VERSIONI)	1599-1795	2001-09	3,2	2,1 1,1

INNOCENTI		ITALIA		
A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	7,5	5,0 2,5
A 40 S	1098	1963-67	8,3	5,5 2,8
950 SPIDER	948	1960-63	15,0	10,0 5,0
1100 SPIDER	1098	1963-68	15,0	10,0 5,0
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	15,0	10,0 5,0
IM3/IM3S	1098	1963-70	10,5	7,0 3,5
J4/J4S/J5	1098	1964-73	8,3	5,5 2,8
MINI MINOR (33.1 CV DIN)	848	1965-67	12,0	8,0 4,0
MINI MINOR (37 CV DIN)	848	1967-68	11,3	7,5 3,8
MINI MINOR MK2	848	1968-70	10,5	7,0 3,5
MINI MINOR MK3	848	1970-72	9,8	6,5 3,3
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	9,0	6,0 3,0
MINI MATIC 1000	998	1972-74	10,5	7,0 3,5
MINI COOPER	998	1966-68	22,5	15,0 7,5
MINI COOPER MK2	998	1968-70	21,0	14,0 7,0
MINI COOPER MK3	998	1970-72	19,5	13,0 6,5
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	18,0	12,0 6,0
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	13,5	9,0 4,5
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	12,8	8,5 4,3
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	10,5	7,0 3,5
MINI T MK3 METALLICA	848	1977-72	10,5	7,0 3,5
MINI T 1000	998	1972-73	10,5	7,0 3,5
REGENT	1275-1485	1974-76	5,3	3,5 1,8
MINI 90/120 (TUTTE LE VER.)	998-1275	1974-82	4,5	3,0 1,5
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	11,3	7,5 3,8
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	11,3	7,5 3,8
3 CILINDRI (TUTTE LE VERSIONI)	993	1982-87	3,0	2,0 1,0
650	617	1984-90	3,0	2,0 1,0
990	993	1986-90	3,0	2,0 1,0
550	548	1987-90	3,0	2,0 1,0
SMALL 500	659	1990-94	3,0	2,0 1,0
SMALL 990	993	1990-94	3,0	2,0 1,0
ELBA 1.5 P.5 P.	1498	1992-94	1,5	1,0 0,5
KORAL 45/55	903-1116	1991-93	1,5	1,0 0,5
KORAL 65 CABRIO	1299	1990-92	3,0	2,0 1,0

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

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

ISOTTA FRASCHINI		ITALIA		
TIPO 8	5898	1919-24	760,0	560,0 335,0
TIPO 8A	7370	1924-30	900,0	670,0 400,0
TIPO 8AS	7370	1924-30	1.000,0	740,0 445,0
TIPO 8A SS	7370	1928-32	1.100,0	810,0 485,0
TIPO 8B	7370	1930-32	1.000,0	740,0 445,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
E TYPE (I S.) COUPÉ	3781 1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I S.) COUPÉ	4235 1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (I S.) COUPÉ 2+2	4235 1966-68	107,0	63,0	47,5
E TYPE (II S.) COUPÉ	4235 1968-71	111,0	65,0	49,0
E TYPE (II S.) COUPÉ 2+2	4235 1968-71	89,0	52,5	39,5
E TYPE V12 COUPÉ	5345 1971-73	85,0	50,0	37,5
E TYPE (I S.) FLAT FLOOR SPIDER	3781 1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I S.) SPIDER	3781 1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I S.) SPIDER	4235 1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (II S.) SPIDER	4235 1968-71	115,0	67,5	50,5
E TYPE V12 SPIDER	5345 1971-75	102,0	60,0	45,0
XJ6 (I S.) 2.8	2791 1968-73	10,5	7,0	3,5
XJ6 (I S.) 4.2	4235 1968-73	13,5	9,0	4,5
XJ12/XJ12 L (I S.)	5345 1972-73	15,0	10,0	5,0
XJ6 (II S.) 3.4/4.2/4.2L	3442-4235 1973-79	10,5	7,0	3,5
XJ12 (II S.)	5345 1973-79	12,0	8,0	4,0
XJ6 (II S.) 4.2 COUPÉ	4235 1975-77	25,5	17,0	8,5
XJ12 (II S.) COUPÉ	5345 1975-77	30,0	20,0	10,0
XJ6 (III S.) 3.4/4.2	3442-4235 1979-86	9,8	6,5	3,3
XJ12 (III S.) XJ12 H.E.	5345 1979-81	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 4.2	4235 1983-86	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345 1982-92	14,3	9,5	4,8
XJS	5345 1975-81	25,5	17,0	8,5
XJS H.E.	5345 1981-87	27,0	18,0	9,0
XJS H.E.	5345 1988-93	28,5	19,0	9,5
XJR-S	5993 1990-93	41,5	27,5	13,8
XJS 6.0 V12	5993 1993-96	34,5	23,0	11,5
XJS 3.6/3.6 CAT	3590 1983-91	24,0	16,0	8,0
XJS 4.0	3980 1991-96	27,0	18,0	9,0
XJ-SC 3.6	3590 1983-88	24,8	16,5	8,3
XJ-SC 5.3 V12	5345 1983-88	26,3	17,5	8,8
XJS CONVERTIBLE	3980-5993 1988-96	39,0	26,0	13,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1986-87	7,5	5,0	2,5
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1988-90	8,3	5,5	2,8
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1986-87	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1988-90	9,8	6,5	3,3
XJ6 3.2/4.0 (XJ40)	3239-3990 1989-97	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40)	3229-3990 1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (XJ40)	3980 1990-94	16,5	11,0	5,5
XJR-15	5993 1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993 1993-94	14,3	9,5	4,8
XJ 220	3498 1992-94	680,0	500,0	300,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/SOVEREIGN	3239-3996 1994-00	11,3	7,5	3,8
XJR (X300)	3980 1994-97	15,8	10,5	5,3
XJ12 (X300) 6.0	5993 1994-97	16,5	11,0	5,5
XJ8 (X308) 3.2/4.0	3253-3996 1997-03	13,5	9,0	4,5
XJR (X308) SUPER CHARGED	3996 1997-03	18,0	12,0	6,0
XJR (X308) 100 SUPER CHARGED	3996 2001-02	24,0	16,0	8,0
XK8 COUPÉ	3996-4196 1996-06	27,2	17,0	11,9
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196 1996-06	33,5	21,0	14,7
XKR	3996-4196 1998-06	38,5	24,0	16,8
XKR 100	3996 2001-02	46,5	29,0	20,3
XKR CONVERTIBLE	3996-4196 1998-06	45,0	28,0	19,6
XKR 100 CONVERTIBLE	3996 2001-02	53,0	33,0	23,1
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967 1999-08	5,3	3,5	1,8
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196 1999-08	6,8	4,5	2,3
S-TYPE 4.2 R	4196 2002-08	13,5	9,0	4,5
X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099 2001-05	3,8	2,5	1,3
X TYPE 2.5 V6 24V/ESTATE	2495 2001-09	4,5	3,0	1,5
X TYPE 3.0 V6 24V/ESTATE	2968 2001-10	5,3	3,5	1,8
XJ6 (X350/8/9) 3.0 V6	2967 2003-09	9,0	6,0	3,0
XJ8 (X350/8/9) 3.5 V8	3555 2003-08	10,5	7,0	3,5
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8	4196 2003-09	12,0	8,0	4,0
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4196 2003-07	15,0	10,0	5,0
XJR (X350/8/9) V8	4196 2003-08	18,0	12,0	6,0
XK (X150) 3.5 V8 COUPÉ	3555 2007-10	25,5	17,0	8,5
XK (X150) 3.5 V8 CONVERTIBILE	3555 2007-10	31,5	21,0	10,5
XK (X150) 4.2 V8 COUPÉ	4196 2006-09	30,0	20,0	10,0
XK (X150) 4.2 V8 CONVERTIBILE	4196 2006-09	34,5	23,0	11,5
XKR (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196 2006-09	36,0	24,0	12,0
XKR (X150) 4.2 V8 S/C CONVERTIBILE	4196 2006-09	39,0	26,0	13,0
XKR-S (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196 2008-09	42,0	28,0	14,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
JEEPSTER	2199-2638 1947-51	27,0	18,0	9,0
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687 1967-74	24,8	16,5	8,3
CJ-5	2199 1955-65	21,0	14,0	7,0
CJ-5	2199-3800 1966-70	18,0	12,0	6,0
CJ-5	2199-4981 1971-79	18,0	12,0	6,0
CJ-5	2475-4981 1980-85	18,0	12,0	6,0
CJ-5 RENEGADE	4981 1970-79	27,8	18,5	9,3
CJ-5 RENEGADE	4981 1980-85	27,8	18,5	9,3
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	21,0	14,0	7,0
CJ-7	1995-4981 1980-86	21,0	14,0	7,0
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981 1977-80	28,5	19,0	9,5
CJ-7 LAREDO	4981 1981-86	27,0	18,0	9,0
WRANGLER (YJ)	2464-4235 1986-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464 1987-96	18,0	12,0	6,0
WRANGLER 4.0/4.2 LAREDO (YJ)	3960-4230 1987-96	21,0	14,0	7,0
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3960 1990-94	22,5	15,0	7,5
WRANGLER (TJ)	2429-3964 1996-07	21,0	14,0	7,0
WAGONEER	3777-5359 1962-73	27,0	18,0	9,0
WAGONEER	4235-5896 1974-83	25,5	17,0	8,5
WAGONEER	2466-3956 1984-92	18,0	12,0	6,0
GRAND WAGONEER	4235-5904 1984-91	25,5	17,0	8,5
CHEROKEE	4235-5896 1974-83	10,5	7,0	3,5
CHEROKEE	2464-3988 1984-91	7,5	5,0	2,5
CHEROKEE (II S.)	2429-3700 2001-08	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE	3956-5898 1992-98	10,5	7,0	3,5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701 1998-05	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 4.7 V8	4701 2005-09	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 5.7 V8 HEMI	5654 2005-08	9,0	6,0	3,0
GRAND C. (III S.) 6.1 V8 HEMI SRT-8	6059-6063 2006-09	12,0	8,0	4,0
COMMANDER 4.7 V8	4701 2006-08	9,0	6,0	3,0
COMMANDER 5.7 V8 HEMI	5654 2006-08	10,5	7,0	3,5

JENSEN		GRAN BRETAGNA		
PW	3860-4274 1946-52	42,0	28,0	14,0
INTERCEPTOR COUPÉ/CONV.	3993 1949-58	57,0	38,0	19,0
541/541 R/541 S	3993-5354 1953-63	71,0	47,5	23,8
C-18	5916-6276 1962-66	64,0	43,0	21,4
INTERCEPTOR (I/II/III S.)	6276-7212 1966-76	75,0	50,0	25,0
INTERCEPTOR SP	7212 1977-72	72,0	48,0	24,0
INTERCEPTOR (III S.) CONVERTIBLE	7212 1974-76	83,0	55,0	27,5
INTERCEPTOR S4	5898 1987-91	75,0	50,0	25,0
FF (I/II/III S.)	6276-7212 1967-72	90,0	60,0	30,0
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
JAWELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486 1947-54	16,5	11,0	5,5
JUPITER 1/1A	1486 1950-54	21,0	14,0	7,0

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

LADA		RUSSIA		
NIVA	1568 1976-81	2,7	1,8	0,9
NIVA	1568-1690 1982-71	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
1101/1101/112	1499 1995-01	1,1	0,7	0,4

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

LAGONDA		GRAN BRETAGNA		
11.9/12/24	1420 1920-25	37,5	25,0	12,5
16/65	2400-2692 1926-28	52,5	35,0	17,5
2 LITRE	1954 1926-33	37,5	25,0	12,5
3 LITRE (TUTTE LE VER.)	2931-3181 1929-33	52,5	35,0	17,5
16/80	1991 1933	60,0	40,0	20,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	57,0	38,0	19,0
2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580 1946-53	86,0	57,0	28,5
3 LITRE	2922 1953-58	64,0	42,5	21,4
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2922 1953-58	93,0	62,0	31,0
RAPIDE	3995 1961-64	130,0	85,0	42,5

LAMBORGHINI		ITALIA		
350 GT	3464 1964-67	550,0	410,0	245,0
400 GT	3929 1966-68	500,0	370,0	220,0
400 GT 2+2	3929 1966-68	425,0	315,0	190,0
P 400 MIURA	3929 1966-68	1.400,0	1.000,0	620,0
P 400 MIURA S	3929 1968-71	1.600,0	1.200,0	710,0
P 400 MIURA SV	3929 1971-73	2.800,0	2.100,0	1.200,0
ESPADA I.S.	3929 1968-70	205,0	150,0	90,0
ESPADA II.S.	3929 1970-72	180,0	135,0	81,0
ESPADA III.S.	3929 1972-78	160,0	120,0	72,0
ISLERO/ISLERO S	3929 1968-70	230,0	170,0	102,0
JARAMA/JARAMA S	3929 1970-76	122,0	90,0	54,0
COUNTACH LP400	3929 1973-78	800,0	590,0	355,0
COUNTACH LP400S	3929 1978-82	560,0	415,0	250,0
COUNTACH LP5000S	4754 1982-85	510,0	380,0	225,0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167 1985-89	520,0	385,0	230,0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167 1988-90	385,0	285,0	170,0
P 250 S 2+2 URRACO	2462 1970-75	115,0	85,0	51,0
URRACO P200	1994 1974-79	85,0	63,0	38,0
URRACO P250	2462 1976-79	108,0	80,0	48,0
URRACO P300	2996 1974-79	150,0	111,0	66,5
SILHOUETTE	2996 1977-79	220,0	165,0	98,0
JALPA P350 GTS	3485 1983-88	95,0	70,0	42,0
DIABLO	5707 1990-99	230,0	170,0	102,0
DIABLO VT	5707 1993-00	290,0	215,0	130,0
DIABLO VT ROADSTER	5707 1996-00	385,0	285,0	170,0
DIABLO SE30	5707 1994-95	400,0	295,0	180,0
DIABLO SV	5707 1996-00	350,0	260,0	155,0
DIABLO SV ROADSTER	5707 1998-99	320,0	235,0	140,0
DIABLO SVR	5707 1996	500,0	370,0	220,0
DIABLO GT	5992 1999-00	850,0	630,0	380,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
LAMBDA (II/III/IV/V/S) TORPEDO	2120 1923-26	150,0	110,0	66,0
LAMBDA (VII S.) TORPEDO	2370 1927	135,0	100,0	60,0
LAMBDA (VIII/S.) TORPEDO	2570 1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VIII/IX/SERIE SPIDER	2370-2570 1927-31	245,0	180,0	108,0
DILAMBDA (II/S.) BERLINA	3960 1928-32	160,0	120,0	72,0
ARTENA BERLINA	1925 1931-34	67,5	45,0	22,5
ASTURA (II/III/IV S.) BERL.	2604-2912 1931-39	150,0	100,0	50,0
AUGUSTA BERLINA	1936 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	1954 1950-52	60,0	40,0	20,0
AURELIA B21	1991 1951-52	50,0	33,5	16,6
AURELIA B15	1991 1952-53	50,0	33,0	16,6
AURELIA B22	1991 1952-53	51,5	34,0	17,1
AURELIA B52/B53	1991 1952-54	100,0	66,5	33,5
AURELIA B55/B56	2266 1955-57	100,0	66,5	33,5
AURELIA (II S.) B12	2266 1954-57	60,0	40,0	20,0
AURELIA B20 GT (I S.)	1991 1951-52	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (II S.)	1991 1952-53	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (III S.) 2500	2451 1953-54	180,0	135,0	80,0
AURELIA B20 GT (IV S.) 2500	2451 1954-55	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (V S.) 2500	2451 1956-57	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (VI S.) 2500	2451 1957-58	190,0	140,0	84,0
AURELIA B24 SPIDER	2451 1955	900,0	670,0	400,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451 1956-58	380,0	280,0	170,0
APPIA C10 (I S.)	1090 1953-56	16,5	11,0	5,5
APPIA C10 (II S.)	1090 1956-59	18,0	12,0	6,0
APPIA COUPÉ PININFARINA (II S.)	1090 1957-59	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (II S.)	1090 1957-59	45,0	30,0	15,0
APPIA GT ZAGATO (II S.)	1090 1957-58	135,0	90,0	45,0
APPIA GTZ ZAGATO (II S.)	1090 1957-58	175,0	115,0	57,5
APPIA GTE ZAGATO (II S.)	1090 1958-59	123,0	82,0	41,0
APPIA (III S.)	1090 1959-63	12,0	8,0	4,0
APPIA LUSO VIGNALE (III S.)	1090 1959-62	33,0	22,0	11,0
APPIA GIARDINETTA VOTTI (III S.)	1090 1960-63	25,5	17,0	8,5
APPIA COUPÉ PININFARINA (III S.)	1090 1959-63	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (III S.)	1090 1959-63	45,0	30,0	15,0
APPIA GTE ZAGATO (III S.)	1090 1959-62	120,0	80,0	40,0
APPIA SPORT ZAGATO (III S.)	1090 1961-63	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA BERLINA	2458 1957-63	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775 1963-70	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458 1959-63	40,5	27,0	13,5
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775 1963-67	42,0	28,0	14,0
FLAMINIA GT TOURING	2458 1958-63	114,0	76,0	38,0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775 1963-65	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775 1963-65	98,0	65,0	32,5
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458 1960-63	170,0	100,0	75,0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775 1963-64	185,0	110,0	83,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459 1958-63	510,0	300,0	225,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775 1963-64	440,0	260,0	195,0
FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775 1964-67	475,0	280,0	210,0
FLAVIA BERLINA	1500 1960-67	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8	1800 1963-67	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800 1965-67	12,8	8,5	4,3
FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500 1962-64	19,5	13,0	6,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800 1963-68	22,5	15,0	7,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800 1965-68	24,0	16,0	8,0
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500 1962-64	41,5	27,5	13,8
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800 1963-67	45,0	30,0	15,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800 1965-67	49,5	33,0	16,5
FLAVIA SPORT	1500 1962-64	83,0	55,0	27,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800 1963-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800 1965-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA (II S.)	1488 1967-70	8,3	5,5	2,8
FLAVIA (II S.) 1800	1800 1967-70	9,0	6,0	3,0
FLAVIA (II S.) 1800 INIEZ.	1800 1967-70	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991 1969-71	9,0	6,0	3,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991 1969-71	9,8	6,5	3,3
FLAVIA COUPÉ 2000	1991 1969-71	18,0	12,0	6,0
FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991 1970-71	19,5	13,0	6,5
FULVIA BERLINA	1091 1963-64	9,8	6,5	3,3
FULVIA 2C	1091 1964-69	9,8	6,5	3,3
FULVIA GT	1216 1967	10,5	7,0	3,5
FULVIA GT	1231 1967-69	10,5	7,0	3,5
FULVIA GTE	1298 1968-69	11,3	7,5	3,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298 1969-72	9,0	6,0	3,0
FULVIA COUPÉ	1216 1965-67	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ HF	1216 1966-67	55,0	36,5	18,3
FULVIA COUPÉ	1231 1967-70	19,0	12,7	6,3
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298 1967-69	18,0	12,0	6,0
FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298 1967-70	52,0	34,5	17,3
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298 1968-69	19,0	12,7	6,3
FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONE)	1584 1968-70	100,0	66,5	33,5
FULVIA COUPÉ (II S.)	1298 1970-73	17,0	11,3	5,7
FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO	1584 1970-72	50,0	33,5	16,7
FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298 1972-73	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ 3	1298 1973-76	14,0	9,3	4,7
FULVIA COUPÉ 3 MONTECARLO	1298 1973-76	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ SAFARI	1298 1974-76	17,5	11,7	5,8
FULVIA SPORT ZAGATO	1216 1965-67	56,0	33,0	24,8
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ALLUMINIO)	1298 1967-69	48,0	32,0	16,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ACCIAIO)	1298 1967-69	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (I S.)	1298 1968-70	45,0	30,0	15,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (II S.)	1298 1970-72	43,5	29,0	14,5
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584 1977-72	73,0	43,0	32,5
2000 BERLINA 4M/5M	1991 1971-75	9,8	6,5	3,3
2000 I.E. BERLINA	1991 1972-75	11,3	7,5	3,8
2000 COUPÉ	1991 1971-74	21,0	14,0	7,0
2000 COUPÉ HF	1991 1971-74	24,0	16,0	8,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I S.)	1297-1756 1972-75	6,8	4,5	2,3
BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)	1297-1995 1975-79	6,0	4,0	2,0
BETA 1.6/2.0 (III S.)	1585-1995 1979-82	6,0	4,0	2,0
BETA TREVI 1.6	1585 1980-84	5,3	3,5	1,8
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995 1980-84	6,0	4,0	2,0
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995 1982-84	9,8	6,5	3,3
BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755 1973-75	11,3	7,5	3,8
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 (II/III S.)	1297-1995 1975-81	10,5	7,0	3,5
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. (IV S.)	1366-1995 1981-85	11,3	7,5	3,8
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995 1983-84	18,8	12,5	6,3
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (II/III S.)	1585-1995 1974-82	23,0	13,5	10,1
BETA HPE 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755 1975	11,3	7,5	3,8
BETA HPE 1.6/2.0 (II/III S.)	1585-1995 1975-81	10,5	7,0	3,5
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995 1981-85	11,3	7,5	3,8
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995 1983-85	18,8	12,5	6,3
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995 1975-80	26,4	15,5	11,6
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995 1980-85	26,4	15,5	11,6
037 RALLY	1995 1982-85	600,0	445,0	265,0
STRATOS HF	2418 1973-78	750,0	560,0	335,0
GAMMA 2000/2500 (I S.)	1999-2484 1976-79	9,0	6,0	3,0
GAMMA 2000 (II S.)	1999 1980-85	9,8	6,5	3,3
GAMMA 2500/2500 I.E. (II S.)	2484 1980-85	10,5	7,0	3,5
GAMMA 2000 COUPÉ (I S.)	1999 1976-79	13,5	9,0	4,5
GAMMA 2500 COUPÉ (I S.)	2484 1976-79	15,8	10,5	5,3
GAMMA 2000 COUPÉ (II S.)	1999 1980-85	15,8	10,5	5,3
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ (II S.)	2484 1980-85	17,3	11,5	5,8
DELTA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585 1979-93	4,5	3,0	1,5
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585 1982-93	6,8	4,5	2,3
DELTA HF TURBO	1585 1983-86	16,5	11,0	5,5
DELTA HF TURBO I.E.	1585 1986-93	18,0	12,0	6,0
DELTA S4	1759 1986-88	800,0	590,0	355,0
DELTA HF 4WD	1995 1986-87	27,0	18,0	9,0
DELTA HF INTEGRALE	1995 1987-93	37,5	25,0	12,5
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995 1989-91	45,0	30,0	15,0
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995 1991-93	83,0	55,0	27,5
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995 1993-94	90,0	60,0	30,0
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 5	1995 1992	140,0	93,0	46,5
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 6	1995 1992	160,0	120,0	72,0
DELTA HF INTEGRALE 16V EVO. YORK	1995 1993-94	120,0	80,0	40,0
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. SPECIALE	1995 1993-94	105,0	70,0	35,0
DELTA HF INT. 16V EVO. DEALERS C.	1995 1994-95	110,0	73,0	36,5
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. FINALE	1995 1995	130,0	85,0	42,5
PRISMA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585 1983-89	3,8	2,5	1,3
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995 1986-89	8,3	5,5	2,8
THEMA 2.0 I.E.	1995 1984-88	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995 1984-88	9,8	6,5	3,3
THEMA V6	2849 1984-88	9,0	6,0	3,0
THEMA V6 LIMOUSINE	2849 1987-89	21,0	14,0	7,0
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995 1986-88	9,8	6,5	3,3
THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)	2495 1988-94	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995 1988-92	9,8	6,5	3,3
THEMA V6 (II S.)	2849 1988-92	9,0	6,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995 1988-92	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995 1988-92	10,5	7,0	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)	1995 1992-94	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995 1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 3.0 V6 (III S.)	2959 1992-94	10,5	7,0	3,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)	1995 1992-94	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (III S.)	1995 1992-94	10,5	7,0	3,5
THEMA 3.0 V6 (III S.) SW	2959 1992-94	11,3	7,5	3,8
THEMA 8.32	2927 1986-88	27,0	18,0	9,0
THEMA 8.32 (II S.)	2927 1988-92	27,0	18,0	9,0
DEDRA (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995 1989-99	2,3	1,5	0,8
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995 1992-94	15,0	10,0	5,0
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF INTEGRALE	1995 1992-94	18,0	12,0	6,0
DEDRA SW (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995 1994-99	3,0	2,0	1,0
DEDRA SW INTEGRALE	1995 1994-97	6,0	4,0	2,0
DELTA 1.6/1.8 (II S.)	1581-1756 1993-01	1,8	1,2	0,6
DELTA 2.0 16V (II S.)	1995 1993-97	2,6	1,7	0,9
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995 1993-96	9,8	6,5	3,3
DELTA HPE 2.0 16V TURBO (II S.)	1995 1995-99	10,5	7,0	3,5
K 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446 1994-01	3,0	2,0	1,0
K 2.0 TURBO 16V	1995 1994-98	3,8	2,5	1,3
K 2.0 20V TURBO	1998 1998-01	3,8	2,5	1,3
K 3.0 V6 24V	2959 1994-01	3,8	2,5	1,3
K 2.0 20V/2.4 20V S.W.	1998-2446 1996-01	3,0	2,0	1,0
K 2.0 TURBO 16V S.W.	1995 1996-98	3,8	2,5	1,3
K 2.0 20V TURBO S.W.	1998 1998-00	3,8	2,5	1,3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1977-82	25,5	17,0	8,5
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1983-85	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1985-89	19,5	13,0	6,5
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1981-82	22,5	15,0	7,5
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1983-85	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528 1985-89	19,5	13,0	6,5
RANGE ROVER 4P 3.9 V8 IN. (I S.)	3947-3950 1989-95	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 4P LSE (I S.)	4275 1992-95	37,5	25,0	12,5
RANGE ROVER 4P 4.0 V8 (II S.)	3950 1994-02	10,5	7,0	3,5
RANGE ROVER 4P 4.6 V8 II S.	4554 1994-02	12,0	8,0	4,0
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4394-4398 2002-07	11,3	7,5	3,8
RANGE ROVER 4.2 V8 S/C (III S.)	4197 2005-09	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 5.0 V8 S/C (III S.)	4999 2009-13	27,8	18,5	9,3
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.4 V8	4394 2005-07	12,0	8,0	4,0
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.2 V8 S/C	4197 2005-10	13,5	9,0	4,5
R. ROVER SPORT (I S.) V8 (COMPR.)	4197 2005-06	15,0	10,0	5,0
RANGE ROVER SPORT (I S.) 5.0 V8 S/C	4999 2009-12	16,5	11,0	5,5
DISCOVERY 2.0 16V (I S.)	1994 1989-98	6,3	4,2	2,1
DISCOVERY 3.5/3.9 V8 (I S.)	3528-3947 1991-98	12,0	8,0	4,0
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3950 1998-04	15,5	10,3	5,2
DISCOVERY 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	8,3	5,5	2,8
LS (I S.) 460	4608 2007-12	19,5	13,0	6,5
LS (I S.) 600H	4969 2007-12	27,0	18,0	9,0
SC 430	4293 2001-09	15,0	10,0	5,0
RX (I S.) 300	2994 2000-03	4,5	3,0	1,5
RX (II S.) 300/330/350	2994-3456 2003-09	4,5	3,0	1,5
RX (II S.) 400H	3310 2005-10	9,0	6,0	3,0

LLOYD

GERMANIA

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

LOTUS

GRAN BRETAGNA

SEVEN S1	948-1172 1957-60	60,0	40,0	20,0
SEVEN S2	1498 1960-68	57,0	38,0	19,0
SEVEN S3	1558 1968-70	52,5	35,0	17,5
SEVEN S4	1599 1970-73	48,0	32,0	16,0
ELITE	1216 1957-64	135,0	85,0	59,5
ELAN SPIDER (DHC) S1/S2/S3/S4	1558 1962-70	64,5	43,0	21,5
ELAN COUPÉ (FHC) S3/S4	1558 1965-71	49,5	33,0	16,5
ELAN SPRINT	1558 1970-73	51,0	34,0	17,0
ELAN 26R	1558 1964-66	195,0	130,0	65,0
ELAN +2/+2S	1558 1967-70	49,5	33,0	16,5
ELAN +2S 130/4/+2S 130/5	1558 1971-74	51,0	34,0	17,0
ELAN +2S 130/4 JPS	1558 1973	64,5	43,0	21,5
EUROPA S1	1470 1966-68	42,0	28,0	14,0
EUROPA S2	1565 1968-71	37,5	25,0	12,5
EUROPA TWIN CAM	1558 1971-72	48,0	32,0	16,0
EUROPA JPS	1558 1971-72	57,0	38,0	19,0
EUROPA SPECIAL	1558 1972-75	51,0	34,0	17,0
ELITE 2.0 (S1)	1973 1974-80	33,0	22,0	11,0
ELITE 2.2 (S2)	2174 1980-81	36,0	24,0	12,0
ECLAT 2.0 (S1)	1973 1975-80	30,0	20,0	10,0
ECLAT 2.2 (S2)	2174 1980-82	33,0	22,0	11,0
EXCEL 2.2	2174 1982-88	33,0	22,0	11,0
EXCEL 2.2 SE	2174 1985-88	36,0	24,0	12,0
EXCEL 2.2 SE (S2)	2174 1988-92	36,0	24,0	12,0
ESPRIT S1	1973 1976-78	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S2	1973 1978-80	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S2 2.2	2174 1980-82	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S3 2.2	2174 1982-88	51,0	34,0	17,0
ESPRIT TURBO ESSEX S2	2174 1980	90,0	60,0	30,0
ESPRIT TURBO S2 (CARTER SECCO)	2174 1981-83	54,0	36,0	18,0
ESPRIT TURBO S2 (CARTER UMIDO)	2174 1983-86	54,0	36,0	18,0
ESPRIT TURBO S3 HC	2174 1986-87	54,0	36,0	18,0
ESPRIT SE TURBO	1973-2174 1989-93	57,0	38,0	19,0
ESPRIT S4/S4S	1973-2174 1993-97	60,0	40,0	20,0
ESPRIT GT3 2.0	1973 1996-99	66,0	44,0	22,0
ESPRIT V8 (TUTTE LE VERSIONI)	3506 1996-04	75,0	50,0	25,0
ELAN 1.6I	1588 1989-92	21,0	14,0	7,0
ELAN 1.6I TURBO/ELAN S2	1588 1989-96	27,0	18,0	9,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
ELISE S1	1796 1996-01	33,0	22,0	11,0
ELISE TYPE 49 GOLD LEAF	1796 1999-00	45,0	30,0	15,0
ELISE TYPE 49 JPS	1796 1999-00	45,0	30,0	15,0
ELISE 340R	1796 1999-00	45,0	30,0	15,0
ELISE 111 S	1598-1796 1999-01	37,5	25,0	12,5
ELISE 111 R/R	1796 2004-11	45,0	30,0	15,0
ELISE S2 RACE TECH	1796 2001-06	33,0	22,0	11,0
ELISE S2 SPORT TOURER	1796 2001-06	33,0	22,0	11,0
ELISE S2 111	1796 2002-04	37,5	25,0	12,5
ELISE S2 111 S	1796 2002-05	40,5	27,0	13,5
ELISE S2 S	1794 2006-11	34,5	23,0	11,5
ELISE S2 SC	1796 2008-11	49,5	33,0	16,5
ELISE S2 CLUB RACER	1794 2000-11	37,5	25,0	12,5
EXIGE	1796 2000	57,0	38,0	19,0
EXIGE (II S.)	1796 2004-06	48,0	32,0	16,0
EXIGE S2/20 S	1796 2006-08	52,5	35,0	17,5
EXIGE S PP 240	1796 2008-11	60,0	40,0	20,0
EXIGE 260 CLIP	1796 2008-11	67,5	45,0	22,5
EUROPA S/SE	1998 2006-11	37,5	25,0	12,5

MARCOS

GRAN BRETAGNA

GT 1600	1650 1964-70	30,0	20,0	10,0
MINI GT	848-1275 1965-72	22,5	15,0	7,5
MINI	1275 1991-96	21,0	14,0	7,0
3 LITRE	2994 1968-73	36,0	24,0	12,0
2 LITRE	1996 1969-73	30,0	20,0	10,0
MANTIS	2498 1970-73	26,3	17,5	8,8
MANTARA	2192-3528 1992-96	30,0	20,0	10,0
MANTIS	4933 1997-99	36,0	24,0	12,0

MASERATI

ITALIA

A6 1500	1488 1946-50	680,0	500,0	300,0
A6 G 2000 PININ FARINA	1954 1951-53	740,0	550,0	330,0
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954 1951-53	3.400,0	2.500,0	1.500,0
A6 G/54 BERLINETTA ZAGATO	1985 1954-57	5.400,0	4.000,0	2.400,0
A6 G/54 GT ALLEMANO	1985 1954-57	1.400,0	1.000,0	600,0
A6 G/CS BERLINETTA PININ FARINA	1985 1954	8.100,0	6.000,0	3.600,0
A6 G/54 GRAN SPORT FRUA SPIDER	1985 1954-57	4.100,0	3.000,0	1.800,0
3500 GT (CARBURATORI)	3485 1957-64	270,0	200,0	120,0
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARB.)	3485 1959-64	1.000,0	600,0	450,0
3500 GTI (INIEZIONE)	3485 1961-65	245,0	180,0	108,0
3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485 1961-64	940,0	550,0	415,0
5000 GT SCIA DI PERSIA TOURING	4937-4941 1960-64	1.600,0	1.200,0	720,0
5000 GT INDIANAPOLIS ALLEMANO	4937-4941 1960-64	1.100,0	800,0	480,0
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485 1963-64	270,0	200,0	120,0
MISTRAL (3700)	3692 1964-67	215,0	160,0	96,0
MISTRAL 4000	4014 1966-70	230,0	170,0	102,0
MISTRAL SPYDER	3485 1964	475,0	350,0	210,0
MISTRAL 3700 SPYDER	3692 1964-67	500,0	370,0	220,0
MISTRAL 4000 SPYDER	4014 1966-69	540,0	400,0	240,0
3500 GTI SEBRING	3485 1963-69	295,0	220,0	130,0
SEBRING 3700/4000 (II S.)	3692-4014 1963-69	270,0	200,0	120,0
GHIBLI	4719 1968-73	330,0	220,0	110,0
GHIBLI SS	4930 1970-73	365,0	270,0	160,0
GHIBLI SPYDER	4719 1969-73	810,0	600,0	360,0
GHIBLI SS SPYDER	4930 1970-73	1.200,0	900,0	540,0
MEXICO	4136 1967-73	135,0	90,0	45,0
MEXICO 4700	4719 1967-73	150,0	100,0	50,0
INDY	4136 1969-74	135,0	90,0	45,0
INDY 4700 AMERICA	4719 1970-74	150,0	100,0	50,0
INDY 4900	4930 1971-74	165,0	110,0	55,0
4000 QUATTRO PORTE (2 FARI)	4136 1963-70	120,0	80,0	40,0
4000/4700 QUATTRO PORTE (4 FARI)	4136-4719 1966-70	90,0	60,0	30,0
BORA/BORA 4900	4719-4930 1971-80	270,0	180,0	90,0
MERAK	2965 1973-75	98,0	65,0	32,5
MERAK SS	2965 1975-80	120,0	80,0	40,0
MERAK SS MODELLO '80	2965 1980-83	150,0	100,0	50,0
MERAK 2000 GT	1999 1977-83	75,0	50,0	25,0
KHAMSIN	4930 1973-83	265,0	175,0	88,0
QUATTRO PORTE (II S.)	2965 1975-78	75,0	50,0	25,0
KYALAMI	4136 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	21,0	14,0	7,0
BITURBO I	1996 1986-88	14,3	9,5	4,8
BITURBO SI	1996 1987-88	22,5	15,0	7,5

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	130,0	85,0	42,5
RACING	1996 1991-92	48,0	32,0	16,0
GHIBLI	1996-2790 1992-93	40,0	26,5	13,3
GHIBLI	1996-2790 1994-95	43,5	29,0	14,5
GHIBLI GT	1996-2790 1995-97	48,0	32,0	16,0
GHIBLI CUP	1996-2790 1996-97	102,0	68,0	34,0
GHIBLI PRIMATIST	1996 1997	60,0	40,0	20,0
QUATTROPORTE (IV S.) SBICIL				

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MX-5 (MIATA) (I S.)	1598-1940 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
XEDOS 6	1995 1993-99	3,0	2,0	1,0
DEMIO	1324-1498 1996-03	1,8	1,2	0,6
626 (V1.S.) 1.8/2.0/16V (BER./SW)	1840-1991 1998-03	2,3	1,5	0,8
MPV (II S.)	1991-2261 2000-06	1,5	1,0	0,5
MAZDA2 (I S.) 1.2/1.4 16V	1242-1988 2003-07	3,2	2,1	1,1
MAZDA2 (I S.) 1.6 16V	1596 2003-07	4,1	2,7	1,4
MAZDA3 (I S.) 1.4/1.6 16V	1349-1598 2003-09	3,8	2,5	1,3
MAZDA3 (I S.) 2.0 16V 150 CV	1999 2003-09	4,5	3,0	1,5
MAZDA3 (I S.) 2.3 16V 260 CV	2261 2006-09	7,5	5,0	2,5
MAZDA6 (I S.) 1.8/2.0 16V (BER./SW)	1798-1999 2002-09	5,9	3,9	2,0
MAZDA6 (I S.) 2.3 16V (BERLINA/SW)	2261 2002-08	6,0	4,0	2,0

MCLAREN

GRAN BRETAGNA

F1	6064 1993-98	13.500,0	10.000,0	6.000,0
----	--------------	----------	----------	---------

MERCEDES

GERMANIA

S TORPEDO	6789 1926-30	1.500,0	1.100,0	660,0
SS TORPEDO	7065 1928-34	2.300,0	1.700,0	1.000,0
NÜRBURG BERLINA	4622-4918 1928-39	90,0	60,0	30,0
SSK	7065 1929-33	5.300,0	3.900,0	2.300,0
MANNHEIM BERLINA	3663 1929-34	75,0	50,0	25,0
STUTTGART TORPEDO	1908-2581 1929-36	67,5	45,0	22,5
SSKL	7065 1930-34	7.600,0	5.600,0	3.400,0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665 1930-43	1.200,0	890,0	530,0
170/200 BERLINA	1692-1949 1931-36	67,5	45,0	22,5
170/200 CABRIOLET	1692-1949 1931-36	120,0	80,0	40,0
290 LIMOUSINE	2867 1933-37	75,0	50,0	25,0
500K CABRIOLET	5019 1934-36	2.300,0	1.700,0	1.000,0
540K CABRIOLET	5401 1936-39	5.400,0	4.000,0	2.400,0
540K SPEZIAL ROADSTER	5401 1936-39	9.000,0	6.700,0	4.000,0
230 BERLINA	2229 1937-41	52,5	35,0	17,5
170V BERLINA	1697 1936-44	39,0	26,0	13,0
170 V	1697 1947-53	36,0	24,0	12,0
170 D DIESEL	1767 1949-53	30,0	20,0	10,0
170 DS DIESEL	1767 1949-53	27,0	18,0	9,0
170 S/IV	1767 1949-55	39,0	26,0	13,0
220 BERLINA (W180)	2195 1951-55	33,0	22,0	11,0
220A BERLINA (W180)	2195 1954-56	35,0	23,3	11,7
220 COUPÉ (W187)	2195 1951-55	170,0	113,0	56,5
220 CABRIOLET A (W187)	2195 1951-55	140,0	95,0	47,5
220 CABRIOLET B (W187)	2195 1951-55	100,0	66,5	33,5
300 A/B/C	2996 1951-57	95,0	63,5	31,5
300 D	2996 1957-62	93,0	62,0	31,0
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996 1951-62	180,0	120,0	60,0
300 S/SC COUPÉ	2996 1952-57	405,0	300,0	180,0
300 S/SC CABRIOLET	2996 1952-57	540,0	400,0	240,0
180	1767-1897 1953-62	15,0	10,0	5,0
180 D/190 D	1767-1897 1953-61	13,5	9,0	4,5
190	1897 1955-61	15,0	10,0	5,0
190 C	1897 1961-65	13,5	9,0	4,5
219	2195 1956-59	25,0	16,7	8,3
220 S BERLINA (W180)	2195 1956-59	38,5	25,5	12,8
220 S COUPÉ	2195 1956-59	75,0	50,0	25,0
220 S CABRIOLET	2195 1956-59	150,0	100,0	50,0
220 SE COUPÉ	2195 1958-60	86,0	57,5	28,8
220 SE CABRIOLET	2195 1958-60	160,0	105,0	52,5
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996 1954-56	1.600,0	980,0	690,0
300 SL ROADSTER	2996 1957-63	1.300,0	800,0	560,0
190 SL	1897 1954-57	150,0	100,0	50,0
190 SL	1897 1958-63	130,0	81,0	57,0
190 D/200 D	1998 1961-68	9,0	6,0	3,0
200	1998 1965-68	11,3	7,5	3,8
230	2292 1965-68	13,5	9,0	4,5
220 (W111)	2195 1959-65	18,0	12,0	6,0
220 S (W111)	2195 1959-65	19,5	13,0	6,5
220 SE (W111)	2195 1959-65	21,0	14,0	7,0
230 S	2292 1965-68	15,8	10,5	5,3
300 SE	2996 1961-65	31,5	21,0	10,5
300 SE/SEL	2996 1965-67	25,5	17,0	8,5
300 SEL	2996 1962-65	31,5	21,0	10,5
220 SE COUPÉ (W111)	2195 1961-65	75,0	50,0	25,0
250 SE COUPÉ (W111)	2496 1965-67	90,0	60,0	30,0
280 SE COUPÉ (W111)	2778 1967-71	101,0	67,5	34,0
300 SE COUPÉ	2996 1962-65	116,0	78,0	39,0
220 SE CABRIOLET (W111)	2195 1961-65	130,0	85,0	42,5
250 SE CABRIOLET (W111)	2496 1965-67	145,0	95,0	47,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
280 SE CABRIOLET (W111)	2778 1967-71	175,0	115,0	57,5
300 SE CABRIOLET	2996 1962-65	220,0	145,0	72,5
600 LIMOUSINE	6330 1963-81	250,0	185,0	111,0
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330 1963-81	270,0	200,0	120,0
600 LANDAULET	6330 1963-81	500,0	370,0	220,0
230 SL «PAGODA» (W113)	2306 1963-66	120,0	80,0	40,0
250 SL «PAGODA» (W113)	2496 1966-68	125,0	83,0	41,5
280 SL «PAGODA» (W113)	2778 1968-71	140,0	93,0	46,5
250 S/250 SE BERLINA	2496 1965-69	17,0	11,3	5,7
280 S/280 SE BERLINA	2778 1968-72	18,0	12,0	6,0
280 SEL	2778 1968-72	19,0	12,7	6,3
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499 1970-72	21,0	14,0	7,0
300 SEL 2.8 BERLINA	2778 1968-69	25,0	16,7	8,3
300 SEL 6.3 BERLINA	6330 1968-72	85,0	56,5	28,3
280 SE 3.5 COUPÉ	3499 1969-71	150,0	100,0	50,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499 1969-71	295,0	185,0	130,0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510 1969-71	37,5	25,0	12,5
200/220 (W115)	1998-2197 1968-73	7,5	5,0	2,5
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496 1973-76	9,0	6,0	3,0
230-6/250 (W114)	2292-2496 1968-73	9,0	6,0	3,0
280/280 E (W114)	2746 1972-76	12,0	8,0	4,0
250 C/250 CE (W114)	2496 1968-73	14,0	9,3	4,7
280 C (W114)	2746 1972-77	14,0	9,3	4,7
280 CE (W114)	2746 1972-77	16,0	10,7	5,3
280 R (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
280 SL (R107)	2962 1985-89	40,0	29,6	17,8
350 SL (R107)	3499 1971-75	36,5	27,0	16,2
350 SL (R107)	3499 1975-80	36,5	27,0	16,2
380 SL (R107)	3818-3839 1980-86	45,0	33,5	20,0
420 SL (R107)	4196 1985-89	45,0	33,5	20,0
450 SL (R107)	4520 1973-75	42,0	28,0	14,0
450 SL (R107)	4520 1975-80	42,0	28,0	14,0
500 SL (R107)	4973 1980-85	60,0	40,0	20,0
500 SL (R107)	4973 1985-89	60,0	40,0	20,0
560 SL (R107)	5547 1985-89	45,0	30,0	15,0
280 SLC (C107)	2746 1974-81	19,5	13,0	6,5
350 SLC (C107)	3499 1971-80	21,0	14,0	7,0
380 SLC (C107)	3818 1980-81	20,7	13,8	6,9
450 SLC (C107)	4520 1973-80	21,0	14,0	7,0
450 SLC 5.0 (C107)	5025 1978-80	33,0	22,0	11,0
500 SLC (C107)	4973 1980-81	27,0	18,0	9,0
280 S/SE/SEL (W116)	2746 1972-79	7,5	5,0	2,5
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520 1972-79	9,0	6,0	3,0
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520 1973-79	10,5	7,0	3,5
450 SEL 6.9 (W116)	6834 1975-80	50,0	33,5	16,7
200/230/230 E/250 (W123)	1988-2525 1976-85	7,5	5,0	2,5
200/230 E/250 (W123)	1997-2525 1980-85	8,0	5,3	2,7
280/280 E (W123)	2746 1976-84	11,5	7,7	3,8
200 T/230 T/230 TE (T123)	1997-2307 1978-86	16,0	10,7	5,3
250 T (T123)	2525 1978-82	17,5	11,7	5,8
280 TE (T123)	2746 1978-86	20,0	13,3	6,7
230 C/230 CE (C123)	2299-2307 1977-84	13,5	9,0	4,5
280 C/280 CE (C123)	2746 1977-84	16,0	10,7	5,3
250 CE (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
560 SE/SEL (W126)	4973 1987-91	12,0	8,0	4,0
560 SE (W126)	5547 1988-91	13,5	9,0	4,5
560 SEL (W126)	5547 1986-89	16,0	10,0	7,0
560 SEL (W126)	5547 1989-91	16,0	10,0	7,0
380 SEC (C126)	3818 1981-86	25,0	16,7	8,3
420 SEC (C126)	4196 1986-92	27,0	18,0	9,0
500 SEC (C126)	4973 1981-87	30,0	20,0	10,0
500 SEC (C126)	4973 1987-92	30,0	20,0	10,0
560 SEC (C126)	5547 1985-87	38,0	25,3	12,7
560 SEC (C126)	5547 1987-92	37,5	25,0	12,5
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299 1982-94	5,3	3,5	1,8
190 E 2.3 16 (W201)	2299 1983-89	40,0	26,7	13,3
190 E 2.5 16 (W201)	2498 1988-93	43,0	28,7	14,3
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2463 1990-93	150,0	100,0	50,0
190 E 2.6 (W201)	2599 1985-93	6,8	4,5	2,3
200/220 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599 1984-93	6,0	4,0	2,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
E 200/E 220 (W124)	1998-2199 1992-95	7,5	5,0	2,5
260 E 4 MATIC (W124)	2599 1987-93	8,3	5,5	2,8
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799 1989-95	9,8	6,5	3,3
E 280 (W124)	2799 1993-95	7,5	5,0	2,5
300 E (W124)	2962 1984-93	8,3	5,5	2,8
300 E 4 MATIC (W124)	2962 1987-93	9,8	6,5	3,3
300 E 24 (W124)	2960-3199 1987-93	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	

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 1998-03	16,5	11,0	5,5
CLK 55 AMG (C208)	5439 1999-02	22,5	15,0	7,5
CLK 200 K/200 CGI (C209)	1796 2002-10	6,8	4,5	2,3
CLK 240/280 (C209)	2597-2996 2002-10	8,3	5,5	2,8
CLK 320/350 (C209)	3199-3498 2002-10	9,8	6,5	3,3
CLK 500 (C209)	4966-5461 2002-10	12,0	8,0	4,0
CLK 200 K/200 CGI CABRIO (A209)	1796 2003-10	8,3	5,5	2,8
CLK 240/280 CABRIO (A209)	2597-2996 2003-10	9,8	6,5	3,3
CLK 320/350 CABRIO (A209)	3199-3498 2003-10	11,3	7,5	3,8
CLK 500 CABRIO (A209)	4966-5461 2003-10	13,5	9,0	4,5
CLK 55 AMG (C209)	5439 2002-06	16,5	11,0	5,5
CLK 63 AMG (C209)	6208 2006-10	18,2	12,1	6,1
CLK 55 AMG CABRIO (A209)	5439 2003-06	18,0	12,0	6,0
CLK 63 AMG CABRIO (A209)	6208 2006-10	19,7	13,1	6,6
SLS (C/R/N197) AMG COUPÉ	6208 2010-14	210,0	140,0	70,0
CLASSE M (W163) ML 230	2295 1997-01	5,3	3,5	1,8
CLASSE M (W163) ML 320/350	3199-3724 1997-05	6,8	4,5	2,3
CLASSE M (W163) ML 430	4266 1997-01	8,3	5,5	2,8
CLASSE M (W163) ML 500	4966 2001-05	9,8	6,5	3,3
CLASSE M (W163) ML 55 AMG	5439 1999-04	12,8	8,5	4,3
CLASSE M (W164) ML 500	4966-5461 2005-10	10,5	7,0	3,5
CLASSE M (W164) ML 63 AMG	6208 2006-10	18,8	12,5	6,3
S 280/320 (W/V220)	2799-3199 1998-03	6,0	4,0	2,0
S 350/430/500 (W/V220)	3724-4966 1998-05	7,5	5,0	2,5
S 600 (W/V220)	5786 1999-05	9,0	6,0	3,0
S 600 BITURBO (W/V220)	5513 2002-05	12,0	8,0	4,0
S 55 AMG (W/V220)	5439 2000-02	19,5	13,0	6,5
S 55 K AMG (W/V220)	5439 2002-05	19,5	13,0	6,5
S 65 K AMG (W/V220)	5980 2003-05	21,8	14,5	7,3
CL 500 (C/CL215)	4966 1999-06	12,8	8,5	4,3
CL 600 (C/CL215)	5786 1999-06	15,0	10,0	5,0
CL 600 BITURBO (C/CL215)	5513 2002-06	18,0	12,0	6,0
CL 55 AMG (C/CL215)	5439 1999-06	16,5	11,0	5,5
CL 55 K AMG (C/CL215)	5439 2002-06	19,5	13,0	6,5
CL 65 AMG (C/CL215)	5980 2003-06	24,0	16,0	8,0
C 240 V6 (W203)	2597 2000-05	3,5	2,3	1,2
C 240 T V6 (S203)	2597 2000-05	4,8	3,2	1,6
C 320/350 T V6 (S203)	3199-3498 2000-07	5,6	3,7	1,9
C 320/350 V6 (W203)	3199-3498 2000-07	4,1	2,7	1,4
C 32 AMG (W/S203)	3199 2000-04	13,5	9,0	4,5
C 55 AMG (W203)	5439 2004-07	16,5	11,0	5,5
C 55 AMG T (S203)	5439 2004-07	16,5	11,0	5,5
C 160/180 SPORT COUPÉ (C/CL203)	1796-1998 2001-06	2,3	1,5	0,8
C 180/200/230 K SP COUPÉ (C/CL203)	1796 2000-08	3,5	2,3	1,2
C 320/350 SPORT COUPÉ (C/CL203)	3199-3498 2000-08	4,8	3,2	1,6
C 32 AMG SPORT COUPÉ (C/CL203)	3199 2000-04	7,5	5,0	2,5
A 140/160 (W/V168)	1397-1598 1997-04	1,5	1,0	0,5
A 140 L/160 L (W/V168)	1397-1598 2001-04	2,3	1,5	0,8
A 190/210 (W/V168)	1897-2084 2000-04	2,7	1,8	0,9
A 190 L/210 L (W/V168)	1897-2084 2001-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996 2008-11	21,0	14,0	7,0
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724 2002-11	25,5	17,0	8,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461 2001-11	30,0	20,0	10,0
SL 600/600 EVO (R230)	5513 2003-11	37,5	25,0	12,5
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439 2001-08	55,0	36,5	18,3
SL 63 AMG (R230)	6208 2008-11	75,0	50,0	25,0
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980 2004-10	95,0	63,5	31,5
E 200 K (W211)	1796 2002-09	6,6	4,4	2,2
E 240/240 4MATIC (W211)	2597 2002-05	6,6	4,4	2,2
E 320/350/4MATIC (W211)	3199-3498 2002-09	5,3	3,5	1,8
E 500/500 4MATIC (W211)	4966-5461 2002-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG (W211)	5439 2002-07	12,0	8,0	4,0
E 63 AMG (W211)	6208 2006-09	17,3	11,5	5,8
E 200 K T (S211)	1796 2003-09	8,1	5,4	2,7
E 240/240 4MATIC T (S211)	2597 2003-05	8,1	5,4	2,7
E 320/350/4MATIC T (S211)	3199-3498 2003-09	6,0	4,0	2,0
E 500/500 4MATIC T (S211)	4966-5461 2003-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG T (S211)	5439 2003-07	13,5	9,0	4,5
E 63 AMG T (S211)	6208 2006-09	18,8	12,5	6,3
CLASSE A 200 TURBO (W/C169)	2034 2005-08	3,6	2,4	1,2
CLS 280/300 (C219)	2996 2008-10	8,3	5,5	2,8
CLS 350 (C219)	3498 2004-10	8,3	5,5	2,8
CLS 500 (C219)	4966-5461 2004-10	9,8	6,5	3,3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
CLS 55 KOMPRESSOR AMG (C219)	5439 2004-06	13,5	9,0	4,5
CLS 63 AMG (C219)	6208 2006-10	16,5	11,0	5,5
S 350 (W/V221)	3498 2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461 2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513 2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (W/V221)	6208 2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980 2006-09	27,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439 2004-08	300,0	220,0	135,0
SLR ROADSTER	5439 2007-10	400,0	295,0	180,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439 2006-08	500,0	370,0	220,0
SLR ROADSTER 722S	5439 2008-10	750,0	560,0	335,0
R 350	3498 2005-07	5,3	3,5	1,8
R 500	4966 2005-07	7,5	5,0	2,5
R 63 AMG	6208 2006-07	13,5	9,0	4,5
B 200 TURBO	2034 2005-07	5,0	3,3	1,7
CLC 350 (CL203)	3498 2008-11	7,2	4,8	2,4
200 GE CORTO TELONATO	1997 1986-94	21,0	12,4	9,3
200 GE CORTO SW	1997 1986-94	23,0	13,5	10,1
200 GE LUNGO SW	1997 1986-94	23,0	13,5	10,1
230 G CORTO TELONATO	2299 1979-82	17,0	10,0	7,5
230 G CORTO SW	2299 1979-82	18,0	10,6	7,9
230 G LUNGO SW	2299 1979-82	17,0	10,0	7,5
230 GE CORTO TELONATO	2299 1982-89	18,0	10,6	7,9
230 GE CORTO SW	2299 1982-89	19,0	11,2	8,4
230 GE LUNGO SW	2299 1982-89	17,0	10,0	7,5
280 GE CORTO TELONATO	2746 1979-89	18,0	10,6	7,9
280 GE CORTO SW	2746 1979-89	23,0	13,5	10,1
280 GE LUNGO SW	2746 1979-89	23,0	13,5	10,1
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960 1989-94	25,0	14,7	11,0
300 GE LUNGO SW	2960 1989-94	27,5	16,2	12,1
320 GE/G320 CORTO TELONATO/SW	3199 1993-06	27,5	16,2	12,1
320 GE/G320 LUNGO SW	3199 1993-06	29,0	17,1	12,8
500 GE V8	4973 1993-94	40,0	23,5	17,6
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966 1998-06	50,0	29,4	22,1
G 500 V8 LUNGO SW	4966 1998-06	55,0	32,5	24,3
G 36 AMG	3606 1995-97	60,0	35,5	26,5
G 55 AMG	5439 1998-04	65,0	38,0	28,7
G 55 KOMPRESSOR AMG	5439 2004-06	80,0	47,0	35,5
VIANO I.S. (W639) 3.0/3.2	3199 2003-07	10,5	7,0	3,5
GL 450 (X164)	4663 2006-12	18,0	12,0	6,0
GL 500 (X164)	5461 2006-12	18,0	12,0	6,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
CLS 55 KOMPRESSOR AMG (C219)	5439 2004-06	13,5	9,0	4,5
CLS 63 AMG (C219)	6208 2006-10	16,5	11,0	5,5
S 350 (W/V221)	3498 2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461 2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513 2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (W/V221)	6208 2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980 2006-09	27,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439 2004-08	300,0	220,0	135,0
SLR ROADSTER	5439 2007-10	400,0	295,0	180,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439 2006-08	500,0	370,0	220,0
SLR ROADSTER 722S	5439 2008-10	750,0	560,0	335,0
R 350	3498 2005-07	5,3	3,5	1,8
R 500	4966 2005-07	7,5	5,0	2,5
R 63 AMG	6208 2006-07	13,5	9,0	4,5
B 200 TURBO	2034 2005-07	5,0	3,3	1,7
CLC 350 (CL203)	3498 2008-11	7,2	4,8	2,4
200 GE CORTO TELONATO	1997 1986-94	21,0	12,4	9,3
200 GE CORTO SW	1997 1986-94	23,0	13,5	10,1
200 GE LUNGO SW	1997 1986-94	23,0	13,5	10,1
230 G CORTO TELONATO	2299 1979-82	17,0	10,0	7,5
230 G CORTO SW	2299 1979-82	18,0	10,6	7,9
230 G LUNGO SW	2299 1979-82	17,0	10,0	7,5
230 GE CORTO TELONATO	2299 1982-89	18,0	10,6	7,9
230 GE CORTO SW	2299 1982-89	19,0	11,2	8,4
230 GE LUNGO SW	2299 1982-89	17,0	10,0	7,5
280 GE CORTO TELONATO	2746 1979-89	18,0	10,6	7,9
280 GE CORTO SW	2746 1979-89	23,0	13,5	10,1
280 GE LUNGO SW	2746 1979-89	23,0	13,5	10,1
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960 1989-94	25,0	14,7	11,0
300 GE LUNGO SW	2960 1989-94	27,5	16,2	12,1
320 GE/G320 CORTO TELONATO/SW	3199 1993-06	27,5	16,2	12,1
320 GE/G320 LUNGO SW	3199 1993-06	29,0	17,1	12,8
500 GE V8	4973 1993-94	40,0	23,5	17,6
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966 1998-06	50,0	29,4	22,1
G 500 V8 LUNGO SW	4966 1998-06	55,0	32,5	24,3
G 36 AMG	3606 1995-97	60,0	35,5	26,5
G 55 AMG	5439 1998-04	65,0	38,0	28,7
G 55 KOMPRESSOR AMG	5439 2004-06	80,0	47,0	35,5
VIANO I.S. (W639) 3.0/3.2	3199 2003-07	10,5	7,0	3,5
GL 450 (X164)	4663 2006-12	18,0	12,0	6,0
GL 500 (X164)	5461 2006-12	18,0	12,0	6,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
CLS 55 KOMPRESSOR AMG (C219)	5439 2004-06	13,5	9,0	4,5
CLS 63 AMG (C219)	6208 2006-10	16,5	11,0	5,5
S 350 (W/V221)	3498 2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461 2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513 2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (W/V221)	6208 2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980 2006-09	27,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439 2004-08	300,0	220,0	135,0
SLR ROADSTER	5439 2007-10	400,0	295,0	180,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439 2006-08	500,0	370,0	220,0
SLR ROADSTER 722S	5439 2008-10	750,0	560,0	335,0
R 350	3498 2005-07	5,3	3,5	1,8
R 500	4966 2005-07	7,5	5,0	2,5
R 63 AMG	6208 2006-07	13,5	9,0	4,5
B 200 TURBO	2034 2005-07	5,0	3,3	1,7
CLC 350 (CL203)	3498 2008-11	7,2	4,8	2,4
200 GE CORTO TELONATO	1997 1986-94	21,0	12,4	9,3
200 GE CORTO SW	1997 1986-94	23,0	13,5	10,1
200 GE LUNGO SW	1997 1986-94	23,0	13,5	10

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
MORGAN GRAN BRETAGNA				
THREEWHEELER (JAP)	980-1096 1919-39	52,5	35,0	17,5
THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1038 1930-39	45,0	30,0	15,0
THREEWHEELER (MATCHLESS)	990 1934-39	52,5	35,0	17,5
F-4/F-2/F-SUPER THREEW. (FORD E93A)	933-1172 1932-52	45,0	30,0	15,0
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)	1736-1999 1933-08	55,5	37,0	18,5
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2008 1950-54	52,5	35,0	17,5
PLUS 4 «COWLED» (VANG./TR2/TR3/)	1991-2138 1954-	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 1995-01	60,0	40,0	20,0
PLUS 4 PLUS (TR4)	2138 1964-65	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528 1968-72	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6)	3528 1972-76	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB.)	3528 1976-86	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ.)	3528 1984-90	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552 1989-04	67,5	45,0	22,5
AERO 8	4398 2000-08	75,0	50,0	25,0
PLUS 4 (FORD)	1999 2005-10	62,5	41,5	20,8
ROADSTER V6	2967 2005-08	67,5	45,0	22,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
MORRIS GRAN BRETAGNA				
OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513 1927-35	17,3	11,5	5,8
MINOR BERLINA	847 1929-34	16,5	11,0	5,5
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938 1931-35	21,0	14,0	7,0
TEN BERLINA	1292-1550 1933-48	13,5	9,0	4,5
EIGHT BERLINA	918 1935-48	15,0	10,0	5,0
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489 1949-59	12,0	8,0	4,0
MINOR	918 1948-50	11,3	7,5	3,8
MINOR	918 1951-53	10,5	7,0	3,5
MINOR	803 1953-56	10,5	7,0	3,5
MINOR 1000	948-1098 1956-71	11,3	7,5	3,8
MINOR TRAVELLER	803 1952-56	14,3	9,5	4,8
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098 1956-71	15,8	10,5	5,3
MINOR CONVERTIBLE	918 1951-52	18,8	12,5	6,3
MINOR CONVERTIBLE	803 1953-56	18,8	12,5	6,3
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098 1956-68	20,3	13,5	6,8
OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV.)	1622 1960-70	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR	848 1959-64	17,0	11,3	5,7
MINI MINOR	848 1964-67	12,0	8,0	4,0
MINI COOPER	997 1962-64	20,0	13,3	6,7
MINI COOPER 1100 S	1071 1963-64	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER	998 1964-67	27,5	18,3	9,2
MINI COOPER MK2	998 1968-69	30,0	20,0	10,0
MINI COOPER S	970 1964-65	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER S	1275 1964-67	36,0	24,0	12,0
MINI COOPER S MK2/MK3	1275 1968-70	36,0	24,0	12,0
MINI TRAVELLER LEGNO	848 1961-70	13,5	9,0	4,5
MINI TRAVELLER METALLICA	848 1963-70	10,5	7,0	3,5
MINI MOKE (AUS)	998 1966-69	19,5	13,0	6,5
1100	1038 1964-67	6,0	4,0	2,0
1100/1300 TRAVELLER	1038-1275 1966-74	6,8	4,5	2,3
1100 MK2	1038 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
MOSKVITCH RUSSIA				
2136/2137	1357-1479 1974-87	2,3	1,5	0,8
2138/2140	1357-1479 1974-90	3,0	2,0	1,0
2141 (ALEKO)	1479-1890 1987-91	1,5	1,0	0,5
ISH-2126	1479 1987-91	1,5	1,0	0,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
NISSAN GIAPPONE				
DATSUN 240Z/ZG	2393 1969-75	45,0	30,0	15,0
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753 1975-78	30,0	20,0	10,0
DATSUN 280 ZX/ZK2+2	2753 1978-81	22,5	15,0	7,5
PRAIRIE	1974-2388 1988-94	1,8	1,2	0,6
SKYLINE GTS-T	1998 1989-91	25,5	17,0	8,5
SKYLINE GT-R	2568 1989-91	33,0	22,0	11,0
200/240 SX	1819-2388 1989-02	18,0	12,0	6,0
PRIMERA I S. (TUTTE LE VER.)	1597-1998 1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I S. 4WD (TUTTE LE VER.)	1998 1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I S. SW (TUTTE LE VER.)	1597-1998 1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA II S. (TUTTE LE VERSIONI)	1597-1998 1996-02	1,5	1,0	0,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
PRIMERA II S. SW (TUTTE LE VER.)	1597-1998 1998-02	1,5	1,0	0,5
PRIMERA III S. (TUTTE LE VERSIONI)	1769-1998 2002-06	1,5	1,0	0,5
PRIMERA III S. SW (TUTTE LE VER.)	1769-1998 2002-06	1,5	1,0	0,5
SUNNY GT-R	1998 1990-95	22,5	15,0	7,5
300 ZX	2960 1990-97	24,0	16,0	8,0
FIGARO	988 1891-92	18,0	12,0	6,0
MICRA (II S.)	997-1275 1992-03	1,7	1,1	0,6
MICRA CABRIOLET	1275 1997-98	3,8	2,5	1,3
MICRA (III S.) 1.0/1.2/1.4 16V	998-1386 2003-10	3,0	2,0	1,0
MICRA (III S.) 1.6 16V	1598 2005-09	3,8	2,5	1,3
MICRA C+C	1386-1598 2005-10	4,2	2,8	1,4
SERENA	1597-1998 1993-01	1,2	0,8	0,4
NX ALMERA 1.4i/1.6i 16V	1392-1597 1996-01	1,2	0,8	0,4
NX ALMERA 2.0 16V 3 PORTE GTI	1998 1996-01	3,8	2,5	1,3
ALMERA 1.5/1.8 16V (II S.)	1497-1769 2000-06	2,3	1,5	0,8
MAXIMA GX (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2988 1995-03	3,8	2,5	1,3
PRAIRIE JOY	1998 1995-96	1,8	1,2	0,6
MURANO (I S.)	3498 2004-08	5,3	3,5	1,8
350 Z	3498 2003-09	21,0	14,0	7,0
350 Z ROADSTER	3498 2004-09	22,5	15,0	7,5
PATROL	2753-2956 1980-95	6,8	4,5	2,3
SAFARI/PATROL GR (SERIE Y60)	4169 1988-97	6,0	4,0	2,0
SAFARI/PATROL GR (SERIE Y61)	4479 1998-04	10,5	7,0	3,5
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275 1986-97	3,8	2,5	1,3
TERRANO II	2389-2960 1992-02	4,5	3,0	1,5
PATHFINDER (II S.)	3275-3954 1997-06	5,3	3,5	1,8
X-TRAIL TUTTE LE VERSIONI (I S.)	1998-2488 2001-07	5,3	3,5	1,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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	76,0	24,0	12,0
PRINZ 1000 L/S/C	996 1963-73	7,5	5,0	2,5
1000 TT	1085 1965-68	18,8	12,5	6,3
1000 TTS	996 1967-71	34,5	23,0	11,5
1200 TT	1177 1968-72	24,8	16,5	8,3
1200/1200 C	1177 1967-73	12,0	8,0	4,0
TYP 110/110 SC	1085-1177 1965-67	12,0	8,0	4,0
RO 80 (WANKEL 497X2)	994 1967-77	12,8	8,5	4,3

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
OPEL GERMANIA				
10/40 PS (MODELL 80)	2620 1925-29	18,0	12,0	6,0
12/50 PS (MODELL 90)	3160 1927-28	18,0	12,0	6,0
15/60 PS (MODELL 100)	3882 1927-28	22,5	15,0	7,5
7/34 PS	1735 1927-28	15,0	10,0	5,0
24/110 PS REGENT	5972 1928-29	37,5	25,0	12,5
8/40 PS	1916 1928-30	15,0	10,0	5,0
16/60 PS	4170 1929	24,0	16,0	8,0
14/50 PS	3640 1929-30	22,5	15,0	7,5
4/20 PS	1018 1929-31	18,0	12,0	6,0
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790 1931-33	16,5	11,0	5,5
1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193 1931-35	15,0	10,0	5,0
1 LITER	995 1933	18,0	12,0	6,0
1.3 LITER	1288 1934-35	15,0	10,0	5,0
P4	1073 1935-37	15,0	10,0	5,0
6	1932 1934-37	18,0	12,0	6,0
SUPER 6	2473 1937-38	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA	1288 1935-37	31,5	21,0	10,5
OLYMPIA (OL 38)	1488 1938-40	15,0	10,0	5,0
OLYMPIA (TUTTE LE VERSIONI)	1488 1947-52	10,5	7,0	3,5
OLYMPIA CABRIOLET	1488 1950-52	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA (1100/1700)	1078-1698 1967-70	16,5	11,0	5,5
OLYMPIA COUPÉ LS 1900	1897 1967-70	21,0	14,0	7,0
KADETT	1074 1936-37	18,0	12,0	6,0
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074 1938-40	15,0	10,0	5,0
KADETT/KADETT A (TUTTE BERLINA)	993 1962-65	7,5	5,0	2,5
KADETT/KADETT A (TUTTE LE SW)	993 1962-65	9,0	6,0	3,0
KADETT/KADETT A (TUTTE LE COUPÉ)	993 1962-65	12,0	8,0	4,0
KADETT B	993-1196 1965-73	6,0	4,0	2,0
KADETT B (TUTTE BERL. 1500-1700)	1492-1698 1967-70	7,5	5,0	2,5
KADETT B (CARAVAN 1.0-1.1-1.2)	1000-1200 1968-73	6,0	4,0	2,0
KADETT B (TUTTE CARAVAN 1500-1700)	1492-1698 1967-70	7,5	5,0	2,5
KADETT B (TUTTE COUPÉ 1.1-1.5-1.7)	1078-1698 1965-70	10,5	7,0	3,5
KADETT B RALLYE COUPÉ 1100 S	1078 1965-70	15,0	10,0	5,0
KADETT B RALLYE COUPÉ 1900 S	1897 1966-70	22,5	15,0	7,5
KADETT LS (TUTTE BERL.DA 1.1 A 1.7)	1078-1698 1967-70	9,0	6,0	3,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
KADETT LS (TUTTE COUPÉ DA 1.1 A 1.7)	1078-1698 1967-71	12,0	8,0	4,0
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1100-1200	1078-1196 1967-73	15,0	10,0	5,0
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1900	1897 1967-73	22,5	15,0	7,5
KADETT C (TUTTE LE VERSIONI)	993-1196 1973-79	3,8	2,5	1,3
KADETT D (TUTTE LE VERSIONI)	993-1584 1979-84	3,0	2,0	1,0
KADETT E (TUTTE LE VER.)	1196-1796 1984-92	2,0	1,3	0,7
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598 1987-94	6,0	4,0	2,0
KADETT 1900/2000 GT/E				

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
VECTRA (I S.) 2000 16V	1998 1989-95	1,7	1,1	0,6
VECTRA (I S.) 4X4	1796-1998 1988-95	2,0	1,3	0,7
VECTRA (I 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 (III S.) 2.8 T/3.2 V6 24V	2792-3175 2002-06	3,8	2,5	1,3
VECTRA (III S.) CARAVAN	1796 2003-08	5,1	3,4	1,7
VECTRA (III S.) 2.8 T/3.2 V6 CARAVAN	2792-3175 2003-06	4,5	3,0	1,5
CALIBRA 2.0I/2.0I 16V	1998 1989-98	7,5	5,0	2,5
CALIBRA 2.5 V6	2498 1993-97	11,3	7,5	3,8
CALIBRA 2.0I 16V 4X4	1998 1989-97	8,3	5,5	2,8
CALIBRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998 1991-97	14,3	9,5	4,8
ASTRA (I S.) BERLINA/SW	1389-1998 1991-98	2,3	1,5	0,8
ASTRA (I S.) GSI 16V	1796-1998 1991-94	4,5	3,0	1,5
ASTRA (I S.) GSI 16V	1998 1994-97	6,0	4,0	2,0
ASTRA (I S.) CABRIO	1389-1998 1993-98	4,5	3,0	1,5
ASTRA (II S.) BERLINA/SW	1899-1998 1998-04	2,3	1,5	0,8
ASTRA (II S.) OPC	1998 1999-01	7,5	5,0	2,5
ASTRA (II S.) OPC TURBO	1998 2002-04	9,8	6,5	3,3
ASTRA (II S.) OPC TURBO SW	1998 2002-04	7,5	5,0	2,5
ASTRA (II S.) COUPÉ 1.8 16V	1796 2000-05	3,8	2,5	1,3
ASTRA (II S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998 2000-05	5,3	3,5	1,8
ASTRA (II S.) CABRIO 1.6/1.8 16V	1598-1796 2001-06	5,3	3,5	1,8
ASTRA (II S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V	1998 2002-06	8,3	5,5	2,8
ASTRA (III S.) GTC TURBO OPC	1998 2005-10	7,5	5,0	2,5
FRONTERA (TUTTE LE VERSIONI)	1998-2410 1991-98	3,8	2,5	1,3
FRONTERA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	2198-3165 1998-05	4,5	3,0	1,5
MONTEREY	3059-3165 1992-98	3,8	2,5	1,3
MONTEREY (II S.)	2999-3494 1998-99	4,5	3,0	1,5
TIGRA	1389-1998 1994-01	4,5	3,0	1,5
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796 2005-08	6,8	4,5	2,3
SINTRÀ 2.2 16V	2198 1997-99	2,0	1,3	0,7
SINTRÀ 3.0 V6 24V	2962 1996-99	2,1	1,4	0,7
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998 2001-05	4,5	3,0	1,5
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC (II S.)	1998 2005-07	4,8	3,2	1,6
AGILA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	973-1229 2000-08	2,1	1,4	0,7
SPEEDSTER	2198 2001-07	30,0	20,0	10,0
SPEEDSTER TURBO	1998 2003-07	37,5	25,0	12,5
MERIVA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1364-1796 2003-10	5,0	3,3	1,7
MERIVA (I S.) TURBO OPC	1598 2006-09	6,5	4,3	2,2
SIGNUM 1.8 16V	1796 2003-08	2,3	1,5	0,8
SIGNUM 2.0 TURBO 16V	1998 2003-08	2,7	1,8	0,9
SIGNUM 2.8 T/3.2 V6	2792-3175 2003-06	4,2	2,8	1,4
GT 2.0 TURBO 16V	1998 2007-10	22,5	15,0	7,5

OSCA

ITALIA

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

PAGANI

ITALIA

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

PANHARD

FRANCIA

4 CILINDRI TORPEDO	3180 1920-29	30,0	20,0	10,0
6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507 1927-30	42,0	28,0	14,0
8 CILINDRI LIMOUSINE	5084 1930-35	60,0	40,0	20,0
DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834 1936-39	42,0	28,0	14,0
DYNA 100/110/120/130	610-854 1947-53	12,0	8,0	4,0
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851 1952-56	19,5	13,0	6,5
DYNA Z	851 1953-59	12,0	8,0	4,0
DYNA Z CABRIOLET	851 1957-59	21,0	14,0	7,0
PL 17/PL 17 TIGRE	851 1959-62	12,0	8,0	4,0
PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851 1961-63	24,0	16,0	8,0
17 B/17 BT	848 1963-65	11,3	7,5	3,8
17/17 BREAK	848 1963-65	10,5	7,0	3,5
24 B/BA	848 1964-67	12,0	8,0	4,0
24 BT (TIGRE)	848 1964-67	13,5	9,0	4,5
24 C COUPÉ	848 1963-67	19,5	13,0	6,5
24 CT COUPÉ TIGRE	848 1963-67	21,0	14,0	7,0
CD/RALLYE	848 1963-65	60,0	40,0	20,0

PEGASO

SPAGNA

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

PEUGEOT

FRANCIA

172 BS SPORT	720 1923-24	62,5	41,5	20,8
--------------	-------------	------	------	------

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
172 BC CABRIOLET	667-720 1924-25	20,0	13,3	6,7
172 BC CABRIOLET (ITALIA)	667-720 1925-26	25,1	16,7	8,4
172 R/M/S CABRIOLET	695-950 1926-29	20,0	13,3	6,7
177 B/BL TORPEDO	1525 1924-26	20,0	13,3	6,7
172 R/M/S TORPEDO	695-950 1926-29	18,8	12,5	6,3
172 R/M/S COUPÉ	695-950 1926-29	18,8	12,5	6,3
177 M TORPEDO	1393-1615 1927-28	18,8	12,5	6,3
177 M BERLINA WEYMANN	1393-1615 1927-28	18,8	12,5	6,3
177 R BERLINA	1393-1615 1928	18,8	12,5	6,3
190 S COACH	695 1928-31	14,5	9,7	4,8
190 S CABRIOLET	695 1928-31	20,0	13,3	6,7
201 BERLINA	1122 1930-32	19,5	13,0	6,5
201 COUPÉ SPIDER	1122 1930-32	25,1	16,7	8,4
201 CABRIOLET	1122 1930-32	27,5	18,3	9,2
201 E BERLINA	1122 1931-32	18,8	12,5	6,3
201 E COUPÉ SPIDER	1122 1931-32	25,1	16,7	8,4
201 C BERLINA	1122 1932	18,8	12,5	6,3
201 C COUPÉ	1122 1932	25,1	16,7	8,4
201 C COUPÉ APRIBILE	1122 1932	31,0	20,8	10,4
201 C ROADSTER	1122 1932	38,0	25,3	12,7
201 B BERLINA	1122 1933	18,8	12,5	6,3
201 B COUPÉ	1122 1933	25,1	16,7	8,4
201 BR BERLINA	1122 1934	18,8	12,5	6,3
201 BR COUPÉ	1122 1934	25,1	16,7	8,4
201 D COUPÉ	1307 1935-36	37,5	25,0	12,5
201 M CABRIOLET	1465 1936-37	29,0	19,3	9,7
301 C BERLINA	1465 1932-33	21,5	14,3	7,2
301 C LIMOUSINE	1465 1932-33	21,3	14,2	7,1
301 LIMOUSINE FAMILIARE	1465 1933	20,0	13,3	6,7
301 C COUPÉ	1465 1932-33	31,0	20,8	10,4
301 C COUPÉ APRIBILE	1465 1932-33	35,0	23,3	11,7
301 C ROADSTER	1465 1932-33	43,5	29,0	14,5
301 CR BERLINA	1465 1933-34	21,3	14,2	7,1
301 CR BERLINA AERODINAMICA	1465 1933-34	31,0	24,7	12,3
301 CR COUPÉ	1465 1933-34	37,0	20,8	10,4
301 CR COUPÉ GOLF	1465 1933-34	39,0	26,0	13,0
301 CR COUPÉ APRIBILE	1465 1933-34	45,0	30,0	15,0
301 CR CABRIOLET AERODINAMICA	1465 1933-34	37,5	25,0	12,5
301 CR ROADSTER	1465 1933-34	52,5	35,0	17,5
301 LR LIMOUSINE FAMILIARE	1465 1933-34	15,0	10,0	5,0
301 D BERLINA	1465 1935-36	12,0	8,0	4,0
301 D LIMOUSINE	1465 1935-36	8,5	5,7	2,8
301 D COUPÉ	1465 1935-36	45,0	30,0	15,0
301 D CABRIOLET	1465 1935-36	47,5	31,5	15,8
401 D BERLINA	1720 1934-35	22,5	15,0	7,5
401 D LIMOUSINE	1720 1934-35	13,5	9,0	4,5
401 D LIMOUSINE FAMILIARE	1720 1934-35	13,5	9,0	4,5
401 D COUPÉ GOLF	1720 1934-35	36,0	24,0	12,0
401 D COUPÉ APRIBILE	1720 1934-35	39,0	26,0	13,0
401 D ROADSTER	1720 1934-35	57,0	38,0	19,0
401 D ECLIPSE	1720 1935	375,0	250,0	125,0
601 C BERLINA	2148 1934	25,1	16,7	8,4
601 L/DL BERLINA AERODINAMICA	2148 1934-35	35,0	23,3	11,7
601 L LIMOUSINE	2148 1934	25,1	16,7	8,4
601 D/DL LIMOUSINE	2148 1934-35	25,1	16,7	8,4
601 L/DL COUPÉ AERODINAMICA	2148 1934-35	100,0	66,5	33,5
601 L/DL COUPÉ SPORT	2148 1934-35	88,0	58,5	29,3
601 D COUPÉ	2148 1935	83,0	55,0	27,5
601 C/D ROADSTER	2148 1934	125,0	84,0	42,0
601 D ECLIPSE	2148 1935	500,0	335,0	170,0
202 BERLINA	1133 1938-49	12,7	8,5	4,2
202 BERLINA TETTO APRIBILE	1133 1939-48	19,0	12,7	6,3
202 FAMILIARE	1133 1939-40	18,0	12,0	6,0
202 FAMILIARE LEGNO	1133 1947-49	25,1	16,7	8,4
202 CABRIOLET	1133 1939-48	25,0	16,7	8,3
302 BERLINA	1758 1937-38	18,8	12,5	6,3
302 CABRIOLET	1758 1937-38	75,0	50,0	25,0
402 LIMOUSINE/C4/C4Y/L FAMILIARE	1991-2142 1936-38	18,8	12,5	6,3
402 COUPÉ	1991 1936-38	65,0	43,5	21,7
402 CABRIOLET	1991 1936-38	87,0	58,0	29,0
402 ROADSTER	1991 1936-38	98,0	65,5	32,5
402 ECLIPSE	1991 1936-38	210,0	140,0	70,0
402-302 DARL'MAT	1991 1937	870,0	580,0	290,0
402 LEGÈRE	1991-2142 1937-40	20,0	13,3	6,7
402 LEGÈRE COUPÉ	1991 1937-38	56,5	37,5	18,8
402 LEGÈRE COUPÉ APRIBILE	1991 1937-38	60,0	40,0	20,0
402 B LEGÈRE BERLINA	2142 1938-40	29,0	19,3	9,7
402 B LIM./BL LIM. FAM./FURGO. K3	2142 1938-40	16,5	11,0	5,5
402 B COUPÉ	2142 1938-39	65,0	43,5	21,7
402 B COUPÉ APRIBILE	2142 1938-39	75,0	50,0	25,0
402 B ECLIPSE	2142 1938-39	315,0	210,0	105,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
203 BERLINA	1290 1948-60	12,5	8,3	4,2
203 BERLINA DECOUVRABLE	1290 1948-54	31,0	20,8	10,4
203 BERLINA SPECIAL DARL'MAT	1290 1948-60	69,5	43,5	30,5
203 L/C/L FAMILIARE	1290 1950-56	12,5	8,3	4,2
203 COUPÉ (USINE)	1290 1952-60	87,0	54,5	38,0
203 COUPÉ DARL'MAT	1290 1952-54	115,0	72,0	50,5
203 CABRIOLET (USINE)	1290 1951-56	80,0	50,0	35,0
203 CABRIOLET DARL'MAT	1290 1951-56	104,0	65,0	45,5
403 8CV	1468 1956-65	11,3	7,5	3,8
403 SEPT/B	1290-1468 1960-66	8,0	5,3	2,7
403 DIESEL	1816 1960-66	7,5	5,0	2,5
403 L/BL FAMILIARE	1290-1468 1957-62	13,8	9,2	4,6
403 FAMILIALE D	1816 1960-62	9,0	6,0	3,0
403 COUPÉ (DARL'MAT)	1468 1956-61	90,0	56,5	39,5
403 CABRIOLET (USINE)	1468 1956-61	75,0	47,0	33,0
403 CABRIOLET DARL'MAT	1468 1956-61	102,0	64,0	45,0
404 BERLINA	1618 1960-75	7,5	5,0	2,5
404/8	1468 1968-69	5,6	3,7	1,9
404 SUPER LUXE CARB./INIEZIONE	1618 1962-68	9,0	6,0	3,0
404 BREAK/FAMILIALE	1618 1962-71	9,0	6,0	3,0
404 FAMILIARE SUPERLUXE	1618 1962-71	10,5	7,0	3,5
404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618 1962-69	39,0	26,0	13,0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618 1961-68	50,5	33,5	16,8
404 PICKUP	1618 1973-79	4,1	2,7	1,4
204 BERLINA	1130 1965-76	7,5	5,0	2,5
204 BREAK	1130 1965-76	6,3	4,2	2,1
204 COUPÉ	1130 1966-70	9,0	6,0	3,0
204 CABRIO				

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
405 M16/M16 X4	1905-1998 1987-95	10,5	7,0	3,5
405 T16	1998 1992-95	22,5	15,0	7,5
106 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	954-1587 1991-97	2,6	1,7	0,9
106 (II S.) TUTTE LE VERSIONI	954-1587 1996-04	1,8	1,2	0,6
106 XSI 1.4	1360 1991-94	4,7	3,5	2,1
106 XSI 1.6	1587 1994-96	5,0	3,7	2,2
106 RALLYE (I S.)	1294 1993-96	8,1	6,0	3,6
106 RALLYE (II S.) 8V	1587 1996-98	7,4	5,5	3,3
106 RALLYE (II S.) 16V	1587 1998-04	9,5	7,0	4,2
106 GTI/S 16 (II S.)	1587 1996-98	9,5	7,0	4,2
306 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1998 1993-01	2,6	1,7	0,9
306 STATION WAGON (TUTTE LE VER.)	1360-1761 1997-02	2,6	1,7	0,9
306 GTI 16V/RALLYE	1998 1996-00	8,7	5,8	2,9
306 S16	1998 1993-96	8,7	5,8	2,9
306 CABRIOLET 1.6	1587 1997-02	5,0	3,3	1,7
306 CABRIOLET 1.8/2.0	1761-1998 1994-97	6,0	4,0	2,0
306 CABRIOLET 1.8/2.0 16V	1761-1998 1997-02	8,5	5,7	2,8
306 CABRIOLET ROLAND GARROS	1761 1995-97	6,5	4,3	2,2
406 (TUTTE LE VERSIONI)	1580-2230 1995-04	2,6	1,7	0,9
406 SV (TURBO)	1998 1996-99	3,0	2,0	1,0
406 3.0 V6 24V/II S.	2946 1997-01	5,5	3,7	1,8
406 BREAK (TUTTE LE VER.)	1749-2230 1996-04	2,6	1,7	0,9
406 BREAK SV (TURBO)	1998 1996-99	3,0	2,0	1,0
406 BREAK 3.0 V6 24V/II S.	2946 1997-01	5,5	3,7	1,8
406 COUPE 2.0/2.2 16V	1997-2230 1997-05	6,0	4,0	2,0
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946 1997-05	10,0	6,7	3,3
406 3.0 COUPE V6 24V PLUS 70 ANNI	2946 2000-01	13,5	9,0	4,5
406 COUPE 3.0 V6 24V "ULTIMA ED."	2946 2004-05	12,5	8,3	4,2
206 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587 1998-09	2,6	1,7	0,9
206 SW (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587 2002-08	2,6	1,7	0,9
206 GTI/S W GTI	1997 1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT (WRC)	1997 1999-00	9,0	6,0	3,0
206 RC	1997 2003-06	7,0	4,7	2,3
206 CC	1587-1997 2001-07	5,3	3,5	1,8
307 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1587 2001-08	2,4	1,6	0,8
307 2.0 16V	1997 2001-07	2,7	1,8	0,9
307 STATION WAGON (TUTTE LE VER.)	1360-1587 2002-08	2,4	1,6	0,8
307 STATION WAGON 2.0 16V	1997 2002-07	2,7	1,8	0,9
307 CC 1.6 16V	1587 2004-08	4,5	3,0	1,5
307 CC 2.0 16V	1997 2004-08	4,5	3,0	1,5
605 2.0 SVI/SVI PLUS	1998 1990-92	4,0	2,7	1,3
605 2.0 SRI	1998 1991-94	2,7	1,8	0,9
605 2.0 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1998 1993-99	4,0	2,7	1,3
605 2.9 V6 24V	2946 1997-99	2,8	1,9	0,9
605 2.9 V6 24V	2946 1997-99	5,0	3,3	1,7
605 2.9 V6 SRI	2946 1997-99	2,7	1,8	0,9
605 3.0 SV	2975 1991-94	4,5	3,0	1,5
605 3.0 SV 24	2963-2975 1990-97	6,0	4,0	2,0
605 3.0 SV 24	2963-2975 1997-99	5,5	3,7	1,8
407 (I S.) 3.0 V6 24V	2946 2004-06	2,7	1,8	0,9
407 (I S.) 3.0 V6 24V SW	2946 2004-06	2,7	1,8	0,9
407 (II S.) COUPE 2.2	2230 2005-09	5,3	3,5	1,8
407 (I S.) COUPE 3.0 V6	2946 2005-09	7,5	5,0	2,5
607 2.2 16V	2230 2000-07	2,5	1,7	0,8
607 3.0 V6 24V	2946 2000-09	4,8	3,2	1,6
806 2.0/2.0 TURBO	1997-1998 1994-02	3,8	2,5	1,3
RANCH 1.4	1360 1996-09	3,9	2,6	1,3
RANCH 1.6 16V	1587 2001-07	4,5	3,0	1,5
807 2.0/2.2 16V	1997-2230 2002-10	5,1	3,4	1,7
807 2.9 V6 24V	2946 2002-06	2,6	1,7	0,9
207 1.6 THP 150/156 CV	1598 2006-11	3,0	2,0	1,0
207 1.6 THP 175 CV	1598 2007-10	5,1	3,4	1,7
207 CC VTI	1598 2007-11	4,2	2,8	1,4
207 CC THP	1598 2007-11	5,3	3,5	1,8
308 (I S.) 1.6 THP 200 CV	1598 2010-11	6,8	4,5	2,3
308 (I S.) CC 1.6 VTI	1598 2009-11	5,0	3,3	1,7
308 (I S.) CC 1.6 THP 140/150/160 CV	1598 2009-11	6,0	4,0	2,0
308 (I S.) CC 1.6 THP 200 CV	1598 2010-11	7,5	5,0	2,5

PEUGEOT DANGEL

FRANCIA

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

PORSCHE

GERMANIA

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

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

356 1500 (60 CV)	1488 1951-52	160,0	100,0	70,0
356 1500 (60 CV) CABRIOLET	1488 1951-52	180,0	120,0	60,0
356 1500 (54 CV)	1488 1952-55	160,0	100,0	70,0
356 1500 (54 CV) CABRIOLET	1488 1952-55	200,0	125,0	88,0
356 1500 (70 CV) SUPER	1488 1952-55	165,0	110,0	55,0
356 1500 (70 CV) SUPER CABRIOLET	1488 1952-55	205,0	135,0	67,5
356 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498 1955	550,0	405,0	245,0
356 1500 (54 CV) SPEEDSTER	1488 1954	370,0	275,0	165,0
356 A 1300 (44 CV)	1286 1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286 1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (44 CV)	1286 1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286 1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286 1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286 1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286 1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286 1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1600 (60 CV)	1582 1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582 1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1600 (75 CV) S	1582 1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582 1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498 1955-57	550,0	405,0	245,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA	1587 1958-59	580,0	425,0	255,0
356 A 1500 (110 CV) GT CARRERA	1498 1956-57	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA	1587 1958-59	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (160 CV) SPEEDSTER	1582 1955-58	300,0	220,0	135,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA SP.	1498 1955-57	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA SP.	1587 1958-59	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA SP.	1587 1958-59	810,0	600,0	360,0
356 1600 (60 CV) CONVERTIBLE D	1582 1958-59	225,0	165,0	99,0
356 B 1600 (60 CV)	1582 1959-60	91,0	57,0	40,0
356 B 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582 1959-60	117,0	73,0	51,0
356 1600 (60 CV) ROADSTER	1582 1959-61	190,0	140,0	84,0
356 B 1600 (75 CV) S	1582 1959-61	99,0	66,0	33,0
356 B 1600 (75 CV) S	1582 1961-63	96,0	64,0	32,0
356 B 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582 1959-61	120,0	75,0	52,5
356 B 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582 1961-63	110,0	73,0	36,5
356 B 1600 (90 CV) S	1582 1960-61	107,0	67,0	47,0
356 B 1600 (90 CV) S	1582 1961-63	98,0	65,0	32,5
356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET	1582 1960-61	130,0	87,0	43,5
356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET	1582 1961-63	130,0	85,0	42,5
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	115,0	72,0	50,5
356 B 2000 (130 CV) GS CARRERA	1966 1963-65	485,0	360,0	215,0
356 B 2000 (130 CV) GT CARRERA	1966 1963-65	550,0	405,0	245,0
356 C 1600 (75 CV) S	1582 1963-65	107,0	67,0	47,0
356 C 1600 (75 CV) CABRIOLET	1582 1963-65	145,0	90,0	63,0
356 SC 1600 (95 CV)	1582 1963-65	117,0	73,0	51,0
356 SC 1600 (95 CV) CABRIOLET	1582 1963-65	160,0	100,0	70,0
356 C 2000 (130 CV) GS CARRERA	1966 1963-66	465,0	345,0	205,0
911 2.0 (CARB. SOLEX)	1991 1963-64	240,0	150,0	105,0
911 2.0	1991 1965-68	140,0	88,0	61,5
911 2.0 S (CARBURATORI)	1991 1966-68	210,0	140,0	70,0
911 2.0 S (CARBURATORI) TARGA	1991 1966-68	180,0	120,0	60,0
911 2.0 L	1991 1967-68	160,0	100,0	70,0
911 2.0 L TARGA	1991 1967-68	170,0	105,0	73,5
911 2.0 T	1991 1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991 1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T	1991 1967-69	117,0	73,0	51,0
911 2.0 T 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	78,0	52,0	26,0
911 2.7 TARGA	2687 1974-75	79,0	53,0	26,5

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

911 2.7 S	2687 1973-75	64,5	43,0	21,5
911 2.7 S TARGA	2687 1973-75	87,0	58,0	29,0
911 2.7 CARRERA	2687 1974-75	160,0	100,0	70,0
911 2.7 CARRERA TARGA	2687 1974-75	155,0	97,0	68,0
911 2.7 UNIFICATA	2687 1976-77	67,5	45,0	22,5
911 2.7 UNIFICATA TARGA	2687 1976-77	70,5	47,0	23,5
911 3.0 CARRERA	2994 1975-77	113,0	75,0	37,5
911 3.0 CARRERA TARGA	2994 1975-77	102,0	68,0	34,0
911 (930) 3.0 TURBO	2993 1975-77	170,0	100,0	75,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299 1977-88	145,0	85,0	64,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299 1988-89	160,0	95,0	71,5
911 (930) 3.3 TURBO TARGA	3299 1988-89	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299 1987-88	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.				

Modello	cm ³ 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	110,0	81,0	49,0
911 (996) GT3	3600 2003-05	120,0	89,0	53,5
911 (996) GT3 RS	3600 2003-05	270,0	200,0	120,0
911 (996) CARRERA 3.6	3596 2002-04	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 3.6 TIPTRONIC	3596 2001-05	46,0	30,5	15,3
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA	3596 2002-04	55,5	37,0	18,5
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA TIP.	3596 2001-05	49,0	32,0	16,3
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIOLET	3596 2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 3.6 CABR. TIP.	3596 2001-05	47,5	31,5	15,8
911 (996) CARRERA 4.3.6	3596 2002-04	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 4.3.6 TIPTRONIC	3596 2001-05	46,0	30,5	15,3
911 (996) CARRERA 4.3.6 CABRIOLET	3596 2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 4.3.6 CABR. TIP.	3596 2001-05	47,5	31,5	15,8
911 (996) CARRERA 4S	3596 2002-04	70,0	46,5	23,3
911 (996) CARRERA 4S TIPTRONIC	3596 2001-05	62,0	41,5	20,7
911 (996) CARRERA 4S CABRIOLET	3596 2003-05	73,5	49,0	24,5
911 (996) CARRERA 4S CABR. TIP.	3596 2003-05	67,0	44,5	22,3
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANNIV.	3596 2003-04	78,0	51,5	25,8
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANN. TIP.	3596 2003-04	70,0	46,5	23,3
911 (996) TURBO 3.6	3600 2000-01	84,0	62,0	37,5
911 (996) TURBO 3.6	3600 2001-06	84,0	62,0	37,5
911 (996) TURBO 3.6 S	3600 2000-05	95,0	70,5	42,0
911 (996) TURBO 3.6 CABRIOLET	3600 2003-06	100,0	74,0	44,5
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600 2003-06	110,0	81,0	49,0
911 (997) CARRERA MK1	3596-3614 2004-08	43,5	32,0	19,3
911 (997) CARRERA TIPTRONIC MK1	3596-3614 2004-08	47,0	35,0	20,9
911 (997) CARRERA CABRIOLET MK1	3596-3614 2005-08	57,0	35,5	24,9
911 (997) CARRERA CABRIOLET MK1 TIP.	3596-3614 2005-07	51,0	32,0	22,3
911 (997) CARRERA 4 MK1	3596-3614 2005-08	55,0	34,5	24,1
911 (997) CARRERA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614 2005-08	50,0	31,0	21,9
911 (997) TARGA 4 MK1	3596-3614 2006	72,0	45,0	31,5
911 (997) TARGA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614 2006-08	65,0	40,5	28,4
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET MK1	3596-3614 2005-08	57,0	35,5	24,9
911 (997) CARRERA 4 CABR. MK1 TIP.	3596-3614 2005-07	51,0	32,0	22,3
911 (997) CARRERA 5 MK1	3800-3824 2004-08	64,0	47,5	28,4
911 (997) CARRERA 4S MK1	3800-3824 2005-08	72,0	45,0	31,5
911 (997) CARRERA 5 MK1 TIPTRONIC	3800-3824 2004-08	58,0	43,0	25,8
911 (997) TARGA 4S MK1	3800-3824 2006	75,0	47,0	33,0
911 (997) CARRERA 5 CABRIOLET MK1	3800-3824 2005-07	72,0	45,0	31,5
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET MK1	3800-3824 2005-08	72,0	45,0	31,5
911 (997) CARRERA 4S MK1 CABR. TIP.	3800-3824 2005-06	65,0	40,5	28,4
911 (997) CARRERA 5 CABR. MK2 PDK	3800-3824 2008-11	71,0	44,5	31,0
911 (997) CARRERA 4S MK2 PDK	3800-3824 2008-11	71,0	44,5	31,0
911 (997) TARGA 4S MK2 PDK	3800-3824 2008-11	74,0	46,0	32,5
911 (997) CARRERA GTS MK2	3800 2011	90,0	60,0	30,0
911 (997) CARRERA 4 GTS MK2	3800 2011-12	90,0	60,0	30,0
911 (997) CARRERA GTS CABRIOLET MK2	3800 2011	95,0	63,5	31,5
911 (997) CARRERA 4 GTS CABR. MK2	3800 2011-12	95,0	63,5	31,5
911 (997) TURBO MK1	3600-3800 2006-08	110,0	81,0	49,0
911 (997) TURBO MK1 TIPTRONIC	3600-3800 2006-08	100,0	74,0	44,5
911 (997) TURBO 5 MK2	3800 2010-11	135,0	90,0	45,0
911 (997) TURBO CABRIOLET MK2	3600-3800 2007-11	120,0	89,0	53,5
911 (997) TURBO 5 CABRIOLET MK2	3800 2010-11	150,0	100,0	50,0
911 (997) GT3 MK1	3600-3797 2006-07	115,0	85,0	51,0
911 (997) GT3 MK2	3600-3797 2008-11	125,0	93,0	55,5
911 (997) GT3 RS	3600-3797 2006-11	180,0	135,0	80,0
911 (997) GT3 RS 4.0	3996 2011	300,0	250,0	150,0
911 (997) GT2	3600 2007-10	250,0	185,0	111,0
911 (997) GT2 RS	3600 2010	400,0	295,0	180,0
CARRERA GT	5733 2003-06	1.900,0	1.400,0	840,0
912 1.6	1582 1965-68	50,5	31,5	22,1
912 1.6 TARGA	1582 1966-68	57,5	36,0	25,2
912 2.0 E	1971 1975	36,0	22,5	15,8
924 4 MARCE	1984 1975-77	12,0	8,0	4,0
924 5 MARCE	1984 1977-85	12,8	7,5	5,6
924 5	2479 1985-88	14,5	8,5	6,4
924 TURBO (170/177 CV)	1984 1978-85	23,8	14,0	10,5
924 TURBO CARRERA GT	1984 1979-81	80,0	50,0	35,0
928	4474 1977-82	30,0	20,0	10,0
928 S	4664 1979-86	45,0	30,0	15,0
928 S AUTOMATICA	4664 1979-86	36,0	24,0	12,0
928 S4	4957 1986-89	37,5	25,0	12,5
928 S4	4957 1989-90	37,5	25,0	12,5
928 S4 AUTOMATICA	4957 1989-92	33,0	22,0	11,0
928 GT	4957 1989-92	40,5	27,0	13,5
928 GTS	5397 1992-95	70,0	46,5	23,3
928 GTS AUTOMATICA	5397 1992-96	45,0	30,0	15,0
944	2479 1982-87	26,3	17,5	8,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
944	2681 1988-89	27,8	18,5	9,3
944 S	2479 1986-88	28,5	19,0	9,5
944 S2	2990 1989-91	29,3	19,5	9,8
944 S2 CABRIOLET	2990 1989-91	39,0	26,0	13,0
944 TURBO	2479 1985-88	31,5	21,0	10,5
944 TURBO	2479 1988-91	34,5	23,0	11,5
944 TURBO S	2479 1987-88	46,5	29,0	20,3
944 TURBO S	2479 1988-89	39,0	26,0	13,0
944 TURBO CABRIOLET	2479 1991	56,5	37,5	18,8
968	2990 1991-95	33,0	22,0	11,0
968 CS	2990 1993-95	48,0	32,0	16,0
968 CABRIOLET	2990 1991-95	39,0	26,0	13,0
BOXSTER (986)	2480-2687 1996-05	24,8	16,5	8,3
BOXSTER (986) TIPTRONIC	2480-2687 1996-05	22,3	14,9	7,4
BOXSTER (986) S	3179 1999-05	29,7	19,8	9,9
BOXSTER (986) S TIPTRONIC	3179 1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687-2893 2004-12	29,8	19,3	9,6
BOXSTER (987) TIPTRONIC	2687 2004-09	26,4	17,6	8,8
BOXSTER (987) S	3179-3436 2004-12	31,5	21,0	10,5
BOXSTER (987) S TIPTRONIC	3179-3387 2004-09	29,3	19,5	9,8
BOXSTER (987) SPYDER 3.4 24V	3436 2010-11	59,0	39,5	19,7
CAYENNE (955) 3.2 V6	3189 2003-07	9,0	6,0	3,0
CAYENNE (955) 4.5 V8	4511 2003-07	15,0	10,0	5,0
CAYENNE (955) TURBO 4.5 V8	4511 2003-07	18,0	12,0	6,0
CAYMAN (987)	2687-2893 2006-12	36,0	24,0	12,0
CAYMAN (987) TIPTRONIC	287-2687 2006-10	33,0	22,0	11,0
CAYMAN (987) S	3387-3436 2005-12	40,5	27,0	13,5
CAYMAN (987) S TIPTRONIC	3387 2005-10	36,0	24,0	12,0

RAYTON FISSORE

ITALIA

MAGNUM 4X4	1995 1985-91	3,8	2,5	1,3
MAGNUM V6	2492 1986-88	5,3	3,5	1,8
3.5 BMW (MAGNUM)	3430 1988-90	6,8	4,5	2,3

RELIANT

GRAN BRETAGNA

REGAL VIII/III/VI/VI	747 1952-62	9,0	6,0	3,0
REGAL 3/25	598 1962-68	7,5	5,0	2,5
REGAL 3/30	701 1968-73	8,3	5,5	2,8
SABRE 4	1703 1961-64	15,0	10,0	5,0
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703 1962-64	18,0	12,0	6,0
SABRE 6	2553 1964-66	18,0	12,0	6,0
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553 1964-66	21,0	14,0	7,0
REBEL	598 1964-67	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II	701-748 1967-73	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II ESTATE	701-748 1967-72	4,5	3,0	1,5
SCIMITAR GT SE4/SE4B/SE4C	2495-2994 1966-70	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR GTE SE5	2994 1968-75	15,0	10,0	5,0
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994 1975-86	13,5	9,0	4,5
SCIMITAR GTC	2792 1980-86	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR SS1/TI/SS1/SABRE	1296-1994 1984-96	11,3	7,5	3,8
BUG (BOND)	701-748 1970-74	10,5	7,0	3,5
ROBIN/ROBIN MK II	748-848 1973-94	6,8	4,5	2,3

RENAULT

FRANCIA

10 CV LIMOUSINE	2050 1919-23	26,3	17,5	8,8
6 CV TORPEDO	950 1922-28	22,5	15,0	7,5
NN/NN/IN/2 BERLINA	951 1925-29	22,5	15,0	7,5
JUVAQUATRE	1003 1937-48	18,8	12,5	6,3
JUVAQ./DAUPHINOISE BREAK	845-1003 1951-60	12,8	8,5	4,3
MONAQUATRE	1299-1463 1932-35	21,8	14,5	7,3
PRIMAQUATRE BERLINA	2120 1931-39	21,8	14,5	7,3
VIVAQUATRE	2120 1931-39	21,8	14,5	7,3
4 CV/4 CV LUSSO	760 1947-50	21,0	14,0	7,0
4 CV AFFAIRES/SPORT	747 1951-61	19,5	13,0	6,5
4 CV GRAN LUSSO DÉCAPOTABLE	747 1950-57	25,5	17,0	8,5
COLORADE PRAIRE/SAVANE	1896-2383 1950-55	12,8	8,5	4,3
DOMAINE/MANOIR BREAK	2141 1955-60	15,0	10,0	5,0
FREGATE (TUTTE LE VERSIONI)	1996-2141 1952-60	15,0	10,0	5,0
DAUPHINE	845 1956-65	9,8	6,5	3,3
DAUPHINE 1093	845 1962-63	16,5	11,0	5,5
DAUPHINE GORDINI	845 1958-67	21,5	17,0	8,5
ONDINE	845 1961-62	11,3	7,5	3,8
ONDINE GORDINI	845 1961-62	25,5	17,0	8,5
FLORIDE	845 1959-62	14,3	9,5	4,8
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956 1959-63	18,8	12,5	6,3
CARAVELLE/CARAV.1100/CARAV. S	956-1108 1962-67	17,3	11,5	5,8
CARAVELLE 1100 CABR. /S CABR.	956-1108 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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/TL/TS	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	1665 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
Clio 2.0i 16V WILLIAMS	1998 1993-96	25,5	17,0	8,5
Clio (II S.) 1.2i/1.4/1.6	1992-1998 1998-10	2,0	1,3	0,7
Clio (II S.) LIMITED/SPORT 2.0 16V	1998 2000-05	7,5	5,0	2,5
Clio (II S.) SPORT V6	2946 2001-05	49,5	33,0	16,5
Clio (III S.) 2.0 16V RS	1998 2006-11	10,5	7,0	3,5
SPORT SPIDER	1998 1996-99	60,0	40,0	20,0
SAFRANE (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2165 1992-96	1,5	1,0	0,5
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
SAFRANE (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1948-2435 1996-00	1,5	1,0	0,5
TWINGO (I S.)	1149-1239 1993-07	3,8	2,5	1,3
LAGUNA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1998 1994-01	1,2	0,8	0,4
LAGUNA (I S.) 3.0i V6/3.0i V6 24V	2946-2963 1994-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (II S.) BREAK TUTTE LE VER.	1598-1998 1995-01	1,2	0,8	0,4
LAGUNA (I S.) 3.0i V6 24V BREAK	2946 1998-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1998 2001-07	1,5	1,0	0,5
LAGUNA (II S.) 3.0i V6 24V	2946 2001-07	2,6	1,7	0,9
LAGUNA (II S.) BREAK TUTTE LE VER.	1598-1998 2001-07	1,5	1,0	0,5
LAGUNA (II S.) 3.0i V6 24V BREAK	2946 2001-07	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1998 1996-03	1,2	0,8	0,4
MÉGANE (I S.) COACH 1.4 16V/1.6/2.0	1390-1998 1996-03	3,8	2,5	1,3
MÉGANE (I S.) COACH 2.0 16V	1998 1996-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (I S.) CAB. 1.4/1.6 16V/1.6	1390-1998 1997-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (I S.) CABRIOLET 2.0 16V	1998 1997-03	6,0	4,0	2,0
MÉGANE (I S.) SCÉNIC TUTTE LE VER.	1390-1998 1996-03	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (I S.) SCÉNIC RX4	1998 2000-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1998 2002-08	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (II S.) S.W. TUTTE LE VER.	1390-1998 2003-09	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (II S.) RS	1998 2004-08	12,0	8,0	4,0
MÉGANE (II S.) COUPÉ-CABRIOLET	1598-1998 2003-09	6,0	4,0	2,0
SCÉNIC (II S.) BZ TUTTE LE VERSIONI	1390-1998 2003-09	3,0	2,0	1,0
KANGOO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1149-1998 1997-03	1,5	1,0	0,5
VEL SATIS	1998-3498 2002-05	2,3	1,5	0,8
VEL SATIS	1998-3498 2005-07	2,6	1,7	0,9
AVANTIME 2.0 TURBO 16V	1998 2002-03	7,5	5,0	2,5
AVANTIME 3.0 V6 24V	2946 2002-03	10,0	6,7	3,3

RENAULT SINPAR

FRANCIA

R4 4X4	845-1108 1964-82	22,5	15,0	7,5
R6 4X4	1108 1972-77	16,5	11,0	5,5
R12 4X4	1269 1972-77	19,5	13,0	6,5

RILEY

GRAN BRETAGNA

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

ROLLS-ROYCE

GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428 1919-25	600,0	445,0	265,0
TWENTY LIMOUSINE	3127 1922-29	165,0	110,0	55,0
20/25 BERLINA	3699 1929-36	135,0	90,0	45,0
PHANTOM I	7695 1925-29	300,0	220,0	135,0
PHANTOM II	7668 1929-35	375,0	280,0	165,0
PHANTOM III	7340 1936-39	375,0	280,0	165,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230 1959-68	205,0	150,0	90,0
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750 1968-91	205,0	150,0	90,0
WRAITH BERLINA	4257 1938-39	90,0	60,0	30,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566 1946-55	71,5	47,5	23,8
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566 1946-55	140,0	95,0	47,5
SILVER DAWN	6761 1996-98	52,5	35,0	17,5
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887 1946-58	86,0	57,0	28,5
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887 1946-58	210,0	140,0	70,0
SILVER WRAITH II	6750 1977-80	45,0	30,0	15,0
SILVER CLOUD (I S.) BERL. E LIM.	4887 1955-59	59,0	39,5	19,6
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	63,5	42,5	21,2
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	66,5	44,5	22,2
SILVER CLOUD (III S.) D.H.C.	6230 1962-66	245,0	180,0	108,0
SILVER SHADOW (I S.)	6230 1965-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW (I S.) LUNGA	6230 1969-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW COUPÉ J. YOUNG	6230 1966-67	90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750 1967-71	75,0	50,0	25,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW DHC	6230-6750 1967-71	90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW I	6230-6750 1971-77	37,5	25,0	12,5
SILVER SHADOW II	6750 1977-80	37,5	25,0	12,5
CORNICHE COUPÉ	6750 1971-77	80,0	53,0	26,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
CORNICHE CABRIOLET	6750 1971-77	87,0	58,0	29,0
CORNICHE COUPÉ	6750 1977-81	75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET	6750 1977-88	80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET II	6750 1987-89	83,0	55,0	27,5
CORNICHE CABRIOLET III	6749 1990-91	90,0	60,0	30,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6753-6761 1992-95	150,0	100,0	50,0
CORNICHE V	6761 2000-04	135,0	90,0	45,0
CAMARGUE	6750 1975-86	98,0	65,0	32,5
SILVER SPIRIT	6750 1980-85	31,5	21,0	10,5
SILVER SPIRIT	6750 1986-89	31,5	21,0	10,5
SILVER SPIRIT II	6749 1990-93	34,5	23,0	11,5
SILVER SPIRIT III	6761 1993-96	37,5	25,0	12,5
SILVER SPUR	6750 1980-82	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR	6750 1983-89	34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR II	6749 1989-93	37,5	25,0	12,5
SILVER SPUR III	6761 1993-96	42,0	28,0	14,0
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6761 1996-98	45,0	30,0	15,0
TOURING LIMOUSINE	6749-6761 1991-98	83,0	55,0	27,5
TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750 1995-98	90,0	60,0	30,0
FLYING SPUR	6761 1995-98	56,5	37,5	18,8
SILVER SERAPH	5379 1998-04	42,0	28,0	14,0
PARK WARD	5379 2000-04	67,5	45,0	22,5
PHANTOM	6749 2003-08	130,0	95,0	57,0
PHANTOM EWB	6749 2006-08	135,0	100,0	60,0

ROVER

GRAN BRETAGNA

P3 60	1595 1948-49	18,0	12,0	6,0
P3 75	2103 1948-49	19,5	13,0	6,5
P4 75	2103 1949-54	21,0	14,0	7,0
P4 75	2230 1954-56	19,5	13,0	6,5
P4 60	1997 1953-59	19,5	13,0	6,5
P4 90	2638 1953-59	18,8	12,5	6,3
P4 105	2638 1956-59	19,5	13,0	6,5
P4 80	2286 1959-62	18,0	12,0	6,0
P4 100	2625 1959-62	19,5	13,0	6,5
P4 110	2625 1962-64	21,0	14,0	7,0
P4 95	2625 1962-64	18,8	12,5	6,3
P5 3 LITRI	2995 1958-62	20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK2	2995 1962-65	20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995 1963-65	26,0	17,3	8,7
P5 3 LITRI MK3	2995 1965-67	20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995 1965-67	26,0	17,3	8,7
P5 3.5 LITRI V8	3532 1967-73	25,0	16,7	8,3
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532 1967-73	28,0	18,7	9,3
P6 2000 SC	1978 1963-76	11,3	7,5	3,8
P6 2000 TC	1978 1967-76	13,5	9,0	4,5
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532 1968-76	18,8	12,5	6,3
P6 2200 SC/TC	2205 1974-76	12,0	8,0	4,0
2300/2300S (SD1)	2350 1977-86	7,0	4,7	2,3
2600/2600S (SD1)	2597 1977-86	8,0	5,3	2,7
3500 (SD1)	3528 1977-82	9,0	6,0	3,0
3500 V8S/SE (SD1)	3528 1978-82	10,0	6,7	3,3
3500 WANDEN PLAS/I (SD1)	3528-3532 1980-86	11,0	7,3	3,7
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532 1982-86	13,0	8,7	4,3
2000 (SD1)	1994 1982-86	6,0	4,0	2,0
213/216	1342-1598 1984-90	2,3	1,5	0,8
214 SI/SLI/6SI 16V	1396 1990-96	2,7	1,8	0,9
216 GSI/GTI 16V	1590 1990-94	3,8	2,5	1,3
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994 1990-94	4,8	3,2	1,6
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1588-1796 1992-98	4,5	3,0	1,5
220 TURBO 16V COUPÉ	1994 1992-96	6,0	4,0	2,0
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590 1992-99	4,5	3,0	1,5
820/825	1994-2494 1986-92	3,8	2,5	1,3
820 16V/16V TURBO	1994 1992-99	4,5	3,0	1,5
820 TURBO COUPÉ TI/800 COUPÉ T.	1994 1992-98	6,0	4,0	2,0
827 SI/SLI/STERLING/VITESSE	2675 1988-92	4,5	3,0	1,5
827 V6 24V	2675 1992-96	4,5	3,0	1,5
827 FASTBACK VITESSE	2675 1989-92	5,3	3,5	1,8
827 V6 24V COUPÉ	2675 1992-96	6,0	4,0	2,0
800 2.5 V6 24V	2497 1996-98	3,8	2,5	1,3
800 2.5 V6 24V COUPÉ	2497 1996-98	5,5	3,7	1,8
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998-1275 1989-01	8,3	5,5	2,8
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275 1992-96	9,0	6,0	3,0
MINI COOPER	1275 1990-92	11,3	7,5	3,8
MINI COOPER	1275 1992-01	9,8	6,5	3,3
MINI COOPER SPORTS PACK	1275 1996-01	22,5	15,0	7,5
MINI CABRIOLET	1275 1991-96	26,3	17,5	8,8
100 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1396 1990-98	2,6	1,7	0,9
100 1.4 GTI 16V	1396 1990-95	6,0	4,0	2,0
114 GTI/GTA	1396 1990-97	5,3	3,5	1,8
1114 CABRIOLET	1119-1396 1994-96	6,8	4,5	2,3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
414 SI/SLI 16V	1396 1992-96	2,0	1,3	0,7
416/420 TOURER	1588-1994 1990-99	2,0	1,3	0,7
416 SI/GSI/GTI 16V	1590 1990-94	2,3	1,5	0,8
420 16V TWIN CAM	1694 1990-95	3,0	2,0	1,0
400 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1994 1995-00	2,0	1,3	0,7
600 (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2259 1993-00	2,0	1,3	0,7
620 TI	1994 1994-97	3,0	2,0	1,0
200 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1796 1996-02	1,8	1,2	0,6
75 1.8i 16V/TURBO	1796 1999-04	1,5	1,0	0,5
75 2.0/2.5 V6 24V	1997-2497 1999-04	3,0	2,0	1,0
75 1.8 TURBO 16V ESTATE	1796 2002-04	2,3	1,5	0,8
75 2.0/2.5 V6 24V ESTATE	1997-2497 2001-04	3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V (II S.)	2497 2004-05	3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V ESTATE (II S.)	2497 2004-05	4,5	3,0	1,5
75 V8 (II S.)	4601 2004-05	12,0	8,0	4,0
25 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1796 2000-05	1,5	1,0	0,5
45 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1997 2000-05	1,5	1,0	0,5
STREETWISE (TUTTE LE VERSIONI)	1396 2003-05	2,0	1,3	0,7

SAAB

SVEZIA

92	764 1950-52	22,0	14,7	7,3
92B	764 1953-56	20,0	13,3	6,7
93	748 1956-57	16,0	10,7	5,3
93B	748 1958-60	14,5	9,7	4,8
95 S.W.	841 1960-68	16,0	10,7	5,3
96	841 1960-68	12,0	8,0	4,0
96 V4	1498 1967-80	11,5	7,7	

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
600 L	767 1972-73	7,5	5,0	2,5
800 (600 4 PORTE)	767 1964-67	13,5	9,0	4,5
1400 C	1395 1960-64	9,0	6,0	3,0
1400 C FAMILIAR	1395 1960-64	11,3	7,5	3,8
1500	1481 1963-72	9,8	6,5	3,3
850 N/S/E	843 1966-74	3,8	2,5	1,3
850 ESPECIAL 4 PUERTAS	843 1969-74	6,8	4,5	2,3
850 COUPÉ/SPORT COUPÉ	843-903 1968-72	9,8	6,5	3,3
850 SPORT (SPIDER)	843-903 1968-72	13,5	9,0	4,5
124/124 L/124 D/FAMILIAR	1197-1297 1968-80	6,0	4,0	2,0
124 ESPECIAL	1438-1919 1975-80	7,5	5,0	2,5
1430 I/II/III SERIE	1438-1756 1969-75	9,8	6,5	3,3
133 (TUTTE LE VERSIONI)	843 1974-81	3,0	2,0	1,0
127 4 PORTE	903 1974-82	3,8	2,5	1,3
RONDA	1193-1995 1979-86	1,5	1,0	0,5
FURA	903-1438 1982-87	1,5	1,0	0,5
MARBELLA	843-903 1982-98	1,8	1,2	0,6
IBIZA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1675 1984-94	3,0	2,0	1,0
IBIZA (I S.) SKI	1461 1988-92	6,0	4,0	2,0
IBIZA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1984 1993-02	2,0	1,3	0,7
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1984 1996-99	5,2	3,5	1,7
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1781 1999-02	5,3	3,5	1,8
IBIZA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390 2001-09	1,8	1,2	0,6
IBIZA (III S.) CUPRA	1781 2004-07	6,8	4,5	2,3
IBIZA (III S.) FR	1781 2004-08	5,3	3,5	1,8
MALAGA	1193-1461 1985-93	1,2	0,8	0,4
TOLEDO (I S.)	1595-1984 1991-99	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781 1999-04	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) 2.3 V5	2325 1999-02	3,0	2,0	1,0
CORDOBA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1984 1993-02	1,2	0,8	0,4
CORDOBA (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1390-1598 1997-03	1,5	1,0	0,5
CORDOBA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390 2002-09	1,5	1,0	0,5
ALHAMBRA (I S.) TUTTE LE VER.	1781-1984 1996-10	1,4	0,9	0,5
ALHAMBRA (I S.) 2.8 V6 24V	2792 2000-09	2,6	1,7	0,9
AROSA 1.0/1.4	999-1390 1997-05	1,5	1,0	0,5
AROSA 1.4 16V SPORT/FR	1390 2001-05	3,0	2,0	1,0
LEON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781 2000-06	1,5	1,0	0,5
LEON (I S.) 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2792 2000-06	5,3	3,5	1,8
LEON (II S.) 2.0 TSI CUPRA	1984 2006-11	8,8	5,9	2,9

SIATA

ITALIA

AMICA	633 1948-52	100,0	62,5	44,0
DAINA	1488 1950-58	300,0	200,0	100,0
208 CS	1996 1952-54	1.400,0	1.000,0	600,0
600	633 1956-60	22,5	15,0	7,5
1500 TS	1481 1962-66	22,5	15,0	7,5
1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481 1962-64	30,0	20,0	10,0
1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1587 1964-66	30,0	20,0	10,0
SPRING 850 SPIDER	845 1967-70	21,0	14,0	7,0

SIMCA / TALBOT

FRANCIA

5 (3 CV)	569 1936-48	18,0	12,0	6,0
6 CV BERLINA	995 1935-37	24,8	16,5	8,3
6 CV CABRIOLET	995 1935-37	33,0	22,0	11,0
8 (1100) BERLINA	1089 1938-49	22,5	15,0	7,5
ARONDE 9	1221 1951-55	10,5	7,0	3,5
ARONDE (TUTTE LE VERSIONI)	1290 1956-64	11,3	7,5	3,8
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290 1957-62	13,5	9,0	4,5
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290 1957-62	21,6	13,5	9,5
VEDETTE (TUTTE LE VERSIONI)	2351 1955-62	12,8	8,5	4,3
ARIANE (TUTTE LE VERSIONI)	1290-2351 1957-63	11,3	7,5	3,8
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	777-1118 1961-72	7,5	5,0	2,5
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	997-1118 1973-78	6,8	4,5	2,3
1000 RALLYE	1118 1970-71	15,0	10,0	5,0
1000 RALLYE 1	1294 1972-76	18,0	12,0	6,0
1000 RALLYE 2	1294 1972-77	21,0	14,0	7,0
1000 COUPÉ BERTONE	944 1962-67	20,3	13,5	6,8
1200 S COUPÉ	1204 1967-71	24,0	16,0	8,0
1300/1500	1290-1475 1963-66	6,7	4,5	2,2
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475 1965-66	8,3	5,5	2,8
1301/1501	1290-1475 1967-76	6,0	4,0	2,0
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475 1967-76	8,3	5,5	2,8
1100 (TUTTE LE VERSIONI)	944-1294 1967-82	5,2	3,5	1,7
1100 BREAK (TUTTE LE VER.)	944-1294 1968-80	6,0	4,0	2,0
1100 TI	1294 1974-78	10,5	7,0	3,5
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981 1971-79	6,0	4,0	2,0
1307/1308/1309/1510	1294-1592 1975-84	3,8	2,5	1,3
HORIZON (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1592 1977-87	3,8	2,5	1,3
SAMBA	954-1360 1981-87	3,0	2,0	1,0
SAMBA CABRIOLET	1360 1982-86	9,0	6,0	3,0
SAMBA RALLYE	1219-1360 1982-86	12,0	8,0	4,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
SOLARA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-1592 1980-87	3,0	2,0	1,0
TAGORA (TUTTE LE VERSIONI)	2155-2849 1980-84	4,5	3,0	1,5

SINGER

GRAN BRETAGNA

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

SKODA

REPUBBLICA CECA

418/420 POPULAR	903-995 1934-38	12,0	8,0	4,0
420 RAPID	1195 1934-35	14,4	9,0	6,3
640 SUPERB	2492 1934-36	19,5	13,0	6,5
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091 1936-41	18,0	12,0	6,0
POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385 1935-38	30,0	20,0	10,0
POPULAR OHV/995	995 1937-46	12,0	8,0	4,0
POPULAR 1100 OHV/1101	1089 1938-46	14,4	9,0	6,3
RAPID SIX	1961 1935	36,0	24,0	12,0
RAPID	1385 1935-38	15,0	10,0	5,0
RAPID OHV	1564 1938-47	18,0	12,0	6,0
RAPID 2200	2199 1941-47	21,0	14,0	7,0
SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137 1936-49	21,0	14,0	7,0
SUPERB 4000	3991 1939-40	27,0	18,0	9,0
1101/1102	1089 1946-52	9,0	6,0	3,0
1200	1221 1952-59	7,5	5,0	2,5
440/445	1089-1221 1958-61	7,5	5,0	2,5
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221 1959-71	7,2	4,5	3,2
FELICIA	1089-1221 1959-64	9,0	6,0	3,0
1000 MB/MBG/MBX	988 1964-69	3,8	2,5	1,3
1100 MB/MBX	1107 1967-69	3,8	2,5	1,3
100/110/120 S/130 RS	1046-1289 1969-80	2,3	1,5	0,8
105/120/130 (TUTTE LE VER.)	1046-1289 1976-92	1,5	1,0	0,5
GARDE/RAPIDE	1174-1289 1981-90	2,3	1,5	0,8
FAVORIT	1137-1289 1988-95	1,5	1,0	0,5
FORMAN	1289 1991-95	1,5	1,0	0,5
FELICIA	1289-1598 1995-01	1,8	1,2	0,6
FELICIA WAGON	1289-1598 1994-01	1,8	1,2	0,6
OCTAVIA I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1390-1984 1997-04	1,8	1,2	0,6
OCTAVIA I S. TURBO (TUTTE LE VER.)	1781 1999-04	2,3	1,5	0,8
OCTAVIA I S. TURBO RS	1781 2001-03	4,5	3,0	1,5
OCTAVIA I S. SW (TUTTE LE VERSIONI)	1390-1984 1998-04	1,8	1,2	0,6
OCTAVIA I S. SW TURBO (TUTTE LE V.)	1781 1998-04	2,3	1,5	0,8
OCTAVIA I S. SW TURBO RS	1781 2003-04	4,5	3,0	1,5
OCTAVIA (II S.) 2.0 TFSI RS	1984 2005-13	6,0	4,0	2,0
OCTAVIA (II S.) SW 2.0 TFSI RS	1984 2005-13	6,8	4,5	2,3
FABIA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1984 2000-07	1,8	1,2	0,6
FABIA (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1198-1984 2000-07	1,8	1,2	0,6
SUPERB (I S.) 1.8 TURBO 20V	1781 2002-08	2,2	1,5	0,8
SUPERB (I S.) 2.0	1984 2002-04	2,3	1,5	0,8
SUPERB (I S.) 2.8 V6 30V	2771 2002-08	3,0	2,0	1,0

SMART

GERMANIA

SMART	599-698 1998-04	2,7	1,8	0,9
SMART CABRIO	599-698 2000-04	3,5	2,3	1,2
SMART CROSSBLADE	599 2002-03	7,5	5,0	2,5
SMART BRABUS	698 2003-04	3,5	2,3	1,2
SMART CABRIO BRABUS	698 2003-04	4,2	2,8	1,4
SMART ROADSTER	698 2003-07	7,5	5,0	2,5
SMART ROADSTER-COUPÉ	698 2002-07	6,8	4,5	2,3
SMART ROADSTER BRABUS	698 2004-07	9,0	6,0	3,0
SMART ROADSTER-COUPÉ BRABUS	698 2004-07	8,3	5,5	2,8

SPA

ITALIA

TIPO 23/23S - 20 HP TORP./BERL.	2724 1920-25	57,0	38,0	19,0
TIPO 24S - 40 HP TORP./BERL.	4426 1920-26	105,0	70,0	35,0

SSANGYONG

COREA DEL SUD

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

STANDARD

GRAN BRETAGNA

VANGUARD I/II/III	2088 1948-63	12,0	8,0	4,0
EIGHT	803 1953-59	11,2	7,0	4,9
TEN	948 1954-61	11,3	7,5	3,8

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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 WWV	1994 1998-99	40,0	26,7	13,3
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX PLUS	1994 1999-00	45,0	30,0	15,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX 3	1994 1999-00	45,0	30,0	15,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX LTD	1994 2000	45,0	30,0	15,0
IMPREZA II S. SW (TUTTE LE VER.)	1498-1994 2000-07	4,5	3,0	1,5
IMPREZA II S. WRX "BUGEYE"	1994 2001-03	38,0	25,3	12,7
IMPREZA II S. WRX STI "BUGEYE"	1994 2001-02	50,0	33,5	16,7
IMPREZA II S. WRX "BLOBEYE"	1994 2003-05	42,0	28,0	14,0
IMPREZA II S. WRX STI "BLOBEYE"	1994 2003-05	52,5	35,0	17,5
IMPREZA II S. WRX STI L.E. SOLB.	1994 2003-05	75,0	50,0	25,0
IMPREZA II S. WRX "HAWKEYE"	2457 2006-07	44,0	29,3	14,7
IMPREZA II S. WRX STI "HAWKEYE"	2457 2006-07	55,0	36,5	18,3
IMPREZA III S. WRX STI	2457 2008-10	32,0	21,3	10,7
LEGACY I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1820-2212 1990-96	2,3	1,5	0,8
LEGACY I S. WAGON (TUTTE LE VER.)	1820-2212 1990-95	2,6	1,7	0,9
LEGACY II/III S. (TUTTE LE VER.)	1820-2500 1993			

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
LJ50/JIMNY	539 1970-80	6,0	4,0	2,0
LJ80/JIMNY	797 1975-80	6,8	4,5	2,3
SJ 410/413/SAMURAI	970-1324 1982-03	6,8	4,5	2,3
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298-1328 1998-12	6,8	4,5	2,3
VITARA/VITARA TD	1590-1998 1988-04	3,8	2,5	1,3
SUZUKI VITARA CABRIOLET	1590 1988-04	4,5	3,0	1,5
VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998 1991-00	4,2	2,8	1,4
SUZUKI VITARA V6	1998 1994-98	5,7	3,8	1,9
GRAND VITARA I S. 1.6/2.0/2.5	1590-2493 1988-07	4,1	2,7	1,4
GRAND VITARA II S. 1.6/2.0/2.4 16V	1586-2393 2005-10	5,6	3,7	1,9
GRAND VITARA II S. 3.2 V6 24V	3195 2009-10	6,9	4,6	2,3
SWIFT IIII S. (TUTTE LE VER.)	993-1298 1990-01	2,3	1,5	0,8
SWIFT CABRIOLET	1298 1992-94	4,5	3,0	1,5
BALENO (TUTTE LE VERSIONI)	1298-1839 1994-01	1,2	0,8	0,4
BALENO WAGON (TUTTE LE VER.)	1298-1839 1996-02	1,2	0,8	0,4
X90	1590 1996-00	6,8	4,5	2,3
WAGON R+ (TUTTE LE VERSIONI)	996-1228 1997-06	2,3	1,5	0,8
IGNIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1328 2000-03	2,1	1,4	0,7
IGNIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1328-1491 2003-09	1,8	1,2	0,6
ALTO (TUTTE LE VERSIONI)	1061 2002-06	1,2	0,8	0,4

TALBOT LAGO		FRANCIA		
SPECIAL COUPÉ	3996 1936-39	230,0	170,0	102,0
SPECIAL CABRIOLET	3996 1936-39	270,0	200,0	120,0
SS COUPÉ	3996 1937-39	270,0	200,0	120,0
SS CABRIOLET	3996 1937-39	340,0	250,0	150,0
T 14 LS SPORT 2500	2491 1955-57	185,0	124,0	62,0
T 26 RECORD	4482 1946-55	100,0	66,5	33,5
T 26 GS GRAND SPORT	4482 1948-53	114,0	76,0	38,0
T 26 GS GRAND SPORT	4482 1953-55	130,0	85,0	42,5

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 1960-69	15,0	10,0	5,0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878 1970-83	13,5	9,0	4,5
FJ 55 SW	3878 1967-70	12,8	8,5	4,3
FJ 55 SW	2977-3878 1971-79	11,3	7,5	3,8
FJ 60 SW	3431-4228 1980-82	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980 1983-86	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER (I S.)	2977-4228 1979-85	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER II	2446-4164 1986-97	12,0	8,0	4,0
LAND CRUISER J9	2694-3378 1996-03	9,8	6,5	3,3
LAND CRUISER 100/500	4477-4664 1998-07	12,8	8,5	4,3
LAND CRUISER 300 3P./5P.	2694-3956 2003-06	12,0	8,0	4,0
H-LUX	1968-2188 1979-82	3,8	2,5	1,3
4 RUNNER	2366-2958 1987-96	5,3	3,5	1,8
4 RUNNER (II S.)	2694-3378 1996-03	6,0	4,0	2,0
CELICA (IV S.)	1587-1998 1985-89	7,5	5,0	2,5
CELICA TURBO 4WD (IV S.)	1998 1986-89	24,0	16,0	8,0
CELICA 1.6/2.0/2.0 GT (V S.)	1587-1998 1989-94	8,5	5,7	2,8
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V S.	1998 1989-93	24,0	16,0	8,0
CELICA 2.0 T. 16V 4WD L.E. C. SAINZ	1998 1992-93	41,5	27,5	13,8
CELICA (VI S.) TUTTE LE VERSIONI	1762-1998 1993-99	7,5	5,0	2,5
CELICA 2.0 T. 16V GT-FOUR/4WD VI S.	1998 1993-99	30,0	20,0	10,0
CELICA 1.8 16V (VII S.)	1796 1999-06	7,0	4,7	2,3
CELICA 1.8 16V 192 CV (VII S.)	1795 1999-06	11,0	7,3	3,7
CELICA CABRIOLET (IV S.)	1998 1986-89	10,5	7,0	3,5
CELICA CABRIOLET (V S.)	1998 1989-93	10,5	7,0	3,5
CELICA CABRIOLET (VI S.)	1998 1993-99	10,5	7,0	3,5
MR2 (I S.)	1453-1587 1984-89	15,0	10,0	5,0
MR2 II - III SERIE	1998-2164 1988-99	22,5	15,0	7,5
MR2 (IV S.)	1794 1999-06	16,5	11,0	5,5
PASEO	1496 1991-95	2,7	1,8	0,9
PASEO (II S.)	1496 1996	2,7	1,8	0,9
CARINA E/SW (TUTTE LE VERSIONI)	1587-1998 1992-98	1,2	0,8	0,4
CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2959-2994 1992-99	2,7	1,8	0,9
PREVIA	2438 1990-99	1,8	1,2	0,6
PICNIC	1998 1996-01	1,4	0,9	0,5
SUPRA 2.0 24V	1998 1988-91	15,0	10,0	5,0
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491 1988-91	18,0	12,0	6,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954 1988-92	21,0	14,0	7,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V 3 PORTE	2997 1993-02	50,0	33,5	16,7
RAV 4 3P./5P. CABRIOLET	1998 1994-00	4,5	3,0	1,5
RAV 4 3P./5P. (II S.)	1998 2000-06	5,3	3,5	1,8
AVENSIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1998 1997-03	1,5	1,0	0,5
AVENSIS (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1587-1998 1997-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (I S.) VERSO	1998 2001-03	2,3	1,5	0,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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
YARIS (I S.) 1.0I 16V/1.3I 16V	998-1299 1999-05	1,8	1,2	0,6
YARIS (I S.) 1.5I 16V	1497 2001-05	3,7	2,5	1,2
VARIS (I S.) VERSO	1299 2001-07	2,3	1,5	0,8

TRIUMPH		GRAN BRETAGNA		
10/20	1393 1923-25	19,5	13,0	6,5
13/35	1873 1925-27	22,5	15,0	7,5
15	2170 1927-30	22,5	15,0	7,5
SUPER 7	747 1928-29	17,3	11,5	5,8
SUPER 8	832 1930	18,8	12,5	6,3
SUPER 9	1018 1931-32	21,0	14,0	7,0
SOUTHERN CROSS	1087-1232 1932	37,5	25,0	12,5
12/16 SCORPION	1203 1931-33	43,0	28,5	14,3
GLORIA 10	1087 1933	16,5	11,0	5,5
GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPÉ	1232-1496 1934-37	22,5	15,0	7,5
GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496 1934-37	41,5	27,5	13,8
GLORIA SIX (6- 6/16) SALOON/COUPÉ	1476-1991 1934-35	33,0	22,0	11,0
GLORIA SIX (6- 6/16) TOURER/DHC	1476-1991 1934-35	52,5	35,0	17,5
DOLOMITE/VITESSE SALOON	1496-1991 1937-39	33,0	22,0	11,0
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990 1934	195,0	130,0	65,0
DOLOMITE 14/60 ROADSTER	1776 1936-38	75,0	50,0	25,0
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991 1938-39	75,0	50,0	25,0
1800 SALOON	1776 1946-49	19,5	13,0	6,5
1800/2000 ROADSTER	1776-2088 1946-49	60,0	40,0	20,0
2000 SALOON (RENOWN)	2088 1949-51	20,3	13,5	6,8
RENOWN LIMOUSINE	2088 1951	22,5	15,0	7,5
MAYFLOWER	1247 1949-53	19,5	13,0	6,5
MAYFLOWER DHC	1247 1949-53	27,0	18,0	9,0
TR2 LONG DOOR	1991 1953-54	83,0	55,0	27,5
TR2 SHORT DOOR	1991 1954-55	67,5	45,0	22,5
TR3	1991 1955-57	67,5	45,0	22,5
TR3 A	1991 1957-61	54,0	40,0	24,0
TR3 B	2138 1962	54,0	40,0	24,0
ITALIA	1991 1960-61	67,5	45,0	22,5
TR4	2138 1961-65	49,5	33,0	16,5
TR4 A IRS	2138 1965-67	57,0	38,0	19,0
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	10,5	7,0	3,5
TR7 SPIDER	1998 1980-82	13,5	9,0	4,5
HERALD	948-1147 1959-70	9,0	6,0	3,0
HERALD COUPÉ	948-1147 1959-64	11,3	7,5	3,8
HERALD CONVERTIBILE	948-1147 1961-71	16,5	11,0	5,5
VITESSE	1596-1998 1962-71	12,8	8,5	4,3
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998 1962-71	18,8	12,5	6,3
2000 MK1/MK2/TC	1998 1963-77	9,0	6,0	3,0
2500 MK2/TC	2498 1968-77	10,5	7,0	3,5
1300/1300 TC	1296 1966-70	7,5	5,0	2,5
1500/1500 TC	1493 1970-76	8,2	5,5	2,8
TOLEDO	1296-1493 1970-76	8,3	5,5	2,8
STAG	2997 1970-77	37,5	25,0	12,5
DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854 1972-80	10,5	7,0	3,5
DOLOMITE SPRINT	1998 1973-79	18,7	12,5	6,2
SPITFIRE 4	1147 1962-64	25,5	17,0	8,5
SPITFIRE MK II	1147 1964-67	24,0	16,0	8,0
SPITFIRE MK III	1296 1967-70	21,0	14,0	7,0
SPITFIRE MK IV	1296 1970-74	15,0	10,0	5,0
SPITFIRE 1500	1493 1974-80	18,0	12,0	6,0
GT6 COUPÉ MK I	1998 1966-68	37,5	25,0	12,5
GT6 COUPÉ MK II	1998 1968-70	36,0	24,0	12,0
GT6 COUPÉ MK III	1998 1967-73	34,5	23,0	11,5
ACCLAIM (TUTTE LE VERSIONI)	1335 1980-84	1,8	1,2	0,6

TVR		GRAN BRETAGNA		
GRANTURA	1588-1798 1958-66	36,0	24,0	12,0
GRIFFITH	4727 1962-67	52,5	35,0	17,5
VIXEN	1598-1798 1967-70	33,0	22,0	11,0
TUSCAN	2994-4727 1968-71	45,0	30,0	15,0
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935 1986-90	34,5	23,0	11,5
TASMIN	1993-4441 1980-91	35,5	23,5	11,8
SPEED EIGHT	3947-3950 1989-91	40,5	27,0	13,5
S3/S3C	2935 1990-91	45,0	30,0	15,0
GRIFFITH 500 (4.0-4.3-4.5-5.0)	3950-4988 1991-02	67,5	45,0	22,5
CHIMAERA	3947-4997 1992-04	60,0	40,0	20,0
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475 1995-05	56,5	37,5	18,8
TUSCAN	4441 1990-91	60,0	40,0	20,0
TUSCAN/S	3605-3996 2000-06	56,5	37,5	18,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
TAMORA	3605 2002-06	52,5	35,0	17,5
SAGARIS	3996 2005-06	63,0	42,0	21,0

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

VANDEN PLAS		GRAN BRETAGNA		
PRINCESS 3 LITRI	2912 1959-64	16,5	11,0	5,5
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909 1964-68	24,8	16,5	8,3
4 LITRI BERLINA	3993 1960-68	34,5	23,0	11,5
4 LITRI LIMOUSINE	3993 1960-68	48,0	32,0	16,0
PRINCESS 1100/1300	1098-1275 1963-74	9,8	6,5	3,3

VAUXHALL		GRAN BRETAGNA		
10 HP	1203 1946-47	10,5	7,0	3,5
12 HP	1442 1946-48	12,0	8,0	4,0
WYVERN (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 (PBI)	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 101)/VX 4-90	1594 1965-67	6,8	4,5	2,3
VICTOR (FD)	1599 1967-71	5,3	3,5	1,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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 LTL	1584 1965-66	14,9	9,9	5,0
1600 LTL	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) G60 SYNCRO GTI	1781 1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) G60 V. SYNC. GTI	1781 1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984 1988-94	4,1	2,8	1,4
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6	2792 1993-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6 VARIANT	2792 1993-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT IV S. (B4) TUTTE LE VER.	1595-1984 1993-96	2,9	2,0	1,0
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6	2861 1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT IV S. (B4) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984 1993-99	3,0	2,0	1,0
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6 VARIANT	2861 1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT V S. (B5) TUTTE LE VERSIONI	1595-1984 1996-05	2,0	1,3	0,7
PASSAT V S. (B5) 1.8 TURBO 20V	1781 1996-05	2,9	2,0	1,0
PASSAT V S. (B5) 2.3 V5 SYN/4MOT.	2325 1997-03	6,3	4,2	2,1
PASSAT V S. (B5) 2.8 V6 30V	2771 1996-04	7,2	4,8	2,4
PASSAT V S. (B5) 4.0 W8	3999 2001-05	9,0	6,0	3,0
PASSAT V S. (B5) VAR. TUTTE LE VER.	1595-1984 1997-06	2,3	1,5	0,8
PASSAT V S. (B5) VAR. 1.8 TURBO 20V	1781 1997-06	3,4	2,3	1,1
PASSAT V S. (B5) 2.3 V5 VAR. S./4M.	2324-2327 1997-03	7,8	5,2	2,6
PASSAT V S. (B5) 2.8 V6 30V VARIANT	2771 1997-04	6,8	4,6	2,3
PASSAT V S. (B5) 4.0 W8 VARIANT	3999 2001-05	9,8	6,5	3,3
PASSAT V S. (B6) 3.2 V6 FSI	3688 2005-08	4,5	3,0	1,5
PASSAT V S. (B6) 3.6 V6 FSI	3597 2008-09	9,0	6,0	3,0
PASSAT V S. (B6) 2.0 FSI TURBO V.	1984 2005-07	3,8	2,5	1,3
PASSAT V S. (B6) 3.2 V6 FSI VAR.	3688 2005-08	6,0	4,0	2,0
PASSAT V S. (B6) 3.6 V6 FSI VAR.	3597 2008-09	9,8	6,5	3,3
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457 1974-79	7,5	5,0	2,5
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457 1980-83	5,3	3,5	1,8
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588 1976-81	27,0	18,0	9,0
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588 1978-82	22,5	15,0	7,5
GOLF GTI 1800	1781 1982-83	19,5	13,0	6,5
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1093-1595 1979-87	10,0	6,7	3,3
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1588-1781 1979-87	13,0	8,7	4,3
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1595-1781 1987-93	9,5	6,3	3,2
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1781 1987-93	13,0	8,7	4,3
GOLF I CABRIOLET SERIE SPECIALI	1595-1781 1988-98	11,5	7,7	3,8
GOLF (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1781 1983-92	3,4	2,3	1,1
GOLF (II S.) GTI	1781 1983-89	11,3	7,5	3,8
GOLF GTI 16V	1781 1985-89	12,8	8,5	4,3
GOLF (II S.) GTI MODEL YEAR '90	1781 1989-92	9,8	6,5	3,3
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781 1989-92	11,3	7,5	3,8
GOLF GTI G60	1781 1990-91	18,8	12,5	6,3
GOLF (II S.) SYNCRO	1781 1986-91	6,0	4,0	2,0
GOLF RALLYE	1781 1989-90	42,0	28,0	14,0
GOLF COUNTRY	1781 1990-91	15,0	10,0	5,0
GOLF III (TUTTE LE VER.)	1391-1984 1991-98	2,1	1,4	0,7
GOLF III GTI/GTI 16V	1984 1991-98	7,5	5,0	2,5
GOLF III 2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861 1991-97	9,0	6,0	3,0
GOLF III VARIANT (TUTTE LE VER.)	1391-1984 1993-98	2,0	1,3	0,7
GOLF III CABRIO (TUTTE LE VER.)	1595-1984 1993-98	6,8	4,5	2,3
GOLF IV (TUTTE LE VERSIONI)	1390-1984 1997-04	1,8	1,2	0,6
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781 1997-03	6,0	4,0	2,0
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781 2002-04	6,8	4,5	2,3
GOLF IV 2.3 V5	2325 1997-04	7,4	5,0	2,5
GOLF IV 2.8 VR6	2792 1999-03	9,7	6,5	3,3
GOLF IV R32	3189 2002-03	19,5	13,0	6,5
GOLF IV VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1984 1999-06	1,5	1,0	0,5
GOLF IV VARIANT 2.3 V5	2325 1999-04	4,5	3,0	1,5
GOLF IV CABRIO	1595-1984 1998-02	5,3	3,5	1,8
GOLF V 1.4 16V/FSI	1390 2003-04	3,0	2,0	1,0
GOLF V 1.6/2.0 FSI	1598-1984 2003-08	4,4	2,9	1,5
GOLF V GTI	1984 2004-08	8,3	5,5	2,8
GOLF V R32	3189 2005-08	18,0	12,0	6,0
SCIROCCO (I S.)	1093-1588 1974-77	10,5	7,0	3,5
SCIROCCO (II S.)	1272-1588 1977-81	9,0	6,0	3,0
SCIROCCO GTI (I S.)	1588 1977-81	18,0	12,0	6,0
SCIROCCO (II S.)	1272-1588 1981-89	7,5	5,0	2,5
SCIROCCO GLI/GTI/16V (II S.)	1588-1781 1981-91	13,5	9,0	4,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
POLO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1272 1975-81	6,5	4,3	2,2
POLO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272 1987-90	2,3	1,5	0,8
POLO (II S.) MODEL YEAR '91	1043-1272 1990-95	2,3	1,5	0,8
POLO II S. COUPÉ (TUTTE LE VER.)	1043-1272 1982-90	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPÉ MODEL YEAR '91	1043-1272 1990-94	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPÉ G40	1272 1985-94	11,2	7,5	3,7
POLO (III S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1598 1994-02	2,0	1,3	0,7
POLO (III S.) CLASSIC	1390-1598 1996	1,8	1,2	0,6
POLO (III S.) GTI	1598 1999-01	7,8	5,2	2,6
POLO III S. VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1598 1997-02	2,3	1,5	0,8
POLO (IV S.) 1.8 T. 20V GTI	1781 2006-09	4,5	3,6	1,8
DERBY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1093 1976-81	5,4	3,6	1,5
DERBY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272 1981-88	3,0	2,0	1,0
JETTA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1588 1979-84	3,0	2,0	1,0
JETTA GLI (I S.)	1588-1781 1979-84	6,8	4,5	2,3
JETTA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1272-1781 1984-92	1,8	1,2	0,6
JETTA (II S.) GTI/GTX 16V	1781 1987-91	3,8	2,5	1,3
JETTA (II S.) SYNCRO	1781 1986-91	3,8	2,5	1,3
CORRADO 1.8I G60	1781 1988-93	18,7	11,0	8,3
CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984 1988-95	12,0	8,0	4,0
CORRADO 2.0 VR6	2861 1991-95	24,0	16,0	8,0
VENTO (TUTTE LE VER.)	1598-1984 1992-96	1,5	1,0	0,5
VENTO 2.8 VR6	2792 1992-98	6,0	4,0	2,0
BORA 1.6/1.8 20V/2.0	1595-1984 1999-06	1,5	1,0	0,5
BORA 1.8 TURBO	1781 2001-04	3,8	2,5	1,3
BORA 2.3 V5	2325 1999-02	4,5	3,0	1,5
BORA 2.8 VR6	2792 2000-03	8,3	5,5	2,8
BORA VARIANT 1.6/2.0	1595-1984 2000-06	1,5	1,0	0,5
BORA VARIANT 1.8 TURBO	1781 2001-04	3,8	2,5	1,3
BORA VARIANT 2.8 VR6	2792 2000-03	8,3	5,5	2,8
SHARAN (I S.) 1.8 TURBO 20V	1781 1998-06	2,7	1,8	0,9
SHARAN (I S.) 2.0	1984 1995-11	2,7	1,8	0,9
SHARAN (I S.) 2.8 V6/VR6	2792 1995-03	3,5	2,3	1,2
SHARAN (I S.) 2.8 V6/VR6 SYNC./4M.	2792 1996-06	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.6	1595 2000-11	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.8 T/2.0	1781-1984 1999-10	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 2.3 V5	2324 2000-05	9,0	6,0	3,0
NEW BEETLE RSI	3189 2000-02	22,5	15,0	7,5
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595 2003-11	6,8	4,5	2,3
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984 2003-10	8,3	5,5	2,8
LUPO 1.0/1.4/1.4 16V	997-1390 1998-05	1,8	1,2	0,6
LUPO GTI	1598 1999-05	8,3	5,5	2,8
TOUAREG 3.2 V6/3.6 V6 FSI (I S.)	3189-3597 2002-10	7,5	5,0	2,5
TOUAREG 4.2 V8/4.2 V8 FSI (I S.)	4163-4172 2002-09	9,0	6,0	3,0
TOUAREG 6.0 W12 (I S.)	5998 2005-10	9,8	6,5	3,3
PHAEON 3.2/3.6 V6	3189-3597 2002-09	7,5	5,0	2,5
PHAEON 4.2 V8	4172 2003-15	9,0	6,0	3,0
PHAEON 6.0 W12	5998 2002-11	10,5	7,0	3,5
TOURAN (I S.) 1.6	1595 2003-10	3,0	2,0	1,0
EOS 3.2/3.6 V6	3189-3597 2007-10	9,0	6,0	3,0

VOLKSWAGEN PORSCHE		GERMANIA		
914/4	1679 1969-72	24,0	16,0	8,0
914 1.8	1795 1973-75	24,0	16,0	8,0
914 2.0	1971 1972-75	27,0	18,0	9,0
914/6	1991 1969-72	91,0	57,0	40,0

VOLVO		SVEZIA		
PV 36 «CARIOCA»	3670 1935-38	24,0	16,0	8,0
PV 444 (TUTTE LE VERSIONI)	1414-1583 1944-58	21,0	14,0	7,0
PV 445 DUJETT	1414-1583 1955-60	22,5	15,0	7,5
SPORT	1414 1956-57	45,0	30,0	15,0
PV 544	1583-1778 1958-65	18,0	12,0	6,0
TP 21	3650 1956-59	15,0	10,0	5,0
LAPLANDER	1778-1990 1959-76	19,5	13,0	6,5
SERIE 120 - AMAZON (TUTTE LE VER.)	1583-1986 1956-70	11,3	7,5	3,8
SERIE 140 (TUTTE LE VER.)	1778-1986 1966-74	8,3	5,5	2,8
164	2978 1968-74	12,0	8,0	4,0
P1800/P1800 S	1778-1986 1961-71	28,5	19,0	9,5
1800 ES	1986 1971-73	30,0	20,0	10,0
66 (TUTTE LE VER. ANCHE DAF)	1108-1289 1972-79	4,5	3,0	1,5
343/345	1397-1986 1976-81	2,3	1,5	0,8
340/360 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-1986 1982-91	2,3	1,5	0,8
440 (TUTTE LE VERSIONI)	1596-1998 1988-96	1,2	0,8	0,4
440 TURBO	1721 1988-96	2,0	1,3	0,7
460 (TUTTE LE VERSIONI)	1596-1998 1989-96	1,2	0,8	0,4
480 ES	1721-1998 1986-95	6,8	4,5	2,3
480 TURBO	1721 1988-95	8,6	5,7	2,9
244 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2127 1974-81	6,0	4,0	2,0
240 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1982-91	5,3	3,5	1,8
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127 1980-85	10,5	7,0	3,5
245 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2127 1974-81	7,5	5,0	2,5
240 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1982-93	5,3	3,5	1,8
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127 1981-85	10,5	7,0	3,5
264 DL/GL/GLE	2664-2849 1974-81	7,5	5,0	2,5
265 DL/GL/GLE	2664-2849 1974-81	7,5	5,0	2,5
262 COUPÉ	2664-2849 1977-81	16,5	11,0	5,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
740 (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1984-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO	1986-2316 1984-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V	1986 1989-90	4,2	2,8	1,4
740 SW	1986-2316 1985-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO SW	1986 1985-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V SW	1986 1989-90	4,2	2,8	1,4
760 GLE V6	2849 1982-87	4,5	3,0	1,5
760 GLE LIMOUSINE	2849 1986-87	9,0	6,0	3,0
760 TURBO 2.3	2316 1982-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW	2849 1985-87	4,5	3,0	1,5
760 TURBO 2.3 SW	2316 1985-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 (II S.)	2849 1987-90			

TOTAL PROTECTION FOR CAR COLLECTORS



 **banchero costa**

INSURANCE BROKER
SPECIALTIES DIVISION

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



INDUSTRIAL



CARGO



MARINE



SPECIALTIES



CAR
COLLECTORS

Coverholder at **LLOYD'S**

Member of CISQ Federation



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



part of

banchero costa

NETWORK

BROKERAGE
SHIP FINANCE
SHIP AGENTS

SHIPYARDS
TOWAGE AND SALVAGE
SHIP MANAGEMENT

COMMERCIAL MANAGEMENT
RESEARCH

bancosta.com



UN PONTE TRA DOMANDA E OFFERTA

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

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

SPIDER (916) 2000 16V TWIN SPARK grigia del 1996, auto sana, capote discreta, Gpl, 8.700 euro, visibile a Calcinato (BS)



coccolivo@gmail.com

SPIDER 1600 del 1983, perfetta, unico proprietario, sempre in garage, iscritta Asi, 23 mila euro, visibile a Fara in Sabina (RI)



lucdis47@gmail.com

ALFETTA GT 1600 del 1978, Blu Olandese, ottima di carrozzeria e meccanica, Asi Targa oro, 15 mila euro, visibile a Torino

gio.silvestri49@libero.it

GIULIA 1600 S bianca del 1969, completamente restaurata, trattativa riservata, visibile a San Martino in Rio (RE)



andreabega.it@gmail.com

GIULIETTA SPIDER VELOCE Il Serie del 1960, rossa, omologata Asi e Riar, conservata con leggero restauro, trattativa riservata, visibile a Lariano (RM)



3470191618

AUDI

A8 2.8 V6 30V QUATTRO del 2000, pochi chilometri, Certificato di Rilevanza Storica, 13 mila euro, visibile a Mantova



lui964.lc@gmail.com

AUSTIN HEALEY

100/6 rossa del 1958, interni in pelle, 90 mila euro, visibile a Roma



marcellacccioli@gmail.com

SPRITE MK IV blu del 1969, trattativa riservata, visibile a Sandrigo (VI)



mario3vic8@yahoo.it

AUTOBIANCHI

A112 JUNIOR bianca del 1982, auto di famiglia, sempre in box, 4.500 euro, visibile a Ostuni (BR)



enrico.orlandino@libero.it

Y10 4WD del 1993, rossa, testata rifatta, disponibilità ricambi, impianto a gas, trattativa riservata, visibile a Pescara



alexcinicogto@gmail.com

BIANCHINA CABRIOLET del 1968, targhe nere, trattativa riservata, visibile a Sona (VR)



chiru929@hotmail.it

BMW

320 IS (E30) grigia del 1988, completamente originale, 40 mila euro, visibile a Cefalù (PA)

ing.giuseppe.marino1@gmail.com

318i (E36) blu del 1993, unico proprietario, ottime condizioni, 2.500 euro, visibile a Roma

casimiro.ciulla@fastwebnet.it

Per ordini o informazioni sulle riviste

ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

02 56568800

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

uf.abbonamenti@edidomus.it

Q P QUATTORUOTE Professional

SEI UN PROFESSIONISTA?

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

www.quattorruotepro.it

o richiedi informazioni scrivendo a **professional@quattorruotepro.it**

635 CSI (E24) del 1981, auto completa, ferma da parecchio, 11 mila euro, visibile a Termini Imerese (PA)



umberto.brucato@bdeti.it

CITROËN

DSUPER bianca del 1971, targhe e libretto originali, 18 mila euro, visibile a Castiglione Olona (VA)



massimo.ciciriello@alva-srl.it

2 CV del 1955, 18 mila euro, visibile a Milano



ruotamarket@libero.it

DAIMLER

V8 250 grigia del 1964, provenienza inglese, restauro totale, pronta all'uso, 30 mila euro, visibile a Borgoricco (PD)



robertomarcon02@gmail.com

FIAT

500 R rossa del 1975, completamente restaurata, targhe nere, 8.500 euro, visibile a Torino



oly22@inwind.it

CAMPAGNOLA 1900 benzina, rossa, omologata civile nel 1979, perfettamente funzionante, 9.800 euro, visibile a Frabosa Sottana (CN)

tuma1977@hotmail.com

125 SPECIAL Il serie grigia del 1972, condizioni da concorso, iscritta Asi, 9.200 euro, visibile a Montesilvano (PE)

lucianozolfi@yahoo.it

500 F del 1967, restaurata e sempre in garage, buone condizioni, 6.800 euro leggermente trattabili, visibile ad Arquà Polesine (RO)



quaglio73@gmail.com

500 C del 1954, perfettamente funzionante, motore revisionato, impianto elettrico nuovo, batteria nuova, 11 mila euro, visibile a Comerio (VA)



fabted@tim.it

500 C BELVEDERE del 1954, funzionante, documenti regolari, buone condizioni generali, 11.500 euro, visibile a Fontanelice (BO)

claudiopoli2002@libero.it

PANDA 1100 I.E. YOUNG del 2002, pari al nuovo, unico proprietario, 2.200 euro, visibile a Pescara

alexnicogto@gmail.com

1100 SPORT SILURO rossa, fabbricata nel 1939 e modificata nel 1954, Asi Targa oro, 98 mila euro, visibile a Barlassina (MB)



3336934276

500 LUSSO del 1971, completamente originale, 6.500 euro, visibile a Siderno (RC)

raffaieleci90@gmail.com

124 SPORT SPIDER bianca del 1968, buono stato, 20 mila euro, visibile a Rodano (MI)



ghelfip@hotmail.it

850 COUPÉ bianca del 1966, marciante, lievi restauri, iscritta Asi, 8.500 euro, visibile a Poggibonsi (SI)

335 7374273

127 SCOUT FISSORE allestimento Century del 1976, molto rara, perfette condizioni di meccanica e carrozzeria, 12 mila euro, visibile a Benevento

alfredo.benevento@yahoo.it

F.lli DEMINICI

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



Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

www.deminici.it

MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.
... dal 1965
... qualunque pratica
... per qualsiasi veicolo
... di ogni età

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

www.agugginisas.it

www.garagepoque.it

TEL. 02 96320107

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

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

AGENZIA "A.C.S."

Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel. 035 23 30 77

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

GRADA RICAMBI
Via Linfano, 2A
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
WhatsApp: 3899267895
di Bertamini Renzo & C. snc

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

**Pratiche Auto ad Elevato
Grado di Difficoltà**

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

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.
di Pavan Nicola

NUOVA SEDE 600m² RICAMBI & AUTO

VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV MEHARI E DYANE

ORDINI & RICHIESTE:
info@citroen2cvservice.it
www.citroen2cvservice.com

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 €

Profilo gocciolatoio 2cv e Dyane come originali made in Italy

Spedizioni in tutta Italia

NUOVI RICAMBI e PROMOZIONI!!

Amplio magazzino ricambi

Via Polesine 1431 - 37043 CASTAGNARO (VR)
Tel. 0442 1955082 - 347 5366196 - 347 9207720
WWW.CITROEN2CVSERVICE.COM
info@citroen2cvservice.it

500 L blu del 1972, perfettamente originale, targhe nere, 10 mila euro non trattabili, visibile a Policoro (MT)



giovanni.giovanni77@libero.it

600 MULTIPLA I serie del 1958, completamente restaurata, Asi Targa oro, 38 mila euro, visibile a Serra de' Conti (AN)



silvano103@virgilio.it

1400 del 1951, completamente restaurata con componenti originali, Asi Targa oro, 14 mila euro, visibile a Bovolone (VR)

gdr@oneiros-italia.com

500 C del 1951, completamente restaurata con componenti originali, Asi Targa oro, 10 mila euro, visibile a Bovolone (VR)

gdr@oneiros-italia.com

503 TORPEDO del 1926, restaurata di recente, priva di ruggine, 22 mila euro, visibile ad Asti

andrea.barban@a2a.eu

501 TORPEDO Tipo Lusso del 1925, restaurata di recente, priva di ruggine, 22 mila euro, visibile ad Asti



andrea.barban@a2a.eu

600 D del 1966, completa e ben conservata, 6.000 euro, visibile a Termini Imerese (PA)

umberto.brucato@bdeta.it

500 LUSSO del 1972, ferma da parecchio tempo ma completa di tutte le sue parti, 2.500 euro, visibile a Termini Imerese (PA)



umberto.brucato@bdeta.it

1100/103 serie G del 1964, da restaurare, 1.234 euro, visibile a Cento (FE)



balboni.nadia@gmail.com

FORD

ESCORT 1.6 XR3i del 1987, in buone condizioni, 4.600 euro, visibile ad Asti



andrea.barban@a2a.eu

FORD (GRAN BRETAGNA)

ANGLIA TORINO S del 1966, bicolore azzurra e beige, molto rara, carrozzeria e interni perfetti, trattativa riservata, visibile a Verrayes (AO)

paologoz@hotmail.com

FORD (USA)

THUNDERBIRD IV serie del 1964, ottimo stato, iscritta Asi, tutto funzionante, 27 mila euro, visibile a Milano

seroldi@gmail.com

MUSTANG FASTBACK blu del 1975, motore V6 2.8, cambio manuale, targa originale, iscritta Asi, 20 mila euro, visibile a Luzzara (RE)



topini06@gmail.com

HONDA

INTEGRA TYPE R bianca del 1998, due proprietari, 22 mila euro, visibile a Cavour (TO)

andreayoshi2001@yahoo.it

INNOCENTI

MINI MINOR bianca del 1967, iscritta Asi, completamente originale, sempre al coperto, 12 mila euro, visibile a Rovigo



musicacastrignano@gmail.com

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

50 ANNIVERSARY
CONFEZIONI ANDREA GROUP

Confezioni Andrea Group festeggia i suoi **50 anni**. Il marchio Covercar si distingue, per la qualità e le caratteristiche tecniche che compongono ogni prodotto. Queste stesse caratteristiche hanno permesso a Confezioni Andrea di fornire direttamente le più importanti case automobilistiche del mondo e di soddisfare una clientela sempre più esigente e attenta alla cura delle proprie automobili.

Negli anni sono nate sul mercato diverse imitazioni dei prodotti Covercar che possono sembrare simili, ma che hanno caratteristiche differenti.

Consigliamo quindi, ai nostri clienti di *accertarsi sempre dell'autenticità del marchio Covercar* e di prestare attenzione nella scelta di un copriauto.

Per ogni ulteriore informazione è possibile contattare il servizio clienti.

CARATTERISTICHE

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

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

VENDO&COMPRO

MINI MINOR MKII del 1968, unico proprietario, sempre in garage, 6.999 euro, visibile ad Arquata Scrivia (AL)



mongiaole@hotmail.com

JAGUAR

XK150 DHC del 1959, quattro marce con overdrive, ottima da guidare, 138.500 euro, visibile in Olanda



+31 636496436

XJ6 (X300) del 1997, 12 mila euro, visibile a Cles (TN)



elybert95.12@gmail.com

E-TYPE V12 III serie, del 1972, provenienza Texas, targhe e documenti del Regno Unito, senza ruggine, meccanica e interni in buono stato di utilizzo, 51 mila euro, visibile a Roma



robert.bogatec@gmail.com

JEEP

WRANGLER (YJ) blu del 1991, 2.500, numerosi accessori, gancio traino



omologato, 14.500 euro, visibile a Udine
andrea@ceschiutti.it

LANCIA

FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO

Il serie avorio del 1971, Asi Targa oro, 34 mila euro, visibile a Milano
a.demartini@ddnassociati.it

DELTA 1.3 del 1981, prima serie, unico proprietario, sempre in garage, 7.800 euro, visibile ad Altamura (BA)



vinc.dimattia@gmail.com

AURELIA B24 CONVERTIBILE

grigia del 1957, targa nera, trattativa riservata, visibile a Rimini



3357315323

MERCEDES

200 CE del 1990, marciante, perfetto stato, 150.000 km, 10 mila euro, visibile a Frosinone

federicapatrizi9@gmail.com

E200 (W124) del 1989, ottime condizioni, sempre in garage, iscritta Asi, 10 mila euro, visibile a Porto San Giorgio (FM)
giannetti.filippo@alice.it

MG

MIDGET MK IV 1500 del 1979, restaurata integralmente, pari al nuovo, documenti italiani, trattativa riservata, visibile a Bacoli (NA)



fulpalo@alice.it

MORGAN

4/4 1600 del 1985, motore Ford, iscritta Asi, condizioni perfette, 38 mila euro, visibile ad Alba (CN)



ilcortesito@gmail.com

MORRIS

MINOR 1000 berlina due porte del 1967, guida a destra, iscritta Asi, perfettamente funzionante, 30 mila euro, visibile a Castelnuovo Farfa (RI)
apanac@tiscali.it



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Restauri e revisione Porsche 356-911-914

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



la nostra Officina

PEUGEOT

205 CABRIOLET bianca del 1991, completamente originale, riverniciata a fondo, capote e lunotto nuovi, trattativa riservata, visibile a Frassinoro (MO)



max.cgi@libero.it

PORSCHE

911 3.3 TURBO (930) grigia del 1979, restauro totale, iscritta Asi, trattativa riservata, visibile ad Anzio (RM)



finfausto@yahoo.it

911 2.4 T TARGA rossa del 1973, 110 mila km, 30.700 euro, visibile a Sestu (CA)



patpacheco@neoxmail.com

944 bianca del 1987, motore aspirato, tetto apribile, iscritta Asi, 14.900 euro, visibile a Firenze



jacopo.carrai@gmail.com

911 2.4 S rossa del 1973, in ottime condizioni generali, con passaporto tecnico Htp Fia, allestimento rally, 143 mila euro, visibile a Valdagnò (VI)

dimarzen@gmail.com

RENAULT

ESPACE Il serie del 1992, 2.0 benzina, Gpl, ottime condizioni, trattativa riservata, visibile a Rubiera (RE)



daniegab@tin.it

ALPINE A110 1600 S rossa del 1972, da revisionare, trattativa riservata, visibile a San Giorgio a Cremano (NA)



callistoband@libero.it

VIVAQUATRE del 1935, requisita dai tedeschi durante la guerra, 15 mila euro, visibile a Borgo Virgilio (MN)



aleggazzoni.2003@gmail.com

4 del 1983, tagliandata, gomme nuove, iscritta Asi, 4.200 euro, visibile a Roma



abraroby@inwind.it



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

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

ricambituri@gmail.com Tel. 051 984831
www.ricambijeeep.com Mob. 339 4399951

Via Berretta Rossa, 66/2 B, 40133 Bologna

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio clienti al numero

02 56568800

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

uf.vendite@edidomus.it



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

**17 - 18 - 19
NOVEMBRE 2023**

Vuoi vendere la tua auto?

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

Per ricevere informazioni:
invia una mail a:

info@milanoautoclassica.com

Indicando alcuni dati quali:

NOME - COGNOME - CITTÀ - RECAPITO TELEFONICO - EMAIL

MARCA - MODELLO - ANNO DI PRODUZIONE

oppure inquadra il Qr Code qui sotto:



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

FIERA MILANO RHO

www.milanoautoclassica.com

VENDO&COMPRO

5 TL bianca del 1978, reimmatricolata nel 1985, iscritta Asi, meccanicamente in ordine, 3.200 euro, visibile a San Ginesio (MC)

328 6187778

TOYOTA

CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR/4WD VI serie del 1994, 9.500 euro, visibile a Citerna (PG)



essosa@neoxmail.com

TRIUMPH

SPITFIRE 1500 rossa del 1977, meccanica e interni ottimamente conservati, Asi, sempre in garage, 13.999 euro, visibile a San Damiano d'Asti (AT)



pierluigibosca@tiscali.it

SPITFIRE MK IV del 1972, pronta all'uso, funzionante in ogni sua parte, 4.200 euro, visibile a Masate (MI)



danielfdm@outlook.com

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO 1200 del 1963, gomme nuove, pronta all'uso, trattativa riservata, visibile a Brisighella (RA)



matteovitozzi77@gmail.com

GOLF 1.6 CABRIOLET grigia del 1990, benzina e Gpl, buone condizioni, 6.700 euro, visibile a Forlì

tamburini.tomaso@gmail.com

VOLVO

C70 COUPÉ del 1999, motore 2.000 cinque cilindri turbo benzina, iscritta Asi, 5.500 euro, visibile a Lainate (MI)



alebo304@live.it

VENDO MOTO

BIANCHI

MT61 MILITARE del 1963, completamente restaurata, Asi Targa oro, 3.500 euro, visibile a Bovolone (VR)



gdr@oneiros-italia.com

GILERA

B 300 EXTRA del 1969, trattativa riservata, visibile a Bologna



info@urbarredo.it

B 300 del 1965, restauro totale del 2018, 3.500 euro, visibile a Termini Imerese (PA)



umberto.brucato@bdata.it

HUSQVARNA

360 RT del 1974, perfetta, targa e libretto originali, trattativa riservata, visibile a Bologna



info@urbarredo.it

MOTO GUZZI

V35 III serie del 1986, cafe racer, funzionante, 2.000 euro trattabili, visibile a Milano

w.maccone@libero.it

ALCE 500 MILITARE del 1943, completamente restaurata con componentistica militare, Asi Targa oro, 10 mila euro, visibile a Bovolone (VR)

gdr@oneiros-italia.com

ZIGOLO 98 del 1959, restauro integrale, 3.500 euro, visibile a Pomigliano d'Arco (NA)



leader.leonardo@libero.it

PIAGGIO

VESPA 125 TS del 1975, prezzo non trattabile, trattativa riservata, visibile a Cesano Maderno (MB)



GIUSEPPINAZALI@hotmail.com

VENDO VARIE

PER ISOTTA FRASCHINI

Tipo 8A baule in condizioni originali, trattativa riservata, visibile a Castellaranò (RE)



maria1.giordano1957@gmail.com

WWW.AIRCOOLED.IT



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

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

GALVANICA SPINO D'ADDA S.r.l.

PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA.

ASSICURIAMO INOLTRE UN TRATTAMENTO DI RESTAURO SUI PARTICOLARI DA RICROMARE

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373 965359 - Fax 0373 646003
e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it



EPOCA CAR



www.epocacar.com



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

NEGOZIO ON LINE

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

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI IMPIANTI ELETTRICI ED LORO ACCESSORI

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

Grimaldi Classic Cars



1983 - 2023



Viale Monte Grappa, 15
Vigevano PV - Italy
Tel. +39 0381.22787

www.grimaldiauto.it
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Tel. WhatsApp +39 347-7376032 - 340.7170541

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



JAGUAR MK2 3.8

•••ITALIANA DA SEMPRE con TARGHE VARESE NERE•••, RESTAURATA da NOI COMPLETAMENTE ! colore blu con interni CARTIER.

**ANNO 1963
STRABILIANTE !**



BMW 2000 CS coupè sport 120 CV

• ITALIANA DA SEMPRE •
interni originali, matching,
4 vetri elettrici,
interni di nascita originali.

**ANNO 1968
UNICO PROPRIETARIO**



BMW Z3 ROADSTER 2.8 192cv, ITALIANA DA SEMPRE, targhe bianche di prima immatricolazione, interni e capote beige, full optional. SOLO 85.000 KM

ANNO 1997



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

NOVEMBRE 1989



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

IMM.2001 - INTERNI FULL PELLE CHIARA !



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

**RIVALUTAZIONE CERTIFICATA !
ITALIANA DA SEMPRE**



ALFA ROMEO DUETTO 1.300, CARBURATORI, 2° SERIE CODA TRONCA, ITALIANA DA SEMPRE.

APRILE 1974 !



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

TARGA COMO



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

ITALIANA DA SEMPRE !



BMW X5 3.0i benzina, ***SOLO 70.700KM DA NUOVA ***ITALIANA DA SEMPRE*** PACK SPORT con cerchi da 19", INTERNI IN PELLE CARTIER.

ANNO 2003 - UNICO PROPRIETARIO



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

TARGHE VENEZIA



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

ANNO 1991 - UNICO PROPRIETARIO



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

ANNO 1968



FERRARI TESTAROSSA **MONO SPECCHIO e MONODADO**ITALIANA DA SEMPRE, TAGLIANDO con frizione e cinghie 2023. CONDIZIONI TOP !

IMMATRICOLATA 1986



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

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



TOYOTA RAV 4, primissima serie, 2.000cc 4x4 benzina 3 porte, SOLO 65.000 KM DA NUOVA.

ANNO 1997 - UNICOPROPRIETARIO



ALFA ROMEO 1.750, grigio indaco con pelle Cartier, combinazione cromatica favolosa, oggetto molto speciale, ancora con i suoi interni originali.

MARZO 1970 - TARGA FERRARA !



RANGE ROVER 300 TDI 177cv L322, ***SOLO 1 PROPRIETARIO*** TETTO APRIBILE, SOLO 121.000 KM, interni originali, sospensioni pneumatiche, FAVOLOSA.

ANNO 2003



LANCIA FLAMINIA TOURING 2.8 GTL 3C, CONDIZIONI MERAVIGLIOSE.

NOVEMBRE 1965



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

APRILE 1991 !



FERRARI DINO 246 GT, ***CERTIFICATA FERRARI CLASSICHE 2023***.

IMMATRICOLATA 1972



MERCEDES BENZ SL 300 SERIE 107,**ITALIANA DA SEMPRE**CROMATICA STREPITOSA verde metallizzato, interni in pelle beige, hard-top, climatizzatore, vetri elettrici, cambio automatico, ASI.

ANNO 1982 - UNICO PROPRIETARIO



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

ANNO 2006 - UNICO PROPRIETARIO



FIAT 1.400 CABRIO, CERTIFICAZIONE FIAT ai massimi livelli**colore rosso, CONSERVATA SPLENDIDAMENTE.

**ITALIANA DA SEMPRE - ANNO 1950 !
INTROVABILE**



ALFA ROMEO GTA 1.600 "STRADALE", ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE originale al 100% DALLA NASCITA.

**MARZO 1967
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



FIAT 1.200 spider, CERTIFICAZIONE FIAT ai massimi livelli**colore rosso, Restaurata.

**ITALIANA DA SEMPRE ANNO - 1958 !
INTROVABILE**



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

TARGA PERUGIA - CONDIZIONI TOP

Siamo alla Ricerca di Bmw Z3 M Roadster, pagamento immediato !



Inquadra il QR Code con lo smartphone per inserire subito il tuo annuncio

NUOVE MODALITÀ

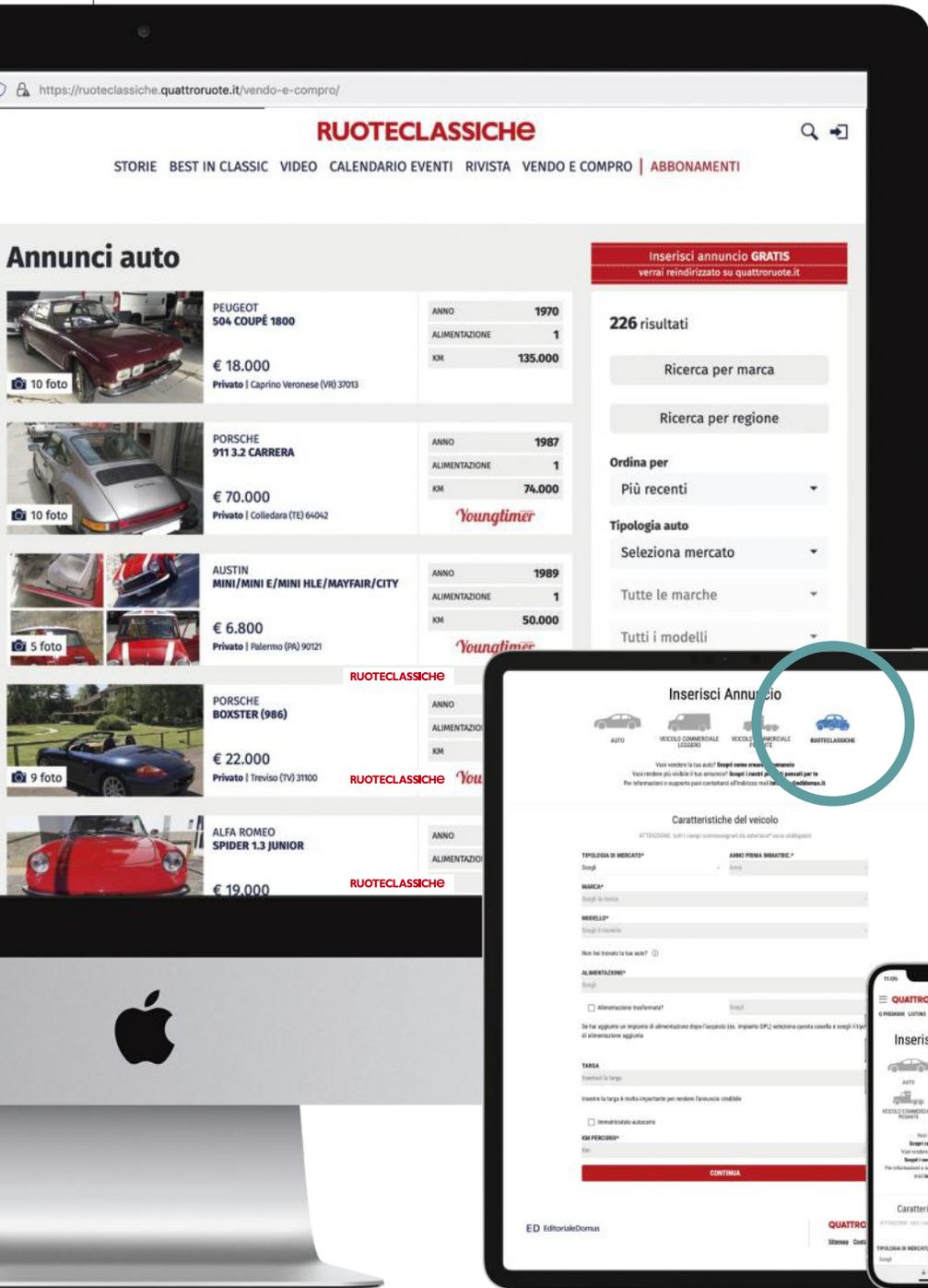
GLI ANNUNCI SONO ONLINE

- Volete vendere auto o ricambi? Comprarli? Ora è gratis per i privati
- Digitate quattroruote.it/auto-usate/inserisci-annuncio/auto-epoca
- È facile, basta inserire le caratteristiche del veicolo come richiesto
- Ricordate di aggiungere sempre un vostro recapito, telefono o e-mail
- Ogni inserzione sarà visibile per trenta giorni
- Una selezione di quelle più interessanti sarà pubblicata anche sulla rivista

- Una selezione delle inserzioni online sarà pubblicata ogni mese anche sulla rivista. **Hanno la precedenza quelle contenenti il contatto telefonico.**
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 2003**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2013.**

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02824721.

ATTENZIONE: la presenza sulle pagine oppure sul sito di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è compilabile o acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'inserzionista o sull'acquirente dello spazio relativo.



IL PONTE TRA RICERCA E OFFERTA

Le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 142. Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza. Un annuncio può contenere una sola inserzione per una sola vettura. Le inserzioni a pagamento possono utilizzare schede fotografate.

Il riquadro in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

ALFA ROMEO	AUSTIN	BMW	DAEWOO
ALFA ROMEO 164, berlina, motore 2.0, 16V, 170CV, 190.000 euro	MINI MINOR 1000, 1985, berlina, motore 1.0, 55CV, 12.000 euro	BMW 116i, berlina, motore 1.8, 100CV, 18.000 euro	DAEWOO TACIS, berlina, motore 1.5, 80CV, 10.000 euro
ALFA ROMEO 164, berlina, motore 2.0, 16V, 170CV, 190.000 euro	MINI MINOR 1000, 1985, berlina, motore 1.0, 55CV, 12.000 euro	BMW 116i, berlina, motore 1.8, 100CV, 18.000 euro	DAEWOO TACIS, berlina, motore 1.5, 80CV, 10.000 euro

Informazioni sulle riviste: **Editoriale Domus** servizio abbonamenti annuo **568800** tel 800180039 info@edidomus.it

QUATTORUOTE Professional SEI UN PROFESSIONISTA? Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito www.quattoruote.it o richiedi informazioni scrivendo a professional@edidomus.it

41ª edizione

AUTOMOTORETRO®

creativacomunica.com

FIERE DI PARMA

9/10/11 FEBBRAIO
8 FEBBRAIO PREVIEW
2024

IN CONTEMPORANEA CON



✉ info@automotoretro.it

☎ +39 011 350 936

f automotoretro.automotoracing

📷 automoto_r

WWW.AUTOMOTORETRO.IT



COPPA • MILANO • SANREMO

Est. 1906



JUMBOSTAR COPPA MILANO SANREMO
LIMITED EDITION

Cronografo Automatico - Diametro 40 mm

WWW.WYLERVETTA.COM @WYLERVETTA

JUMBOSTAR