

RUOTECLASSICHE

GT 40

COME LA LEGGENDA FORD
RIVIVE IN UNA REPLICA
OMAGGIO O ERESIA?



TEST A TEST

ALFA MONTREAL FIAT DINO

LINEA DI BERTONE
CAVALLI A VOLONTÀ
E FASCINO ANNI SETTANTA

REGINE

LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT

L'ULTIMA SPORTIVA
TORINESE DI GRAN CLASSE
CON IL MITICO V6

IMPRESSIONI

CADILLAC ALLANTÉ

LA SFORTUNATA
UNIONE TRA GM
E PININFARINA

CLASSICHE DI DOMANI

MINI COOPER JCW

L'INGLESINA
PIÙ CATTIVA
COMPIE VENT'ANNI

ANNIVERSARI

FIAT PUNTO

DIVENTA STORICA
PARTE LA CACCIA
A QUELLE PIÙ APPETIBILI



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



Sotheby's



2008 Lamborghini Reventón

Venduto per 1,748,750 euro a Monaco di Baviera nel 2022

SI INVITA A CONSEGNARE IL PROPRIO VEICOLO ADESSO

MUNICH | 25 NOVEMBRE 2023

LA NOSTRA ASTA TEDESCA DI PUNTA

ITALIA +39 02 9475 3812

GERMANIA +49 (0) 800 000 7203

GB +44 (0) 20 7851 7070

FRANCIA +33 (0) 1 76 75 32 93

SVIZZERA +41 (0) 79 801 80 23

info@rmsothebys.com



Start your journey here
[rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com)

E SE LA SMART FOSSE NATA A TORINO?

Si giocava, l'altro giorno, con Chat GPT, l'applicazione di intelligenza artificiale che minaccia di prendere il posto di un sacco di competenze umane (comprese quelle, riconosco di residuale utilità, del giornalista). E mi è punta vaghezza di controllare le conoscenze automobilistiche dell'aggregatore di conoscenze (francamente non mi viene altro modo per descriverlo), ché almeno su tale disciplina – l'unica, ammetto – posso vantare un qualche diritto di scrutinio. Ho chiesto il profilo di alcuni marchi e le risposte sono state immediate, ma di vaghezza sconcertante. Arrivati alla Smart, per dire, l'intelligenza superiore all'altro capo del cavo se l'è cavata dicendo che l'auto fu "svilupata come progetto congiunto fra la Swatch e la Mercedes-Benz". Per zelo, sono andato a controllare anche su Wikipedia: pure lì la stessa versione. Ora, io nei primi anni 90 – da redattore di Quattroruote – avevo seguito la genesi dell'iniziativa. E so che non andò affatto così. Passati 30 anni, è dunque interessante raccontare la vera storia, pescando nella memoria dei protagonisti, e rivelare qualche segreto caduto in prescrizione. Nessuno sa, per esempio, che la MCC (Micro Car Company, questo era il nome originario dell'azienda) avrebbe potuto portare il marchio Fiat.

Siamo a cavallo fra gli anni 80 e i 90. Nicolas Hayek, che ha fatto i miliardi (di lire) con gli Swatch, ha l'intuizione di

una citycar che riprenda il concetto dei suoi orologi: un prodotto essenziale, chic, in grado di essere à la page nonostante il prezzo abbordabile. Il problema è che l'imprenditore non ha né le competenze né le strutture necessarie per trasformare l'idea in qualcosa di concreto. In quegli anni, Fiat è il primo gruppo europeo. Ed è il maggiore specialista di vetture economiche. Inevitabile che Hayek vada a bussare a Torino. Franco Bosisio, che era l'ad di SMH, nonché l'artefice principale del fenomeno Swatch, organizza nel 1992 l'incontro con i vertici del Lingotto. Che va malissimo: "Teniamo presente che io guidavo un brand in grado di investire 25 miliardi di lire l'anno in comunicazione soltanto in Italia e che Hayek era il presidente di uno dei maggiori gruppi d'orologeria al mondo. Fummo ricevuti da Cesare Romiti e Paolo Cantarella, che mi diedero l'impressione di non avere interesse per le auto e che ascoltarono distrattamente il nostro progetto avveniristico: due posti, motore elettrico e prezzo di 10 milioni di lire. Non chiesero neppure informazioni per poter valutare la fattibilità. Fummo trattati come dei poveri pellegrini".

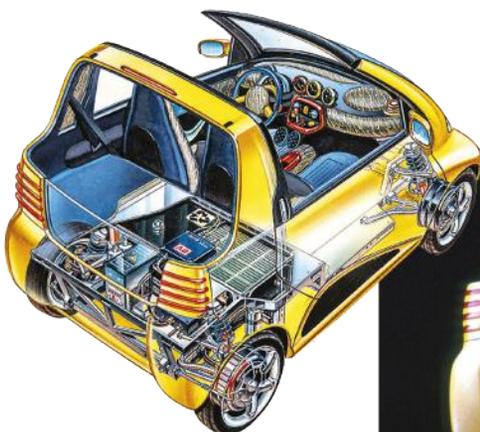
In realtà, qualcosa nei corridoi Fiat trapelò. L'ingegnere Paolo Massai, che lavorava all'R&D, ricorda distintamente quel primo abboccamento: "Venimmo a conoscenza dell'incontro al Lingotto e a mio avviso Cantarella fece bene a rifiutare. Aveva intuito subito i limiti tecnici del progetto: pannelli a iniezione costosi, due posti secchi sfalsati, cellula di rinforzo difficile

da costruire e stabilità insufficiente". È dunque in quel momento che Hayek si rivolge alla Daimler? Non ancora. Prima, e anche questo è abbastanza sconosciuto, c'è una fermata a Wolfsburg. Sempre Bosisio: "Dopo Torino andammo alla Volkswagen: quelli furono più lesti della Fiat e ci diedero retta, creando una società apposta. Poi però congelarono la cosa. Secondo me,

“Dopo 30 anni, è giunta l'ora di rivelare **la vera genesi di un modello** popolarissimo in Italia”

lo fecero per evitare che qualcuno potesse fargli concorrenza. Dopo un po' di tempo, Hayek si stancò dell'immobilismo di Wolfsburg e comunicò al consiglio d'amministrazione della holding SMH che c'era l'opportunità di allearsi con la Daimler. Fummo tutti entusiasti della cosa, ma l'accordo prevedeva che il 51% della nuova società fosse controllato dai tedeschi. Che ci misero nella condizione di non poter decidere più niente: ci spinsero ai margini, rinunciarono alla trazione elettrica e, soprattutto, decisero di chiamare Smart – e non Swatch – la macchina”.

Quello che non dissero fu che quel nome era – rullo di tamburi – della Fiat, cioè la Casa che per prima era stata sondata. Lo rivela Vittorio Ravà, in quel momento direttore della Pubblicità del Lingotto: "Smart era uno dei nomi preparati per ricostituire un patrimonio dei marchi Fiat che potesse riempire i cassetti vuoti che caratterizzavano l'azienda all'inizio degli anni 90. Fu regalato all'amministratore delegato della Daimler da Cantarella senza alcuna motivazione di business, ma solo perché in quel periodo pareva che i tedeschi volessero comprare Fiat Auto. Alla fine, così non fu e alla Daimler rimase in mano il nostro regalo. Che subito fu utilizzato per il modello presentato nell'ottobre del 1998". Questa la vera storia della Smart, che poteva essere italiana ma che di Fiat, alla fine, ebbe soltanto il nome. Sono curioso di vedere se questa ricostruzione finirà un giorno su Chat GPT..



Piccola e geniale

Ecco come Hayek vedeva la Swatch Car: sempre due posti, ma elettrica





Leggenda rinata

La Ford GT 40 è inarrivabile. Ma non è detto che una sua replica debba per forza lasciare l'amaro in bocca. Questa, per esempio...



Sommario

10 Best in Classic 2023

Le selezioni sono in corso

12 Iniziative

Guida al Mercato, quotazioni e consigli per gli acquisti

14 Ruoteclassiche.it

Il nostro sito e il nostro Instagram

PENSIERI LIBERI

17 Destra3 lunga chiude

di Carlo Cavicchi

19 Il collezionista

di Corrado Lopresto

21 Amarcord

di Giorgio Terruzzi

PASSIONI

24 Libri

Le novità di carta

26 Rutine classiche

Le creazioni di Giovanni Ingrao

28 Photobox

Tutti i mesi con noi

30 Posta

La voce dei lettori

PRIMO PIANO

34 Burocrazia

Acquistare all'estero

ICONE

41 La Cadillac di Tito

L'Eldorado del 1953 è a Brioni

42 Regine

Lancia Flaminia Super Sport (1965)

48 Test a test

Alfa Romeo Montreal (1971)
Fiat Dino 2400 Coupé (1971)

58 Repliche

Ford GT 40 (1977)

64 Anniversari

Fiat Punto (1993-2023)

72 Nate per correre

Opel GT Conrero (1971)

78 Impressioni

Cadillac Allanté (1987)

86 Classiche di domani

Mini Cooper S JCW (2004)

MONDOCLASSICO

95 Italian Speed Festival

Grande kermesse a Misano

96 Storie

Gianfranco Poncini

100 Eventi

Stella Alpina

102 Eventi

Gran Premio Nuvolari

104 Aste

Goodwood Revival Meeting

106 Tendenze

- ▶ L'analisi
- ▶ Il punto dell'esperto

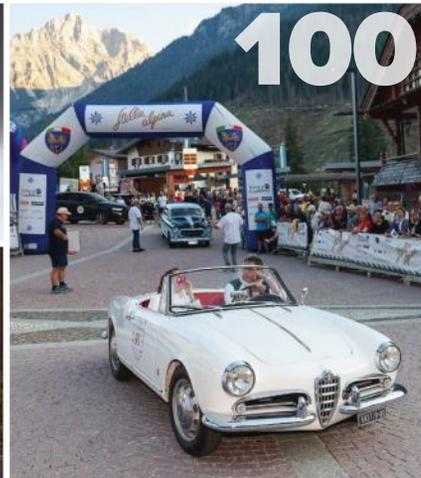
MERCATO

111 Quotazioni

- ▶ Come leggere i nostri prezzi
- ▶ Auto e fuoristrada

137 Vendo&Compro

- ▶ Un ponte tra domanda e offerta
- ▶ Come fare un'inserzione





COMUNE
DI SALÒ

1921
2023

CIRCUITO DEL GARDA



AUTOMOBILE CLUB BRESCIA & CLUB MILLE MIGLIA

SABATO 21 OTTOBRE 2023, SALÒ

Ore 7:30-10:00 - verifiche sportive in Piazza Vittoria

Ore 10:30-14:15 - CIRCUITO DEL GARDA sul circuito delle "Zette"

Ore 14:30-17:00 - TENZONE ESTETICA statica sul Lungolago

segreteria@clubmillemiglia.eu - 030 2397322

WWW.CIRCUITODELGARDA.IT





PEUGEOT

NUOVO 2008



ALLURE È CARATTERE

Scegli la tua strada in versione benzina, diesel o 100% elettrico.

PEUGEOT RACCOMANDA **TotalEnergies** Consumo di carburante gamma NUOVO 2008 (l/100 km): 6,5 – 4,8; emissioni CO₂ (g/km): 147 – 120.

Valori omologati in base al ciclo misto WLTP, in base al quale i nuovi veicoli sono omologati dal 1° settembre 2018, aggiornati al 31/07/2023, e indicati sono a scopo comparativo. I valori effettivi di consumo di carburante e di emissioni di CO₂ possono essere diversi e possono variare a seconda delle condizioni di utilizzo e di vari fattori quali: optional, temperatura, stile di guida, velocità, peso totale, utilizzo di determinati equipaggiamenti (aria condizionata, riscaldamento, radio, navigazione, luci, ecc.), tipologia e condizioni degli pneumatici, condizioni stradali, condizioni climatiche esterne, ecc. Immagini illustrative; caratteristiche/colori possono differire da quanto rappresentato. Messaggio pubblicitario, con finalità promozionale.



LE SELEZIONI SONO IN CORSO

Si sono chiuse le candidature per il nostro contest dedicato a valorizzare **il meglio del mondo classico**. Intanto, scopriamo i nomi dei primi giurati, ai quali sarà sottoposta la short list stilata dalla redazione

È entrata nel vivo la terza edizione di Best in Classic, l'iniziativa di Ruoteclassiche pensata per valorizzare il meglio del mondo del motorismo storico italiano. Si sono da poco chiuse le candidature per le diverse categorie del premio (che potete leggere nel dettaglio a destra). E anche quest'anno sono state moltissime le proposte arrivate in redazione, segnale di grande interesse verso il nostro contest e di vero e proprio entusiasmo da parte dei collezionisti, ma soprattutto da parte degli appartenenti ai club, la categoria più attiva nell'inviare le candidature dei propri sodalizi. Ora queste ultime saranno selezionate dalla redazione, che effettuerà una cernita per arrivare a definire la short

list, che sarà poi sottoposta al vaglio della giuria. E a proposito dei giurati, sotto potete vedere i primi nomi dei componenti del nostro pool di esperti: altri arriveranno prossimamente.

CONTEST DIGITALE

Tutte le informazioni sulle categorie, sulla giuria e sulle modalità di votazione si possono consultare anche sul sito dedicato all'iniziativa, che potete raggiungere inquadrando con il vostro smartphone il Qr code a destra: sul web, alla fine del mese di ottobre, saranno pubblicate le short list con i finalisti delle diverse categorie. Ricordiamo che il titolo di Auto classica e Classica di domani 2023 saranno assegnati dalla giuria popolare dei nostri lettori, che potranno esprimere le loro

preferenze attraverso il canale Instagram di Ruoteclassiche a partire dalla fine di ottobre. Tutte le altre categorie, invece, saranno valutate e giudicate dalla nostra giuria di esperti. I vincitori (e le vincitrici, nel caso delle automobili) saranno successivamente svelati sul sito e, ovviamente, sulle pagine della rivista. La consegna dei premi avverrà nel corso di un evento esclusivo di cui sveleremo i dettagli nelle prossime settimane.

TUTTO IN UN CLIC

Per seguire tutte le fasi del contest e scoprire quali sono le finaliste di Best in Classic 2023 inquadra il Qr code con il tuo smartphone



QUESTE LE CATEGORIE

Auto classica

La vettura d'epoca più interessante per rilevanza, unicità o per la storia di cui è protagonista. A votarla, entro la fine del mese di ottobre, saranno i lettori, attraverso il nostro canale Instagram

Classica di domani

Una giovane del motorismo storico, già nelle mire dei collezionisti. Anche la vincitrice di questa categoria sarà votata dai lettori sul nostro canale Instagram

Restomod

La miglior vettura classica "remasterizzata", ovvero reinterpretata in chiave contemporanea

Restauro

L'intervento di recupero più riuscito, il più straordinario o impegnativo

Evento

All'aperto o indoor, l'avvenimento imperdibile dove i cultori del vintage non possono mancare

Gara

La sfida più entusiasmante, il percorso più suggestivo per gli amanti dei cronometri

Club

Molto più che un ritrovo, un sodalizio che unisce nel nome della passione

Personaggio

Chi ha promosso, raccontato o valorizzato l'auto storica e tutto ciò che rappresenta

Museo/Collezione

La migliore raccolta di vetture d'epoca, il posto che tutti gli appassionati dovrebbero visitare

ECCO I PRIMI NOMI DELLA NOSTRA GIURIA



Gian Luca Pellegrini

Non potevamo che partire dal direttore di Ruoteclassiche e Quattroruote, che presiede la giuria



Miki Biasion

È una presenza fissa, a Best in Classic, quella del due volte campione del mondo Rally, che è anche nostro opinionista



Monica Mailander

Presidente della Fondazione Macaluso, oltre a valorizzarne la collezione di auto da rally, è membro del senato Fia



Giosuè Boetto Cohen

Giornalista, scrittore, conduttore, regista e autore, cura anche mostre per musei italiani e stranieri

RUOTE DA SOGNO

Possibilità di Finanziamento



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

MORGAN AERO 8 SUPER SPORT

RUOTE DA SOGNO SRL

Via Daniele da Torricella, 29 - Reggio Emilia - Italy

RUOTE DA SOGNO FIRENZE

Via Di Compiobbi, 1 Bagno a Ripoli (Loc. Vallina) - Firenze

+39 0522 268511 | info@ruotedasogno.com | ruotedasogno.com



CLASSIC & SPORTS CARS AND MOTORBIKES



GUIDA AL MERCATO 2023

VADEMECUM FONDAMENTALE

Con il numero di novembre di Ruoteclassiche, ecco la settima edizione. Ricchi i contenuti, tra cui i consigli del Comitato Prezzi, la Top 50 delle aste e le nostre quotazioni

Giunta alla sua settima edizione, la Guida al Mercato è ormai un appuntamento tradizionale per gli appassionati di auto da collezione. Articolata su 250 pagine, anche quest'anno propone le indicazioni degli esperti della rivista e del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche per acquistare le auto storiche, classiche di domani e instant classic. Questa edizione è ancora più ricca, con contenuti ampliati. Come sempre, la Guida al Mercato sarà acquistabile in edicola al prezzo, cumulativo con Ruoteclassiche di novembre, di euro 12,90, mentre sarà disponibile anche singolarmente (al costo di 6,90 euro) a Milano Autoclassica, che si svolgerà dal 17 al 19 novembre prossimi, presso il nostro stand. La parte redazionale conterrà un'analisi sui trend emersi durante gli ultimi 12 mesi, con i modelli che si sono rivalutati maggiormente e quelli che invece hanno accusato una flessione.

CLASSIFICA CALDA

Il mercato delle aste sarà raccontato attraverso la classifica delle Top 50: le auto più costose vendute all'incanto nel periodo da settembre 2022 ad agosto 2023. All'auto più cara dell'anno sarà dedicato un servizio specifico. La guida comprenderà anche un profilo di tutti i veicoli che, nel prossimo anno, compiranno 30 anni e quindi entreranno di diritto nel novero delle auto

Table with BMW models and prices. Includes sub-headers like 'BMW', 'Modello', and 'Valore per categoria di stato d'uso'. Lists models like 2000 CS COUPÉ, 1600 CABRIOLETTI (SERIE Q2), etc.

Table with FIAT models and prices. Includes sub-headers like 'FIAT', 'Modello', and 'Valore per categoria di stato d'uso'. Lists models like 124 ABARTH RALLY, 127 SPORT, 126/126 PERSONAL, etc.

Table with Alfa Romeo models and prices. Includes sub-headers like 'ALFA ROMEO', 'Modello', and 'Valore per categoria di stato d'uso'. Lists models like 164, 164 SP, 164 1.6, etc.

GUIDA AL MERCATO 2023

10.000 AUTO QUOTATE DAL 1978 AL NUOVO MILLENNIO. 520 MODELLI RAGIONATI CON FOTO UN ANNO DI QUOTAZIONI. I NOSTRI LISTINI AGGIORNATI SULLA BASE DELLE TENDENZE EMERSE NEGLI ULTIMI DOGGI MESI!



Table with Alfa Romeo models and prices. Includes sub-headers like 'ALFA ROMEO', 'Modello', and 'Valore per categoria di stato d'uso'. Lists models like 164, 164 SP, 164 1.6, etc.

Table with Alfa Romeo models and prices. Includes sub-headers like 'ALFA ROMEO', 'Modello', and 'Valore per categoria di stato d'uso'. Lists models like 164, 164 SP, 164 1.6, etc.

RIAR

RITORNANO LE OMOLOGAZIONI

Dopo la pausa estiva, riprendono le sessioni di omologazione del Riar. La commissione tecnica del Registro Italiano Alfa Romeo ha comunicato che una sessione del Centro Italia si terrà il 14 ottobre presso l'officina Firas, Via Leonardo da Vinci 77, Monterotondo (RM). Quella che interesserà il Sud Italia, si svolgerà a Catania il 4

novembre presso Nuova Sport Car, S.S. 192 Catania, km 81. Altri appuntamenti potranno essere inseriti a calendario in seguito, se si raggiungerà un congruo numero di iscrizioni. 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

ELEGANZA A MEANO CON GIURIA DOC

Lo scorso 24 settembre alcuni esperti associati Federperiti ed Eve (Esperti Veicoli d'Epoca), hanno fatto da giuria al Concorso d'Eleganza di Meano, ormai appuntamento fisso nel calendario fitto d'impegni della vita associativa. I giurati erano tutti professionisti e cultori

dell'auto storica, che hanno frequentato con successo il corso di Federperiti e Ruoteclassiche Eve (che a ottobre è ripartito col ciclo autunnale, per info 800833822). Il prossimo appuntamento è allo stand di Ruoteclassiche alla fiera di Bologna.



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 UNCRITMMOMM.

PERIODICO MENSILE
OTTOBRE 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: Carlo Cavicchi,
Massimo Condolo, Johan Dillen,
Michele Di Mauro, Marco Di Pietro,
Antonello Jelitto, Corrado Lopresto,
Nicola Minerbi, Francesco Paterno,
Mario Rossi, Andrea Stassano,
Lorenzo Stocco Gastaldi,
Giorgio Terruzzi, Daniele Turrisi

Foto: Alamy, Paolo Carlini, Dirk de Jager,
Thomas Maccabelli, Nicolò Minerbi,
Daniele Russo, Massimiliano Serra

Foto di copertina: Thomas Maccabelli

Disegni: Archivio Quattroruote

In questo numero la pubblicità
non supera il 45%

STAMPA

Elcograf SpA, stabilimento di Bergamo (BG)

Copyright 2023

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



UFFICIO VENDITE ITALIA

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

FOREIGN SALES DEPT.

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

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

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

PER L'ITALIA

Distribuzione SO.DI.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.,
via Bettola, 18 - 20092 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

NON SMETTETE MAI DI SEGUIRCI

Ancora una volta, su **Ruoteclassiche.it**, un'ampia panoramica degli eventi e le anticipazioni sulle gare. Inoltre, curiosità, prove, aneddoti e la vetrina delle occasioni. E, su Instagram, arriva il meglio

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

L'auto del papà
 Il figlio riconosce la Renault 8 del papà per una bruciatura di sigaretta e la compra all'istante:

Su e giù per le Alpi
 Seconda edizione del raduno organizzato dal Musical Watch Veteran Car Club su 12 passi alpini

Familiare insolita
 Prodotta tra il 1969 e il 1971 dall'importatore di Montevideo, la NSU Uruguay è rara e insolita

Menu dei Motori
 Ventiseiesima edizione del volume sulle auto italiane più belle, della Motor Valley e non solo

Le Guzzi a Mandello
 Ritrovo internazionale degli appassionati del marchio dell'Aquila. In mostra moto e motocarri

Bugatti regina
 Al Salon Privé Concours di Woodstock, la prima classificata è una Bugatti Type 57 S del 1937

17:39
 ruoteclassiche
R 2.707 post 43,8 MILA follower 266 seguiti
 Ruoteclassiche
 Storie di passione
 ruoteclassiche.quattroruote.it

Record a Nardò
 La Mercedes 190 E 2.3-16 macina primati sull'anello pugliese (1983)

La pappa col pomodoro...rosa
 Per i suoi 21 anni, a Rita Pavone fu regalata una Jaguar E 4.2 rosa

Valvole sfasate
 Pezzo forte della Talbot 1935 è il 6 cilindri di 3 litri a valvole sfasate

Campione del mondo
 L'Alfa Romeo 33 TT 12, regina delle Sport Prototipo negli anni 70



officina
SARTORIALE
TRINCHERO · TORINO · 1957

 **TRINCHERO**
TORINO · 1957

 **RUBBERFIL**

INTERNI AUTO | CAPOTE

SIAMO PRESENTI A **AUTO E MOTO D'EPOCA** – 26-29 OTTOBRE 2023 **BOLOGNA** – PAD. 29

WWW.OFFICINASARTORIALETRINCHERO.COM • WWW.TRINCHERO.COM • WWW.RUBBERFIL.COM



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

CARLO CAVICCHI LA PORSCHE CHE MISE LE ALI



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

“Quella Porsche non può prendere il via. Con quell'alettone esagerato oscurerebbe la visuale a tutti gli altri piloti”

Nel weekend di fine maggio del 1956 faceva il solito freddo del vecchio Nürburgring e ogni tanto cadeva anche la pioggia; era in programma la quarta prova del Mondiale Marche per vetture Sport. In qualifica, come tutti si attendevano, c'erano in testa tre delle quattro Ferrari ufficiali, ma dopo di loro, davanti alle altre favorite (Maserati, Jaguar e Aston Martin), si era inserita una piccola Porsche 550 Spyder con un alettone di dimensioni esagerate.

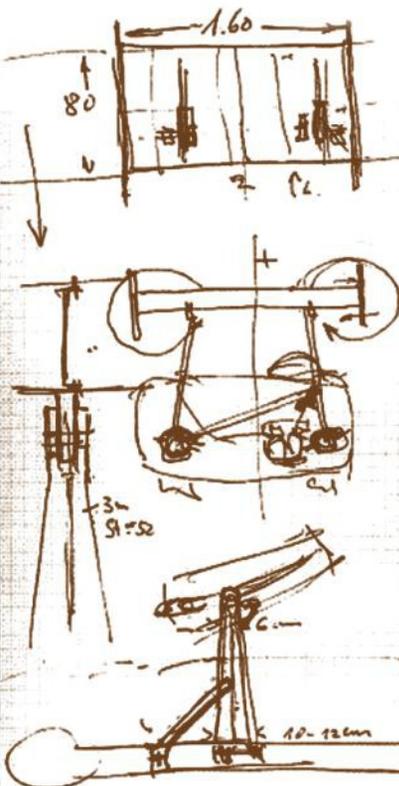
A guidarla era uno svizzero appena ventiduenne, studente di Ingegneria al politecnico di Zurigo, lo sconosciuto Michael May: pilota dilettante, ma capace di ridicolizzare le Porsche ufficiali, guidate da campioni come Hermann, von Trips, Hezemans e Maglioli. “Quella vettura non può correre, con la sua ala esagerata oscurerebbe la visuale agli altri piloti!”

protestò subito il capo della squadra Porsche, Huschke von Hanstein, minacciando di ritirare tutte le auto. Gli organizzatori, ovviamente, esclusero la 550 Spyder privata di Michael May, che correva con suo fratello Pierre. Era la prima volta che si vedeva nelle corse un aggeggio così: i May avevano valutato attentamente i benefi-

ci dovuti alla deportanza per aumentare l'aderenza in curva, sfruttando un sistema di leve per regolare l'inclinazione dell'ala. La 550, però, non fu ammessa al via nemmeno nella gara successiva a Monza, il Trofeo Supercortemaggiore, quindi il geniale Michel rinunciò per sempre alla sua invenzione.

Dovettero passare molti anni per rivedere qualcosa di simile. Accadde quando May, dopo aver lavorato per Mercedes e per Porsche, arrivò in Ferrari come consulente della Bosch. Era il 1964 e il giovane ingegner Forghieri, che era a capo della struttura progettuale del Cavallino, s'incuriosì molto riguardo la Porsche esclusa al Nürburgring. I due ne parlarono a lungo e in seguito Forghieri ci lavorò sopra. Fu così che nel 1968, per la prima volta, si vide su una monoposto di F.1 un vistoso alettone. Capito al GP del Belgio e tutti restarono a bocca aperta, perché alle spalle del pilota (a guidare le 312 erano Chris Amon e Jacky Ickx) c'erano due vistosi supporti su cui era fissato un imponente spoiler a comando idraulico, che consentiva di variare l'incidenza in funzione del percorso.

Per la F.1 fu una rivoluzione, anche se già da un paio di stagioni l'americano Jim Hall faceva correre la sua Chaparral a ruote coperte con un'ala posteriore regolabile; poteva passare da orizzontale nei rettilinei a inclinata nelle curve o in frenata e si comandava mediante un pedale, cosa possibile grazie al cambio automatico delle Chaparral. **R**



L'ha fatta grossa
A sinistra, gli schizzi tracciati da Michael May relativi all'enorme ala regolabile poi montata, già nel 1956, sulla Porsche 550 Spyder qui a fianco, in occasione della 1000 km del Nürburgring

Dai social in società: arriva la collezione Majorette Quattroruote!

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

I 5 modellini vincitori del contest 2022, scelti dalla community di Quattroruote attraverso un'emozionante sfida all'ultimo like, saranno finalmente disponibili sul mercato a partire dalla fine di ottobre.



Data di fondazione: 1964 - Lione (Francia)

Design: realistico e fedele ai modelli esistenti

Portfolio: 250 nuovi modelli ogni anno

L'anno scorso, di questi tempi, andava in scena l'incredibile contest che ha visto 20 dei più iconici e amati modellini Majorette, divisi in 5 categorie - "Vintage", "Porsche", "Italian Dream Cars", "Racing" e "Deluxe" - sfidarsi in una gara davvero unica in cui performance e stile hanno fatto da ago della bilancia per decretare il vincitore assoluto. In una prima fase a eliminazione diretta, i modellini sono stati sottoposti a test statici e dinamici ispirati alle prove eseguite sulle auto reali. Dopo essere state valutate per dimensioni, massa, qualità costruttiva, colorazione e scorrevolezza delle ruote, le repliche si sono sfidate a colpi di giri veloci - tre tentativi per ognuna - tra le insidie del garage Super Chase Center, un tracciato creato per l'occasione e articolato su 4 piani per una lunghezza totale di ben 390 centi-

metri, con 9 curve a raggio variabile. Dati alla mano, le macchinine e le loro schede tecniche sono poi state date in pasto ai social nella seconda parte del contest, sfidandosi all'ultimo sondaggio nelle storie del profilo di Quattroruote. A questo punto, dimostrando un coinvolgimento pari solo alla passione e all'affetto per questi modellini che li hanno accompagnati fin dall'infanzia, i membri della community hanno definito la classifica finale. Lo zoccolo duro di affezionati della Casa del Biscione ha permesso all'Alfa Romeo Giulia, già detentrica del primo posto per il giro più veloce tra le corsie del Super Chase Center, di restare in vetta alla classifica, seguita a ruota dalla Porsche 911 GT3 RS e con la Bugatti Chiron Pur Sport a chiudere il podio. Fuori dall'area Champagne ma pur sempre in top five si sono invece piazzate la Fiat 500 Cabriolet e la Porsche 917.

Sono loro le 5 protagoniste della collezione Majorette Quattroruote, che celebra la passione per le automobili facendo arrivare tra le mani delle persone i modelli che hanno amato e votato, quelle auto che hanno sognato di poter guidare. La qualità delle repliche è come sempre curata nei minimi dettagli: le riproduzioni sono fedeli alle auto reali, con parti apribili e ruote in

gomma che garantiscono un'autentica esperienza di gioco. Ogni modellino racconta una storia, incarnando l'eccellenza del design automobilistico e l'emozione della guida.



2^a classificata: Porsche 911 GT3 RS



3^a classificata: Bugatti Chiron Pur Sport



1^a classificata: Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

CORRADO LOPRESTO UNA VESPA DA SCUDETTO



Solo italiane

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

“Ottima idea. Solo che fino a Napoli, per la vittoria nel campionato di serie A, **ci andiamo in Vespa. Io e te**”

Arrivati alla meta

Al centro, Corrado Lopresto, con la Vespa T5 che fu di Diego Armando Maradona, a Napoli; A sinistra, Ferinando Chianese del locale Vespa club e, a destra, Rino Drogo. Il viaggio da Milano al capoluogo partenopeo è durato tre giorni

Dora e Ninnì, mia mamma e una zia. Sembravano sorelle. Cresciute insieme finché zia Ninnì non parte per l'Argentina, a raggiungere il marito, zio Titta. Facoltoso imprenditore nel settore dei mangimi per animali, si era costruito una fortuna nel Paese sudamericano. I miei li raggiungevano spesso in giro per il mondo, quindi anche là. Durante uno di questi viaggi, mio padre parlava con zio Titta della mia passione per le auto e ho ancora dei vecchi fax sbiaditi provenienti dall'Argentina, dove lo zio mi segnalava macchinoni milionari (in dollari), che per me, all'inizio della carriera, erano aldilà di ogni pensiero.

Zio Titta immaginava che mio padre mi sostenesse economicamente, ma non sapeva che non era così. Era un modo, però, di stare in contatto. Io sono cresciuto con Guido, uno dei loro quattro figli, e siamo molto legati. Che macchine, in quei messaggi dall'Argentina... Maserati 8 cilindri, Ferrari da GP, Alfa 6C 2500 del principe di Savoia... In uno dei viaggi a Buenos Aires, mio padre mi raccontava un episodio che gli rimase impresso a vita. Erano andati a vedere una partita di calcio allo stadio "La Bombonera" e durante la partita successe una cosa incredibile. Tutto lo stadio

urlava un nome: Pelusa, Pelusa... cosa dicono, chiese mio padre allo zio Titta. "Urlano il nome di un ragazzino che gioca benissimo, ma non lo fanno entrare mai". Mio padre aveva notato questo ragazzino che deliziava, durante l'intervallo, gli spettatori facendo numeri da funambolo. Poi, verso la fine del secondo tempo, boato del pubblico ed entrò il giovane. Era l'esordio di Diego Armando Maradona. Una decina di anni fa comprai la Vespa che fu donata dalla Piaggio proprio a Maradona. Volevo da sempre fare qualcosa per ricordare mio padre e l'esordio del Pibe de Oro...

Una sera di qualche mese fa ero a cena con un amico e discutevamo di calcio; il discorso, non so come, cadde sulla Vespa appartenuta a Maradona. Il mio amico, anche lui appassionato di calcio, a mo' di sfida, mi disse "Corrado, visto che il Napoli sta per vincere lo scudetto, perché non la esponiamo in città in occasione della festa che faranno?" La mia

risposta fu: "Mi sembra un'ottima idea, solo che a Napoli ci andiamo in Vespa. Io e te". Cominciò l'avventura che ho vissuto insieme all'amico Rino Drogo per portare, via strada, la Vespa T5, conosciuta da tutti come la NA 2829, da Milano a Napoli. Grazie alla collaborazione del noto collezionista di Vespa Marco Fumagalli, sono stati coinvolti i Vespa club lungo il territorio, che ci hanno accompagnato nel viaggio. Il primo giorno, alla partenza da Seregno, alcuni soci del Vespa Club Milano ci hanno seguito fino a Lodi. Poi si è proseguito per Piacenza e infine Modena, sempre con i Vespa club locali.

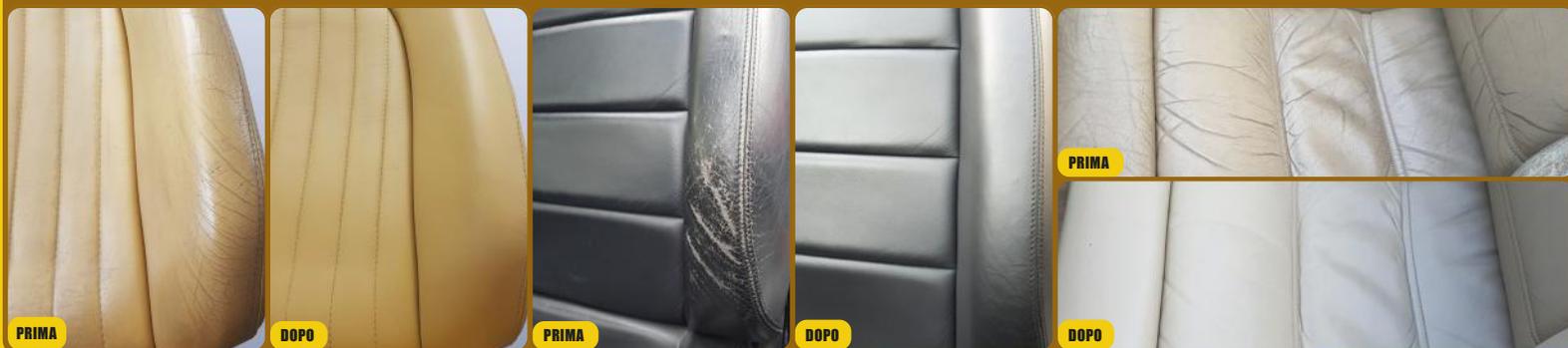
Il secondo giorno, spettacolare sosta a piazzale Michelangelo, accolti dal Vespa Club Firenze. Poi Arezzo e, in serata, Roma. Il terzo giorno, arrivo a Napoli, imbandierata per il terzo scudetto, accolti dal tripudio dei soci del Vespa Club Napoli, che ci hanno scortato per i luoghi simbolo di Napoli. Nel pomeriggio, sosta obbligata davanti allo stadio Diego Armando Maradona. Poi tappa finale al quartiere San Giovanni, con sosta davanti al murales dedicato a Diego. Un tour che chiude il cerchio dei ricordi, dall'esordio allo stadio intitolato a suo nome. **R**



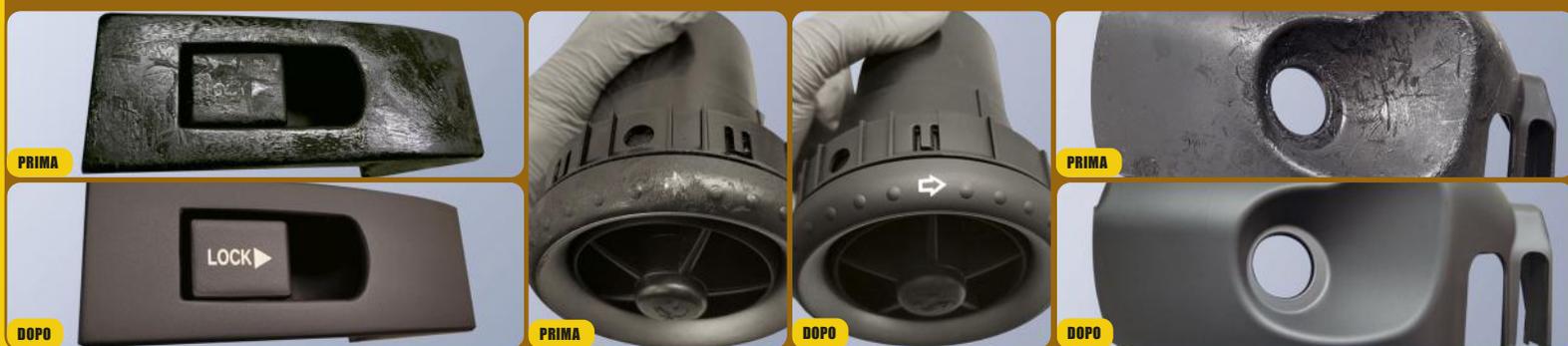
DAI NUOVA VITA AI TUOI INTERNI!

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

RESTAURO CONSERVATIVO DEGLI INTERNI IN PELLE



RESTAURO DELLE PLASTICHE



RESTAURO PULSANTI RETROILLUMINATI



SPECIALIZZATI IN FERRARI, MASERATI, PORSCHE E AUTO DI LUSSO



**RESTAURO
PELLE**
di Alessandro Cantarelli

Tel. e 📞 344.1590328

✉ info@acrestauropelle.com

Via Insorti Bosco Martese, 46

Teramo (TE)

Contattaci ed inviaci le foto dei tuoi interni per un preventivo gratuito!

Guarda i nostri restauri sul sito www.acrestauropelle.com o sui nostri social  

GIORGIO TERRUZZI

GENIALE, MODERNA E CARICA DI SIMPATIA



Terruzzi e le sue storie

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

“Ragazzi e ragazze stipati dentro **una scatolina grande così**; quattro, persino cinque più i bagagli, non si sa come”

Un'automobile senza tempo, nonostante la carta d'identità che indica il 1959 come anno di nascita, il 2000 come anno di morte. Con immediata resurrezione. Mini. Mini Minor, intendendo la capostipite. Le cui forme, firmate Alec Issigonis per British Motor Corporation, sopravvivono, evocate dalle Mini in circolazione oggi, grazie all'illuminata e fortunata iniziativa della BMW.

“Evocare” mi pare il verbo più appropriato, perché un conto è ricordare ciò che fu, davanti a ciò che è oggi la Mini, un altro è osservare le due vetture in contemporanea, come capita un tantum. La comparazione è stupefacente. La Mini di allora sembra il modellino in scala della Mini di oggi, un po' come capita confrontando le Fiat 500 di epoche diverse. Qui, se posso permettermi, il legame pare più marcato, ma importa poco. Piuttosto, la doppia visione viene buona per riflettere sul “come eravamo” e, soprattutto, sul “come viaggiamo”. Ragazzi e ragazze, allora, stipati dentro una scatolina grande così, il bagagliaio una barzelletta, quattro, persino cinque passeggeri più borse e borsoni infilati dentro, non si sa come, magari con tanto di sci da usare in monta-

gna. Bastava poco, bastava meno, per partire, per viaggiare, per inseguire un godimento.

Sto parlando di un'automobile da grandi amori, ideata pensando un po' all'Isetta (BMW, su licenza Iso... per dire come circola il destino). Due volumi, quattro posti, quattro cilindri per il motore di 848 cm³ da 34 cavalli (in arrivo dall'Austin A35) disposto trasversalmente, davanti; l'enormità di 303 centimetri di lunghezza, ruote minuscole, sospensioni indipendenti. Debutto sul mercato il 26 agosto del '59, con doppio marchio, Austin e Morris. La Minor come avanguardista, seguita da una sfilza di modelli e varianti, compresa quella Cooper che fece galoppare più di un sogno, alimentato dai successi nei rally internazionali: fari enormi supplementari, le righe sul cofano, tutta grinta, vernice bicolore, quei frizzi e quei lazzi che scandiscono da sempre libidini motoristiche collettive.

C'è qualcosa che non muta in questa lunghissima avventura. La corrispondenza con un pubblico under 40, per dire, giovane sempre, con un tocco british che alludeva, a suo tempo, al fascino di una terra colma di novità, di segni ever-sivi, di musica pop e rock, minigonne, capelli lunghi, stivaletti stile Beatles; qualcosa che resiste ancora oggi. Non solo: ragazze, signore e signorine al volante, in quantità e in permanenza. Sono cambiati gli optional, nell'abitacolo, e gli abiti, così come i costumi. Mode in transito, trasportate da questa bubble car che alle mode va oltre, da più di sessant'anni.

Con apporto decisivo dell'Innocenti, costruttrice a Lambrate, su licenza, dal 1965, con graditi ritocchi alle finiture. Un successore, ovviamente, anche per il modello “giardinetta” che al pubblico femminile piacque assai, con i profili di legno lungo la carrozzeria, quelle due porticine posteriori simili all'ingresso di una tana. Del resto, stiamo parlando di un anomalo status symbol: guidavano una Mini David Bowie e Charlotte Rampling; Peter Sellers e Brigitte Bardot. Per non parlare di Enzo Ferrari che - incuriosito da quell'“affaire” così lontano dai suoi Cavallini - ebbe in dono da Issigonis un esemplare personalizzato e appositamente trasportato a Maranello. Abbastanza per dare adeguata grandezza mediatica a una piccola, graziosa, simpaticissima inglesina. 



Due famiglie

La versione del debutto, nel 1959, della Mini. Qui è in versione Austin, ufficialmente chiamata Seven e riconoscibile dal logo sul cofano: quello della Mini Minor prodotta dalla Morris era tondo e con due baffi laterali

Passione motori a Treviglio: un weekend memorabile con Giancarlo Fisichella

Nel fine settimana del 9 -10 settembre, il Polo Fieristico di Treviglio è stato il palcoscenico di un evento motoristico indimenticabile che ha catturato l'attenzione di appassionati e curiosi. Il terzo Veteran Car Trophy BCC Treviglio, il quarto Memorial Massimo e Franco Tomasini e il primo Concorso di Eleganza per Auto "BCC Treviglio" hanno infatti coinvolto oltre 100 autovetture e 200 piloti, creando un'atmosfera di pura passione per i motori.



Lancia Delta Integrale HF 16v FINA



Citroen Mehari 600



Opel Ascona GR2



Lancia Delta EVO Martini di Arlenghi



Lancia Delta HF Integrale 2000



Opel Kadett GTE (ex Tomasini Massimo) 1900



Opel Kadett GTE (ex Tomasini Franco) 2000



Porsche 911 SC GR 3

Nella giornata di sabato 9 settembre, gli spazi esterni del Polo Fieristico hanno vibrato al ritmo delle sfide di abilità automobilistica del Memorial Massimo e Franco Tomasini.

Oltre alle 16 auto in gara, questo momento è stato un toccante omaggio ai due leggendari piloti trevigliesi e la presenza speciale di Giancarlo Fisichella, campione di Formula 1, ha reso il tutto ancora più emozionante. Durante le premiazioni tenutesi in serata, la famiglia Tomasini ha omaggiato Massimo e

Franco per le loro gesta nel mondo del rally. Tra i vincitori delle tre manche del memoriale a loro dedicato, spiccano i nomi di Michael Bissa, Mariagrazia Vavassori, Roberto Farneti, Mauro Arlenghi, Giampiero Signorelli, Matteo Cassinelli, Emanuela Mistri e Raffaella Tomasini.

La prima prova del "Veteran Car Trophy," nota come la "Coppa Città di Treviglio, l'ha invece vinta l'equipaggio formato dai piloti Barzago Andrea e Petriello Cinzia, al volante di una Lotus Elise.

Domenica 10 settembre è andata in scena la parata del Veteran Car Trophy, che ha attraversato Fara Gera d'Adda dove, dopo una tappa al Museo e allo stabilimento di SAME, la giornata si è conclusa con l'omonima prova al PalaGerundium di Casirate d'Adda, vinta da Andrea Consolati e Raffaella Maffessori su una Porsche 911 Carrera Cabrio. L'evento ha raggiunto il suo culmine con la "Power Stage" SAME, vinta da Alberto Pescali su una Citroen Mehari. Luca Donghi e Federico Pizzoccheri hanno invece portato a casa il premio per l'auto "veteran" del giorno, una Ford Model 5800 del 1931.

Aggiudicato il premio "veteran" del Veteran all'equipaggio composto dai piloti Rebuffi Maurizio e Piruccio Sebastiano su FIAT 1100 Musone del 1944. Le premiazioni sono state un momento emozionante, con riconoscimenti per l'interesse storico, il merito tecnico e l'autorevolezza, che hanno evidenziato l'impegno e la dedizione dei partecipanti contribuendo a creare un'atmosfera unica, mentre il contributo di STEP Green-tech naturally ha reso gli eventi "Carbon Neutral" attraverso la compensazione delle emissioni di CO2 prodotte.

Il terzo Veteran Car Trophy BCC Treviglio ha offerto un weekend memorabile per gli amanti dei motori, celebrando la passione, la storia e l'eleganza delle automobili d'epoca. L'evento è stato un trionfo per l'intera comunità trevigliese e ha dimostrato che la passione per i motori è più viva che mai.



MG - A 1600 1600CC di Scandelli Alberto



Porsche 993 3600



Foto di gruppo Partecipanti al Veteran



Famiglia Tomasini

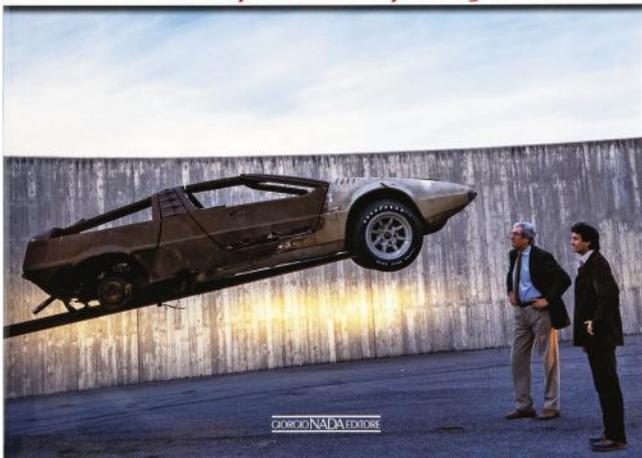
CAPOLAVORI DI FAMIGLIA

Un'edizione aggiornata celebra la carriera di **uno degli artisti di maggior prestigio nella storia del car design**, Giorgetto Giugiaro. Che col figlio Fabrizio forma oggi una coppia d'assi imbattibile

Car designer del secolo, Cavaliere del lavoro, laurea honoris causa in Design e Architettura: il biglietto da visita di Giorgetto Giugiaro è tale da far tremare i polsi a chiunque. Tra i personaggi più importanti del car design, dalla sua matita sono nate alcune pietre miliari nella storia sia dello stile sia

dell'industria, come le Alfa Romeo Giulia Sprint GT e Alfetta, la Volkswagen Golf, l'Audi 80, le Fiat Panda, Uno e Punto, le Lancia Delta, Thema e Prisma o ancora le Maserati Bora, Ghibli e Merak, solo per citarne alcune. Classe 1938, il designer di Garesio (Torino) si è formato alla Bertone e alla Ghia per poi

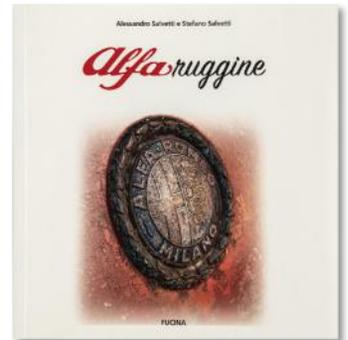
inaugurare, nel 1968, la Giugiaro Italdesign. Ed è in questo periodo che crea alcune concept car strepitose, come la Caimano, l'Iguana, la Canguro, tutte basate su meccanica Alfa Romeo, o l'Asso di Picche e di Quadri su telaio Audi e BMW. Questo bel volume è l'edizione aggiornata che include anche le realizzazioni più recenti, quelle nate sotto il nuovo marchio GFG Style (Giorgetto & Fabrizio Giugiaro), quali le concept Sibylla (2018), Kangaroo (2019), le GFG 2030, Desert Raid e Dora (tutte del 2020), sino alla Bizzarrini Giotto (2023).



GIORGETTO E FABRIZIO GIUGIARO
MASTERPIECES OF STYLE
Giorgio Nada Editore
264 pagine - 55 euro

BISCIONI NASCOSTI ROTTAMI CHE FASCINO

Splendido. Non esiste altro vocabolo per descrivere questo volume che intraprende un curioso (ma soprattutto interessante) viaggio per immagini di modelli del Biscione, lasciati nell'oblio, in attesa di restauri a volte impegnativi. Ma che fascino, indipendentemente da quello che canta Neil Young ("Rust never sleeps"), poter ammirare alcune "chicche" come autocarri che hanno vissuto molte vite lavorative o due rarissime 1900. Da leggere tutto d'un fiato.



ALFA RUGGINE
Alessandro Salvetti
Stefano Salvetti
Fucina
112 pagine - 20 euro



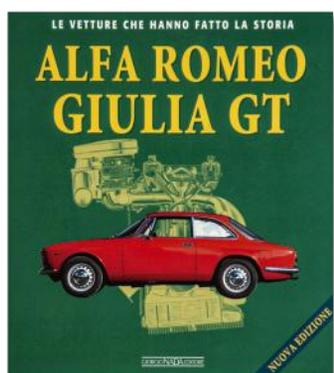
GIULIA GT

60 ANNI CON GRINTA

In occasione del 60° anniversario, un'edizione aggiornata del volume sulla Giulia GT, che incarna ancora oggi i valori più classici del Dna Alfa Romeo: linea grintosa e meccanica d'eccezione.

ALFA ROMEO GIULIA GT

G. Derosa e B. Pignacca
Giorgio Nada Editore
120 pagine - 32 euro



BRESCIA CORSE

LEONESSA RUGGENTE

I piloti, i bolidi e le corse che hanno reso famosa la scuderia della Leonessa in tutto il mondo. Un'epopea mitica con Merzario, Vaccarella, Pasotti, Facetti, Noris a bordo di Ferrari 512, Ford GT 40 e Alfa Romeo 33.

SCUDERIA BRESCIA CORSE 1964-1976

Dino Brunori
Fondazione Negri
224 pagine - 58 euro



ALFA ROMEO

8C, SPORTIVA DI CLASSE ENTRATA NEL MITO

Nella collana Supercars, un nuovo capitolo dedicato all'Alfa Romeo 8C, nelle versioni berlina e spider. Scritto da Ivan Scelsa, il libro dedica ampio spazio alla storia e all'evoluzione stilistica dei due modelli, con un approfondimento dedicato agli allestimenti interni

firmati all'epoca dalla Frau. Non mancano la tecnica e le impressioni di guida, con un ricco repertorio iconografico, in larga parte proveniente dagli archivi di Quattroruote.



ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE - SPIDER

Ivan Scelsa
Giorgio Nada Editore
168 pagine - 44 euro



BSAsospensioni.it

IL RICHIAMO DELLA LEGGENDA



MERAVIGLIE PERSONALIZZATE

Partendo dalle versioni in scala 1:8 per l'edicola, un architetto in pensione **ha realizzato alcune delle auto** più famose nella storia dei rally e dei grandi raid. Con risultati impressionanti

Pensionato, classe 1957, Giovanni Ingrao ha sempre coltivato la passione per i modellini. Da qualche anno, alla ricerca di qualcosa di nuovo, ha iniziato a "customizzare" alcune realizzazioni da edicola in scala 1:8 (principalmente Centauria, Hachette, De Agostini e Altaya). "Da molti anni sono appassionato di modellismo e di auto storiche e per questo motivo realizzo versioni che abbiano avuto un trascorso sportivo speciale e significativo", spiega l'appassionato di Lissone (Milano). "Inoltre, mi piace che si presentino come se avessero appena concluso una prova speciale o un raid. Grazie alla mia esperienza nel disegno, rigorosamente con metodi tradizionali, realizzo fotoincisioni



e decal, fatte poi stampare da ditte specializzate. Molti particolari tridimensionali sono realizzati in casa, utilizzando i materiali più differenti, come plasticard, legno, alluminio e cartone. Il più delle volte creo stampi siliconici per duplicarli o per averli in un materiale omogeneo, come la resina poliuretana". Il risultato è davvero notevole, come si può ammirare in queste foto. A partire dall'Alfa Romeo Giulia Super (in alto) con cui la Scuderia del Portello ha corso la Pechino-Parigi nel 2016, per passare poi, in senso orario nelle foto, alla Citroën 2 CV Raid Afrique (1973), alla Lancia Delta HF Integrale Safari Rally (1988), alla Renault 4 Paris-Dakar (1979) e alla Porsche 911 S East African Safari (1971).

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

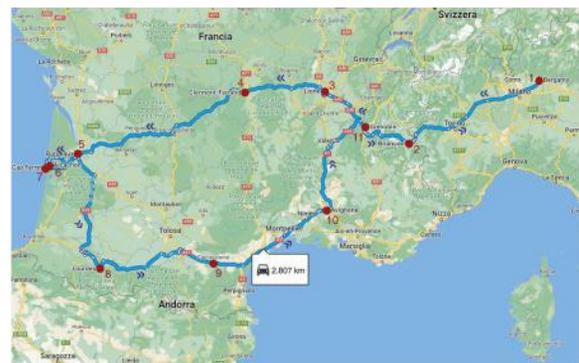
📷 automoto_r

WWW.AUTOMOTORETRO.IT

Inviare le vostre immagini a redazione@ruoteclassiche.it

UNA GITA DI 3.000 KM

Spesso le storiche vengono guidate in scampagnate a corto-medio raggio. Leonardo ha portato la sua **Fulvia Coupé 1,3 S** in un tour della Francia durato 10 giorni, senza problemi



Leonardo Togni è senza dubbio un nostro affezionato lettore: segue Quattroruote dal novembre del 1976 e Ruoteclassiche dal primo numero, datato novembre 1987. Lo scorso agosto ha portato la sua Lancia Fulvia Coupé 1,3 S del 1972 in livrea Bleu Mendoza, acquistata nel 1989, in un tour di dieci giorni in Francia. Ad accompagnarlo in questa "scampagnata", un'altra Fulvia Coupé del 1971. In circa 3.000 km le vetture non hanno evidenziato alcun problema.



Forza Italia

- 1.** Da poco finita di restaurare, ecco la Lancia K Coupé del 1997 di Simone Cortese.
- 2.** La Fiat 124 Sport Spider 1.6 classe 1972 di Giovanni Fina ha accompagnato gli amici Flavio Bifaro e Rosita Mingolla all'altare.
- 3.** Sbarazzina, la Fiat Panda Jolly del 1998 di Franco Polidori.
- 4.** Andrea Pischiutti festeggia i 50 anni della sua Alfa Romeo GT Junior.
- 5.** La Fiat 850 Sport Coupé del 1968 di Enrico Bergamo



1



2



3



4



5

RICORDI DI FAMIGLIA

AL SERVIZIO DEL PAPA

Nel gennaio del 2022 è stata venduta all'asta di Barrett-Jackson una one-off realizzata sulla base della nuovissima Suv Ford Bronco. In livrea Wimbledon White (tinta non prevista dalla Casa), l'esemplare unico è servito per raccogliere fondi (500 mila dollari) destinati all'associazione caritatevole Pope Francis Center di Detroit. Ebbene, non era la prima volta che la Suv americana si metteva al servizio della Chiesa. A rinfrescarci la memoria è Marco Ricci, appassionato di motori fin dalla più tenera età, nonché nostro fedele lettore e oggi in forza presso un'azienda automobilistica. "Le foto che allego - spiega Marco - ritraggono me e mio cugino (più piccolo) con la Ford Bronco XL model

year 1979 durante l'allestimento, coordinato da mio padre, prima di essere donata a papa Wojtyla. Il colore era Wimbledon White".

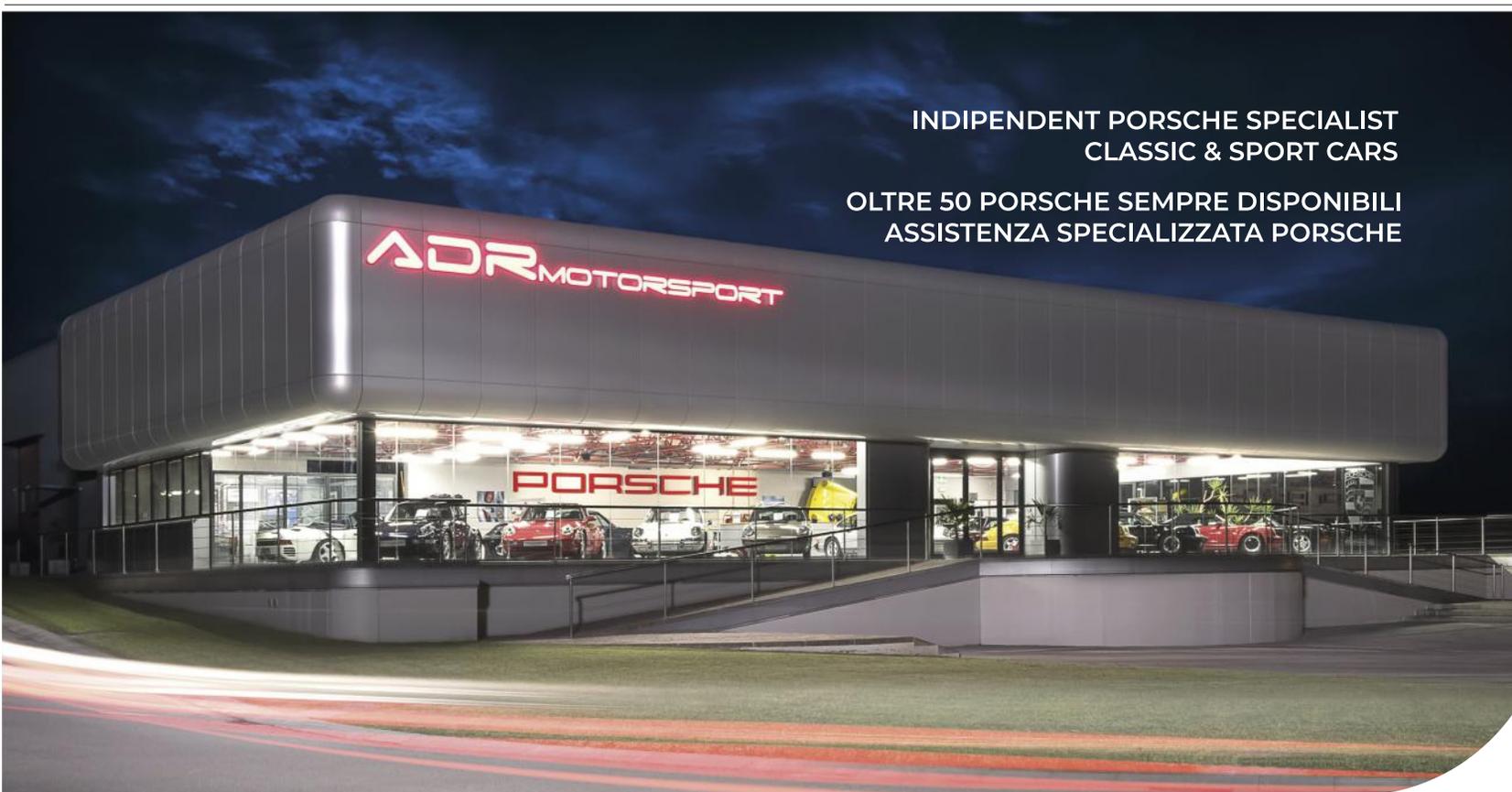


Una Bronco speciale

La Ford Bronco XL durante l'allestimento, prima di essere donata a papa Giovanni Paolo II. Le foto ritraggono il nostro lettore Marco Ricci, al tempo poco più che bambino, assieme al cugino (con la salopette)

INDIPENDENT PORSCHE SPECIALIST
CLASSIC & SPORT CARS

OLTRE 50 PORSCHE SEMPRE DISPONIBILI
ASSISTENZA SPECIALIZZATA PORSCHE



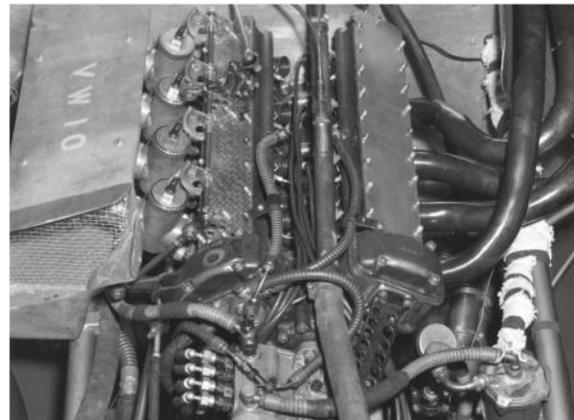
ADR MOTORSPORT
Fossalta di Portogruaro - Venezia

www.adrmotorsport.it

only
PORSCHE

SOTTO SOTTO ERA UNA NORTON

In Formula 1 è un'avventura breve ma intensa, quella della Vanwall, che nel 1958 conquista il **titolo Costruttori**. A spingere la monoposto inglese è un motore di derivazione motociclistica



Ho letto l'articolo sulle Vanwall che mi ha ricordato il modellino di plastica (Politoys o Polistil, non saprei) che era la mia GP preferita per la forma originale con la gobba e la piccola "bocca", nel classico colore verde scuro. Mi pare di aver letto che la Vanwall aveva qualche relazione con la marca di motociclette Norton, presumo per componenti del motore.

Attilio Schelotti

Sì, tra la Vanwall e la Norton è esistita più di una fugace e lontana relazione. Nel 1933, Tony Vandervell fonda nell'area metropolitana di Londra la Vandervell Products Ltd. per la produzione su licenza dei cuscinetti a sfera Thin Wall dell'americana Cleveland Graphite Bronze Company. L'azienda si espande e diventa punto di riferimento dell'industria automobilistica; parallelamente alla sua attività di imprenditore, Tony Vandervell

coltiva la sua passione per il motorismo sportivo. Nel 1946 entra come direttore nel consiglio d'amministrazione della Norton; vede nel potente monocilindrico 500 "Double knocker" un'ottima base per lo sviluppo di un motore da impiegare sulle monoposto da Grand Prix. Nel 1949 approda alla Norton Leo Kuźmicki, talentuoso ingegnere di origine polacca, con pluriennale esperienza in campo aeronautico; suo primo impegno è quello di aumentare la potenza del motore 500, migliorandone al contempo l'affidabilità. I risultati sono immediati, dovuti anche al nuovo telaio "Featherbed": Geoff Duke nel 1950 arriva secondo nel Motomondiale classe 500 e l'anno successivo conquista il suo primo titolo di categoria (ne vincerà altri tre). Il campione britannico scriverà nella sua autobiografia "In Pursuit of Perfection" che Leo Kuźmicki era riuscito

a ottenere un cospicuo incremento della potenza, pari al 30%. Nonostante queste straordinarie affermazioni, la Norton nel 1953 viene acquistata dalla Associated Motor Cycles. Nel frattempo, Tony Vandervell, dopo il fallimentare coinvolgimento con la British Racing Motor di Raymond Mays, esperienza che lo aveva portato a contatto diretto con Maranello, decide di costruire per conto proprio una monoposto di Formula 1; è un momento di grandi cambiamenti, poiché la Fia ha appena annunciato l'entrata in vigore, per la stagione 1954, del nuovo regolamento che fissa il limite di cilindrata a 2.5 litri per i motori aspirati e a 750 cm³ per quelli sovralimentati. Ovviamente nello sviluppo della nuova monoposto viene chiamato in causa Leo Kuźmicki, il quale progetta un quattro cilindri di due litri utilizzando come base i cilindri e le teste del mono 500 della Norton, introducendo il raffreddamento a liquido e impiegando un basamento derivato dal motore "militare" B40 della Rolls-Royce. L'alimentazione viene affidata a quattro carburatori Amal 3GP. Il debutto in pubblico della Vanwall Special avviene all'International Trophy Race di Silverstone, il 15 maggio del 1954: la vettura, guidata da Alan Brown, si dimostra veloce e molto competitiva. Purtroppo è costretta a ritirarsi per la rottura di un tubo dell'olio. Nel luglio dello stesso anno la cilindrata viene elevata a 2.3

litri, con una potenza stimata di 230-240 cavalli: questa versione corre a Silverstone con Peter Collins che, terzo sulla griglia di partenza, deve però abbandonare per un guasto. Ma l'attenzione è tutta per il 2.500, che inizia la sua carriera, ancora con alimentazione a carburatori, nel settembre del 1954 al Goodwood Trophy, dove Collins porta la Vanwall Special al secondo posto, dietro la Maserati 250 F di Stirling Moss. Per la stagione 1955 viene adottata l'iniezione Bosch, che impone una lunga messa a punto, soprattutto a livello di miscela di carburante; anche il telaio, disegnato in collaborazione con la Cooper, mostra evidenti limiti; l'anno quindi trascorre con una serie pressoché ininterrotta di ritiri. Il 1956 segna un cambio di passo, a partire dal nuovo chassis, il cui sviluppo è affidato a Colin Chapman. Ma occorre attendere il 1957 per le prime affermazioni, segno che la monoposto è ormai giunta a maturazione; in quella stagione la Vanwall trionfa in tre prove del Mondiale di Formula 1: Gran Premio di Gran Bretagna, di Pescara e d'Italia. Un prologo della strabiliante stagione 1958, nel corso della quale la scuderia britannica conquista il titolo Costruttori, mentre il pilota della squadra Stirling Moss perde il titolo Piloti per un solo punto, a favore di Mike Hawthorn. Sarà il canto del cigno: per la stagione 1959 il patron Vandervell annuncia il progressivo disimpegno della scuderia. Nella foto a sinistra, Stirling Moss a Silverstone nel 1958.





RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO CLASSICHE INGLESÌ



OLTRE 20000 ARTICOLI IN PRONTA CONSEGNA

JAGUAR | DAIMLER | TRIUMPH | MG | AUSTIN HEALEY | ROLLS ROYCE

**WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET**



**+39 0382 523630
+39 0382 525429**



KIDSTON S.A. 7 AVENUE PICTET DE ROCHEMONT, 1207 GINEVRA, SVIZZERA TEL+41 22 740 1939 WWW.KIDSTON.COM



1973 PORSCHE 911 RS

Tre proprietari da nuova, targa e libretto originali



LA COMPRO ALL'ESTERO

Per mettere le mani sulla storica dei desideri è possibile estendere oltre frontiera il raggio della ricerca. Ecco che cosa bisogna sapere per nazionalizzare una macchina proveniente, a seconda delle situazioni, **da un Paese Ue o da una nazione extra Ue**. Si può fare da soli, ma può convenire rivolgersi a un'agenzia

Il mercato delle storiche, si sa, non ha confini e non conosce frontiere. E non solo per i professionisti del mercato e i collezionisti. Anche per i semplici appassionati, grazie alla potenza degli strumenti di ricerca su web, un acquisto in un altro Paese, Ue o extra Ue, può essere a portata di mano, si fa per dire. Certo, per tanti motivi, a partire dalla distanza geografica e dalla lingua, può non essere semplice come all'interno dei patrii confini, però si può fare.

Poi, ovvio, ci sono la logistica da gestire e la burocrazia da affrontare, ossia il trasporto in Italia e la nazionalizzazione. Ed è proprio quest'ultimo, forse, l'aspetto più carico di incognite. I professionisti dell'importazione non mancano e, in ogni caso, un'agenzia di pratiche auto sa come affrontare l'impervia macchina burocratica italiana. Dunque, rivolgersi a un addetto ai lavori è assolutamente consigliabile. In ogni caso, sapere cosa c'è dietro le quinte, diciamo così, della nazionalizzazione, può essere utile a tutti. Dunque, ecco tutto quello che bisogna sapere prima di comprare una storica all'estero.



SE LA MACCHINA È EUROPEA

Per procedere con l'immatricolazione di una macchina acquistata in un Paese dell'Unione europea, è necessario che l'Agenzia delle entrate dia il via libera alla Motorizzazione civile. Dunque, l'acquirente deve dimostrare al fisco di avere pagato il veicolo e che il venditore aveva i requisiti per venderlo, ossia che ne era il proprietario. L'Agenzia delle entrate, a sua volta, verificherà che non vi siano state irregolarità sul pagamento dell'Iva eventualmente dovuta da parte di venditori o acquirenti professionali e solo dopo

questa ulteriore verifica potrà concedere il nulla osta alla targatura.

Per quanto riguarda il pagamento effettuato nei confronti di un privato o di una concessionaria ufficiale o a un commerciante indipendente, occorre che sia tracciato. "Dunque", spiega a Ruoteclassiche Alessandro Trombetta, titolare dell'Agenzia Aguggini di Lazzate (MB), "non è più possibile andare all'estero con denaro contante. O meglio, siccome non è illegale acquistare in contanti, è possibile farlo a condizione di informare preventivamente la dogana italiana che si sta ➔

Sdoganamento

Se la vettura è stata acquistata al di fuori della Ue deve essere sdoganata. Solo con la bolla doganale, rilasciata dopo il pagamento del dazio e dell'Iva in vigore nel Paese di ingresso nell'Unione, la vettura potrà essere immatricolata in Italia

SOLO CON LA **TRACCIA
DEL PAGAMENTO**
SI PUÒ PRESENTARE
LA DOMANDA DI
NAZIONALIZZAZIONE



PER LA CONFERMA DEI DATI TECNICI È SUFFICIENTE IL CRS A USO IMMATRICOLAZIONE RILASCIATO DA UNO DEI REGISTRI



Verifica tecnica

Il collaudo, ove richiesto, si svolge nella sede provinciale della Motorizzazione civile, se la macchina è stata costruita a partire dal primo gennaio 1960, oppure in un Cpa, Centro Prove Autoveicoli, se, invece, è stata costruita prima del 1960

➔ esportando denaro per acquistare un'auto. Con la traccia del pagamento, ossia con il documento rilasciato dalla dogana oppure con la ricevuta di un bonifico o con gli identificativi di un assegno bancario o circolare, si potrà portare l'auto in Italia e successivamente presentare domanda di immatricolazione alla Motorizzazione civile”.

Con riguardo ai requisiti per la vendita, se il veicolo è stato acquistato da un privato bisogna presentare, insieme alla domanda di nazionalizzazione, l'atto di vendita e una fotocopia di un documento di identità del precedente proprietario. Se, invece, è stato acquistato da un professionista - concessionaria o commerciante - basta la fattura di vendita.

A quel punto, con il nulla osta dell'Agenzia delle entrate, la Motorizzazione civile potrà immatricolare la macchina. All'ufficio territoriale del ministero dei Trasporti, insieme alla domanda di nazionalizzazione, bisognerà presentare anche la carta di circolazione del Paese di provenienza e un documento di conferma dei dati tecnici. “Per quanto riguarda il libretto del Paese di provenienza”, sottolinea Trombetta, “bisogna verificare caso per caso, perché purtroppo ogni Stato ha una sua tipologia di carta di circolazione e procedure proprie in caso di esportazione”. Con riguardo alla conferma dei dati tecnici, invece, si può utilizzare indifferentemente uno dei seguenti documenti:

1. Estratto dei dati tecnici rilasciato dalla Motorizzazione del Paese di provenienza del veicolo (“improbabile, però, riuscire a ottenerlo”, commenta Trombetta).

2. Scheda tecnica del veicolo rilasciata - a richiesta - dal costruttore del mezzo o dalla sua filiale italiana (“tenete presente che, a volte, per ottenerla possono occorrere alcuni mesi”, osserva il titolare dell'agenzia).

3. Certificato di Rilevanza Storica e collezionistica a uso immatricolazione, che è possibile chiedere - previa iscrizione e a condizione, appunto, che il mezzo sia originale o correttamente restaurato - a uno degli enti certificatori riconosciuti dallo Stato, ossia Asi e registri Storico Lancia, Fiat Italiano, Italiano Alfa Romeo o Fmi per le moto. La presentazione di questo documento in sostituzione della scheda tecnica, però, implica sempre il superamento di un collaudo nella sede provinciale della Motorizzazione civile, se la macchina è stata costruita a partire dal primo gennaio 1960, oppure in un Cpa, ossia Centro Prove Autoveicoli, se, invece, è stata costruita prima del 1960.

SE, INVECE, NON È EUROPEA

Se, invece, il veicolo proviene da un Paese extra Ue, il requisito fondamentale per ottenere l'immatricolazione è la bolla doganale, il documento rilasciato dalla dogana attraverso cui esso entra nel territorio dell'Unione europea e con il quale si dimostra alla Motorizzazione civile di avere pagato Iva e dazio all'importazione.

Per lo sdoganamento, ossia per il rilascio della bolla doganale, l'acquirente deve pagare il dazio d'ingresso, che è sempre pari al 10% del valore reale del veicolo, più l'Iva del Paese europeo attraverso il quale la macchina entra nella Ue, calcolata sulla somma del valore del veicolo e del dazio. “Per esempio”, spiega Trombetta, “se un mezzo del valore di 40 mila euro arriva via nave al porto di Genova dagli Stati Uniti, bisogna pagare il 10% di dazio per l'ingresso in Italia, ossia 4 mila euro, più l'Iva, pari al 22%, della cifra che risulta sommando il valore del mezzo (40.000 euro) e il dazio (4.000 euro), ossia altri 9.680 euro”. Insomma, ben 13.680 euro di “tasse”, che fanno lievitare l'esborso a 53.680 euro, al netto del costo del trasporto.

La stessa cosa accade se il medesimo mezzo entra in Italia dalla Svizzera su una bisarca. Anche in questa situazione bisogna pagare l'imposta del 22% sulla somma di valore (40.000 euro) e dazio (4.000), ossia altri 9.680 euro. “Il pagamento di dazio e Iva deve avvenire al momento dell'ingresso nella Ue, non può essere effettuato successivamente, perché in quel caso si configurerebbe il reato di importazione illegale. E se per un qualsiasi motivo un mezzo riuscisse a entrare in Italia senza essere stato sdoganato”, sottolinea

ORIGINE SCONOSCIUTA

SENZA DOCUMENTI SERVE L'OK DELLA POLSTRADA

Trombetta, “per poter essere immatricolato deve comunque essere sdoganato dalla dogana commerciale di effettivo ingresso nella Ue e quindi deve tornare indietro per lo sdoganamento”.

Anche in questa situazione è necessario dimostrare la provenienza dell'auto. Quindi, se la macchina è stata acquistata da un privato, bisogna presentare alla Motorizzazione civile, insieme alla domanda di nazionalizzazione, l'atto di vendita e una fotocopia di un documento di identità del precedente proprietario. Se, invece, è stato acquistato da un professionista, basta la fattura di vendita. A meno che la bolla doganale non sia già a nome dell'acquirente. Solo con la bolla doganale che attesta il pagamento del dazio e dell'Iva sulla somma del valore del veicolo e del dazio la Motorizzazione può procedere con l'immatricolazione. Che, per una storica, può avvenire solo con il Crs a uso immatricolazione.

Ma come si ricava il valore reale del mezzo? Come detto, per lo sdoganamento di un veicolo d'interesse storico e collezionistico si fa riferimento al suo valore reale, non al prezzo eventualmente pagato per il suo acquisto. Il valore reale è stabilito dalla stessa dogana e può basarsi sulle quotazioni ufficiali eventualmente esistenti oppure sui prezzi richiesti per veicoli analoghi sui siti web specializzati o, ancora, su una eventuale perizia rilasciata da un esperto di veicoli storici o da un perito assicurativo.

“La dogana”, sottolinea, “è sovrana nello stabilire il valore. E da questa cifra discendono, come abbiamo visto, il dazio e l'Iva, calcolata sulla somma di valore e dazio. Siccome nelle dogane - a torto o a ragione - si presume che i contribuenti tendano ad abbassare il valore dei beni usati in ingresso per pagare meno imposte, al contrario l'ufficio tende a stare particolarmente alto nell'attribuzione del valore”.

C'è però una situazione in cui il dazio non è dovuto, rivela Trombetta. “Trattandosi di una tassa all'importazione di beni non prodotti per il mercato europeo, se si è in grado di dimostrare che invece l'auto in questione era stata fabbricata per il mercato interno e successivamente esportata in un Paese extra Ue, il dazio non si paga, ma bisogna dimostrare che la vettura sia stata costruita in un Paese europeo: per esempio, se un'Alfa Romeo immatricolata in Germania ed esportata negli anni 80 negli Stati Uniti, è oggi reimportata in Italia. Occorre però una dichiarazione con cui la Casa attesti che quello specifico veicolo era stato prodotto per il mercato tedesco o, comunque, di una nazione Ue. Molte volte, però, non conviene. Per esempio, per motivi di costo (alcune Case chiedono cifre importanti, fino a 3.000 euro) o per

Se il veicolo è privo di documenti propri o la documentazione di acquisto è insufficiente, la procedura è quella prevista per la cosiddetta “origine sconosciuta”. Dunque, è possibile reimmatricolare un veicolo in Italia a condizione che abbia almeno il Crs a uso immatricolazione, il certificato che per l'appunto può essere rilasciato anche su un veicolo del tutto privo di documenti, e, se di provenienza extra Ue, la bolla doganale.

In questa situazione, però, il collaudo - a discrezione della Motorizzazione in presenza di tutta la documentazione - è sempre necessario. Questa operazione deve essere effettuata in un Centro Prove Autoveicoli, se la macchina è stata costruita prima del 1960, oppure in una sede

provinciale della Motorizzazione civile, se è stata costruita a partire dall'1 gennaio 1960. Dopo il collaudo, la Motorizzazione emette il cosiddetto “propedeutico”, la Polizia stradale verifica che il veicolo non sia di provenienza illecita o contraffatto e, infine, dopo il nulla osta della polizia, la Motorizzazione lo immatricola.

motivi di tempo, perché, molto spesso, possono volerci mesi”. Una volta in possesso della bolla doganale, è possibile procedere con l'immatricolazione in Motorizzazione civile. Per farlo servono la carta di circolazione del Paese di provenienza autenticata (valgono le stesse avvertenze viste nella situazione precedente) e un documento di conferma dei dati tecnici. A questo scopo, come detto, si può utilizzare un estratto dei dati tecnici rilasciato dalla Motorizzazione civile del Paese di provenienza oppure una scheda tecnica del veicolo rilasciata a richiesta dal costruttore o dalla sua filiale italiana o, ed è la situazione più frequente, il Crs a uso immatricolazione, che è possibile ottenere - previa iscrizione e a condizione, appunto, che il mezzo sia originale o correttamente restaurato - a uno degli enti certificatori riconosciuti, ossia Asi e registri Storico Lancia, Fiat Italiano, Italiano Alfa Romeo e, per le moto, Fmi.

In questa situazione, ossia di macchine provenienti da un Paese extra Ue, la Motorizzazione civile richiede sempre il collaudo, anche se l'auto ha tutti i documenti. Questa operazione avviene nella stessa sede se la macchina è stata costruita a partire dal primo gennaio 1960, oppure in un Cpa, Centro Prove Autoveicoli, se, invece, è stata costruita prima del 1960. **R**



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

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,-**

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



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

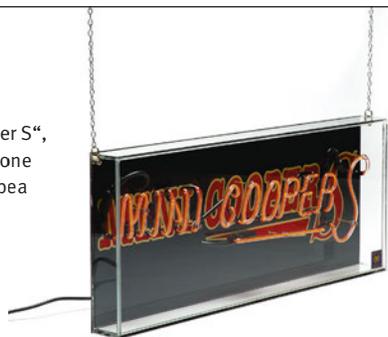
207231 **698,-**



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,-**



Ruote a raggi

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

	Codice-No	Prezzo
5,5" x 15"	201870	348,-
4,5" x 15"	1595	298,-
5,0" 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,-**

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

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



Miki Minguez



Carlos Vinagre



Dal 26 al 29 Ottobre 2023
Auto e Moto d'Epoca a Bologna, Italia
Veniteci a trovare alla fiera, un grande classico per tutti gli appassionati di motori antichi. Vi aspettiamo!

Troverete il nostro Stand nel padiglione 36, passate a trovarci!



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.

UN REGALO CONTROCORRENTE

Si può noleggiare, la Cadillac donata al maresciallo Tito da un gruppo di emigrati jugoslavi. **Simbolo del capitalismo americano**, compie 70 anni ed era, forse, un po' anomala, per un presidente comunista



La guidava personalmente, ospitando statisti come Nasser e Indira Ghandi o star come Sophia Loren e il marito Carlo Ponti, Richard Burton e Liz Taylor. La Cadillac Eldorado convertibile di Jozip Broz Tito compie 70 anni, regalo al neo presidente della Jugoslavia di emigrati in Canada, che nel 1953 scelsero per lui il modello più lussuoso del marchio americano. Tito è scomparso nel 1980, ma la sua auto preferita è integra e protetta dentro una teca di vetro sull'isola maggiore di Brioni, mini arcipelago della Croazia. La si può affittare con autista, al costo di 700 euro ogni mezz'ora. Chi se la può permettere, la noleggia per un

matrimonio (ci vogliono almeno 1.400 euro), ci racconta una guida. La Cadillac Eldorado di Tito è un pezzo raro, perché nel 1953 a Detroit ne furono prodotte soltanto 532.

STRANAMENTE VERDE

Ciò che non torna è che gli emigrati jugoslavi la comprarono di colore verde scuro, mentre all'epoca risulterebbero disponibili altri quattro colori: Alpine White, Aztec Red, Azure Blue, Artisan Ochre. A scelta, capote nera o bianca. Per la scheda esibita insieme alla Cadillac, l'Eldorado del 1953 aveva una lunghezza di 5,60 metri, una larghezza di poco più di due, un'altezza di 1,48 e un peso

di 2.300 kg, con un motore V8 di 5.4 litri e 260 cavalli. Disponeva di servosterzo, finestrini elettrici, tetto apribile elettricamente, sedili di pelle, luci fendinebbia e antenna radio. La Cadillac, così come la vediamo, è stata restaurata nel 2007 da Antun Presečki, presidente dell'associazione di veicoli d'epoca della Croazia. Nel 1953, a differenziare l'Eldorado dalla contemporanea Cadillac Series 62 Convertible, c'erano ampie finiture cromate sui parafranghi posteriori, lo stemma Cadillac dorato sulle soglie delle porte e sui parafranghi dietro, sontuosi interni di pelle. Per vedere Tito al volante della

sua Cadillac, basta salire al primo piano del piccolo museo fotografico, dietro la vettura. Ironia della storia, il celebre fondatore del movimento comunista dei non allineati - né con l'Urss né con gli Usa - possedeva il simbolo più eclatante del capitalismo americano. Nella scheda esplicativa della settantenne Eldorado non è stato dimenticato il suo designer, Harley Earl, un mito del Novecento. Earl sbarcò a Detroit nel 1928 e creò la prima Art & Colour Section della General Motors, influenzando lo stile di molte auto americane fino al secondo dopoguerra.

Francesco Paternò

COME

ALAMY

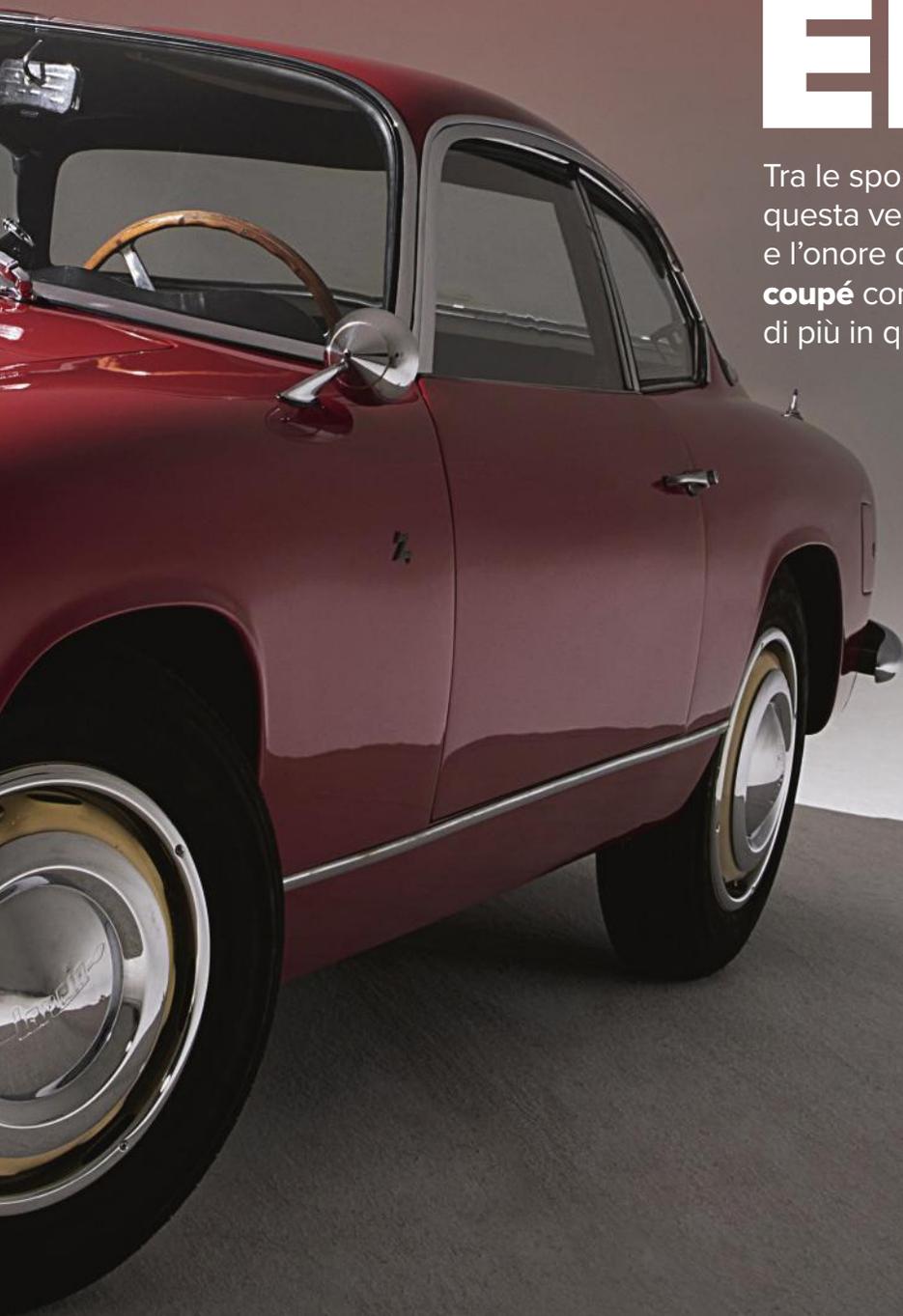


Dopo di lei il nulla

La Super Sport chiude la dinastia delle Flaminia di Zagato ma, soprattutto, è l'ultima coupé Lancia di questa categoria: una GT di altissimo prestigio venduta, nel 1965, a 3.788.000 lire su strada, pari a ben sette Fiat 500. Dall'Aprilia alla Fulvia, le Zagato sono le uniche Lancia a essere definite ufficialmente Sport

Senza

EREDI



Tra le sportive italiane più raffinate di sempre, questa versione è quella a cui spetta l'onore e l'onore di **chiudere la dinastia delle prestigiose coupé** con il V6. Una GT rara in assoluto, ancor di più in questo grintoso abito rosso



LA SUPER SPORT SI DISTINGUE PER **L'EFFICACE CODA TRONCA**, TESTATA DA ZAGATO SULLE SUE IMBATTIBILI GIULIA SPORTIVE

Flaminia: un modello strategico per la Lancia dell'era Pesenti. Declinato, accanto alla berlina, nelle versioni Coupé Pininfarina, Gran Turismo coupé e convertibile Touring e, non ultime, le veloci Sport disegnate da Ercole Spada e costruite da Zagato; di queste, eleganti e sportive al tempo stesso, la Super Sport rappresenta l'evoluzione finale. Se le prime Sport ripropongono in scala maggiore i tratti principali delle piccole Appia Zagato (tetto a doppia gobba e fari carenati compresi), la Super Sport, che ne riprende l'impostazione meccanica, se ne distingue in maniera sostanziale per la moderna e innovativa coda tronca, pensata seguendo le teorie dell'aerodinamico tedesco Wunibald Kamm e testata con successo da Zagato sulle sue imbattibili Giulia TZ.

Nuovo, sulla Super Sport, è pure il frontale, impreziosito dalla grintosa calandra, incorniciata dallo sguardo felino dei fari con la caratteristica sede a goccia, inizialmente rivestiti da coperture di plexiglas come sulle prime Sport. Sotto il cofano, ora ribassato di 6 centimetri, batte ancora il melodioso sei cilindri a V di 60° progettato dall'ingegner De Virgilio, che in questa versione è un 2.8 litri da 152 cavalli, capace di spingere la vettura fino a 210 km orari, rendendola la Lancia stradale più veloce mai costruita fino ad allora.

GRAN TURISMO

La Super Sport, che è più bassa e filante della sua progenitrice, conquista all'epoca un record significativo, quello della più alta percentuale di



Finezze stilistiche

Impressiona l'efficacia stilistica della Super Sport: frontale e coda (in alto) esprimono grinta e signorilità; nella vista dall'alto spiccano il tetto con le due gobbe appena accennate, richiamo alle Zagato da corsa, e il lunotto panoramico. In coda trovano nuova identità i fanalini delle precedenti Flaminia Sport

leghe leggere impiegate: quasi il 25% sul totale, tra meccanica e carrozzeria; un primato nella produzione automobilistica di metà anni 60. Eppure, nonostante le attenzioni sui fronti del peso e dell'aerodinamica, la Flaminia Super Sport non è una sportiva dura e pura, anzi. È piuttosto l'evoluzione dei concetti espressi anni addietro dall'Aurelia B20, un mix ben dosato di qualità costruttiva, raffinatezza progettuale e piglio brillante, che però, più che la prestazione pura, privilegia la guida veloce in souplesse. È il concetto di Gran Turismo: una filosofia di viaggio rapido e confortevole, alla quale si punta già con le prime Sport del 1958, migliorando l'abitacolo e la tenuta di strada della Flaminia "normale" grazie a interni sportivi ma curati, freni a disco Dunlop e un inedito ammortizzatore di sterzo idraulico, che filtra gli scossoni che arrivano al volante.

Sulla successiva Flaminia Sport 3C del 1962 arrivano tre bei carburatori Weber alimentati da una nuova pompa della benzina elettrica, per una potenza aumentata da 119 a ben 140 cavalli, che diventano 150 sulla 3C Sport 2.8 del 1963, la cui cilindrata di 2.774,83 cm³ viene ottenuta ➔

Voglia di sciare

Sobri ma completi, gli interni della Super Sport sono realizzati con materiali di pregio, senza apparire vistosamente opulenti. Tra le pochissime critiche, la capienza ridotta del vano portaguanti.

Una primizia, invece, lo sportello sulla paratia posteriore, per caricare sci o mazze da golf





LA FLAMINIA PERFEZIONA I CONCETTI GIÀ DELL'AURELIA B20: **QUALITÀ, RAFFINATEZZA E GUIDA VELOCE**, MA IN SOUPLESSE

➔ aumentando l'alesaggio da 80 a 85 mm. Ma, ancora una volta, l'attenzione dei progettisti si concentra su facilità di guida, stabilità e confort delle sospensioni: il cliente Zagato non è più necessariamente un pilota, e il suo traguardo spesso e volentieri si sposta da sotto la bandiera a scacchi a davanti ai caffè di via Montenapoleone. Un concetto confermato sulla Super Sport da interni rivestiti di pelle e moquette pregiate, dai comodi sedili di disegno anatomico, da attenzioni verso i passeggeri quali, per esempio, lo sportello tra baule e abitacolo per trasportare la sacca da golf o gli sci: all'epoca, una vera primizia.

Un'ulteriore conferma arriva dal setup meccanico della Super Sport: rispetto alla Sport 2.8 l'aumento di potenza è minimo, l'obiettivo è la coppia, per favorire un'erogazione più pastosa e possente in basso e una guida vigorosa, ma al contempo confortevole e fluida. Rispetto alle prime versioni, infatti, sono ben poche le Flaminia Super Sport impegnate in gara; la maggior parte trova posto nei garage di professionisti e imprenditori attenti alla discrezione. Non a caso la cartella colori, specifica, è un trionfo di grigi, blu e

verdi scuri, e, se i 187 esemplari prodotti fanno della Super Sport un modello raro e ricercato, la vernice Rosso Arcoveggio è una scelta anomala che rende l'esemplare di queste pagine ulteriormente interessante. La vettura, immatricolata nel 1965, fa parte della collezione del Museo Nicolis di Villafranca di Verona, ed è stata acquistata dalla famiglia poco dopo la scomparsa del fondatore Luciano, in onore della sua grande passione per le Lancia. "Per noi è inusuale aggiungere nuovi pezzi a una collezione che già conta duecento auto - spiega Silvia Nicolis, presidente del museo - ma abbiamo voluto una Super Sport in quanto massima espressione della coupé Zagato su base Lancia: bella, veloce, elegantissima e caratterizzata da una coda tronca che fece scalpore".

ADDIO DOPPIA GOBBA

Accomodandosi al volante, è impossibile non soffermarsi sulla posizione di guida comoda ed eretta imposta dal sedile avvolgente, focalizzata sul cruscotto dalla strumentazione ricca, seppur racchiusa in due soli elementi di grande diametro. Buona la visibilità anteriore, grazie al parabrezza

Senza esagerare

Le cromature sono piccoli tocchi applicati con gusto: calandra, cornici dei fari e contorno dei vetri, maniglie, cui si aggiungono i profili lungo i brancardi. Poi, coppe ruote e corniere sui cerchi



ampliato, meno la posteriore, nonostante il lunotto panoramico; dolci lo sterzo e il cambio, al quale, volendo, si può ricorrere davvero di rado, grazie all'incredibile elasticità del V6, che consente di viaggiare in quarta a meno di cinquanta chilometri l'ora, così come di tirare la terza fino a superare i 150, velocità oltre la quale il suono del motore si fa ancor più profondo e seducente. La Super Sport non teme le andature sostenute: le raffinate sospensioni anteriori a bracci trapezoidali e il gruppo cambio-differenziale in blocco col ponte posteriore e i freni inboard, che accentrano al massimo le masse, rendono la guida stabile e sicura, ben oltre gli standard dell'epoca.

La Flaminia Super Sport esce di scena nel 1968. Con lei si completa il salto di qualità della carrozzeria Zagato che, da atelier semi-artigianale in città, conquista una nuova dimensione industriale a Terrazzano di Rho; per contro, con lei tramonta definitivamente la caratteristica doppia gobba delle produzioni Zagato, qui ormai delegata a mera firma stilistica. E soprattutto, con la Flaminia, gli appassionati salutano per sempre le GT Lancia di altissimo prestigio. **R**



Corredo d'origine

I tre carburatori aspirano aria da un'unica grande scatola filtro, che in buona parte occulta la vista del V6. Questo esemplare, splendidamente conservato e ancora corredato della trousse di attrezzi originale, appartiene alla collezione del Museo Nicolis di Villafranca di Verona



SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale, 6 cilindri a V di 60°
- Alesaggio 85 mm
- Corsa 81,5 mm
- Cilindrata 2.775 cm³
- Rapporto di compressione 9,1:1
- Potenza 152 CV a 5.600 giri/minuto
- Coppia 23,6 kgm a 3.000 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri, catena
- Albero a camme centrale nel basamento
- Tre carburatori moncorpo Weber 40 DCN12
- Raffreddamento a liquido, 10 litri
- Lubrificazione forzata, 7,3 litri
- Impianto elettrico 12 V

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce + RM
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 165x400

Corpo vettura

- Coupé 2 porte, 2 posti
- Carrozzeria portante
- Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni post. a ponte De Dion, balestre semiellittiche, barra stabilizzatrice
- Ammortizzatori idraulici
- Freni a disco con servofreno a depressione
- Sterzo a vite e rullo
- Capacità serbatoio carburante 58 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.520 mm
- Carreggiate ant e post. 1.370 mm
- Lunghezza 4.490 mm
- Larghezza 1.630 mm
- Altezza 1.280 mm
- Peso 1.280 kg

Prestazioni

- Velocità 210 km/h
- Consumo medio 15,2 litri/100 km

UNA MATITA D'AUTORE

Entrambe di Bertone, **sono state per anni rappresentative delle coupé di alta gamma** con prestazioni e fascino tout court. Le motorizzazioni sono fenomenali: il V8 della 33 per l'Alfa e, per la Fiat, il V6 che diventerà campione mondiale con la Lancia Stratos





Che bello, quando le nostre Case negli anni 60 sfornavano auto sportive in continuazione. E di qualsiasi categoria, dalle utilitarie “tutto pepe” fino alle cilindrato importanti. Come sono appunto l’Alfa Romeo Montreal e la Fiat Dino 2400, due concorrenti di classe e di sostanza, che sono riuscite in un periodo delicato (dal punto di vista geopolitico) a sopravvivere con discreti numeri di produzione e oggi sono diventate degli autentici oggetti di culto per i collezionisti più esigenti. Due meccaniche che hanno lasciato il segno, il V8 derivato dalla mitica 33 e il celebre V6 condiviso con le Dino 246 GT e GTS e che trionferà poi sulla Lancia Stratos.

I CAPOLAVORI DI BERTONE

Per entrambe la matita, d’autore, è la stessa, quella di Bertone. Uno stilista di ampie vedute, il buon Nuccio, che ha sempre lasciato spazio ai suoi uomini più promettenti, diventati ben presto ambasciatori del design italiano. Per la precisione, la Montreal è il frutto della genialità di Marcello Gandini. Appassionato di meccanica fin dall’infanzia, è stato capo designer dell’atelier torinese (sino al 1980), succedendo al coetaneo Giorgetto Giugiaro. Ed è proprio da un lavoro a quattro mani con Giugiaro che arriva la linea della Dino Coupé, destinata a fare scuola anche fra marchi più blasonati (vedi Aston Martin DBS). Due prodotti che hanno in comune la voglia di stupire, l’Alfa in maniera sfacciata come solo un Biscione può fare, la Dino in modo più discreto ed elegante, ma con prestazioni comunque di ottimo livello. Accidenti, come eravamo bravi. ■■■

Gioielli coevi

Sulle rampe della Castell’Arquato-Vernasca, è lotta aperta tra la Fiat Dino 2400 Coupé di Giuseppe Chinosi e l’Alfa Romeo Montreal di Paolo Allevi. Entrambi gli esemplari sono stati prodotti e venduti nel 1971

ALFA ROMEO MONTREAL GENESI INFINITA E OTTIMO RISULTATO

Desta sensazione il debutto come prototipo **all'Expo del 1967**, ma per vedere il primo esemplare di serie **passano ben tre anni**. Oggi è apprezzata e ricercata, grazie alla linea e, ovviamente, al motore

La Montreal, nella sua forma definitiva, viene presentata al Salone dell'auto di Ginevra il 12 marzo 1970. Sono passati esattamente 35 mesi e 15 giorni dal debutto dei prototipi all'Expo 1967. Un tempo infinito, nel corso del quale sorgono mille ripensamenti sia sullo stile dell'auto sia, soprattutto, sulla motorizzazione. Alla fine, il risultato è un concentrato di stile Bertone (by Gandini) e grinta Alfa, un prodotto di grande sostanza. L'unico punto criticato al momento della presentazione, la linea "pesante" e "fuori dal tempo", oggi sembra sia diventato uno dei punti di forza, almeno a giudicare dall'ottimo indice di gradimento che da qualche anno a questa parte sta ottenendo fra tanti collezionisti. In

effetti, nella sua versione definitiva spicca la massiccia parte anteriore con una calandra meno inclinata per aumentare lo spazio destinato agli accessori del motore e col paraurti di generose dimensioni. Per accrescere la rigidità strutturale viene modificato il taglio del cofano anteriore, limitato alla sola superficie orizzontale.

Invece tutti d'accordo, da sempre, su quello che c'è sotto il cofano, il V8 parente stretto di quello della spettacolare 33 Stradale e che è ancora oggi prodigo di soddisfazioni su strada. L'idea di Giuseppe Busso si rivela subito vincente. "Non avrebbe avuto senso una Montreal col 4 cilindri, per questo c'era già la Giulia GT", dirà il grande tecnico tempo dopo Ginevra, "l'importan-

"IL RUOLO DELL'AUTODELTA
NEI COLLAUDI DI QUEST'ALFA
È STATO FONDAMENTALE".
PAROLA DI CARLO CHITI



Che bella mazzetta

I colori disponibili erano: verde (AR223), nero (AR521), blu medio (AR347), grigio (AR740), arancio (AR601). Come optional: nero (2.447.011 PPG) più i metallizzati argento (AR741), verde (AR224), oro (AR826), Luci di Bosco (AR825), arancio (AR602) e grigio chiaro (AR727, introdotto a partire dal 17 novembre 1972). È stata costruita, fino al 1977, in 3.925 esemplari



Tutto ha un prezzo

Al momento del lancio il prezzo di listino viene fissato in 5.200.000 lire; solo tre gli accessori a richiesta: aria condizionata (290 mila lire), vernice metallizzata (140 mila) e alzacristalli elettrici (100 mila).

te era dare un segnale che l'Alfa Romeo potesse distinguersi anche nelle cilindrate più alte, con motori pensati prima per le competizioni e poi per le strade di tutti i giorni, e non viceversa”.

UN AFFARE DI CUORE

L'esemplare che compare in queste pagine, costruito e venduto nel 1971, è in perfette condizioni originali. “Soltanto manutenzione ordinaria e nulla più”, conferma Paolo Allevi, 62 anni, industriale di Pavia, “l'ho scovata per caso e ho battuto la concorrenza di tanti potenziali acquirenti grazie alla mia passione. Era in mano alla moglie dell'uniproprietario, e voleva che finisse nelle mani di un purista, meno male”.



LA TECNICA

PUNTO DI PARTENZA IL CUORE DELLA 33

Giuseppe Busso mette a punto un formidabile motore **partendo da quello della splendida berlina Stradale** del 1967. Tra le sue peculiarità, l'ampio utilizzo di lega leggera per monoblocco e testate

Per realizzare il V8 della Montreal, Giuseppe Busso (direttore della Progettazione Meccanica) parte dal 2 litri della 33, maggiorando sia l'alesaggio sia la corsa. Monoblocco di alluminio con canne di ghisa sfilabili, teste di lega leggera con sedi valvole riportate e camere di scoppio emisferiche, pistoni di alluminio con tre anelli (due di tenuta e un raschiaolio) confermano le velleità sportive di questo propulsore. L'albero motore, su cinque supporti, è realizzato di acciaio stampato. Lo schema della distribuzione è abbastanza complesso: i doppi alberi a camme per ogni

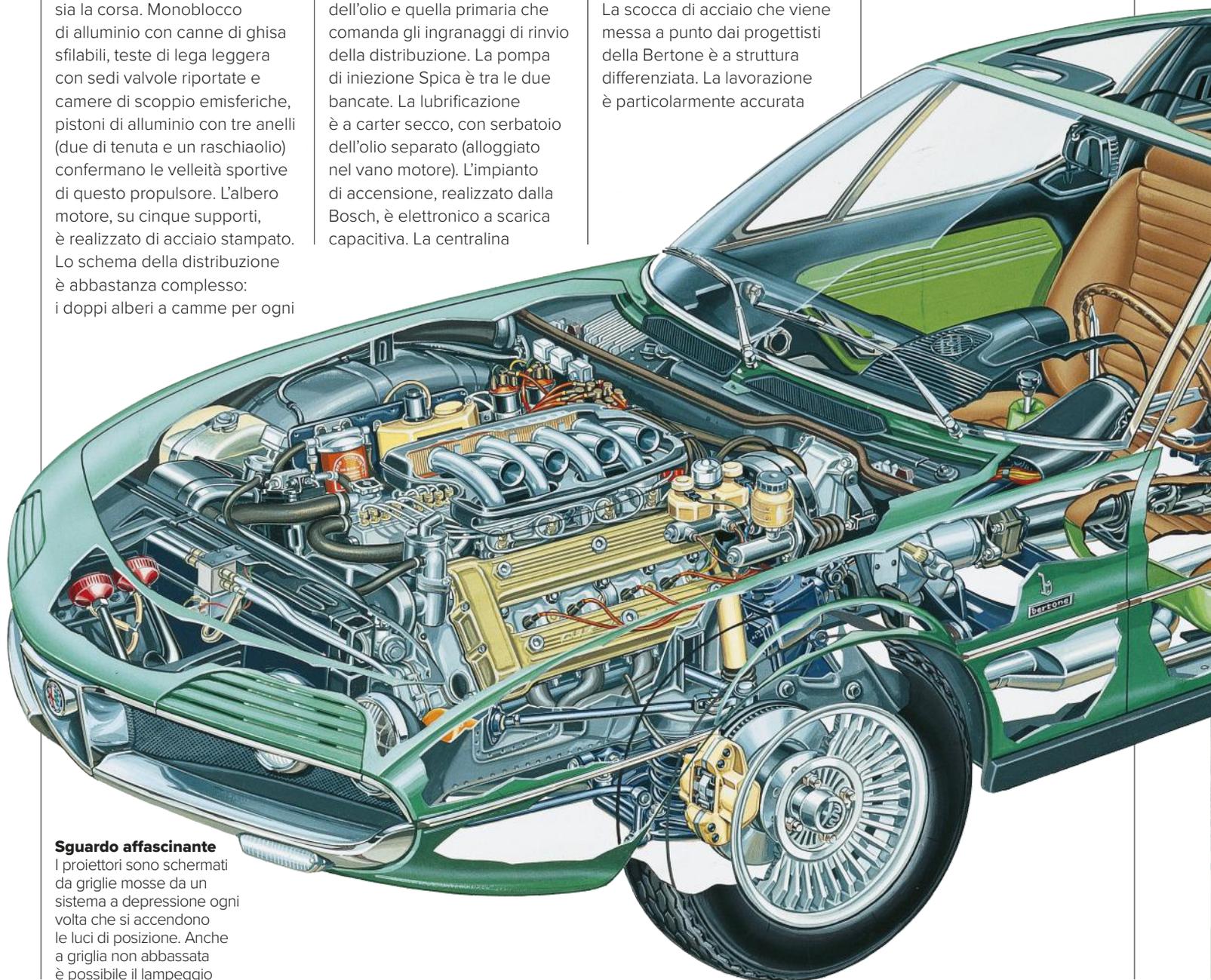
bancata sono azionati da catene poste nella parte anteriore del blocco motore. Le altre due catene sono quelle per l'azionamento della pompa dell'olio e quella primaria che comanda gli ingranaggi di rinvio della distribuzione. La pompa di iniezione Spica è tra le due bancate. La lubrificazione è a carter secco, con serbatoio dell'olio separato (alloggiato nel vano motore). L'impianto di accensione, realizzato dalla Bosch, è elettronico a scarica capacitiva. La centralina

ha la carcassa in Elektron e vanta speciali alette di raffreddamento.

SCocca DIFFERENZIATA

La scocca di acciaio che viene messa a punto dai progettisti della Bertone è a struttura differenziata. La lavorazione è particolarmente accurata

soprattutto nelle zone in cui si localizzano notevoli forze torsionali, quindi gli attacchi delle sospensioni e del motore, oltre alle cerniere.



Sguardo affascinante

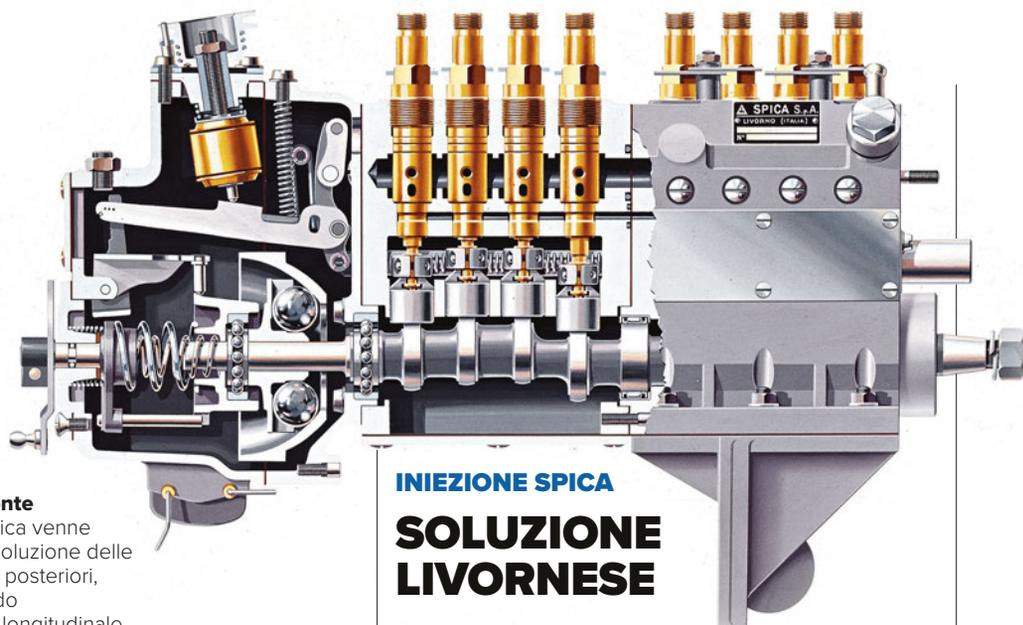
I proiettori sono schermati da griglie mosse da un sistema a depressione ogni volta che si accendono le luci di posizione. Anche a griglia non abbassata è possibile il lampeggio

1**Splendido "millerighe"**

Con la Montreal debuttano i caratteristici cerchi "millerighe" di lega leggera (codice di produzione AR 105.64.28.010.02) forniti dalla Campagnolo, che diventeranno un optional molto richiesto anche su altri modelli della Casa milanese

2**Classico ponte**

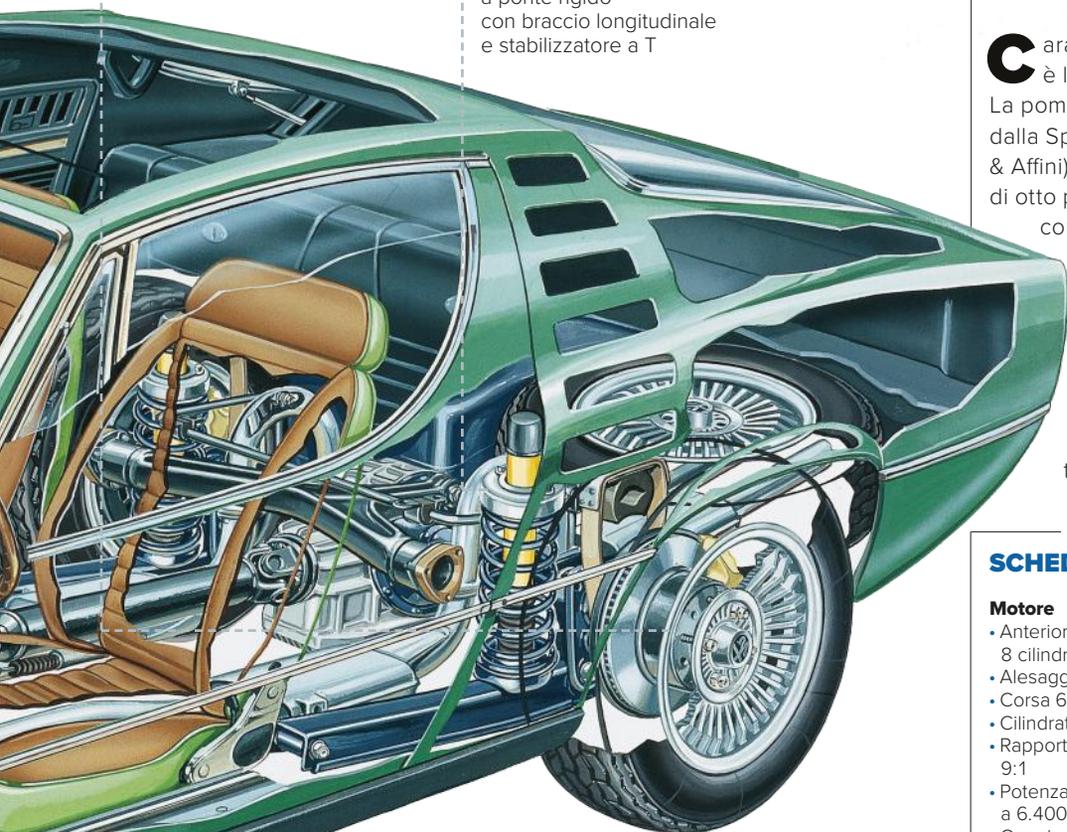
Qualche critica venne mossa alla soluzione delle sospensioni posteriori, a ponte rigido con braccio longitudinale e stabilizzatore a T

**INIEZIONE SPICA****SOLUZIONE LIVORNESE**

Caratteristica peculiare della Montreal è l'alimentazione a iniezione meccanica. La pompa di questo impianto (qui sopra), fornita dalla Spica (Società Pompe Iniezione Cassani & Affini) di Livorno, poi confluita nella TRW, è dotata di otto pistoncini disposti in linea: a ognuno di essi corrisponde un iniettore posto sul condotto di aspirazione di ciascun cilindro.

La pompa dosa il carburante in relazione alla posizione delle farfalle di alimentazione poste nei condotti.

Sistema fin troppo sofisticato: i tanti problemi di tenuta dei componenti e di affidabilità sono diventati nel tempo il vero tallone d'Achille della sportiva del Biscione.

**Vano affollato**

Il V8 è estremamente compatto, grazie anche alla lubrificazione a carter secco. Eppure il vano motore risulta molto affollato di componenti secondari, e questo crea qualche problema nella ordinaria manutenzione

SCHEDA TECNICA**Motore**

- Anteriore, longitudinale
- 8 cilindri a V di 90°
- Alesaggio 84 mm
- Corsa 64,5 mm
- Cilindrata 2.593 cm³
- Rapporto di compressione 9:1
- Potenza 197 CV a 6.400 giri/minuto
- Coppia 24,8 kgm a 5.100 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Due alberi a camme in testa per bancata
- Iniezione meccanica Spica
- Raffreddamento ad acqua, 12 litri
- Lubrificazione a carter secco, 11 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 64 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 5 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 195/70VR14

Corpo vettura

- Coupé 2 porte, 2+2 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali e bielle oblique, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ponte rigido, bracci longitudinali, molle elicoidali, stabilizzatore a T, barra stabilizzatrice
- Amm. idraulici telescopici
- Freni a disco con servofreno
- Sterzo a circolazione di sfere
- Capacità serbatoio carburante 63 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.350 mm
- Carreggiate: ant. 1.372 mm post. 1.340 mm
- Lunghezza 4.220 mm
- Larghezza 1.672 mm
- Altezza 1.205 mm
- Peso 1.330 kg

Prestazioni

- Velocità 220 km/h
- Cons. medio 13,7 litri/100 km

FIAT DINO 2400 COUPÉ BUONA LA SECONDA CHE È PURE PIÙ CHIC

Arriva nel 1969 la versione vitaminizzata, **con un allestimento interno più curato**. Tra gli accessori a richiesta, anche l'aria condizionata e i sedili di pelle. Verrà prodotta fino a giugno del 1972 in 2.398 esemplari

Bella ma fragile, la Dino 2000 manifesta subito i suoi problemi di gioventù, soprattutto a livello meccanico. “Senza che si possa parlare di difetti”, dirà qualche anno dopo l'ingegner Lampredi, “il Dino V6 2 litri soffriva, come temevo, di debolezza costituzionale a livello del blocco motore”. Urge una seconda serie. Il disegno definitivo della 2400 Coupé viene depositato il 19 aprile 1969. Il primo esemplare viene ultimato nel mese successivo, soprattutto per saggiare su strada la sospensione posteriore a ruote indipendenti (quella della 130), oltre al nuovo 6 cilindri di 2.4 litri, che ora è di sana e robusta costituzione, grazie al monoblocco di ghisa.

TANTE PICCOLE DIFFERENZE

Dal punto di vista estetico la seconda versione si riconosce solo per alcuni particolari. Uno dei più evidenti è quello dei cerchi di lega Cromodora senza gallettone e parzialmente tinti di nero. Assieme ai pneumatici Michelin XWX più larghi, conferiscono alla sportiva di Bertone un aspetto più aggressivo. I ripetitori laterali dei lam-

peggiatori sono fissati nell'immediata vicinanza delle uscite d'aria dei parafranghi anteriori. Il frontale ingloba una nuova calandra grigliata di plastica nera, delimitata da un profilo cromato. Lo stemma, quelle delle Fiat sportive, è incastonato sul cofano anteriore. Nuove sia le griglie sia le luci posteriori, che poi saranno adottate anche sulla Lamborghini Miura SV. L'interno viene ridisegnato, coi sedili dotati di appoggiatesta e la possibilità, in opzione, del rivestimento di pelle.

DALLA PUGLIA CON AMORE

Immatricolato a Taranto nel 1971, l'esemplare che compare in queste pagine è stato utilizzato per una decina di anni come seconda auto, e poi stivato in una cantina per una trentina d'anni. Di recente è stato recuperato da Giuseppe Chinosi, classe 1966, ingegnere di Pavia: “Ne cercavo da tempo una e l'ho trovata di questa tinta, l'azzurro metallizzato 448, che a me è sempre piaciuto. Il restauro è durato tanti anni, abbiamo ricostruito alcuni particolari meccanici, ma il risultato finale è all'altezza del nome che porta”. ■■■



Griglie nere

Presentata al Salone di Torino (novembre 1969), la Dino 2400 Coupé aveva un prezzo di listino, nel 1971, di 4 milioni 715 mila lire. A richiesta l'interno di pelle (225 mila lire), l'aria condizionata (235 mila lire) e la vernice metallizzata (100 mila lire)

Qui sopra, alcuni particolari, tra cui i fanali posteriori e le griglie nere di sfogo dell'aria a fianco del lunotto



Nomen omen

La Dino nasce da un accordo tra la Fiat e la Ferrari, siglato per l'esigenza della Casa di Maranello di costruire rapidamente un numero sufficiente di motori Dino (così chiamati perché derivati da un progetto del 1956 dello scomparso figlio di Enzo Ferrari, Alfredo, detto Dino), per ottenere l'omologazione in Formula 2 della monoposto 166



“PER IL V6 2.400 OTTENNI DALLA DIRIGENZA **DI POTER REALIZZARE UN PROGETTO EX NOVO**”
PAROLA DI AURELIO LAMPREDI



TECNICA

SI VEDE LO ZAMPINO DI LAMPREDI

L'ingegnere in forza alla Fiat **ricomincia da zero** e mette a punto un 6 cilindri con monoblocco di ghisa e testate di alluminio, accoppiato a un cambio ZF, per avere una granturismo competitiva e anche robusta

Dal punto di vista tecnico, la Dino 2400 è nettamente differente dalla versione di 2 litri d'esordio, del 1967. Nell'ottica di progettare una versione più potente per la granturismo al vertice della gamma, l'ingegnere di casa Fiat, Aurelio Lampredi, decide di ripartire letteralmente da capo. Addio alluminio, il monoblocco della 2.4 ha un basamento di ghisa, che elimina di fatto alcune pericolose deformazioni comparse in quello composito. Siglato 135 C, il 6 cilindri ha testate con valvole più grandi,

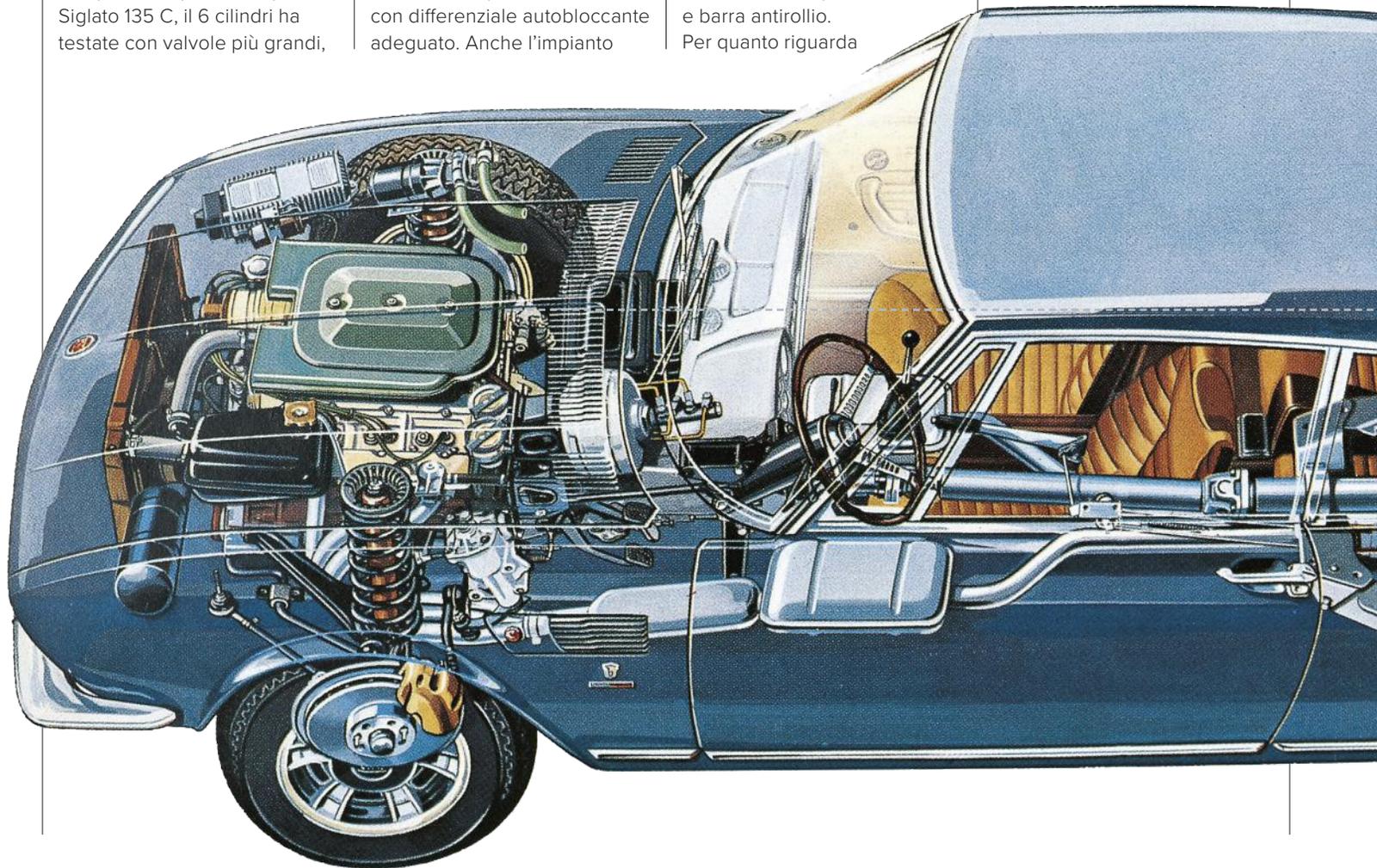
uno schema di lubrificazione migliorato e vanta l'adozione di carburatori maggiorati. Il risultato di questa iniezione di vitamine si concretizza in 180 CV a 6.600 giri/min. Per sopportare la maggiore potenza a disposizione, sia l'albero di trasmissione sia la frizione vengono irrobustiti.

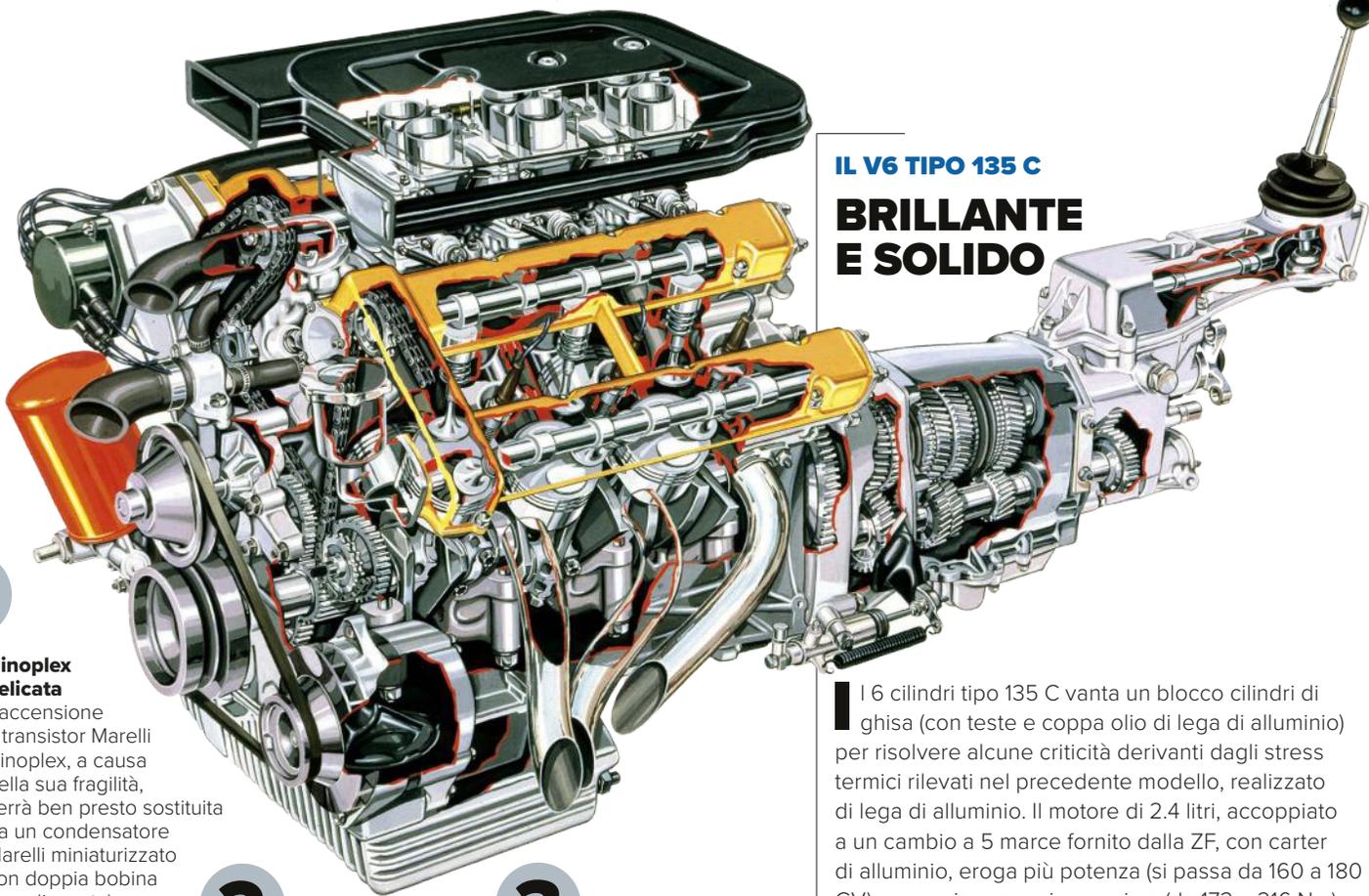
CAMBIO SPORTIVO

Altra modifica significativa: il cambio Fiat viene sostituito da un selettore messo a punto dalla ZF, sempre a 5 marce, con differenziale autobloccante adeguato. Anche l'impianto

frenante è oggetto di alcune modifiche, soprattutto ai dischi posteriori e al servofreno, in modo da garantire spazi di arresto assolutamente in linea con quelli della Montreal. Addio anche al ponte rigido: al suo posto, Lampredi opta per lo schema dell'ammiraglia 130, quello dunque a ruote indipendenti, con bracci longitudinali e semiassi che hanno funzione di puntoni di reazione trasversali, con molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici e barra antirollio. Per quanto riguarda

la scocca, la versione coupé eredita la piattaforma della spider di Pininfarina, di acciaio, ma allungata di 270 mm e abbondantemente rinforzata, allo scopo di poter alloggiare in tutta sicurezza altri due passeggeri nella parte posteriore. Il rinforzo generalizzato determina un aumento di peso di circa 230 kg rispetto alla spider, con una penalizzazione nella velocità di punta (circa 5 km/h in meno per la coupé).





IL V6 TIPO 135 C

BRILLANTE E SOLIDO

1

Dinoplex delicata

L'accensione a transistor Marelli Dinoplex, a causa della sua fragilità, verrà ben presto sostituita da un condensatore Marelli miniaturizzato con doppia bobina (una di scorta)

2

Cerchio bicolore

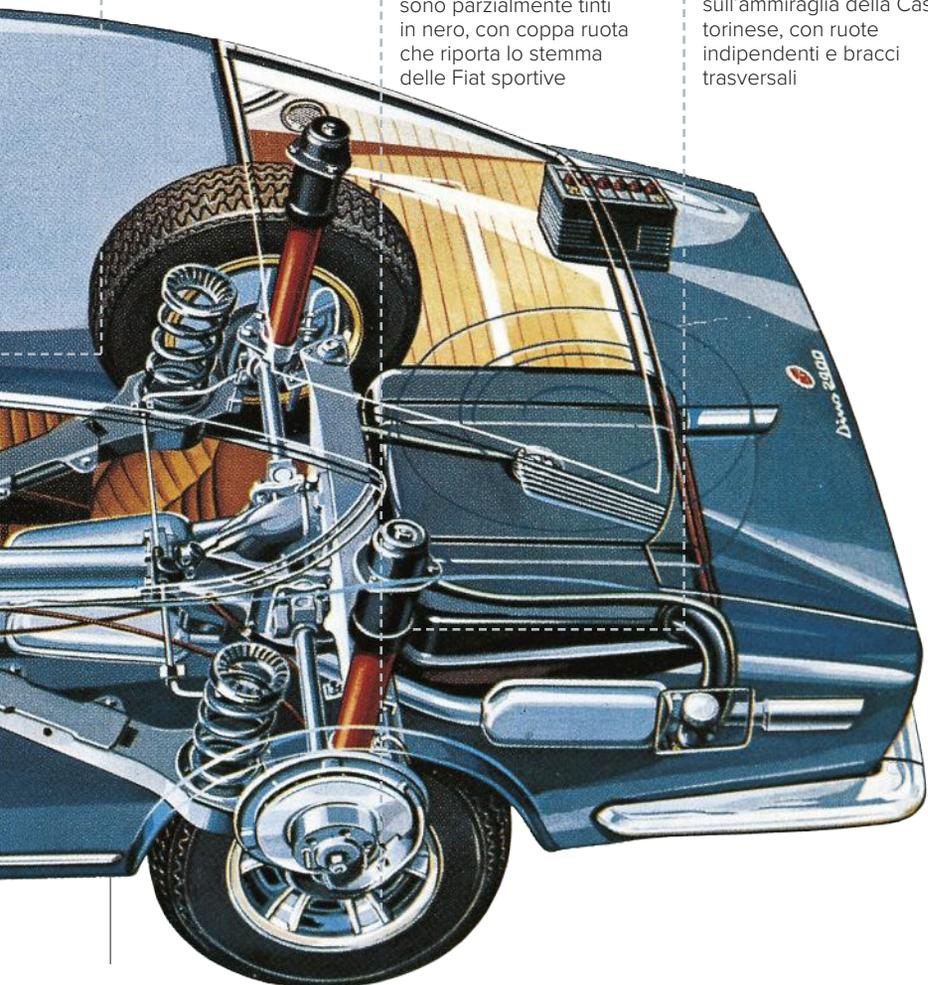
I bellissimi cerchi di lega leggera Cromodora sono parzialmente tinti in nero, con coppa ruota che riporta lo stemma delle Fiat sportive

3

Un po' di 130

La sospensione posteriore è quella prevista sull'ammiraglia della Casa torinese, con ruote indipendenti e bracci trasversali

Il 6 cilindri tipo 135 C vanta un blocco cilindri di ghisa (con teste e coppa olio di lega di alluminio) per risolvere alcune criticità derivanti dagli stress termici rilevati nel precedente modello, realizzato di lega di alluminio. Il motore di 2.4 litri, accoppiato a un cambio a 5 marce fornito dalla ZF, con carter di alluminio, eroga più potenza (si passa da 160 a 180 CV) e maggiore coppia massima (da 172 a 216 Nm), disponibile a un regime di rotazione inferiore (4.600 giri/minuto al posto di 6.000). La distribuzione è a 2 valvole in testa per cilindro, con due alberi a camme per ogni bancata. Il sistema di accensione è a transistor Marelli, con sistema Dinoplex. A partire dal numero di telaio 005500, verrà montato un più affidabile condensatore Marelli miniaturizzato con doppia bobina: una per la funzione ordinaria e una di scorta da collegare in caso di avaria.



SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 6 cilindri a V di 65°
- Alesaggio 92,5 mm
- Corsa 60 mm
- Cilindrata 2.418 cm³
- Rapporto di compr. 9:1
- Potenza 180 CV a 6.600 giri/minuto
- Coppia 22 kgm a 4.600 giri/minuto
- Distribuzione a valvole inclinate trasversalmente
- Due alberi a camme in testa per bancata
- Tre carburatori doppio corpo Weber 40 DCNF3
- Accensione elettronica
- Raffreddamento ad acqua, 11,5 litri
- Lubrificazione forzata, 7,8 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 77 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 5 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco con comando idraulico
- Pneumatici 205/70VR14

Corpo vettura

- Coupé 2 porte, 2+2 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali inferiori, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Amm. idraulici telescopici
- Freni a disco con servofreno
- Sterzo a vite e rullo
- Capacità serbatoio carburante 70 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.550 mm
- Carreggiate: ant. 1.390 mm post. 1.381 mm
- Lunghezza 4.507 mm
- Larghezza 1.696 mm
- Altezza 1.315 mm
- Peso 1.380 kg

Prestazioni

- Velocità 205 km/h
- Consumo medio 14,7 litri/100 km



Più di così NON È

Parliamo dell'indice di fedeltà all'originale di questa perfetta riproduzione. Di fronte a una macchina come questa, **è difficile non emozionarsi**. Tanto più se la si mette in moto. Non è quella vera. E allora?

Le repliche delle auto più celebri esistono praticamente da sempre: i modelli originali sono di norma molto costosi, troppo per la maggior parte degli appassionati e, inoltre, spesso sono estremamente rari, per cui è quasi impossibile trovarli sul mercato.

Naturale, quindi, che per soddisfare una richiesta di mercato ci si sia ingegnati mettendo in produzione, in piccola serie o anche come esemplari unici, riproduzioni delle auto più agognate. Con risultati a volte eccezionali, sotto il profilo della somiglianza al vero, altre volte discu-

tibili. In altri casi le repliche sono invece state create per essere esposte nei musei, in sostituzione delle auto di un tempo andate perdute (vedere a pagina 84). Ci sono poi i modelli riproposti oggi dagli stessi marchi che li costruivano e mille altre sfaccettature di questo variegato panorama, che fin dalla notte dei tempi fa discutere gli appassionati sulla propria validità e utilità. Ognuno la vede a modo suo: l'importante, secondo noi, è che una replica, più o meno conforme all'originale che sia, venga sempre dichiarata come tale. Altrimenti prende il nome di falso, e quella è tutta un'altra storia. ➔



POSSIBILE



➔ Parecchi estimatori della GT 40, prodotta in numeri esigui per correre, iniziarono la produzione di repliche già dalla fine degli anni 60, per cui era sorto un fiorente sottobosco di piccole ditte che avevano a catalogo la loro versione, tutte accomunate dalla facilità di assemblaggio e dalle linee abbastanza simili all'originale. Era sufficiente un V8 Ford proveniente da una Mustang incidentata, montato su una scocca di quelle, per avere sensazioni forti a basso prezzo. La diffusione di tali repliche fu immediata, sia negli Usa che in Gran Bretagna e in Germania, dove la relativa facilità di immatricolare un'auto costruita in casa o da piccole ditte artigianali le favoriva.

Massima accessibilità

Sopra, spettacolare la vista della vettura a cofani aperti; le porte comprendono parte del tetto, per agevolare l'ingresso e l'uscita. Il pavimento è vicinissimo all'asfalto

La Ford GT 40, una delle auto più replicate, nacque per onorare lo slogan "Win on sunday, sell on monday" del gruppo Ford. Il brillante manager Lee "Lido" Jacocca aveva convinto il presidente del gruppo a essere presenti con modelli e sponsorizzazioni in ogni settore del motorsport. Persino le grosse Galaxie venivano impiegate in competizioni della serie Nascar, per non parlare delle Falcon e delle Mustang che partecipavano ai rally e delle Cobra che dominavano le corse su strada.

In quest'ottica, Ford cercò di essere presente anche fra le più blasonate Sport Prototipo, molto seguite su entrambe le sponde dell'Oceano Atlantico. Henry Ford creò così la Ford Advanced Vehicles, una divisione con base in Gran Bretagna che ebbe carta bianca e budget pressoché illimitato per studiare e realizzare una vettura in grado di umiliare le Ferrari. I tecnici, i progettisti e i collaudatori spesero le stagioni agonistiche 1964 e 1965 per perfezionare il progetto GT 40, fino ai risultati strepitosi del 1966 e 1967, creando così un alone di leggenda intorno al modello.

LA VOGLIA MATTA

Ma veniamo alla protagonista del nostro servizio. Dopo aver avuto un paio di americane purosangue, una Mustang Fastback 390 e una Ca-

QUELLO CHE NON ERA REPERIBILE È STATO COSTRUITO A MANO. **IL RISULTATO HA PREMIATO** LA TENACIA E LA FATICA



maro 396, Nicola Mascella, ingegnere milanese, decide di concentrarsi nello studio e nella realizzazione del suo sogno automobilistico, la GT 40 MK1, come quelle utilizzate in corsa nelle stagioni 1968-69 dalla scuderia di John Wyer. Anni di studio sui libri e sulle foto disponibili fanno sì che la scelta della base si focalizzi su una replica realizzata e targata in Germania nel 1977, che appare come la più simile a quella che sarebbe poi divenuta la meta finale di Nicola. La vettura viene smontata interamente e le sospensioni sono completamente riprogettate, per poterle accoppiare alle gomme e ai cerchi che si è deciso di montare.

ALLARGA QUI, ABBASSA LÀ

Le misure dei cerchi posteriori da 15x14, quelli usati in origine sulla MK1 con le gomme 345/35R15, obbligano ad allargare tutta la parte posteriore della scocca, seguendo le procedure usate dalla scuderia di Wyer all'epoca. La posizione del propulsore sul telaio fa sì che i carburatori Weber 48 IDA precludano la chiusura del cofano, obbligando ad abbassare i punti di ancoraggio del motore Ford V8 di 5 litri, cubatura corretta per quegli anni. Il reperimento del monoblocco originale, con numero di fusione C80E-6015A, e la successiva scelta dei pezzi high performance più rispondenti, ➔



Sorella gemella
L'abitacolo riproduce il più fedelmente possibile quello originale, dalla forma dei sedili alle cinture, fino alle etichette sotto gli interruttori





Attenti al fuoco

Sopra la maniglia rossa con la scritta "fire", posta tra la battuta della porta destra e quella del cofano motore, aziona l'impianto di estinzione

➔ hanno richiesto più di un anno, senza contare il processo di rettifica ed equilibratura. Un altro componente che ha impegnato le risorse mentali ed economiche di Nicola è stato il collettore di aspirazione che si raccorda a quattro carburatori Weber 48 IDA: un rarissimo pezzo originale Ford usato sulle GT 40 e sulle Cobra negli anni 60. I Weber sono invece delle repliche attuali, costruite in Spagna dalla stessa Casa utilizzando i disegni e le attrezzature originali.

Molto problematico pure il reperimento della trasmissione, in origine una ZF 5 marce che però, oggi, costerebbe una fortuna, ammesso di trovarla. Unica soluzione percorribile è stata utilizzare una Getrag con le medesime caratteristiche, accoppiata al motore mediante una piastra di adattamento costruita a mano. All'interno del vano motore si trovano altre due chicche per palati fini: gli scarichi che replicano alla perfezione quelli dell'epoca, pur essendo omologati per l'uso stradale e la barra stabilizzatrice che è stata sostituita (modificando anche gli attacchi) per farla passare, come in origine, sopra gli scarichi. Gli interni sono doverosamente spartani: niente aria condizionata, niente alcantara, niente cruscotti rivestiti di pelle, ma semplice lamiera verniciata e scritte sui comandi fatte con la etichettatrice Dymo, in puro stile

vintage. La console del cambio, interamente autocostruita, è stata completata riproducendo artigianalmente il selettore delle marce con il blocco per la retro, per renderlo identico all'originale. La strumentazione è una replica perfetta della Smiths dell'epoca, incluso il contagiri nero con linea rossa a 6.500-7.000.

Rollbar, volante estraibile, staccabatteria, impianto antincendio con comando a cavo interno ed esterno, doppio serbatoio, frizione di rame, freni autoventilanti Wilwood, ripartitore di frenata meccanico, cinture Simpson vintage e... i fari posteriori della Fiat 850 sono fra i mille dettagli che caratterizzano questa macchina, che sembra proprio venire dagli anni 60.

MESSA A PUNTO, CHE ROMPICAPO

La parte che ha portato via più tempo è stata la messa a punto finale. Dopo mesi di prove e di frustrazione, si è scoperto che non erano i carburatori a doversi adattare al motore, ma, al contrario, la configurazione del motore che deve far funzionare correttamente i Weber: tre diversi tipi di pistoni, innumerevoli kit per carburatori e una foresta di alberi a camme hanno portato via tempo, tanti soldi e tante energie, ma il risultato raggiunto oggi è impagabile. L'auto rimane "incivile"

CORRENTI E FILONI

INTERPRETAZIONI AGLI ANTIPODI

Esistono le repliche didattiche, costruite per permettere di vedere dal vero automobili che non ci sono più, pertanto riprodotte con la maggior fedeltà possibile e senza scorciatoie sull'esecuzione o sui materiali. Non sono prodotte per la vendita, ma per essere esposte nei musei o alle più importanti manifestazioni. Nascono invece per raggiungere il garage di qualche

fortunato collezionista le continuation series, fenomeno piuttosto recente che vede le stesse aziende riproporre oggi, a caro prezzo, i modelli che costruivano un tempo, dotandoli così, rispetto ad altre repliche, di una patente di ufficialità. Talvolta, addirittura, dei numeri di telaio di quella serie che per vari motivi non furono utilizzati al tempo. Parlando

di repliche a scopo commerciale allestite da atelier artigianali o quasi, magari proposte pure in kit, sul mercato si trova di tutto. Riproduzioni perfette o quasi sia sul piano estetico che su quello meccanico, altre esternamente conformi, ma dotate di meccaniche diffuse e quindi economiche, altre ancora che scimmiettano un modello senza la pretesa di poter essere confuse.



Ferrari 125 S
Una delle repliche didattiche più note, è stata realizzata per volere di Piero Ferrari all'interno dell'azienda, seguendo rigorosamente i disegni del progetto originale, ancora esistenti



Jaguar E-Type
Riproposta in piccola serie dalla Casa partendo da relitti originali, seguendo le specifiche del tempo consultabili negli archivi Jaguar e offerta con motore 3.8 oppure 4.2, in versione coupé e roadster



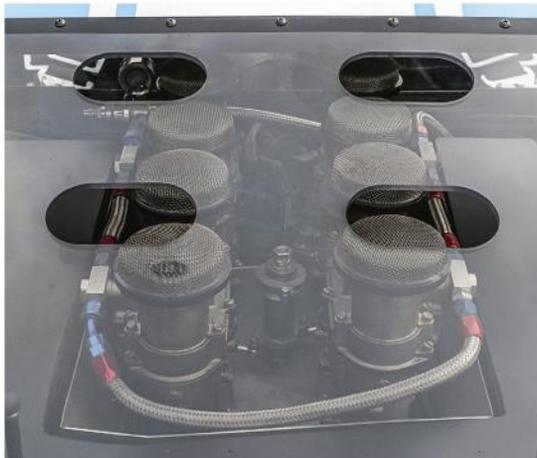
Hawk HF
Un esempio di replica commerciale il più possibile conforme all'auto cui si ispira. Esteticamente del tutto analoga, a seconda del budget del cliente può montare anche il V6 Dino dell'originale Lancia



MP Lafer
Per accontentare chi cerca un'auto di gusto rétro, che faccia distinguere dalla massa, senza avere grandi pretese in fatto di fedeltà all'originale (in questo caso la MG TD) può bastare una VW Maggiolino ricarrozata



LA GT 40 DI NICOLA **RICHIEDE**
ESPERIENZA PER ESSERE GUIDATA
NEL TRAFFICO: SI PUÒ FARE,
MA NON È IL SUO TERRENO IDEALE



Motore o scultura?

A sinistra, il radiatore con due elettroventole, visibili attraverso l'apertura del cofano anteriore; a lato, il plexiglas forato che copre il motore; sotto, l'impressionante batteria di carburatori che sovrasta il grosso V8

ai bassi regimi, ma comunque gestibile, con l'esperienza: quando però si superano i 4.000 giri, si scatenava l'inferno, con la macchina che si proietta in avanti con un boato e una tale spinta da lasciare senza fiato: una sensazione alle quale, anche per Nicola, è impossibile abituarsi.

Altrettanto difficile è assuefarsi alla ridotta altezza della vettura, che risulta essere talmente bassa da poter guardare sotto i camion quando si viaggia in autostrada. Le frustrazioni di cinque anni di sacrifici, delle innumerevoli notti spese a studiare il progetto e di oltre un decennio passato a documentarsi alla perfezione, hanno ormai lasciato il posto alla felicità di guidare questa meraviglia, rendendo ogni viaggio un'esperienza indimenticabile e, per molti versi, sconvolgente. **R**



Punto E A CAPO

A inizio anni 90 la congiuntura per l'auto è negativa e i costruttori perdono quote di mercato. Serve una ripartenza e la Casa di Torino **progetta un'utilitaria innovativa per design, qualità e sicurezza.**

Declinata anche in versione cabriolet, conoscerà un gran successo



Superfici a filo

Forme tondeggianti, fascioni, gruppi ottici e maniglie a filo della carrozzeria. La Fiat Punto rompe con il passato e in coda mostra corpose luci verticali

Fine agosto 1993. Al Lingotto va in scena la presentazione ufficiale della Fiat Punto. C'è tutta la stampa internazionale (oltre mille giornalisti accreditati), e a parlare è l'ad di Fiat Auto, Paolo Cantarella. La nuova vettura, definita un prodotto europeo, ha una grande responsabilità: quella di cercare di risollevare le sorti del marchio torinese, in seria difficoltà, un po' come tutto il comparto automobilistico in Europa.

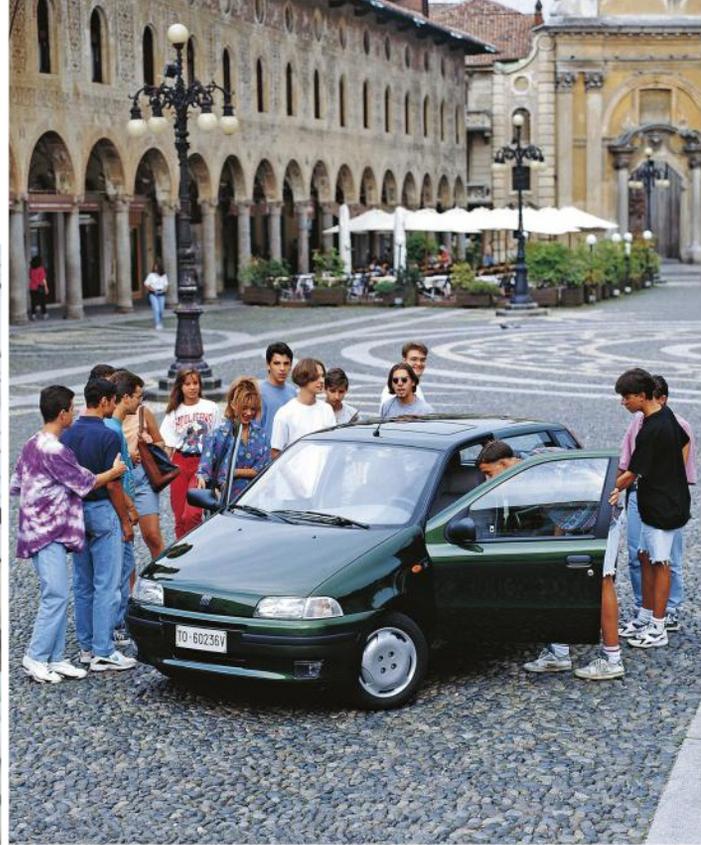
Design moderno, dotazione da classe superiore, buone qualità stradali e avanzati standard di sicurezza: il modello italiano si presenta in gran spolvero e le aspettative sono giustamente elevate. Quella che in principio è nota come "Tipo B", poi diventa la Punto: per la sua progettazione e realizzazione la Fiat investe la cifra monstre di 5.600 miliardi di lire, quasi sei volte il budget stanziato una decina d'anni prima per la

Uno, che ha avuto un grande successo. Così, il gruppo, in una congiuntura difficile, sfodera un colpo di reni, per uscire dall'impasse che ha fatto perdere rilevanti quote di mercato a tutti i costruttori del Vecchio Continente. Vietato sbagliare, dunque: la Punto è un modello di ripartenza, di riscossa. E per questo non si lesinano risorse.

PRIMA LA CONVIVENZA...

Svolta vera sì, ma di fatto, dall'autunno '93 la Punto non sostituisce in toto la Uno. Per un paio d'anni, in realtà, i due modelli convivono per motivi commerciali (la Uno entry level 1.0 Fire 3p. costa 13.634.000 lire, mentre la Punto base 55 3p. S parte da 14.500.000). Un "parallelo" che nasconde un legame forte: a disegnare le due auto, infatti, è stata la stessa mano, quella di Giorgetto Giugiaro, che aveva già creato la Panda. E poi →





Pensata per i giovani

La Fiat Punto viene prodotta inizialmente nello stabilimento di Mirafiori, quindi pure a Termini Imerese e a Melfi. Nelle foto in alto, da sinistra: Giorgetto Giugiaro e, sulla destra, Aldo Mantovani, ingegnere e socio dello stilista alla Italdesign, mostrano il modello in scala dell'utilitaria Fiat; la Punto conosce subito un grande successo di pubblico, in particolare tra i più giovani

in Italia è stata la Uno ad aprire le porte a un tipo di utilitaria che non deve più essere solo piccola, spartana ed economica. Negli anni 80, infatti, la gente può spendere di più, esige di più, anche dalle auto da città. Infatti, rispetto alla progenitrice 127, semplice e robusta, la Uno rappresenta un balzo nel futuro notevolissimo, in tutti i campi.

Insomma, l'utilitaria comincia a guardare alle categorie superiori, imponendo la sua legge, che non sarà più cambiata. E questo approccio prosegue, forse in modo ancora più evidente, quando sbarca la Punto. Insieme a una gran mole di sistemi e tecnologia. Tanto è vero che lo stacco tra il nuovo modello e la Uno, in termini di taglia, spaziosità, qualità costruttiva, dotazioni e presta-

zioni, non è da meno di quello che era stato vissuto in passato rispetto alla 127. Inoltre, il fatto che la Punto debba aprire una pagina nuova non fa che rendere inevitabile una riprogettazione integrale, pur, come vedremo, conservando alcuni tratti chiave di uno schema tecnico conosciuto. Tutto, in ogni caso, deve contribuire a condurre la Punto ai vertici del segmento in Europa: e a ciò può tornare utile un'immagine moderna e ludica, quest'ultima rappresentata dall'introduzione della variante scoperta, che, su un'utilitaria Fiat, mancava da 25 anni, dalla 850 Sport Spider.

RITORNO AL TONDO

La Punto rappresenta una svolta anche nel design, che dopo tanti anni torna tondeggiante, ma con tocchi innovativi. La Casa vuole un'auto originale, che si faccia notare e possa offrire la massima abitabilità in rapporto agli ingombri esterni. Piccolo inciso: rispetto alla Uno, la Punto è più lunga di 11,5 centimetri (per un totale di 3,76 metri), più larga di quasi otto (per 1,63 metri) e con un passo maggiorato (a 2,45 metri) di quasi nove centimetri. Un'altra macchina, insomma, anche se i numeri, in "bolla" per l'epoca, risultano modesti agli occhi di oggi.

La parola d'ordine, comunque, è plasmare i volumi, e questo si nota già nel frontale, dove spiccano il cofano spiovente e aerodinamico, la conformazione a "rettangolo ovalizzato" dei gruppi ottici e l'ampia superficie del fascione. Di lato, la Punto esprime solidità e compattezza, con il tocco originale della linea della vetratura che parte al di sotto del punto d'attacco del cofano al parabrezza. Via gli spigoli, tutto viene ben raccordato. Inoltre, risulta diverso l'effetto "fiancata", nel caso si parli della versione a tre o cinque porte (quest'ultima dotata di terza luce). In coda, poi, spiccano le originali luci verticali, che diventano



un elemento integrante della vetratura, occultando i montanti. Forma e volumi dell'auto, collocazione e dimensioni delle prese d'aria e l'ottimizzazione dei flussi attorno alla carrozzeria (su porte, vetri e maniglie porta) diventano fondamentali per la messa a punto dell'insieme, attraverso programmi di aerodinamica computazionale e sessioni in galleria del vento. Il risultato? Un Cx di 0,31, quando la Uno si era fermata a 0,34.

SPAZIO A VOLONTÀ

Nei primi anni 90 muta anche la sensibilità del pubblico nei confronti della sicurezza. E la Punto lo tiene in debito conto (chi scrive, tra l'altro, deve ringraziare i progettisti Fiat per essere uscito illeso da un grave incidente a bordo dell'utilitaria), con la possibilità di disporre dell'Abs a quattro sensori, degli airbag frontali e dell'interruttore inerziale, che interrompe il flusso di carburante in caso di incidente. Un altro importante focus del progetto, frutto della collaborazione fra il centro stile Fiat e Giugiaro, è quello di garantire la migliore abitabilità possibile. Un elemento fondamentale per il benessere a bordo e per un'auto che vede ampliare il suo raggio d'azione in virtù delle sue superiori doti stradali. I programmi informatici utilizzati durante le simulazioni hanno consentito d'individuare un coefficiente di abitabilità utile poi a sistemare nel modo ottimale i passeggeri. Anche in seconda fila, inclusi quelli di corporatura superiore alla media, pure per quanto riguarda lo spazio gambe. La prova su strada della Punto 75 ELX, pubblicata su Quattroruote di settembre 1993, offre il seguente giudizio (e quattro stelle) alla voce abitabilità: "Spaziosa sia davanti sia dietro". I sedili, difatti, sono ben sagomati, con quello lato guida regolabile pure in altezza (come il piantone).

Anche il confort acustico è stato oggetto di



Good vibrations

A bordo, l'impressione è quella di stare su un'auto di categoria superiore. La plancia ha una impostazione moderna, con quadro strumenti ben leggibile e console centrale che include i comandi principali. L'hazard sul piantone è scomodo da azionare



attente cure, con vari interventi: massima equilibratura dei propulsori Fire 1.1 e 1.2 (dotando i rispettivi alberi motore di una contrappesatura), alleggerimento di 30 grammi dei pistoni, adozione di tappi con guarnizione a doppia battuta per tutti i fori di passaggio cavi fra vano motore e abitacolo, applicazione di guarnizioni antifruscio sul montante centrale e nella parte inferiore delle porte. Un altro elemento per valutare lo "spessore" della Punto riguarda la climatizzazione, silenziosa ed efficace, completa della funzione di ricircolo e della possibilità di disporre del filtro antipolline. Una serie d'attenzioni che ha reso la Punto un'auto di svolta. Quella delle auto costruite con cura anche nelle finiture.

Vicini al vero

Quella che a fine estate diventerà la Fiat Punto si guadagna la copertina di Quattroruote nel gennaio 1993 (sopra). Il nome riportato è ancora provvisorio, mentre l'immagine, in realtà, è una ricostruzione: di 30 anni fa, ma la resa, in ogni caso, è convincente

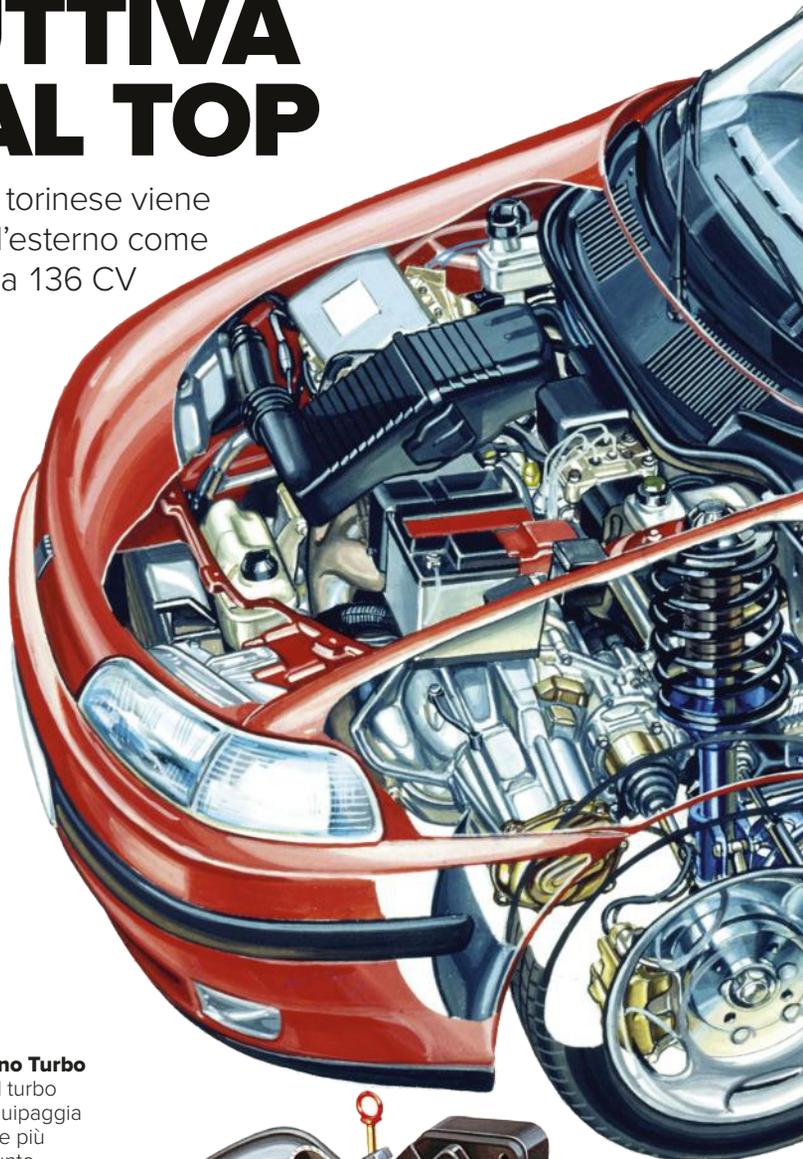
LA TECNICA

CURA COSTRUTTIVA
E SICUREZZA AL TOP

Per battere la forte concorrenza europea, l'utilitaria torinese viene **costruita con grande attenzione** per i dettagli. All'esterno come all'interno. Ampia scelta di motori e potenze da 55 a 136 CV

Ripensare un'automobile, dotandola di tutti i sistemi più recenti, richiede un gran lavoro. È quello che è successo nel caso della Punto, con la quale si è cercato di innovare il più possibile, senza buttare quanto di buono veniva considerato collaudato e affidabile. Così, il nuovo modello mantiene, di fondo, lo schema della Uno, con motore anteriore trasversale (e trazione davanti, con avantreno MacPherson), ma viene modificato il retrotreno, che passa alle ruote indipendenti, come sulla sorella maggiore Tipo: una soluzione che prevede un telaio ausiliario fissato elasticamente alla scocca. Ecco, quest'ultima, basata su un pianale nuovo -

sviluppato con moderni metodi di progettazione informatica - è stata irrobustita, raggiungendo valori molto elevati di rigidità torsionale e flessionale. Ciò garantisce, oltre a inediti standard di sicurezza, anche vibrazioni ridotte e una rumorosità piuttosto contenuta. Per quanto riguarda la durezza, il 60% della scocca viene realizzato di lamiera zincata, inclusi gli scatolati. Tutte le giunzioni tra i lamierati sono state sigillate con funzione anticorrosiva, inoltre è stata riservata estrema cura ai vari accoppiamenti, esterni e interni, come mai prima in casa Fiat. I motori, benzina e diesel, aspirati e sovralimentati, sono tutti quattro



SCHEMA TECNICA (TURBO GT)

Motore

- Anteriore, trasversale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 80,50 mm
- Corsa 67,40 mm
- Cilindrata 1.372 cm³
- Rapporto di compressione 7,8:1
- Potenza 136 CV a 5.750 giri/minuto
- Coppia 21,2 kgm a 3.000 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme in testa
- Sovralimentazione con turbo IHI e intercooler
- Iniezione elettronica multipoint
- Raffreddamento a liquido
- Lubrificazione forzata, 4,4 l
- Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio a 5 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 185/55R14H

Corpo vettura

- Berlina 3 porte, 5 posti
- Telaio monoscocca
- Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali con montante telescopico (MacPherson), molle elicoidali, barra
- Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci longitudinali, molle elicoidali, barra
- Ammortizz. oleopneumatici
- Freni a disco, Abs
- Sterzo a cremagliera, servocomando idraulico
- Capacità serbatoio 51 litri

Dimensioni e peso

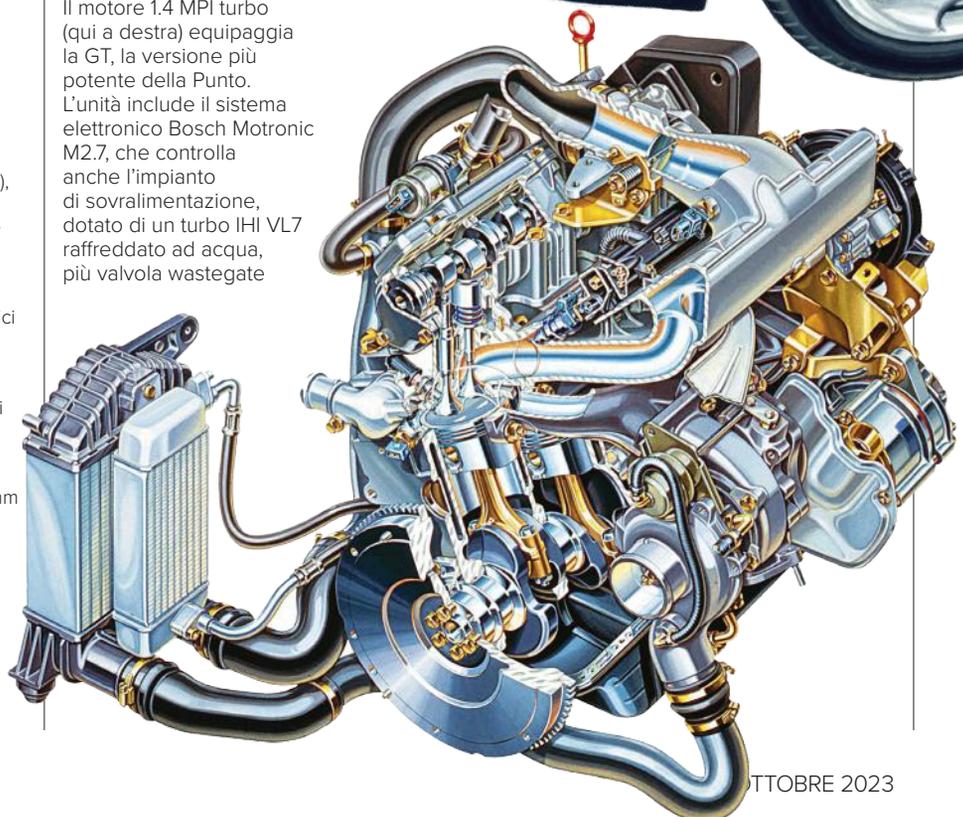
- Passo 2.450 mm
- Carreggiate: ant. 1.384 mm post. 1.371 mm
- Lunghezza 3.770 mm
- Larghezza 1.625 mm
- Altezza 1.460 mm
- Peso 1.000 kg

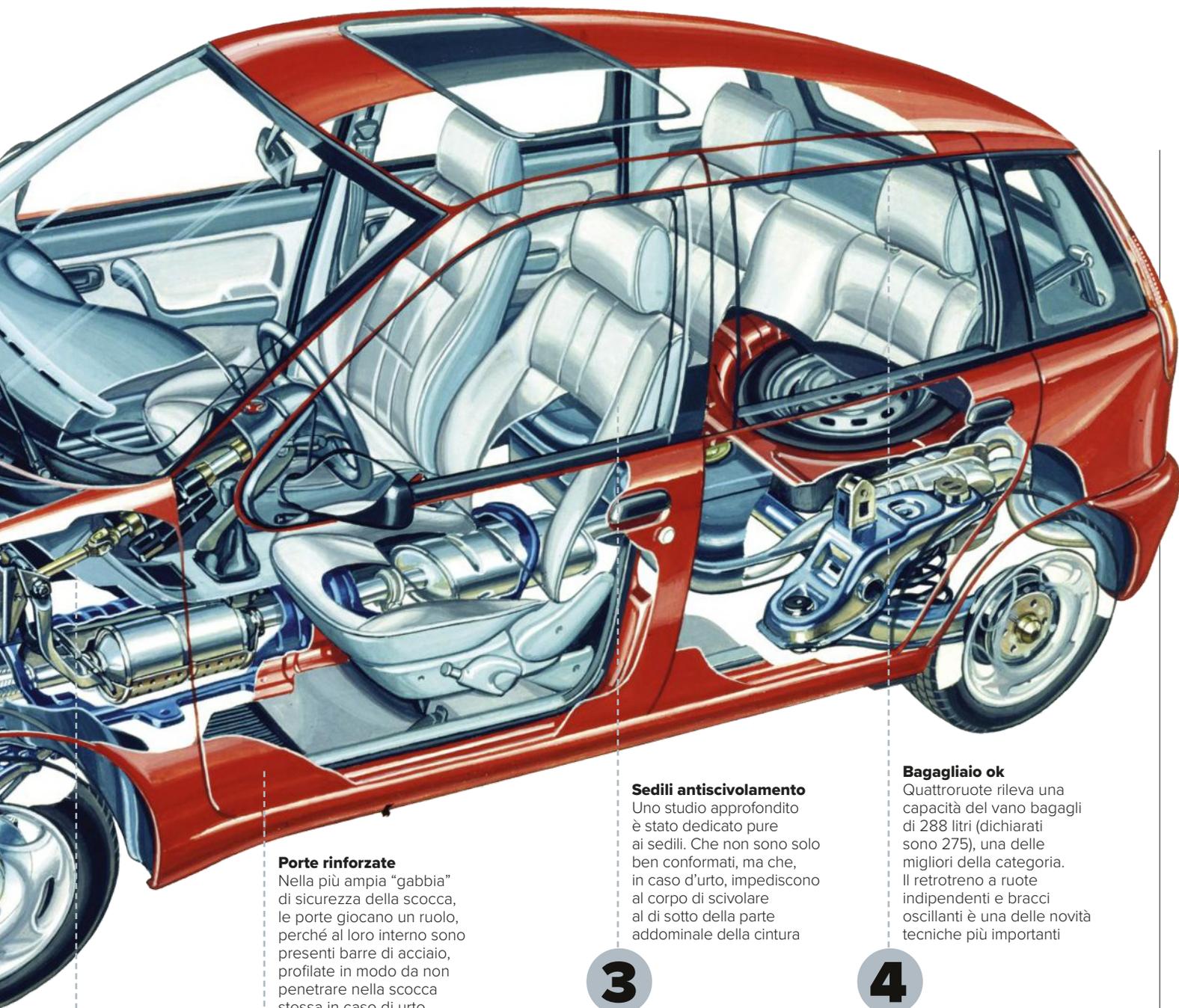
Prestazioni

- Velocità 200 km/h
- Consumo medio 8,0 litri/100 km

L'erede della Uno Turbo

Il motore 1.4 MPI turbo (qui a destra) equipaggia la GT, la versione più potente della Punto. L'unità include il sistema elettronico Bosch Motronic M2.7, che controlla anche l'impianto di sovralimentazione, dotato di un turbo IHI VL7 raffreddato ad acqua, più valvola wastegate





1 "Servo", ma non su tutte

Lo sterzo a cremagliera può essere dotato di servoassistenza, che è di serie sulle versioni di punta, 90, TD e GT. La sospensione anteriore è a ruote indipendenti, con braccio trasversale e montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale e barra. Le carreggiate risultano allargate rispetto a quelle della Uno del 1983

2

cilindri a iniezione completi di catalizzatore. Hanno cubatura compresa tra 1.100 e 1.700.

MOTORI, GAMMA AMPIA

Il più piccolo Fire, l'1.1 SPI (1.108 cm³), ulteriormente perfezionato, è dotato di albero motore a 8 contrappesi, con volano smorzatore: eroga 55 CV DIN e una coppia di 8,7 kgm. La versione 6 Speed, con cambio a sei marce ravvicinate, permette di sfruttare meglio il motore. Al cuore di gamma troviamo il nuovo Fire 1.2 (1.242 cm³), sviluppato sulla base dell'1.1. È disponibile nella versione SPI da 60 CV e 10 kgm di coppia, e in quella MPI (con iniezione multipoint), che vanta

3

Sedili antiscivolo

Uno studio approfondito è stato dedicato pure ai sedili. Che non sono solo ben conformati, ma che, in caso d'urto, impediscono al corpo di scivolare al di sotto della parte addominale della cintura

4

Bagagliaio ok

Quattroruote rileva una capacità del vano bagagli di 288 litri (dichiarati sono 275), una delle migliori della categoria. Il retrotreno a ruote indipendenti e bracci oscillanti è una delle novità tecniche più importanti

si aggiunge nel 1994 l'Ecvt a variazione continua per la Selecta. Capitolo sicurezza: quella attiva si basa, oltre che sulle valide doti dell'autotelaio, anche sull'impianto frenante, caratterizzato da dischi anteriori e tamburi posteriori (tranne la GT, a quattro dischi). Il sistema è completato dal servofreno e dalla possibilità di disporre dell'Abs più recente. La sicurezza passiva viene affidata a una struttura anteriore deformabile, alla robusta cellula dell'abitacolo, alle cinture di sicurezza dotate di serie di pretensionatore, ai sedili con "rampa" antiscivolo, all'interruttore inerziale e agli airbag anteriori differenziati.

1

LE VERSIONI

GAMMA MOLTO RICCA MA SVETTANO CABRIO E GT

L'auto viene lanciata con un'offerta ampia. Certo, oggi come allora, **le varianti più ambite sono la scoperta e la sportiva**: sulla prima oggi bisogna controllare la capote, sulla seconda il turbo

La Fiat Punto viene lanciata nel novembre del 1993, con un'offerta articolata, per venire incontro alle esigenze più diverse, anche in fatto di guida. La scelta di carrozzeria prevede le versioni berlina a tre e cinque porte, più la Cabrio, ovviamente a tre. Inizialmente, in Italia, gli allestimenti sono i seguenti: S (ed ED), SX (e HSD), EL (6 Speed) ed ELX, più GT. La ED (Economy Drive), vanta il rapporto al ponte più lungo, mentre la HSD (High Safety Drive) offre di serie l'idroguida, l'Abs, l'airbag lato guida e gli appoggiatesta posteriori. Le motorizzazioni sono: 55, 60, 75, 90, GT e TD. Gli allestimenti S e SX si rivolgono a un'utenza razionale e pratica, l'EL ed ELX a una

platea che guarda anche all'estetica, a finiture e dotazioni, mentre la GT è prettamente sportiva. Tredici i colori di carrozzeria, quattro pastello e nove metallizzati. All'interno, per i rivestimenti, si va dal tessuto delle versioni S ed ED, a quello dedicato alle SX-HSD e 6 Speed, mentre per le ELX è previsto un velluto spigato; la GT, invece, adotta un tessuto-velluto color antracite.

LE PIÙ AMBITE AL TOP

Oggi è assai difficile scovare una Punto prima serie "normale" in condizioni accettabili. E in gran parte ciò è dovuto all'utilizzo prolungato e intensivo delle auto, con



Ruoteclassiche valuta la scoperta - indistintamente, motorizzata con l'1.2 o l'1.6 benzina - 4.500 euro nel caso di esemplare conservato in perfetto stato o totalmente restaurato; 3.000 euro, invece, se in buono stato, con manutenzione regolare, e 1.500 se incompleto, marciante, ma con la meccanica da rivedere.

chilometraggi talvolta molto elevati, che possono riflettersi sugli interni, spesso da rifare, o con diversi dettagli fuori posto. Le varianti più appetibili dal punto di vista collezionistico sono due: la Cabrio e la GT.



EL, l'intermedia

La versione EL, qui sopra, parte dalla dotazione della S e aggiunge, tra l'altro: fari a doppia parabola, contagiri e spia usura freni, fendinebbia integrati nei paraurti in colore carrozzeria, retrovisore destro. Qui a lato, la Punto Cabrio, sempre disegnata da Giugiaro, caratterizzata dalla capote di tela tristrato, ad azionamento manuale oppure elettrico





Per quanto riguarda la Cabrio, l'elemento chiave da valutare in sede di acquisto è la capote di tessuto tristrato (che incorpora un lunotto di materiale plastico, sostituibile), all'epoca considerata delicata e, oggi, costosa da ripristinare. Se detto particolare fosse da rifare ex novo, l'acquisto di una Punto convertibile semplicemente non sarebbe giustificato. Al contrario, una vettura con meccanica (non troppo complessa) da rivedere,

sarebbe più conveniente. Un discorso che ci porta al secondo modello "papabile", ossia la Punto Turbo GT.

OCCHIO AL TURBO

L'erede della Uno Turbo i.e., infatti, equipaggiata con l'1.4 sovralimentato, è valutata da Ruoteclassiche, nelle stesse condizioni di cui parlavamo prima, rispettivamente 9.000, 6.000 e 3.000 euro. Una cifra ben superiore a quella della Cabrio, ma che nasconde

l'insidia di verificare a fondo, in particolare, lo stato d'usura e di funzionamento delle varie componenti dell'impianto di sovralimentazione: il turbo IHI, l'impianto d'iniezione elettronica Bosch Motronic, l'intercooler, i radiatori. Per il resto, per Cabrio e GT, non è così improbabile pensare di riuscire a reperire parti di ricambio e alcuni dettagli degli interni, magari proprio prendendoli da esemplari non recuperabili, ma "cannibalizzabili".

"Rosa" rinfrescata

Le Punto restyling 1997: previsti nuovi colori e rivestimenti, oltre al servosterzo offerto, pure in opzione, su tutte le versioni



Sportiva e pratica

Qui sopra, la Punto Sporting, che debutta nel maggio 1995: si riconosce per i dettagli estetici "giovani" e per i rapporti del cambio più corti. In alto, l'utilitaria nel pratico allestimento SX. Qui a sinistra, la Punto GT, al vertice della gamma quanto a prestazioni, e oggi considerata la versione dal maggior valore collezionistico



CHI HA PAURA DELLE PORSCHES?

Pochi mezzi, poca fiducia, da parte del suo preparatore in primis, e pochi cavalli. Eppure, da **quella mini Corvette per l'Europa**, un mago come Conrero tirò fuori una belva capace di mettere in riga le sportive di Stoccarda

“**D**evo dire che, sulle prime, Virgilio Conrero non era per nulla convinto che, sotto la carrozzeria della GT, potesse nascondersi un'auto da corsa”, ricordava Romano Artioli, imprenditore noto per l'avventura della rinata Bugatti di Campogalliano ma, a quel tempo, importante concessionario Opel a Bolzano con il suo Garage 1000 Miglia, “ma avevamo bisogno di migliorare l'immagine della Casa, allora troppo ‘pacifica’, così avevamo preparato la Kadett 1.9 di Helmut Mander, che ci aveva vinto la Bolzano-Mendola e la Trento-Bondone. A Trento, in realtà, aveva avuto una buona dose di fortuna, perché dopo la sua salita aveva iniziato a piovere, così le auto più potenti, che partivano dopo, si sono trovate in difficoltà”.

Quando, nel 1968, arriva la GT, Artioli si mette in testa che quella potrebbe essere l'arma per sconfiggere le Porsche 911, nella classe 2 litri Gruppo 4. Il problema è, piuttosto, che Conrero non ci crede affatto. Negli anni 50 e 60, il prepa-

ratore torinese ha fatto faville con le Alfa Romeo, raggiungendo il traguardo di oltre mille vittorie; poi, con la nascita dell'Autodelta, la Casa milanese lo ha messo in secondo piano. Tuttavia, è scettico verso la Opel GT: “Motore interamente di ghisa, freni e sospensioni lontani anni luce da quel che serviva”, secondo Artioli, “gli facevano ritenere che sarebbe stato tempo perso”.

E SE FOSSE L'ARMA GIUSTA?

Artioli si reca a Roma per ritirare la prima GT arrivata in Italia e la guida fino a Bolzano; a suo parere il potenziale c'è, grazie alla leggerezza e al perfetto bilanciamento, dovuto alla posizione del motore ben all'interno dell'assale anteriore. La GT è la prima creazione del neonato centro stile Opel, per mano di Erhard Schnell. La linea esotica e affine alla Corvette, insieme con i fanali a scomparsa, rende molto attraente la nuova coupé; quel che non va, semmai, sono i 90 asfittici cavalli del 1.900 della Kadett. La Opel inizia a omologare parti ➔

L'OTTIMO BILANCIAMENTO DELLA
GT E LA SUA LEGGEREZZA **SONO**
UNA BUONA BASE DI PARTENZA.
CERTO, C'È DA LAVORARE...



Incattivita

Ruote larghe da pista,
codolini rivettati sui
parafanghi per contenerle,
livrea sgargiante, rollbar
e assetto specifico.

Già al primo sguardo
la GT di Conrero non
sembra avere che una
lontana parentela con
la coupé Opel di serie



→ speciali per le GT destinate al Gr. 4, e a questo punto Conrero si interessa alla macchina. Alberto Donà è il primo pilota a dimostrare che Artioli vede giusto, arrivando secondo di classe alla Bolzano-Mendola del 1969 con una macchina quasi di serie. Per la stagione 1970, Conrero inizia a lavorare sulle due Opel GT, una color oro e una rossa, che Artioli gli ha assegnato.

TUTTO DA RIFARE

Giampaolo Benedini, cugino di Artioli, porta al debutto la GT di Conrero alla Bolzano-Mendola del 1970. La macchina ha circa 160 CV e arriva quarta di classe, ma ha problemi di stabilità e di freni. Gli impianti originali, come il preparatore aveva già detto, sono inadeguati. Anche il cambio non è adatto, perché ha solo quattro marce e mal rapportate: prima e seconda sono molto corte per garantire un po' di sprint nonostante la scarsa potenza del modello di serie, per cui mal si prestano all'impiego in corsa.

Quando Benedini si schiera al via del GP del Mugello, però, trova una macchina sensibilmente diversa: la gara è valida per il campionato europeo, quindi Conrero ha migliorato l'elaborazione; i cavalli sono ora circa 180, sospensioni e freni sono stati rivisti, ma c'è ancora un sacco di lavoro da fare. De Paoli, con la GT color oro, si ritira al secondo giro, ma Benedini finisce primo di classe con la GT rossa, mettendosi dietro 12 Porsche fra 911 e 914/6. Il serbatoio da 100 litri delle

GT dava un grosso aiuto, perché consentiva di non fermarsi a far rifornimento, ma comunque, da quel momento, la stampa italiana, che aveva sempre ignorato la nuova Opel, la definisce "l'insospettabile Porsche killer". Proprio ciò di cui aveva bisogno Artioli per convincere gli altri concessionari Opel italiani a investire denaro in un team sportivo, guidato da Virgilio Conrero. Ottiene i fondi necessari a sviluppare adeguatamente la GT e l'appoggio della Casa madre, che gli assegna anche alcune grosse, ma molto potenti Commodore.

Così, per la stagione 1971, Conrero schiera la coupé Opel in configurazione da 183 CV a 7.000 giri per la Targa Florio e da 190 CV a 7.200 giri per le gare più brevi. Per la "Targa" di quell'anno il team dispone di due auto color oro e di una argento, condotte da Marotta-Benedini, Pianta-Pica e dai locali Calascibetta-Monti. Durante le ricognizioni, le tre auto viaggiano ravvicinate, in modo da tirarsi la volata e migliorare i tempi sul giro; durante le prove del venerdì, però, Pica si trova davanti una Lancia in testacoda: le alternative sono la scarpata, la parete di roccia o, appunto, la Lancia, che viene centrata. I danni alla carrozzeria vengono riparati velocemente alla bell'e meglio e la GT numero 54 può prendere il via, con un muso ridipinto di bianco e i fari bloccati in posizione aperta. Calascibetta ottiene il miglior tempo in prova del team, ma ha davanti, nella classe, una VW Porsche 914/6. Parte, con Monti, 23° assoluto, mentre Pianta-Pica sono 25esimi e Marotta-Bene-

Colori e piloti
Le GT destinate alla Targa Florio del 1972 si riconoscevano a colpo d'occhio per il diverso colore della fascia adesiva sul parabrezza; quella blu identificava la macchina di Pianta-Schön; la livrea, invece, era per tutte gialla e blu





VITTORIA DI CLASSE ALLA
TARGA FLORIO DEL 1971,
NONOSTANTE UNA FORATURA.
E NONO POSTO ASSOLUTO

dini 43esimi. La classe GT fino a 2 litri conta dieci macchine, cinque Porsche 911 S, due VW Porsche 914/6 e le tre Opel. Al secondo giro due Porsche sono già fuori gioco, ma al terzo anche la Opel di Pianta-Pica si deve ritirare. Quella di Marotta-Benedini fa segnare tempi eccezionali, ma al quarto passaggio dà forfait.

Resta solo una Opel contro quattro 911 e una 914/6. Calascibetta sfrutta la sua perfetta conoscenza del percorso e prende il comando, ma una foratura all'ultimo giro fa lentamente sgonfiare la gomma posteriore sinistra; nelle curve a sinistra le cose non cambiano molto, ma in quelle a destra è come viaggiare sulle uova... Alla fine, ➔

Vitaminizzato

Sotto, il quattro cilindri preparato da Conrero. Nella sua massima evoluzione tocca i 220 CV contro i 90 del modello di serie: circa due volte e mezza la potenza iniziale

VIRGILIO CONRERO

**RE MIDA
DEI MOTORI**

Classe 1918, il "Mago", come era chiamato, riusciva a tirar fuori dal 1.300 delle Alfa Romeo Giulietta oltre 160 CV. Passa poi, dopo il 1968, alla Opel, con cui collabora fino al 1986. Le sue auto, spesso, sono migliori di quelle ufficiali. Tony Fassina, con l'Ascona 400 di Conrero, vince il campionato italiano rally nel 1981 e l'anno dopo quello europeo. Nel 1985 Conrero si ritira, non prima di aver contribuito allo sviluppo di miti come la Lancia Delta Integrale ed S4.





Medaglie al valore
Sopra, trofei vinti dalla Opel GT del servizio; la targa è quella per la vittoria di classe alla Targa Florio del 1971; vicino, il portachiavi di Conrero

➔ Bertoni-Schön con la 911 S sono ancora dietro; e dopo sei ore e mezza di gara la Opel è pure nona assoluta. Per il 1972 arrivano la livrea giallo-blu delle foto e, soprattutto, il cambio ZF a 5 marce, una nuova testata e i carburatori Weber da 45 mm, che portano i cavalli a 205. Una macchina, con l'iniezione Kugelfischer, sfiora i 220 CV.

Proprio quel motore, con i cerchi e altro ancora, finisce sotto il cofano della nuova Ascona 400. Quel che rimane della GT giace nel prato dell'officina. Il collezionista belga Maurice van Sevecotte, nel 1997, è da Conrero per ottenere i dati necessari a costruire una replica identica alla GT. Sa che il relitto è lì, ma non è in vendita; però, ha ancora strumenti, assali, serbatoio maggiorato e altro ancora. A caro prezzo, alla fine riesce a farselo cedere. Il motore a iniezione viene subito scartato, troppo difficile da far funzionare correttamente. Dopo un paio d'anni di lavoro, la GT è come la si vede, rinata nelle condizioni della "Targa" 1972. Le tracce dell'incidente in prova dell'anno prima, quando era di color oro, non sono volutamente state cancellate. Tutte e quattro le Opel GT Conrero costruite sono ancora esistenti, tre in Italia. **R**

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 93 mm
- Corsa 69,8 mm
- Cilindrata 1.897 cm³
- Potenza 160 CV (1969) - 180 CV (1970) - 190 CV (1971) - 205-220 CV (1972)
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme
- Due carburatori invertiti Weber oppure iniezione Kugelfischer, collettori di aspirazione Conrero
- Raffreddamento a liquido
- Lubrificazione forzata
- Impianto elettrico 12 V

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce, 5 marce ZF dal 1972
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Differenziale autobloccante

Corpo vettura

- Coupé 2 porte, 2 posti
- Scocca portante con rollbar omologato
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti trasversali, molle elicoidali, balestra trasversale
- Sospensioni posteriori a ponte rigido, schema De Dion, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 100 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.430 mm
- Lunghezza 4.110 mm

Prestazioni

- Velocità 235 km/h
- Accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,2 s; da 0 a 160 km/h in 19,2 s; km da fermo in 27,9 s

SE SOLO IL BUDGET DI CONRERO
FOSSE STATO MENO ESIGUO,
CHISSÀ DOVE SAREBBERO POTUTE
ARRIVARE LE SUE OPEL GT





Modifiche necessarie

All'interno, la plancia è quella originale, mentre il volante è più adatto alle gare. Evidenti il rollbar, i sedili anatomici e il contagiri con zona rossa a quasi 8.000 giri



TORINESE D'AMERICA

Disegno e costruzione di scocche e interni erano di Pininfarina; le meccaniche nascevano invece in America, dove venivano “sposate” alle carrozzerie.

Un progetto molto ambizioso, ben presto affossato dai costi di produzione

Ponte aereo

Qui sotto, una volta realizzate a Grugliasco, le scocche dell'Allanté venivano trasferite a San Giorgio Canavese per assemblaggio, verniciatura e finitura, per poi partire alla volta dell'aeroporto di Torino Caselle e raggiungere Detroit

Avrebbe dovuto segnare un'epoca: dopo tanti anni una Cadillac veniva di nuovo costruita in Italia, grazie a un ponte aereo Torino-Detroit, motivo d'orgoglio per la nostra industria. Ma qualcosa (prevedibilmente, disse Quattroruote) con l'Allanté è andato storto, e di quel progetto del marchio top della General Motors, che doveva fare concorrenza alle roadster europee d'altissima gamma, ci si dimenticherà presto. Anche perché, pur con origini nobilissime come la meccanica

Cadillac e la linea Pininfarina, il risultato non incontrerà i gusti europei, mentre negli Usa alcuni problemi alle meccaniche e alle carrozzerie lo metteranno in cattiva luce. Era innovativa e fuori dal coro fin dal nome: non si parlava ancora di intelligenza artificiale, ma i commerciali GM l'avevano scelto tra 1.700 alternative proposte da un computer (che l'aveva derivato dal francese “allante”, ovvero “andante”, “brioso”). Il contratto tra Torino e Detroit era stato siglato nel 1982; lo stile era già definito nelle sue linee fondamentali nel 1983.

Pininfarina e GM si erano inventate la catena di montaggio più lunga del mondo: i lamierati delle le scocche venivano stampati a Grugliasco, nella cintura Nord di Torino e trasferiti a San Giorgio Canavese (Nordest del capoluogo piemontese) per assemblaggio, verniciatura e finitura delle carrozzerie per poi partire alla volta dell'aeroporto torinese di Caselle. L'organizzazione non era esattamente un capolavoro di efficienza logistica: arrivate allo scalo, le scocche e i loro componenti avevano già percorso 81 km in camion. Un ponte aereo le trasportava quindi all'aeroporto Wayne di Detroit e di qui arrivavano allo stabilimento di Hamtramck (nella parte settentrionale della Greater Detroit, poco a ovest dell'aeroporto) dove avveniva il montaggio delle meccaniche e del complesso impianto elettrico ed elettronico. Al ponte aereo erano dedicati tre Boeing 747 Cargo il cui volume di carico veniva completamente saturato; due erano forniti da Lufthansa Cargo e uno da Alitalia Cargo System; ogni volo portava 56 scocche. San Giorgio e Hamtramck erano due fabbriche completamente nuove, costruite appositamente per l'Allanté - e per questo erano stati scelti terreni vicini agli scali aerei delle due capitali dell'auto: rispettivamente 26 km da Caselle e tre miglia dal Wayne; la previsione di vendita di 6 mila unità annue giustificavano gli investimenti; San Giorgio aveva addirittura una potenzialità di 8 mila. All'epoca Quattroruote aveva previsto che i costi della logistica avrebbero ucciso il progetto, e così 🇨🇦





Sulle strade di casa

L'Allanté prima serie di Benedetto Zappia in corsa fra le vigne del Monferrato astigiano, a un'ottantina di chilometri dallo stabilimento canavesano della Pininfarina in cui è stata costruita. Immatricolata nuova negli Usa, è in Italia dal 1992; il primo proprietario italiano era milanese, poi è finita in Emilia. Ha subito un lieve restauro conservativo

INNOVATIVA FIN DAL NOME,
SCELTO **TRA 1.700 ALTERNATIVE**
PROPOSTE DA UN COMPUTER.
DERIVA DAL FRANCESE "BRIOSO"

PININFARINA E CADILLAC

LA FAVOLA DELL'ALLANTÉ

C'era una volta un'importante Casa automobilistica americana... (The rest of the text in the collage is partially obscured or too small to transcribe accurately, but it follows the same structure as the main text on the page.)

Tutti i nostri dubbi
Sopra, Quattroruote (luglio 1989) illustra l'uscita della seconda serie dell'Allanté e parla della sua prevista commercializzazione in Europa, che non decollerà mai. All'epoca anche Andrea Pininfarina ammetteva che il modello non aveva raggiunto gli obiettivi di vendita previsti all'atto del lancio

➔ è stato. Durante la sua vita l'Allanté non ha subito soltanto numerosi aggiustamenti, ma nella seconda metà di ogni model year (che, ricordiamolo, per le Case americane inizia in settembre dell'anno solare precedente) il suo listino veniva sistematicamente corretto al ribasso di 1.300-1.400 dollari su un prezzo medio di 56-57 mila. I non pochi problemi che hanno viziato le prime, imputabili equamente a GM e Pininfarina (meccanismi della capote, tolleranze dell'hardtop, funzionamento dei sedili riscaldati, surriscaldamento dei motori) e la scarsa

potenza, specie della prima serie, non convinceranno i clienti americani di Jaguar e Mercedes-Benz ad abbandonare i loro marchi preferiti; per le stesse ragioni non avrà successo neppure in Europa, risultando nettamente inferiore alle concorrenti del Vecchio continente. Nel 1990 verranno proposte una garanzia di 100.000 km o sette anni e una hotline dedicata esclusivamente ai clienti dell'auto, ma neanche queste attenzioni, inedite per una Casa americana, faranno riprendere quota alle vendite.

SORELLA DELL'ELDORADO

L'Allanté nasceva sulla piattaforma "E", in pratica il pianale dell'Eldorado undicesima serie (model year 1986, generazione prodotta fino al '91) accorciato nel passo. Era la prima roadster Cadillac di serie dopo la 355 degli anni 30 e la seconda prodotta dalla Pininfarina (l'altra era stata la Eldorado Brougham Pinin Farina del 1959, disegnata però a Detroit dal team di Charles Morrel "Chuck" Jordan). A darle forma, un team diretto da Mario Vernacchia con la supervisione di Paolo Pininfarina; i piani alti di Detroit ritenevano essenziale una grande firma italiana, e avevano deciso così a tavolino già prima del progetto. Non erano mancati attriti né dagli oltre tremila disegnatori del team americano, che si sentivano bypassati, né da Jordan (cui si dovevano ➔

LINEE E VOLUMI SONO TIPICAMENTE ITALIANI, MA I PARTICOLARI IDENTIFICANO SUBITO UN'AUTO PER GLI USA





Che opulenza

Lo stile dell'interno riprende da altre Cadillac il rivestimento di pelle a bande verticali del cruscotto e delle battute dei finestrini. La console fra i due sedili poteva ospitare un telefono veicolare (unico optional); l'impianto hi-fi era invece un Bose Symphony



Particolari yankee

I fregi e le cromature inseriti nei gruppi ottici posteriori sono di gusto tipicamente americano. Più europei sono il disegno a maglie rettangolari della mascherina, suggerito da "Chuck" Jordan e ispirato alle Ferrari, e i fari rettangolari che racchiudono le due parabole quadrangolari

→ la gamma Cadillac 1959-60 e le Opel Manta e Ascona), all'epoca distaccato alla Opel, che anche per ragioni di amicizia personale con i Pininfarina non era intervenuto se non minimamente nello stile, suggerendo soltanto il disegno a maglie rettangolari della calandra, allusione alle Ferrari.

FIGLIA DI DUE MONDI

Sarebbero bastati disegno italiano, dotazioni di serie supertecnologiche e ricchissime e V8 di quattro litri per battere Jaguar XJ-S Convertible e Mercedes 560 SL? I primi due probabilmente sì, il terzo no. Era un "aste e bilancieri" di 4.1 litri con monoblocco di alluminio e teste di ghisa; nasceva dalla serie High Technology Engine (Hte), viziata da più di un problema di gioventù, tanto che la stessa GM si affrettò a dire che, grazie al basamento completamente rivisto e rinforzato, l'unica cosa che questo motore aveva in comune con i precedenti era la cilindrata. Montato trasversalmente, erogava 170 CV e 319 Nm; molti suoi elementi anticipavano il successivo e più affidabile 4.5 litri, introdotto nel 1989 anche sull'Allanté. La trazione era anteriore, il cambio automatico a quattro rapporti e le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote; di serie c'era un hardtop amovibile di alluminio. Di serie pure Abs Bosch, retrovisori elettrici, cruscotto digitale,

impianto elettrico multiplex, antenna retrattile per il telefono e un complesso sistema di emergenza per i fanali (Intelligent Light Module), con lampadine di riserva che si accendevano automaticamente in caso di avaria a quelle principali. C'erano anche la selleria di pelle e l'impianto hi-fi Bose Symphony con amplificatore da 200 W, che su qualsiasi altra Cadillac costava, da solo, 905 dollari. Unico optional, il telefono cellulare con standard americani dell'epoca: Etacs a 450 mHz.

Negli anni le dotazioni sarebbero state ulteriormente arricchite: chiusura elettrica del baule con il model year 1988 (che vede anche un cruscotto analogico in alternativa al digitale, allo stesso prezzo), chiusura centralizzata, antifurto a codice, sospensioni a smorzamento progressivo in tre step, servosterzo ad assistenza differenziata l'anno dopo, assieme al 4.5 litri da 200 CV e 366 Nm. Con i modelli 1990 c'è una prima correzione di rotta: scompaiono la regolazione telescopica del piantone sterzo e l'apriragage automatico; arriva una versione economica, senza l'hardtop e con il cruscotto analogico. Compagno però controllo di trazione e ingresso per i CD sull'amplificatore. Nel 1991 si predispone una versione per i mercati europei (senza terzo stop, all'epoca illegale, ma con radiatori per i fluidi di idroguida e



È STATA PRODOTTA DAL 1987 AL 1993 **IN POCO PIÙ DI 21 MILA ESEMPLARI**, MENO DELLA METÀ DI QUELLO CHE ERA STATO PREVISTO

cambio, piantone e retrovisori collassabili, diverso sistema di tergicristalli); l'unica costruita quell'anno arriva nuova in Italia, poco più di una decina seguiranno in Austria, Belgio, Francia e Germania negli anni successivi. Il 1992 vede un tentativo di rilancio, con 88 Allanté impegnate come veicoli d'appoggio alla 500 Miglia di Indianapolis (fra cui tre pace car appositamente preparate). Nel 1993 scompare l'hardtop e il cruscotto digitale diventa optional, mentre il motore viene sostituito dal Northstar, un V8 di 4.6 litri, 295 CV e 393 Nm facile a surriscaldarsi. Spariscono l'Intelligent Light Module e l'impianto Bose, in favore di un più economico Delco; i sedili Recaro a 10 posizioni cedono il posto ad altri a 8. Ci sono però il retrovisore interno antiabbagliante, un nuovo spoiler frontale e i braccetti asimmetrici delle sospensioni, condivisi con le nuove Eldorado e Seville.

MALINCONICO DECOLLO

Il 2 luglio 1993 decolla da Caselle l'ultimo 747: quattordici giorni dopo viene completata l'ultima Allanté. Ne sono state prodotte 21.430 secondo la GM, 21.395 secondo la Pininfarina. Una media di tremila circa all'anno, meno di metà del previsto. L'unico mercato d'esportazio-

ne a riceverle con continuità è stato il Canada, con poco più di cento pezzi, di cui 85 del model year 1993 (forse una svendita...). Oggi, per qualche ragazzo degli anni 80, l'Allanté rimane un sogno. Benedetto Zappia, astigiano, l'ha realizzato ed è da qualche anno proprietario della 538esima vettura costruita, una prima serie del 1987. "Molti non la capiscono ancora", ci racconta, "perché la vedono come un'auto americana. Invece a me piace proprio per la linea italiana, e perché è un pezzo della nostra storia". La sua, immatricolata nuova negli States, era arrivata in provincia di Milano nel 1992. Il restauro non è stato difficile, ma lungo e dispendioso. I proprietari italiani avevano sostituito diversi pezzi con altri ritenuti compatibili, quali motorini degli alzacristalli, ammortizzatori e addirittura il blocchetto d'avviamento: per sostituirlo, Zappia ha dovuto ordinare l'intero piantone dello sterzo. Ha trovato tutto, negli Stati Uniti, con lungaggini burocratiche e doganali. Poi l'ha fatta velare per eliminare i tanti segni del tempo e ha sostituito tela della capote e pneumatici. Oggi ha un po' di paura a usarla; per non rovinarla ha percorso soltanto 5.000 miglia circa. Ma godersi sulle colline astigiane quella Cadillac made in Torino è per lui una soddisfazione impagabile. **R**



Firme di peso

Qui sopra, i loghi Cadillac e Pininfarina sul terzo stop e al centro dei cerchi. La vista di tre quarti posteriore evidenzia il cofano inclinato, con l'ampia fascia del ricasco e la base del montante C simili a quelli della Saab 900 Cabriolet prima serie



Aste e bilancieri

Il V8 "aste e bilancieri" con basamento di alluminio e testate di ghisa, la leva a T del cambio automatico, la chiave d'apertura e la spessa moquette del bagagliaio lasciano pochi dubbi sul mercato per cui l'Allanté era stata pensata



Tirata a spatola

La vista di tre quarti posteriore evidenzia le linee tese appena ammorbidite da qualche curva dolce. Lo stile si discosta tuttavia molto da quello delle sportive Pininfarina "tirate a spatola" degli anni 70 (Ferrari 365 GT 2+2, Fiat 130, Lancia Gamma), anche a causa di qualche interferenza della direzione General Motors



LA DRIVE LINE È PENSATA
PER **UNA GUIDA PLACIDA,**
RISPETTOSA DEI LIMITI.
LE PRESTAZIONI SONO LIMITATE

LA TECNICA

DUE FILOSOFIE PER IL MEGLIO

Motore V8, trasmissione automatica, scocca portante e trazione anteriore: **pur concepita in America**, l'Allanté strizzava un occhio all'Europa

Ancora nel 1987 c'erano alcuni capisaldi cui un automobilista statunitense non poteva rinunciare scegliendo un'auto di alta gamma, oltretutto di un marchio yankee: tra questi, il motore otto cilindri a V e il cambio automatico. Il successo di europee e giapponesi stava cambiando la mentalità, ma il cliente di riferimento dell'Allanté non era solo un'avanguardia culturale newyorchese, bostoniana o californiana che aveva imparato ad apprezzare anche i 5 cilindri di un'Audi o i 6 di una BMW. Il cuore dell'Allanté, anche per ragioni di economia di scala con gli altri modelli del marchio che più americano non si può, non poteva quindi che essere un V8; si scelse l'High Technology Engine, uno dei primi progettati con un occhio ai consumi. La sua prima versione aveva addirittura un sistema che escludeva il funzionamento di una o due coppie di cilindri (qualcosa di simile si era visto sul quattro cilindri dell'Alfa Romeo Alfetta CEM), tanto da essere definito "V8-6-4". Non durerà molto: già nel 1982 verrà tolto dal listino per ragioni

di affidabilità, e non vedrà quindi l'Allanté, che invece monterà la versione completamente rinnovata di 4.1 litri, presto sostituita dall' LW2 di 4.5 litri e dal Northstar L37 di 4.6. Il cambio automatico è il primo a controllo elettronico di produzione GM; il Turbo-Hydramatic 440T4-F7 era abbinato ai primi due motori, il 4T80-E al terzo. Il motore (trasversale) e il cambio trasmettono il moto alle ruote anteriori: insolito per un'auto americana, ma non per una Cadillac, che proponeva un modello "tutto avanti" già nel 1967, con le Eldorado montate sulle scocche tipo E (utilizzate anche per alcune Oldsmobile Toronado); esperienza poi ripetuta, tra le altre, con la Seville del 1975 e la DeVille del 1989. L'Allanté ha una scocca autoportante come le concorrenti europee, soluzione comunque adottata su larga scala dalla GM.

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, trasversale, 8 cilindri a V
- Alesaggio 88 mm
- Corsa 84 mm
- Cilindrata 4.087 cm³
- Rapporto di compressione 8,5:1
- Potenza 172 CV a 4.300 giri/minuto
- Coppia 319 Nm a 3.200 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Albero a camme nel basamento, aste e bilancieri
- Iniezione elettronica sequenziale
- Accensione elettronica
- Raffreddamento ad aria
- Lubrificazione forzata, 5,7 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 95 Ah

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio automatico, 4 rapp.
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 225/55VR16

Scocca portante

La Cadillac è allestita su una scocca portante, soluzione adottata da tempo anche negli Usa. L'Allanté nasce sulla piattaforma "E", in pratica il pianale dell'Eldorado undicesima serie

Corpo vettura

- Spider 2 porte, 2 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson, molle elicoidali
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, balestra trasversale, doppi bracci oscillanti
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 76 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.525 mm
- Carreggiate: ant. 1.537 mm post. 1.537 mm
- Lunghezza 4.536 mm
- Larghezza 1.867 mm
- Altezza 1.326 mm
- Peso 1.690 kg

Prestazioni

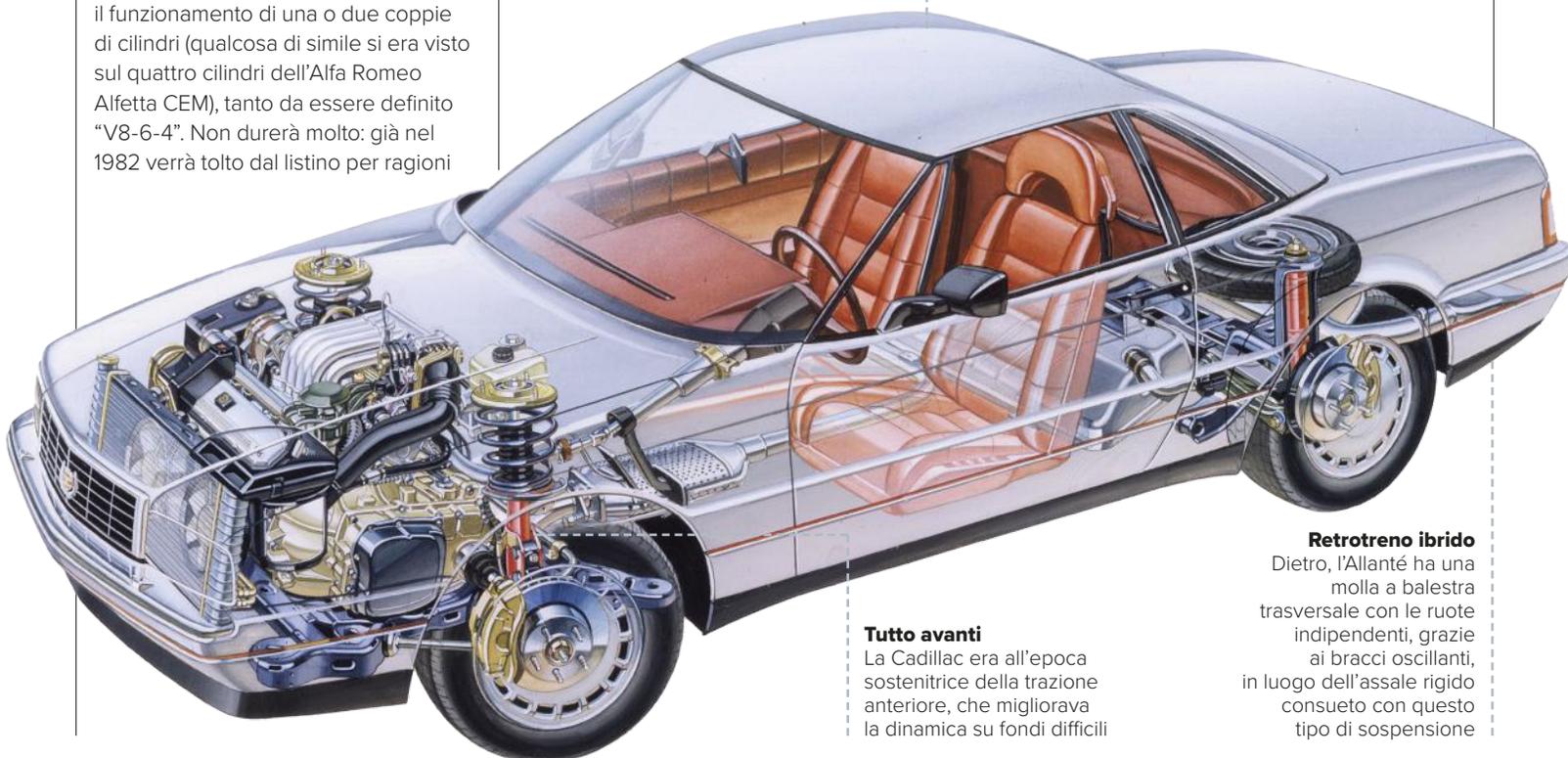
- Velocità 192 km/h
- Consumo medio 12,4 litri/100 km

Retroreno ibrido

Dietro, l'Allanté ha una molla a balestra trasversale con le ruote indipendenti, grazie ai bracci oscillanti, in luogo dell'assale rigido consueto con questo tipo di sospensione

Tutto avanti

La Cadillac era all'epoca sostenitrice della trazione anteriore, che migliorava la dinamica su fondi difficili



ERA SU TUTTI I GIORNALI

Michele ha amato l'inglesina firmata BMW fin dal debutto, avvenuto nel 2001. Cinque anni fa ha incontrato una **John Cooper Works** e non se l'è fatta scappare. Prima intestataria è stata la filiale italiana, che ha "arruolato" l'esemplare nel proprio parco stampa

I faretti non c'erano

In evidenza la presa d'aria sul cofano, una delle caratteristiche più tipiche di questo modello, visto che non è lì solo per bellezza (come nelle versioni successive). Michele ha deciso di non montare i faretti supplementari per non alterare la storia di questa JCW, documentata in una prova del tempo (e ancora online)



LA BARRA DUOMI AVEVA UN DIFETTO NOTO: **DOPO UN PO' SI PIEGAVA**. IL CAMBIO MANUALE A SEI MARCE HA RAPPORTI LUNGHI



Una S importante
Il proprietario di questa Mini cercava una S. E ha avuto la fortuna di trovare addirittura una John Cooper Works. Della versione di partenza, la JCW conserva i fregi laterali e i cerchi bianchi da 17". Un dettaglio, molto importante per la storia di questo conservato, è l'antenna originale. Rara da trovare montata, visto che tutti la sostituivano con una più corta

Ne ha viste di tutti i colori, Michele. Anche azzurra e grigia, per la precisione. Poi, una domenica mattina di cinque anni fa, gli compare davanti gialla. Sarà per quella tinta, sarà perché è un bellissimo esemplare, insomma è un colpo di fulmine. Michele Albertini, di Codigoro, Ferrara, la Mini Cooper S l'ha sempre cercata. Oltre che amata. Fin da quando arrivò sul mercato 20 anni fa. La cosa che sorprende, quindi, non è che alla fine se ne sia comprata una. Ma che, senza volerlo (né saperlo), l'abbia trovata pure John Cooper Works.

Quando è amore vero, si sa, il corteggiamento dura sempre poco. In questo caso il tutto è durato una settimana: dall'esser inciampato nell'annuncio online, alla telefonata col proprietario, all'aver rubato la macchina della moglie con la solita scusa del "vado a prendere le sigarette" e ritrovarsi a Napoli sei ore e mezza dopo. Una storia travolgente, con tanto di primo appuntamento ai piedi del Vesuvio. E così, quando la vede, Michele pensa che siano fatti l'uno per l'altra. Appena il quasi ex proprietario la mette in moto, ne ha addirittura la cer-

tezza. La cosa è reciproca, perché anche la Mini manifesta una certa emozione, visto che Michele sente distintamente un soffio al volumetrico. "Niente che una bella revisione non potesse riparare", l'amore è cieco e anche sordo. Affare fatto, si parte per il viaggio di nozze: e così, in Emilia, la Mini ci arriva sulle sue gomme.

ESEMPLARE (QUASI) UNICO

"Quel nostro primo viaggio è ancora il più lungo che abbiamo fatto insieme", sottolinea Michele, che da allora si è goduto gli ultimi 6.000 chilometri dei 183.000 totali. Il giro dei meccanici per riportarla agli antichi splendori è breve, l'auto del resto è in ordine, come lo è il quattro cilindri di 1.598 cm³ (200 CV e, soprattutto, visto che gli inglesi sostengono che si sfrutti la coppia e non la potenza, 240 Nm). Bisogna giusto prendere per mano il compressore (e la Mini va a Este) e sistemare un'altra manciata di cose (e va a Desenzano), barra duomi compresa. "Era un difetto noto di questo modello, oltre che di altre BMW coetanee: dopo un po' si





piegava”. Nonostante la tenera età della Cooper S, quest’auto ha una lunga storia da raccontare. A partire da una immatricolazione garibaldina per cui, essendo la prima della sua specie arrivata al di qua delle Alpi, fu deciso di classificarla come EU, esemplare unico. Il primo proprietario? BMW Italia, ovviamente. Che l’aveva arruolata nel parco stampa, per farla provare ai giornalisti. Questa cosa, Michele la sa non appena scorre l’elenco dei nomi di chi l’ha preceduto. Il fatto è certamente curioso, ma finisce lì. Del resto la macchina, dopo BMW, va a San Marino (motivo per cui perde la sua prima targa), quindi a Bergamo e dunque a Napoli.

TUTTO COME ALLORA

Ma il colpo di scena è dietro l’angolo. Anzi no, online. Succede che una sera Michele si piazza in studio a “navigare”. C’è un nuovo giocattolo in casa, la Mini, e lo sa anche Google che, all’improvviso, cala un asso che fino ad allora s’era tenuto nella manica. Dal web d’annata riemerge un articolo dell’agosto del 2004. L’oggetto della prova è una Mini gialla come la sua, ma targata CJ296TT. “TT, aspetta un attimo...” pensa. Sai quando ti sembra di ricordare qualcosa? Ecco, in quel momento Michele ha un flash e vola in garage. Apre il libretto e... Ebbene sì, la macchina del test è proprio la sua Mini, ma una targa fa. Scorrendo le foto pubblicate, Michele si accorge che la Mini non è cambiata neanche un po’ da allora. “Motivo per cui, nonostante avessi appena comprato i suoi ➔



Giri sott’occhio

Il punto di partenza era la disposizione della strumentazione della Mini che fu, ma la ricchezza di dotazioni la rende più simile al cockpit di un caccia. Mentre il tachimetro campeggia in mezzo alla plancia, davanti al guidatore c’è il contagiri. Sul volante a due razze si notano i tasti di cruise control e clacson. Sul pomello del cambio l’occhio cade su quel numero 6, che, oggi come allora, fa sognare





➔ faretto supplementari, un fondo di magazzino ancora sigillato, ho deciso di non montarli. Altererei la sua storia”. Michele, in rete, trova molti appassionati come lui. E scopre che uno, Dario, vive a un tiro di schioppo. Diventano amici, al punto che durante il nostro servizio fotografico Dario “passa di lì per caso”. “Quello che mi fa impazzire della Mini di Michele - confessa l'amico - è l'antenna! Sì, proprio quell'antenna lunghissima che cambiavano tutti. Il fatto che lui l'abbia trovata... beh, rende questo esemplare un conservato di prima categoria”.

Ma oltre all'antenna ci sono ancora tutte quelle avvertenze adesive, anche sul parabrezza, che di solito vengono staccate subito. Per non parlare del certificato John Cooper Works in duplice copia. “Un caso più unico che raro”. Insomma, com'è andare in giro con una ventenne (a quattro ruote)? Difetti? L'idroguida rende lo sterzo duro, a dire il vero anche il cambio lo è. E poi quando vai in giro ti fai amici i benzinai... Io mi accontenterei anche solo di guardarla, come fosse una scultura. Ma poi, quando la metto in moto, il volumetrico mi ricorda perché mi sono innamorato di lei...” **R**

Documenti in ordine

Una delle particolarità di questo esemplare è di essere stato del parco stampa di BMW Italia. L'elaborazione John Cooper Works veniva certificata da un attestato. Il fortunato proprietario di questa Mini se ne ritrova addirittura due (originali). I terminali di acciaio inox personalizzati e maggiorati tradiscono quello che c'è sotto il cofano

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, trasversale, 4 cilindri in linea
- Alesaggio 77 mm
- Corsa 85,8 mm
- Cilindrata 1.598 cm³
- Rapporto di compressione 8,3:1
- Potenza 200 CV a 6.950 giri/minuto
- Coppia 240 Nm a 4.000 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Iniezione elettronica
- Compressore volumetrico
- Impianto elettrico 12 V

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio manuale a 6 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 205/45VR17

Corpo vettura

- Berlina 3 porte, 4 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson (bracci trasversali con montanti

- telescopici), molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci multipli, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice
- Freni a disco, anteriori autoventilanti; servofreno, Abs, controllo elettronico della stabilità
- Sterzo a cremagliera, con servocomando elettroidraulico
- Capacità serbatoio carburante 50 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.470 mm
- Carreggiate: ant. 1.460 mm post. 1.470 mm
- Lunghezza 3.660 mm
- Larghezza 1.690 mm
- Altezza 1.420 mm
- Peso a vuoto 1.140 kg

Prestazioni

- Velocità 226 km/h
- Consumo medio 8,5 litri/100 km



GLI INTERVENTI RIGUARDANO LA TESTA, LA CENTRALINA E IL **COMPRESSORE VOLUMETRICO**. DA 163 SI ARRIVA A 200 CV

IMPRESSIONI UN'ESTATE A TUTTA BIRRA

Con questa versione la Casa propone un'elaborazione davvero cattiva: **200 CV e 226 km/h**. Quattroruote la mette alla frusta nell'agosto del 2004, confrontandola con la Peugeot 206 RC e con la Renault Clio RS



Nel 2001 torna il nome che fece grande la Mini negli anni 60. Prima come leggera preparazione, poi come versione in tutto e per tutto speciale. BMW sapeva che, con l'uscita della nuova Mini, avrebbe risvegliato ricordi corsaioli. Ecco perché quando Mike, figlio di quel John Cooper che faceva volare le creature di Issigonis, decise di metterci le mani, a più di qualcuno, in quel di Monaco di Baviera, spuntò un sorriso sulle labbra. La prima versione Cooper (2001) è stata una prova generale, tanto per vedere se i due nomi Mini e Cooper facessero ancora una rima baciata. E sì, l'elaborazione, che dava poco più di 10 CV, innescò il ritorno di fiamma. Con il kit successivo sulla S, la JCW è un'altra Mini.

CURA RICOSTITUENTE

L'elaborazione prevede modifiche a testata, centralina, scarico e compressore volumetrico. È così, da 163 si arriva a 200 CV che, tradotti in euro, sono quasi 6.000 in più rispetto alla versione di partenza. Nella comparativa di Quattroruote di agosto 2004, la Cooper JCW risultò la più veloce (con oltre 223 km/h rilevati, batté Peugeot 206 RC e Renault Clio RS). Qualche difetto, però, c'era. Primo fra tutti il consumo: guidandola al limite è imbarazzante. In frenata, le altre fanno meglio e il cambio, l'unico della partita a sei marce, ha i rapporti lunghi. Ma i pregi, motore molto potente e ottime dotazioni, fanno battere il cuore agli smanettoni più raffinati.

Cooper JCW	206 RC	Clio RS		
Pregi	Pregi	Pregi	Il voto di QUATTRORUOTE Cooper JCW 80 /100 206 RC 78 /100 Clio RS 77 /100	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Motore molto potente ■ Ottime dotazioni ■ Belle finiture 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prestazioni eccellenti ■ Ottimi freni ■ La più veloce in pista 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grandi prestazioni ■ Freni super efficienti ■ Consumi non eccessivi 		
Difetti	Difetti	Difetti		
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bagagliaio piccolo ■ Rapporti del cambio ■ Prezzo molto elevato 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Posizione volante ■ Consumo elevato ■ Visibilità posteriore 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Posto guida migliorabile ■ Innessi cambio ■ Rumorosità eccessiva 		
PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ☆ Vale ½ stella				
	Mini JCW	206 RC	Clio RS	
POSTO GUIDA	★★★★	★★★☆☆	★★★☆☆	I sedili sono più profilati per le francesi, ma la Mini è quella con il volante nella miglior posizione. Validi gli appoggi per tutte, nessun problema di corporatura.
PLANCIA E COMANDI	★★★★	★★★★	★★★	La britannica, in omaggio a un prezzo decisamente superiore, fa sfoggio di materiali e soluzioni hi-tech. La «Clio» riserva alcune soluzioni comode.
STRUMENTAZIONE	★★★★	★★★★	★★★	La «Clio» ha poco più del normale equipaggiamento delle sorelle meno potenti, la Mini fa sfoggio persino del navigatore satellitare a centro plancia.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★	★★★★	★★★★	Tutte sono dotate di impianti a controllo elettronico, piuttosto efficaci, ma i cui comandi sono sempre posti in basso sulla plancia e, di conseguenza, poco visibili.
VISIBILITÀ	★★★★	★★★	★★★★	La «Clio» e la Mini non pongono difficoltà, mentre la «206» sconta la presenza dei mastodontici sedili sportivi che penalizza la visuale sul lato destro.
FINITURA	★★★★	★★★☆☆	★★★★	Lo stesso livello per la «Clio» e la Mini, tenendo conto anche delle forti differenze di prezzo di listino. La Peugeot, eccetto che per i sedili, è più ordinaria.
ACCESSORI	★★★★	★★★★	★★★★	Gli elementi sostanziali e importanti ai fini del confort e della sportività sono presenti ed efficienti. La Mini ha anche un vasto catalogo di personalizzazioni.
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★★	★★★★★	★★★★★	Dispositivi elettronici di controllo della stabilità e della frenata, airbags e persino i fari allo xeno per Mini e «Clio». In più la britannica ha le gomme antiforatura.
ABITABILITÀ	★★★	★★★	★★★	Nessuna pretesa eccessiva: per tutte e tre il divanetto posteriore è di fortuna. La «Clio» è l'unica omologata per cinque occupanti.
BAGAGLIAIO	★★	★★★	★★★	Anche in questo caso, lo spazio non è quello per i lunghi viaggi di quattro persone. Se si viaggia in due, però, si può contare su una buona riserva di volume.
CONFORT	★★★	★★★☆☆	★★★☆☆	La Mini, sempre nei limiti di una sportiva, ha le sospensioni morbide. La «206» è campionessa di rumore, e questa potrebbe anche essere considerata una dote.
MOTORE	★★★★	★★★★★	★★★★★	Tre caratteri diversi: la sovralimentazione della «John Cooper» richiede un po' di assuefazione nell'erogazione della potenza. Le francesi hanno la coppia in alto.
ACCELERAZIONE	★★★★★	★★★★★	★★★★★	Questione di pochi decimi fra l'una e l'altra; differenze dovute anche alla diversa manovrabilità del cambio e alla capacità di «scaricare» i cavalli.
RIPRESA	★★★★	★★★★★	★★★★★	Ovviamente la Mini, che ha effettuato il test in sesta marcia, risulta penalizzata nello scatto da 70 all'ora, e quindi la scalata è d'obbligo. Ottime le altre anche in V.
CAMBIO	★★★★★	★★★★★	★★★	La manovrabilità più sportiva è della Mini, che però ha una rapportatura troppo lunga. La «Clio» ha innesti contrastati. La «206» ha il pomello scivoloso.
STERZO	★★★★	★★★★	★★★★	Molto pronto ma poco progressivo nella risposta quello della Mini, mentre la «Clio» è probabilmente il compromesso migliore fra strada e pista.
FRENI	★★★★	★★★★★	★★★★★	Le francesi, e in particolare la Renault, raggiungono decelerazioni da paura. Anche la Mini va bene, ma accenna ad allungare gli spazi nell'uso intenso.
SU STRADA	★★★★	★★★★	★★★★	Trasmettono sensazioni diverse, ma non pongono mai veramente in difficoltà grazie anche alla presenza dei dispositivi elettronici di controllo.
CONSUMO	★★	★★	★★★	La Renault «Clio RS» è stata una piccola sorpresa: anche se guidata con impegno non «beve» come una spugna. Le altre due vanno peggio. Serbattoi piccoli.
PREZZO	★★	★★★	★★★☆☆	Quello della britannica, sommando il costo del kit «John Cooper Works» ai 22.600 euro della «Cooper S», è stratosferico, ma anche la «Clio» non scherza.
GARANZIA	★★	★★	★★	Nulla di più delle tutele di legge europee, ovvero due anni sulla meccanica e i telai. La Mini estende a sei anni la garanzia sulla vernice (anziché tre).

40th

EDITION
1983
2023

AUTO
MOTO
d'EPOCA
BOLOGNAFIERE

autoemotodepoca.com

TI ASPETTIAMO A
BOLOGNAFIERE

ANTEPRIMA
26-27-28-29
OTTOBRE
2023



Auto e Moto d'Epoca 2023
Più grande di sempre

Vi aspettiamo ad Auto e Moto d'Epoca a BolognaFiere con la stessa passione di sempre e in un Salone più grande, dove vivere e condividere il vero amore per le storiche.



organizzato da

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Bologna
Fiere

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

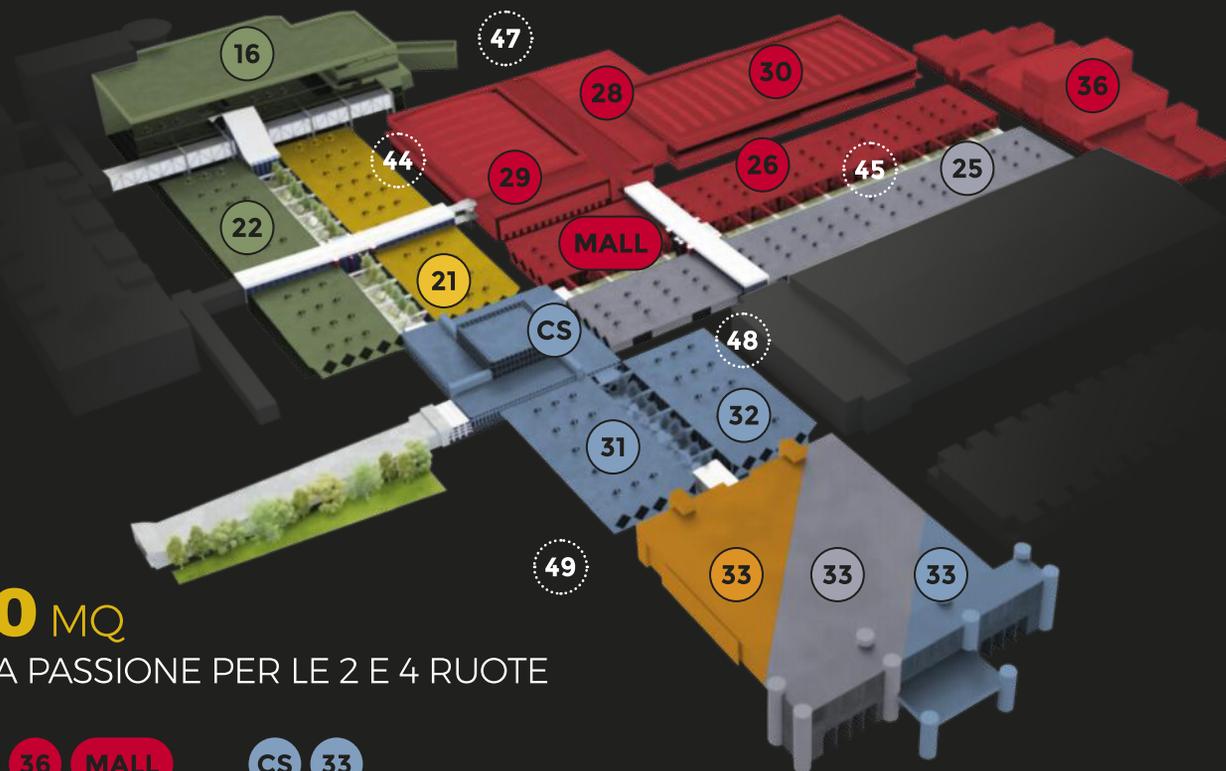
LE EMOZIONI CORRONO TRA PASSATO E FUTURO

Le grandi innovazioni, i valori, le capostipiti e le ultime nate di Alpine, BMW Motorrad, Bentley, Carrozzeria Touring Superleggera, FCA Heritage Gruppo Stellantis, McLaren, le coupé Mercedes, Toyota e Volvo. Tra le **chicche del mercato**: Ferrari 250 GT Spider California, Ferrari 250 Spider Pininfarina, De Tomaso Mangusta, Iso Grifo, Maserati Mistral Spider 3500cc e Ferrari 330.



UNA 40ª EDIZIONE RICCA DI NOVITÀ

I **nuovi padiglioni** permettono di sviluppare tutte le potenzialità dell'Heritage: la più grande compravendita auto, moto e ricambi d'epoca in Europa; le grandi istituzioni e musei motori, i Club e partecipanti dalla Motor Valley, un Mall che riunisce le migliori aziende per la cura e le tecnologie dedicate all'auto ed un **'Salone Moto'** da 15mila metri quadrati.



235.000 MQ

DEDICATI ALLA PASSIONE PER LE 2 E 4 RUOTE

26 28 29 30 36 MALL

Commercianti auto, restauratori auto, Automotive, Percorso Arts&Craft

CS 33

Mostre tematiche

25 33

Case automobilistiche, Club, Scuderie e registri, Musei

16 22

Ricambi auto, Modellismo, Automobilia

44 45 47 48 49

Aree espositive esterne

31 32

Enti, Istituzioni

21 **NEW!**

Settore Moto, Ricambi Moto

33

Settore PRIVATI

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com

Il tocco segreto per ogni piatto!



*Disponibile
in libreria e
online a soli
€29,00*

*L'universo variegato e multicolore delle spezie.
Un volume di 256 pagine, con tante ricette e consigli,
per ispirare e ingolosire ogni palato.*



MISANO: LA PASSIONE È IN FESTIVAL

Il 21 e il 22 ottobre, nel circuito intitolato al "Sic", si terrà **l'Italian Speed Festival**, una grande manifestazione dedicata a chi ama correre, guidare senza limiti in pista o ammirare le più belle auto radunate per le esposizioni di bellezza

L'idea è di quelle giuste, destinate ad attirare appassionati veri da ogni latitudine e di ogni età. 21 e 22 ottobre, circuito di Misano (RN): è qui che si svolgerà l'Italian Speed Festival 2023. La kermesse, organizzata da Canossa Events, include competizioni in pista, esposizioni, concorsi, incontri e conferenze all'insegna della passione e dello spirito della Motor Valley. In particolare, gli amanti della competizione troveranno opportunità per correre o per ammirare le auto da corsa tra i cordoli: parteciperanno le Ferrari della Cavallino Classic Cup, le Alfa Romeo dell'Alfa Revival Cup (ammesse quelle dal 1947 al 1981) e le classiche di domani della Youngtimer Cup (auto dal 1991 al 2005). Saranno inoltre previsti turni di guida (trackday) da 25 minuti dedicati a chi vorrà

portare in pista le proprie auto stradali - storiche e moderne - e gli hotlap a bordo della Dallara Stradale, accanto a piloti professionisti. Le giornate si preannunciano gustose anche per chi non avrà la possibilità di correre. Nel paddock, che sarà aperto liberamente al pubblico, si terranno il concorso

d'eleganza per le Ferrari da competizione di tutte le epoche, e le esposizioni di bellezza, dedicate a marche italiane ed estere; oltre a una riservata espressamente alle Abarth. Per partecipare a questi show con la propria automobile è sufficiente scrivere direttamente all'organizzazione (italianspeedfestival@canossa.com). Ancora:

per chi volesse approfondire la conoscenza con le vetture ci saranno incontri e conferenze presso l'area Teatro della Passione.

Un cronista terrà viva l'attenzione lungo tutti i due giorni della manifestazione e, ispirandosi alla 24 Ore di Le Mans, i maxi schermi trasmetteranno in diretta immagini delle gare, degli eventi e delle interviste per coinvolgere il pubblico. Un evento che si preannuncia unico e molto promettente.



WORLDCLASSICO

E ADESSO VI DICO LA MIA

Nel team Ferrari di F.1, **ai tempi di Forghieri, Lauda, Villeneuve** e compagnia, c'era anche lui. Approdato a Maranello grazie alle conoscenze aerodinamiche, ci racconta dettagli inediti

Era il 1974 e, quasi per caso, il giovane ingegnere aeronautico Gianfranco Poncini, in forza alla Innocenti di Lambrate (MI), si trova sul circuito della Ferrari. Un certo Guglielminetti, amico di famiglia che gli ha chiesto di accompagnarlo, ex pilota motociclista e appassionato di aeromodellismo, frequenta Piero Ferrari che, in quel periodo, ha la stessa passione. L'intenzione dei due è quella, terminate le prove delle F.1, di fermarsi a Maranello per esercitarsi nel pilotaggio degli aeromodelli.

Guglielminetti, che aveva chiesto qualche consiglio a Poncini per migliorare le prestazioni del proprio modello e ne era rimasto soddisfatto, ne tesse le lodi, mentre Gianfranco si im-

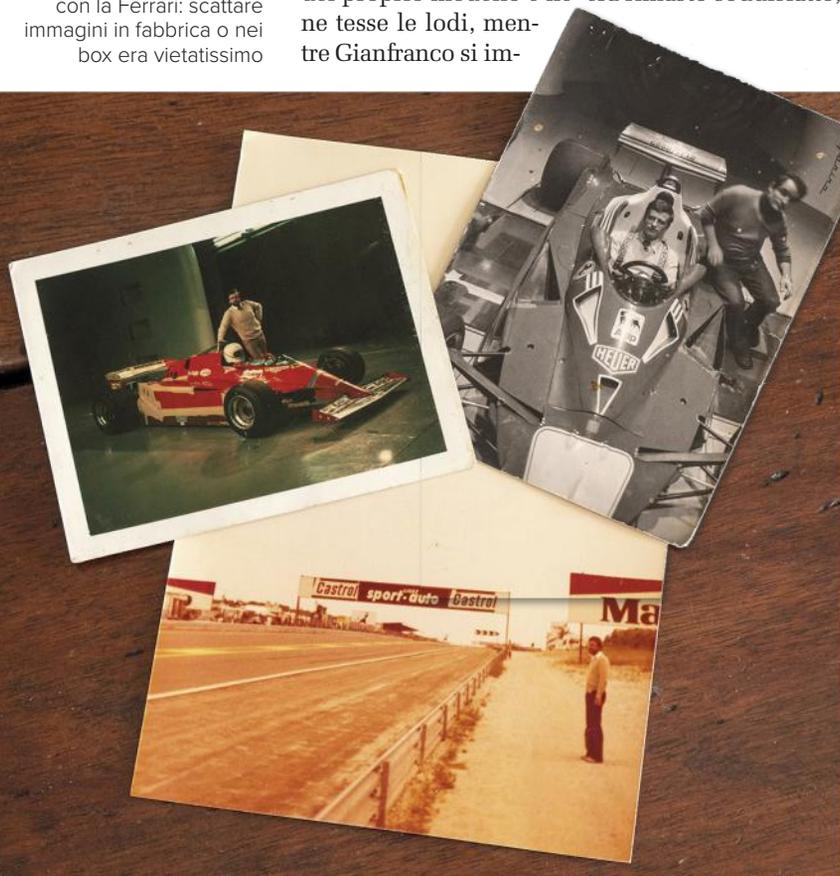
barazza e chiede di restare sul basso profilo... Più in là Clay Regazzoni si ferma per discutere con Mauro Forghieri; ha qualche problema con la regolazione dell'alettone posteriore. Forghieri si allontana un attimo per salutare Guglielminetti, che rivela che lì con lui c'è un giovane ingegnere bravissimo in aerodinamica. Forghieri lo apostrofa con un "quindi lei cosa farebbe?", mentre a Poncini si gela il sangue nelle vene. Frugando al volo nelle proprie esperienze aeronautiche, suggerisce: "Un profilo aggiuntivo di 12-14 mm sul bordo dell'alettone, forse...". Facciamo 10 mm, decide Forghieri, e proviamo. Detto fatto e, dopo qualche giro, Regazzoni si ferma e assicura che il carico è ora persino troppo.

LA CHIAMATA DEL "DRAKE"

Guglielminetti e Poncini devono tornare ad Asti e salutano, ma la pronta risposta del giovane ha lasciato il segno: passa il tempo e, nell'estate 1976, Caliri e Marmioli lasciano la Scuderia Ferrari. Il Commendatore chiama proprio Poncini per sostituire Marmioli: è la telefonata che tutti gli appassionati di auto e motori vorrebbero ricevere. Poncini, oggi, sostiene che a quella chiamata non deve solo la realizzazione di un sogno, ma, probabilmente, anche la buona salute, che col passare degli anni, nel reparto siderurgico della Innocenti, sarebbe stata messa a dura prova.

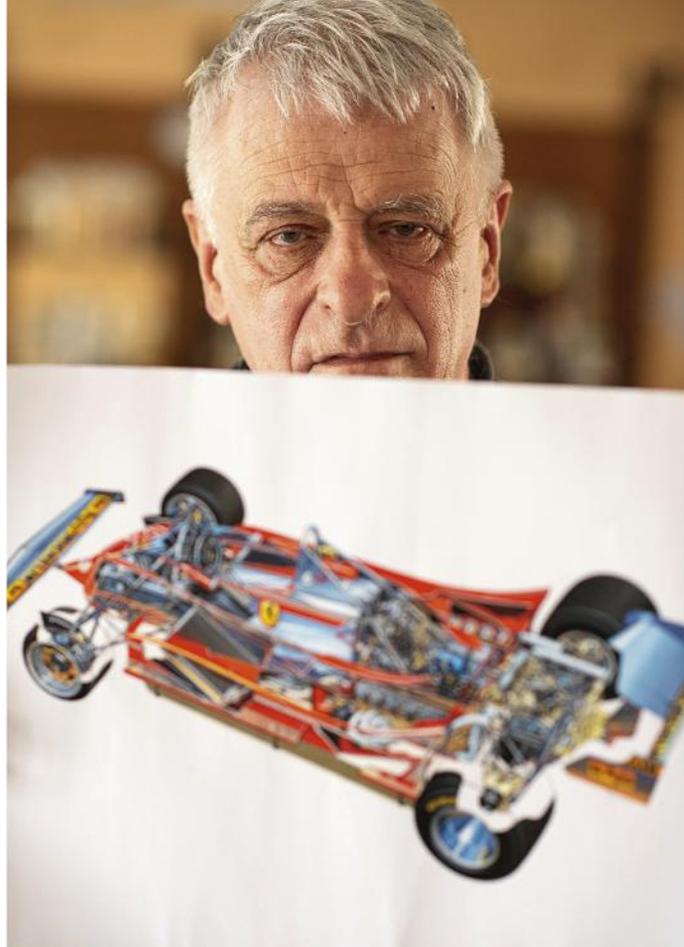
La carriera del giovane Gianfranco sarà tutta nel reparto corse, praticamente senza interazioni con la produzione di serie; al suo arrivo in squadra ci sono Lauda e Regazzoni, che avrà il terribile incidente del Nürburgring appena quindici giorni dopo; nel 1978 i piloti sono Reutemann e Villeneuve, che al momento del rinnovo del contratto per il 1979 teme di essere cacciato per l'eccesso di foga che lo ha contraddistinto; i piloti si presentano insieme dal "Drake" e, racconta Poncini, Reutemann entra per primo: il rinnovo dovrebbe essere solo una formalità, ma Carlos nel frattempo ha firmato per la Lotus, lo annuncia e spiazzava Ferrari, che, a quel punto, riconferma Gilles. Non così 🇨🇭

Una foto? No, grazie
Qui sotto, alcune delle pochissime fotografie di Gianfranco Poncini ai tempi delle gare di F.1 con la Ferrari: scattare immagini in fabbrica o nei box era vietatissimo





“Le Formula 1 a cui mi sento più legato sono **la 312 T4 e la 126 C2**. Macchine estremamente efficaci”



Le preferite

Gianfranco Poncini con alcune foto e i disegni in trasparenza delle Formula 1 a lui più care. All'inizio della carriera in Ferrari, i calcoli per la progettazione venivano ancora effettuati a mano, con il regolo

➔ corrispondente a quanto risulta dalla storiografia ufficiale... Cosa universalmente nota, invece, era la propensione al risparmio, chiamiamola così, dell'azienda modenese, per mano del ragioniere Della Casa: gli stipendi degli ingegneri di Maranello non reggevano il confronto con quelli dei colleghi delle varie aziende ceramiche di Sassuolo e dintorni, e, men che meno, con quelli delle altre squadre di F.1, soprattutto una volta arrivati in massa gli sponsor dei vari team. Poncini stesso accetterà un'offerta della Gilera per più del doppio di quanto guadagnava a Maranello. La fuga di cervelli fu, così, concausa dei successivi anni di crisi della Ferrari nel Mondiale di F.1... Quando si parla della 126 C2 del 1982, Poncini si illumina: “Era una macchina incredibile”, afferma, “riuscita sotto tutti i punti di vista: a Le Castellet avevamo visto i 3.200 kg di carico aerodinamico in fondo al rettilineo, una cosa inaudita, mentre la potenza cresceva in gara senza pregiudicare l'affidabilità; a fine stagione superammo gli 800 CV. Quando Patrick Tambay venne a provarla a Maranello, rimase incredulo di fronte all'accelerazione e alla potenza della C2: scese mimando il gesto di essersi dovuto attaccare al volante all'uscita dalle curve. In galleria del vento furono misurati 420 kg di deportanza a soli 120 km/h”.

E per quanto riguarda la 312 T4, chiediamo? “Su quella ci fece dannare l'ingombro del boxer”, prosegue Poncini, “perché erano gli anni dell'affermazione dell'effetto suolo e noi, con un 12 cilindri così ingombrante, incontravamo mille difficoltà. Però avevamo un asso nella manica: le gomme Michelin radiali, che non si ‘gonfiavano’ all'aumentare della velocità, mantenendo costante la distanza dal suolo della macchina. Le Goodyear a

tele incrociate della concorrenza, invece, oltre un certo limite facevano perdere carico aerodinamico e obbligavano a rallentare. Certo, le altre squadre non rimasero a guardare e ne vennero a capo, ma nel frattempo noi eravamo in testa al Mondiale, impossibili da raggiungere”.

L'AUTO BENEDETTA

Le prove aerodinamiche si tenevano alla galleria del vento della Pininfarina, a Grugliasco (TO), dove i flussi d'aria venivano fermati alle 16.30; erano tempi di forti agitazioni sindacali e i tecnici Ferrari avevano sì il permesso di fermarsi fino all'ora che volevano, ma senza poter usufruire della galleria dopo tale orario.

Un giorno, racconta Poncini, si erano attardati e ormai era inutile tentare di effettuare qualche test, lo stop dell'impianto era troppo vicino. Non sapendo cosa fare dalle 16.30 in poi, decidono di andare a vedere la Sacra Sindone, che era esposta proprio in quei giorni a Torino. Poncini, per scherzare, informa Forghieri della cosa e dice: “Viene anche la T4 con noi, chissà che le porti bene”. Smonta un pezzo dall'auto, un deviatore di flusso, per la precisione, e partono per Torino con il pezzo appresso. “Visto come è finita la stagione”, ammicca l'ingegnere, “la benedizione ricevuta le ha giovato davvero”.

Poncini passerà poi alla Gilera nel 1982, per seguire l'attività sportiva che prevedeva il debutto nel Mondiale 500. Il motore ideato per la 500 si basava sull'unione di quattro 125 da cross a disco rotante e prevedeva l'iniezione elettronica; prometteva bene, ma alla fine i vertici aziendali decisero di non scendere in campo nel Mondiale. Prima di lasciare la Ferrari, l'ingegnere asti-

Medaglia al valore

Nell'altra pagina, l'ingegnere astigiano durante la nostra intervista; alcune immagini scattate alla galleria del vento di Pininfarina e la medaglia ricevuta da Enzo Ferrari dopo il titolo mondiale di F1



giano ebbe il tempo di occuparsi del V10 di 144° che avrebbe dovuto sostituire il 12 cilindri, ma che poi non venne deliberato. Tutti i calcoli relativi, però, così come i disegni, erano arrivati allo stadio definitivo. Di Forghieri ricorda che era favorevole a un V10 e ancor più a un V8, perché sosteneva che il 12 cilindri era necessario in quanto simbolo della Ferrari stessa, ma con tutte quelle parti in movimento assorbiva inutilmente un sacco di potenza. Il boxer usato in F.1, inoltre, sembrava essere particolarmente basso, ma a differenza, per esempio, del Cosworth V8, che aveva gli scarichi laterali, doveva lasciare lo spazio al di sotto del monoblocco per il loro passaggio, alzando inevitabilmente il baricentro. Questo problema accomunava tutte le versioni delle monoposti di Maranello, ma d'altra parte il motore con quell'architettura era considerato sacro.

Quanto a Gilles Villeneuve, racconta Poncini che, il primo anno a Maranello, confessò di non riuscire a tenere il passo di Reutemann nei curvoni veloci, e che non capiva come facesse Carlos a non volare fuori pista. Nei tratti più lenti, invece, Gilles entusiasmava il pubblico e faceva "numeri" indimenticabili. Come con la 308 che aveva in uso: arrivato un giorno in azienda, Poncini gli chiese il perché dei segni sul cofano, verso il parabrezza. "Per tenere allenati i riflessi, vado a frenare sotto i camion in autostrada", rispose il canadese; evidentemente, non era un modo di dire...

Poncini, dopo il progetto abortito dalla Gilera, è passato all'Alfa Romeo di Arese, occupandosi anche di elettronica, fino alla pensione. **R**



“Ferrari pagava i suoi dipendenti **anche con il prestigio dell’azienda.** I colleghi, però, altrove guadagnavano parecchio di più”

UN PASSO DOPO L'ALTRO

Nata nel 1947 per le categorie Sport e Turismo, la gara sui valichi delle Dolomiti è da qualche anno tornata in auge nel mondo della regolarità. Abbiamo partecipato con la **Giulietta Spider** della nostra collezione



La paura fa 91

Ed ecco la Giulietta Spider del 1958 della Collezione Quattroruote impegnata in un tornante. La povera Alfa, dopo sette passi alpini presi con entusiasmo, aveva i freni che gridavano pietà. Ma siamo fieri di dire che, a parte quello, la meccanica non ha dato alcun segno di cedimento

Lo ammetto: era da un sacco di tempo che non partecipavo a una gara di regolarità con una storica, essendo stato a un certo punto colpito, nella mia carriera agonistica, dal morbo della pista e della velocità. Ma siccome la nostalgia per questi eventi dove conta l'abilità, più che il coraggio, l'ho sempre avuta, quando Alberto Scuro, presidente di Asi, mi ha invitato a partecipare alla Stella Alpina non me lo sono fatto dire due volte: sono andato nel garage dell'Editoriale Domus, ho tolto il telone che ricopre la Giulietta Spider della nostra collezione e l'8 settembre ho preso la strada di Trento, dove tutto ha avuto

inizio. Ovviamente, la Stella Alpina non è più quella del 1947, quando nacque come gara internazionale per vetture Sport e Turismo. All'epoca era una gara di lunghezza terrificante: la seconda edizione, che fu vinta da un tale Nuccio Bertone su Fiat-Stanguellini (e l'anno prima a imporsi era stato un giovane Piero Taruffi), si snodava per 1.400 chilometri. Quando nel 1956 la competizione si fermò (per riprendere nel 1984 come rievocazione), si era arrivati a sfiorare i 1.500 km. Oggi tutto si prende con più calma, ché l'originale maratona si è trasformata in una manifestazione turistico-culturale dove i partecipanti sono



La Fiat che vince

1. I vincitori di questa edizione: Alberto e Federico Riboldi su Fiat 508 C del 1937.
2. La Fiat Dino Spider del 1969 di Zanardi-Ronzoni.
3. Mion-Minotti sulla Riley Sport Nine del 1936

chiamati a completare 460 chilometri in due giorni e mezzo, divertendosi nelle 70 prove di abilità cronometrate.

E A PREMIARE, IL MINISTRO SALVINI

Comunque, i risultati. A vincere il Trofeo Stella Alpina-Memorial Siligardi sono stati Alberto e Federico Riboldi su Fiat 508 C del 1937, mettendo alle spalle gli argentini Daniel Erejomovich-Gustavo Llanos su Alfa Romeo 6C 1500 SS del 1929 e Roberto Rossoni-Sergio Mazzoleni su Triumph TR2 del 1954. Gli stessi equipaggi si sono imposti nel Trofeo Banca Galileo (che prevedeva il conteggio delle penalità senza coefficienti per l'anno di costruzione dell'auto) e nel Trofeo Fassi per le vetture della categoria "Legend", costruite fino al 1955. Il Trofeo Ronzoni per le vetture "Celebration", costruite dal 1956 al 1973, è andato a Mauro Argenti e Roberta Amorosa su Porsche 911 S del 1969, seguiti da Ezio e Andrea Ronzoni su Porsche 911 T del 1970 e da Alessandro Viridis e Silvia Giordo su Porsche 356 A Speedster del 1956. Il Trofeo Cedrata Tassoni per i driver più giovani è andato ad Alberto Riboldi; al secondo posto Zeno Mion con Matilde Minotti (Riley Sport Nine del 1936) e terzi Alfonso Zanardi e Mattia Ronzoni (Fiat Dino Spider del 1969).

Il Trofeo Cantine Ferrari per il club con i migliori piazzamenti è stato assegnato al Club Oro-bico Auto e Moto d'Epoca di Bergamo. Dario Converso e Federica Amelio, su Lancia Fulvia HF del 1967, si sono aggiudicati lo Stella Alpina Press Trophy dedicato ai giornalisti. Infine, è stato consegnato il premio all'auto più rappresentativa per la storia della Stella Alpina, il Trofeo Eberhard: lo ha vinto la Lancia Aprilia del 1949 (con l'equipaggio formato da Gianmarco Rossi e Davide Alvisi) che vinse la rievocazione storica nel 1988. Il mio nome non compare, e ciò ha a che fare col fatto che sono arrivato onorevole quarantanovesimo. E a proposito di onorevoli, a premiare i meritevoli è stato il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini (a cui è stata tributata l'ovazione del pub-



blico per il recente sblocco delle targhe storiche): "I veicoli storici danno valore al nostro Paese, oltre a essere un settore di eccellenza che fa parlare di noi nel mondo". Insomma, un trionfo, reso anche sostenibile (grazie alla collaborazione tra Asi Green e la Magnifica Comunità della Val di Fiemme per la piantumazione di cento abeti rossi) e inclusivo (l'equipaggio di atleti paralimpici Paolo Ioriatti e Gabriele Dallapiccola, campioni internazionali di curling su sedia a rotelle, ha disputato la manifestazione a bordo di una Lancia Fulvia Montecarlo trasformata da Asi con i comandi per i guidatori diversamente abili). **R**

LO SPRINT DECISIVO

Soltanto nelle ultime prove cronometrate si è deciso il vincitore dell'edizione numero 33 della gara mantovana. **Sul gradino più alto del podio**, Andrea e Roberto Vesco con la Fiat 508 S del 1935



Auto mozzafiato

In alto, l'Aston Martin Le Mans del 1933 dell'equipaggio inglese Tacon-Murray. Qui sopra, la Fiat 508 C del 1937 di Passanante-Molgora, terzi all'arrivo a Mantova

Una lotta agguerrita, a suon di centesimi di secondo, tra cinque equipaggi, risolta al fotofinish. Questa è stata la conclusione emozionante dell'edizione numero 33 del Gran Premio Nuvolari, organizzata dalla Scuderia Mantova Corse e valida per il Campionato Italiano Grandi Eventi di Acì Sport. Anche quest'anno un parterre di tutto rispetto, che si è concretizzato in ben 275 equipaggi che hanno preso il via da Piazza Sordello a Mantova, pronti ad affrontare un percorso di 1.130 km tra le bellezze paesaggistiche italiane, attraversando Lombardia, Emilia Romagna, Marche, Toscana e Umbria.

UNA MAREA DI PROVE SPECIALI

Dopo un prologo serale per le vie di Mantova, alla vigilia, quest'anno il roadbook preparato dagli organizzatori (che prevedeva ben 110 prove cronometrate e 10 di media) ha portato gli equipaggi, dopo essere passati sotto la bandiera del "via" nel cuore della città lombarda, ad attraversare le suggestive strade della Pianura Padana, fino ad arrivare all'Autodromo di Modena. Dopo

il break per il pranzo si è proseguito sulle colline emiliano-romagnole verso il Mare Adriatico, con l'arrivo a Cesenatico. Nel corso della seconda tappa, le auto sono partite da Rimini verso le Marche, l'Umbria e la Toscana, passando da piazza Duomo di Arezzo e da piazza del Campo a Siena, fino alla sosta di Borgo Scopeto. Nel pomeriggio i bellissimi saliscendi del Chianti, le prove impegnative di Pieve Santo Stefano, fino al Passo di Viamaggio. La Repubblica di San Marino ha accolto i concorrenti con le bandiere al vento e con l'ultimo gruppo di prove cronometrate della giornata, più il controllo finale a timbro in piazza della Libertà, sulla sommità del Monte Titano. L'arrivo della carovana a Rimini è stato salutato da un folto pubblico di appassionati sulla promenade di piazza Tre Martiri.

La giornata conclusiva si è articolata in un percorso con numerosissime prove, decisive per decretare il vincitore finale. Partendo da Rimini, gli equipaggi hanno affrontato le impegnative cronometrate di Meldola, poi si sono diretti verso Faenza, dove sono stati ospiti della scuderia Al-



1



2

1000 MIGLIA WARM UP USA

UN PROGRAMMA MOLTO INTENSO

La quarta edizione di 1000 Miglia Warm Up, negli Stati Uniti, si svolgerà nei dintorni di Washington DC, dal 31 ottobre al 5 novembre. Dopo una giornata di training sulle tecniche che contraddistinguono le gare di regolarità italiane, prenderà il via la Coppa Usa, una competizione che si articola su un percorso di 800 km in pieno stile Freccia rossa e si concluderà nel centro di Washington DC. Oltre ai veicoli costruiti dal 1927 al 1957 (più alcune auto prodotte prima del 1957 che, a discrezione dell'organizzazione, rivestono un particolare interesse storico o sportivo, anche se non sono mai state iscritte alla 1000 Miglia), possono partecipare, nella categoria Classe post-1000 Miglia Era, automobili sportive costruite dal 1958 a oggi.



pha Tauri di Formula 1, per poi arrivare in pista a Imola, all'interno dell'Autodromo Enzo e Dino Ferrari. L'arena di piazza Ariostea è stata il colpo d'occhio suggestivo che Ferrara ha riservato al passaggio delle auto. Da qui è scattato il rientro nel capoluogo mantovano, attraverso i controlli a timbro di Conselice, Argenta, Poggio Rusco e Revere.

PREMIATA DITTA PADRE&FIGLIO

La vittoria finale è andata all'equipaggio formato da Andrea e Roberto Vesco, rispettivamente figlio e padre, alla guida di una Fiat 508 S del 1935. Per la forte coppia valtrumplina si tratta del nono suggello in questa manifestazione. Alle loro spalle, ottimo piazzamento per Turelli-Turelli, con un'altra Fiat 508 S del 1934. Terzo classificato l'equipaggio composto dalla coppia Pasanante-Molgora, a bordo di una Fiat 508 C del 1937. Fuori dal podio i piacentini Fontanella-Covelli, che hanno preso parte alla gara con una Lancia Lambda Casaro del 1927, mentre in quinta posizione figurano Patron-Patron, che hanno schierato al via una MG L Magna del 1933. **R**



Abituati al podio

Qui accanto, il passaggio a Siena salutato da un folto pubblico.

1. La Lancia Lambda Casaro del 1930 di Mussetto-Mussetto.

2. La Fiat 508 S del 1935 dei vincitori Vesco-Vesco

LONDRA E GOODWOOD

SPITFIRE MILIONARIO MA ERA IL CACCIA

Che peraltro non ha cambiato proprietario. Curiosità a parte, le vendite britanniche **non hanno brillato particolarmente**, anche se una Toyota 2000 GT è passata di mano per oltre 800.000 euro

La scia positiva delle vendite americane del mese di agosto non ha portato l'entusiasmo e i risultati sperati per la Casa californiana Gooding and Co., che si è presentata a Londra con una serie di lotti interessanti, molti dei quali non sono però passati di mano. Forse è stata una piccola forzatura concentrare gli sforzi ad appena due settimane dall'evento più importante dell'anno, quello di Monterey, e comunque è da tenere in considerazione che il mercato delle aste, nella

vecchia Inghilterra del dopo Brexit, sicuramente non ha trovato grandi riscontri, per via degli eventuali costi d'importazione verso l'Europa. Al Goodwood Revival Meeting, evento che da anni è patrocinato da Bonhams come asta ufficiale, quest'anno il catalogo ha presentato una rarità assoluta. Non parliamo di auto, ma del Vickers Supermarine Spitfire Mark IX da combattimento del 1943, stimato tra 3.500.000 e 4.500.000 sterline, che però non ha trovato un nuovo "pilota". Altro pezzo forte della

vendita, la Porsche RSR "R7" Martini Racing ufficiale, stimata tra 3.750.000 e 5.750.000 sterline, che comunque fa parte del 40% di non venduto durante l'incanto.

TOYOTA DA CAPOGIRO

Una rarità made in Italy era la Lancia Aurelia B53 Cabriolet, stimata 90-110.000 sterline e venduta per 93.000 euro. Una Toyota 2000 GT del 1967 ha invece raggiunto l'iperbolica cifra di circa 815.000 euro. Il trend positivo delle vendite americane non può in ogni caso essere

paragonato con quello inglese; aspetteremo la prossima asta a St.Moritz di RM-Sotheby's e, ai primi di ottobre, quella che per Bonhams è la migliore seduta europea, ovvero quella di Zoute, in Belgio. Qualche considerazione a caldo dopo la settimana di Monterey è d'obbligo: abbiamo sentito pareri contraddittori tra i vari appassionati; c'è chi ha trovato strano che la bella Ferrari 412 P (vedere il numero scorso) sia stata venduta a un prezzo inferiore alle aspettative, però sicuramente possiamo dire che è stata battuta a un prezzo

Prototipi preziosi

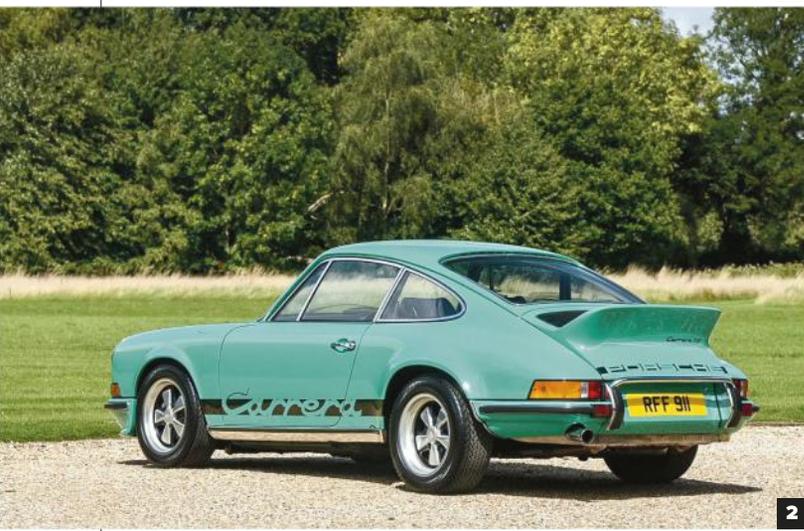
Alcune star dell'incanto di Bonhams al Goodwood Revival Meeting, oltre alla Toyota 2000 GT, qui sotto:

1. Il prototipo dell'Aston Martin Virage su base Lagonda: 287.500 sterline.
2. Porsche 911 Carrera 2.7 RS Touring, guida a destra.
3. Lancia Aurelia B53 cabriolet Pinin Farina





1



2



3

coerente, se le offerte sono arrivate a quella somma e il proprietario ha deciso di venderla ugualmente. Pure la 250 LM non venduta recentemente da RM-Sotheby's non deve scandalizzare, dal momento che ne sono state piazzate altre due, una a luglio da Artcurial e una da un top dealer del settore in UK.

AUTO O ARTE?

Non sono solo le vetture da milioni che fanno il mercato

e che oggi spesso vengono acquisite come beni artistici paragonabili a un Picasso o un Modigliani (giusto per citare due artisti che non si amavano particolarmente).

Gli appassionati veri esistono sempre e si stanno affacciando nuovamente su un mondo che è stato contaminato da fondi d'investimento e speculatori; c'è stata una calmierata dei prezzi, che però sta facendo bene al mercato: un passo indietro per farne due avanti.

CATAWIKI

ITALIA IN TESTA

Con una quota di quasi **una vendita su quattro**, il nostro Paese si sta affermando come leader per le aste online di Catawiki



Ad agosto i lotti aggiudicati sono cresciuti fino a sfiorare le 1.700 unità. Con una netta prevalenza per i modelli con età inferiore ai 40 anni. Ma il modello più costoso del mese è stata una Ferrari degli anni 60: una 365 GT 2+2 aggiudicata per 168.000 euro, valore in linea con le nostre quotazioni e identico a quello di un esemplare similare venduto due mesi prima (vedere Ruoteclassiche di agosto). Gli acquirenti italiani hanno rappresentato il 22,34% delle vendite, come i francesi. Un po' in calo, invece, la quota dell'area "Dach". Sale, infine, la percentuale di spagnoli

e portoghesi. La marca preferita è sempre la Mercedes.

Tra le italiane, Fiat è sempre molto richiesta. Il brand italiano dal maggior fascino resta però sempre Alfa Romeo, la cui quota nelle aste di Catawiki continua a crescere: ad agosto è stata del 4,61%.

UNA VERA RARITÀ

Notevole una Shelby Mustang GT 500 Convertible di fine anni 60 (in foto), che ha cambiato proprietario per 137.000 euro; cifra nettamente inferiore a quelle abituali negli Usa, ma è noto che le sportive americane, in Europa, costano di meno, tranne rare eccezioni.

I RISULTATI DI AGOSTO

Numero di lotti in asta	1.679
Quota vendite in Francia	22,34%
Quota vendite in Italia	22,34%
Quota vendite in DACH (Germania, Austria, Svizzera)	14,54%
Quota vendite in Spagna+Portogallo	13,12%
Quota vendite in Olanda	7,45%
Quota vendite in Belgio	6,03%

PREZZI IN CALO

CONTA SOLO LA PASSIONE

Le quotazioni di Ruoteclassiche hanno subito un ridimensionamento **per alcuni modelli degli anni 50 e 60**. Ecco le motivazioni



Questo mese i listini di Ruoteclassiche hanno subito circa 300 modifiche al rialzo o al ribasso (esattamente sono state 294). Ma la variazione media resta, seppur di poco, in positivo: +0,3% su tutto il listino (quindi è una media che comprende anche i modelli che non hanno fatto registrare cambiamenti) e +7,44% per i modelli che hanno cambiato valore nelle quotazioni di ottobre. La pausa di riflessione dei modelli degli anni 50 e 60 va considerata un segnale negativo? Non per tutti i collezionisti. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche potrebbe anche rappresentare un vantaggio. Innanzitutto, perché potrebbe aprire le porte a coloro che hanno sempre sognato un'auto storica "importante", ma non hanno mai potuto avvicinarla. Poi, perché potrebbe finalmente far riemergere la passione vera, che oggi è passata per alcuni collezionisti in secondo piano, a favore di una speculazione

che sembra ormai diventata quasi imprescindibile: si compra soprattutto per guadagnare e non per godere delle gioie che un'auto d'epoca dà. Il ritorno al piacere del possesso potrebbe avere un indubbio effetto salutare per il mercato.

IL CROCEVIA DI BOLOGNA

Sale quindi l'attesa per Auto e Moto d'Epoca di Bologna. I commercianti specializzati si preparano a sparare le cartucce migliori. Sul versante dei prezzi, però, potrebbe esserci qualche novità rispetto alle precedenti edizioni in terra padovana. Intervistati da Ruoteclassiche, molti operatori professionisti si sono dichiarati cauti su un eventuale ennesimo aumento dei valori di vendita. Il mercato tiene, ma, come accennato già nei mesi scorsi, qualche segno di flessione è ormai evidente, soprattutto per il segmento di fascia medio-alta (50.000-150.000 euro, come l'Alfa 2600 Spider in foto) del periodo storico sopra citato.

L'ESPERTO

IL LEONE PEUGEOT TRA ALTI E BASSI

S secondo l'esperto di Peugeot del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, Daniele Bellucci (foto sotto), seguire e sintetizzare i movimenti di mercato legati a oltre 130 anni di produzione automobilistica della Casa del Leone non è cosa semplice. Cercando di riassumere quelli che sono i principali andamenti, si può notare che tra i modelli anteguerra più popolari (ma meno interessanti sotto il profilo collezionistico, come per esempio le versioni Coach o Limousine sei vetri 201 e 301) vi è una costante tendenza alla flessione delle quotazioni. Viceversa, tutti i modelli d'anteguerra sportivi o comunque prodotti in pochi esemplari, continuano ad attrarre nuovi estimatori, soprattutto sui mercati francese, tedesco e olandese, che sono da sempre i più vicini al marchio del Leone. Le 203 e 403 cabriolet, che sembravano destinate a proseguire la loro lenta ma costante corsa al rialzo, invece, si sono al momento fermate, con quotazioni A+ rispettivamente di 80.000 e 75.000 euro, mentre le rarissime 203 coupé hanno ormai sfondato la soglia

degli 80.000 euro (A+). Stazionarie le berline 203 e 403, che si scambiano intorno agli 8.000 euro (AB). Le berline della serie "04" (204, 304, 404, 504 e 604), dopo aver beneficiato per anni di un costante trend in crescita, si sono fermate: a risentirne di più sono le 204 e 304 che, anzi, registrano una leggera decrescita. Le coupé e cabriolet Pininfarina della serie "04", se in condizioni realmente eccezionali, mantengono invece un trend positivo, in particolare le 404 iniezione e 504 V6. Tra le auto più recenti, date le quotazioni raggiunte dalle versioni più sportive delle 205 e 106, molti giovani collezionisti, pur rimanendo nell'ambito di questi modelli, si sono indirizzati verso le serie speciali e quelle limitate, meglio se prodotte in pochi esemplari numerati. Fra le medie, è difficile trovare una 306 Cabriolet in splendide condizioni, ma, se si ha questa fortuna, non si deve esitare; soprattutto se si tratta di una versione con motore 16V. Momento particolare anche per le 406 Coupé: pure in questo caso sono pochi gli esemplari davvero meritevoli attualmente proposti in vendita.



BERLINE ANNI 70

MA GUARDA CHI SI RIVEDE

Le preferite dai collezionisti di auto degli anni 70 sono ovviamente le sportive. Ma sta crescendo sempre più l'interesse per le berline, ormai quasi scomparse. Costano poco e sono rare. Qualche esempio di modelli su cui puntare? Fiat 131, Simca Horizon, Renault 14 (nella foto), Peugeot 305, Austin Princess, Ford Taunus, Lancia Beta. Potrebbe essere un investimento originale e di prospettiva.



MERCEDES 190 SL

LA STELLA CHE RIPARTE



La Mercedes-Benz 190 SL è senz'altro una delle auto degli anni 50 dal miglior tasso di rivalutazione dello scorso decennio. Superati i 100.000 euro di valore, la spinta verso l'alto era rallentata. Ora, a detta degli esperti, sta per ripartire, dopo un inevitabile periodo di assestamento.

QUOTAZIONI

IL VALORE DELLA TARGA

C'è chi, in assenza della targa originale, non si avvicina nemmeno all'acquisto di un'auto d'epoca. Ora, con l'introduzione delle targhe storiche, tutte le auto potranno avere quella "giusta". Molti collezionisti chiedono se la targa storica aumenti il valore dell'auto. La risposta è sì. Di quanto? Senz'altro di più del costo per ottenerla. Ma, soprattutto, aumenta sensibilmente il numero dei potenziali acquirenti.



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



SEGUI
LA **PASSIONE**

CON L'ABBONAMENTO A RUOTECLASSICHE



SCONTI
OLTRE IL
40%

12 NUMERI
+ EDIZIONE DIGITALE INCLUSA 

1 ANNO
A SOLI € **49,90** anziché
€72,00
+ € 3,90 di spese di spedizione

Tutti i prezzi sono IVA inclusa. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina al lordo di offerte promozionali edicola. La presente offerta, in conformità con l'art.45 e ss. del codice del consumo, è formulata da Editoriale Domus Spa. Puoi recedere entro 14 giorni dalla ricezione del primo numero. Per maggiori informazioni visita www.shoped.it/cga.

ABBONATI SUBITO!

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



Ruoteclassiche

24 NUMERI**

a solo € **89,90*****

INVECE DI €144,00



2 ANNI



Ruoteclassiche

12 NUMERI**

+

Quattorruote

12 NUMERI**

a solo € **84,70***

INVECE DI €142,80



1 ANNO

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

Scegli la modalità di abbonamento che preferisci:

shoped.it/rc123

oppure telefona al numero **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

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!

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			ALFA ROMEO
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0	RL N/S
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	105,0	70,0	35,0	RL TURISMO
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	98,0	65,0	32,5	RLSS
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	135,0	90,0	45,0	RM N/S/U
500 BERLINA	479	1957-63	27,0	18,0	9,0	GC 1500 NORMALE
500 CM ³ IPF ZAF-4TC	479	1957-59	99,0	60,0	30,0	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	
THUNDERBIRD (V S.) 4 PORTE	6388-7027	1967-71	18,0	12,0	6,0	PLYMOUTH

QUOTAZIONI MOTO

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			Modello
			A+	AB	B+	
ACCOSSATO			ITALIA			ALFA ROMEO
50 CR	49	1977-79	3,0	2,0	1,0	RL N/S
80 CE	79	1979-85	3,3	2,2	1,1	RL TURISMO
80 CE	79	1984-86	3,0	2,0	1,0	RLSS
80 CR	79	1979-85	3,0	2,0	1,0	RM N/S/U
80 CR	79	1985-87	3,2	2,1	1,0	GC 1500 NORMALE
90 CR	79	1987-87	2,9	2,0	1,0	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 SCOTIPIPO	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	63,0	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	27,2	17,0	11,9
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	23,0	14,4	10,1
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	120,0	89,0	53,5
GIULIA SUPER (BISCIONE)	1570	1968-72	28,5	19,0	9,5
GIULIA SUPER (BOLLINO)	1570	1965-67	31,0	20,5	10,3
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	13,0	8,7	4,3
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	15,0	10,0	5,0
GIULIA 1300	1290	1964-71	16,5	11,0	5,5
GIULIA 1300 TI	1290	1966-69	15,0	10,0	5,0
GIULIA 1300 TI	1290	1969-72	13,5	9,0	4,5
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	14,3	9,5	4,8
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	15,0	10,0	5,0
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	11,5	7,7	3,8
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	13,0	8,7	4,3
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	48,0	30,0	21,0
GIULIA SPRINT GTA	1570	1965-69	350,0	220,0	155,0
GTAM	1985	1970-71	405,0	300,0	180,0

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

GIULIA SPRINT GT VELOCE	1570	1966-68	51,0	32,0	22,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-68	35,0	22,0	15,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1969-71	32,0	20,0	14,0
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	285,0	210,0	125,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	50,0	37,0	22,2
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	26,0	16,3	11,4
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	29,0	18,1	12,7
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	54,0	36,0	18,0
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	90,0	60,0	30,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	1.200,0	880,0	530,0
GIULIA TZZ	1570	1964-65	3.500,0	2.600,0	1.600,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-6			

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 1/1.7 SPORT WAGON	1351/1712 1988-90	4,5	3,0	1,5
33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490/1712 1987-90	5,3	3,5	1,8
33 SPORT WAGON Q.V.	1712 1988-90	11,0	7,3	3,7
NUOVA 33 1.3/1.5	1351/1490 1989-95	4,5	3,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V	1712 1989-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V.	1712 1990-92	12,8	8,5	4,3
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V. SPORT W.	1712 1989-94	12,0	8,0	4,0
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712 1990-92	6,0	4,0	2,0
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4/04 SPORT W.	1712 1991-95	13,5	9,0	4,5
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/04	1712 1991-95	13,5	9,0	4,5
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351 1992-95	8,3	5,5	2,8
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351 1989-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712 1989-94	5,7	3,8	1,9
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V SPORT W.	1712 1990-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.3/1.3 IE SPORT W. 4X4	1351 1990-95	5,0	3,3	1,7
ALFA 90 1.8/2.0	1779/1962 1984-88	6,0	4,0	2,0
ALFA 90 2.0 V6	1996 1985-88	8,3	5,5	2,8
ALFA 90 2.5 I	2492 1984-87	10,5	7,0	3,5
ARNA L/S L	1186 1983-87	6,0	4,0	2,0
ARNA TI	1351 1984-87	9,0	6,0	3,0
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570/1719 1985-94	8,3	5,5	2,8
ALFA 75 1.8 INDY	1779 1991-92	9,8	6,5	3,3
ALFA 75 2.0	1962 1985-89	12,0	8,0	4,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962 1987-92	16,0	10,0	7,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962 1991-92	18,0	12,0	6,0
ALFA 75 TURBO	1779 1986-87	20,0	13,3	6,7
75 TURBO AMERICA	1779 1987-90	21,0	14,0	7,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1779 1990-92	24,0	16,0	8,0
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1779 1991	28,1	18,7	9,4
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762 1987-88	58,0	43,0	25,8
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492 1985-92	20,0	13,3	6,7
ALFA 75 3.0 V6	2959 1987-92	23,0	15,3	7,7
164 TWIN SPARK	1962-1995 1987-98	6,0	4,0	2,0
164 TURBO	1995 1987-92	8,0	5,3	2,7
164 2.0 V6 TURBO	1996 1991-93	10,0	6,7	3,3
164 3.0 V6	2959 1987-97	13,0	8,7	4,3
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959 1990-94	15,0	10,0	5,0
164 3.0 V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959 1992-93	19,0	12,7	6,3
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996 1991-98	9,0	6,0	3,0
164 3.0 V6 24V SUPER	2959 1992-98	11,3	7,5	3,8
164 3.0 V6 24V Q4	2959 1993-98	24,0	16,0	8,0
SZ (ES 30)	2959 1989-96	83,0	55,0	27,5
RZ	2959 1993-96	90,0	60,0	30,0
155 1.7/1.8 TWIN SPARK	1747/1773 1992-98	4,1	2,7	1,4
155 1.8 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 (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 3.3 COUPÉ	3300 2000-05	18,0	12,0	6,0
B3 3.3 CABRIOLET	3300 2000-05	22,5	15,0	7,5
B10 3.2/3 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	2993 1950-54	53,0	35,5	17,7
-----------	--------------	------	------	------

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 I - MK III CABRIOLET	2580-2922	1953-59	305,0	190,0	135,0
DB4 COUPÉ	3670	1958-62	680,0	430,0	300,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-62	840,0	530,0	370,0
DB4 GT	3670	1959-61	3.200,0	2.000,0	1.400,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1961-63	13.600,0	8.000,0	6.000,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	770,0	570,0	340,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	580,0	430,0	260,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69	385,0	285,0	170,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	450,0	335,0	200,0
DB6 MK II COUPÉ	3995	1969-70	325,0	240,0	145,0
DB5	3995	1967-72	160,0	100,0	70,0
DBS VANTAGE	3995	1968-71	185,0	115,0	81,0
DBS V8	5340	1969-72	150,0	95,0	66,5
LAGONDA V8	5340	1974-76	190,0	120,0	84,0
LAGONDA	5340	1976-88	130,0	80,0	56,0
LAGONDA	5340	1989-90	130,0	80,0	56,0
V8	5340	1973-86	145,0	90,0	63,0
V8	5340	1986-90	150,0	95,0	66,5
V8 VANTAGE	5340	1974-82	160,0	100,0	70,0
V8 VANTAGE	5340	1983-91	175,0	110,0	77,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-90	255,0	160,0	112,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	400,0	250,0	175,0
V8 VOLANTE	5340	1976-91	175,0	110,0	77,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	480,0	300,0	210,0
VIRAGE	5340	1989-00	105,0	70,0	35,0
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-98	120,0	80,0	40,0
VOLANTE 2+2	5340	1991-00	113,0	75,0	37,5
DB7	5935	1995-01	56,5	37,5	18,8
DB7 GT	5935	2002-03	71,5	47,5	23,8
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	75,0	50,0	25,0
DB7 VOLANTE	5935	1996-01	66,0	44,0	22,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	1999-03	79,0	52,5	26,3
DB9	5935	2004-13	54,0	36,0	18,0
DB9 VOLANTE	5935	2004-13	63,0	42,0	21,0
LWB VOLANTE	5340	1997-99	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

Modello	cm ³ anni				
	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)				
	A+	AB	B+		
GT 2500	2468	1963-64	500,0	370,0	220,0
GTS 2500	2468	1963-64	600,0	445,0	265,0

AUDI

Modello	cm ³ anni				
	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)				
	A+	AB	B+		
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 (I S.)	2771	1997-01	6,7	4,5	2,2
A6 3.0 V6 (II S.)	2916	2001-04	6,9	4,6	2,3
A6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04	7,8	5,2	2,6
A6 1.8 AVANT (II S.)	1781	1998-05	2,3	1,5	0,8
A6 2.4 V6 AVANT (II S.)	2393	1998-05	7,7	4,5	3,4
A6 2.7 V6 AVANT (II S.)	2671	1999-05	7,1	4,2	2,1
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	1			

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

AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

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

F 91/4	896-980 1954-62	9,0	6,0	3,0
1000/1000 S	980 1959-63	10,5	7,0	3,5

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

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

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/GLOO	1108 1995-96	3,8	2,5	1,3

BENTLEY GRAN BRETAGNA

6 1/2 LITRE TORPEDO	6597 1926-30	810,0	600,0	360,0
4 1/2 LITRE TORPEDO	4398 1927-31	810,0	600,0	360,0
8 LITRE TORPEDO	7983 1930-32	880,0	650,0	390,0
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

FREECIMBER/FREECIMBER 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		

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
320S 2 P (E30)	1990 1988-91	31,5	18,5	13,9
320S 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)	1991 1987-91	8,5	5,0	3,8
325 (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)	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 (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 TI/318 TI COMPACT (E36)	1596-1895 1994-99	4,3	2,5	1,9
323 TI COMPACT (E36)	2494 1994-00	9,4	5,5	4,1
325 TI COMPACT (E46)	2494 2001-05	4,8	3,0	2,1
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
520 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 TOURING (E46)	1796 2003-05	2,4	1,5	1,1
318 TOURING (E46)	1895-1995 1999-05	2,6	1,6	1,1
320 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)	1796-1895 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	4,5	3,2
630 COUPÉ (E63)	2996 2004-			

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

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

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

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

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

CHRYSLER

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497 1996-01	6,0	4,0	2,0
PT CRUISER	1598-2429 1999-08	3,0	2,0	1,0
PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429 2004-08	5,3	3,5	1,8
VOYAGER 3.0 V6 (I S.)	2972 1988-90	3,3	2,2	1,1
GRAND VOYAGER 3.0 V6 (I S.)	2972 1988-90	3,3	2,2	1,1
VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)	2972-3301 1991-95	3,6	2,4	1,2
GRAND VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)	2972-3301 1991-95	3,6	2,4	1,2
VOYAGER 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

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

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		
CG 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	27,0	18,0	9,0		
11 AL TRACTION AVANT	1911 1934-37	24,0	16,0	8,0		
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	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			

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	5,0	3,3	1,7
C4 (I S.) 2.0i 16V (177 CV) COUPÉ	1997 2004-07	3,0	2,0	1,0
C6 3.0 V6	2946 2006-09	5,3	3,5	1,8

CIZETA

ITALIA

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

DAEWOO

COREA DEL SUD

MATIZ 800i	796 1998-05	1,5	1,0	0,5
------------	-------------	-----	-----	-----

DAF

OLANDA

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

DAIHATSU

GIAPPONE

TAFT F10	958 1975-78	7,5	5,0	2,5
TAFT F20	1587 1976-84	5,3	3,5	1,8
FEROZA	1590 1988-99	4,5	3,0	1,5
ROCKY/D/TD	1998-2765 1984-00	4,5	3,0	1,5
CHARADE 1.0 TURBO GT 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	103,0	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
DM/DMS/DMN 17 CV	3180 1926-30	105,0	70,0	35,0
D38	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

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	74,5	55,0	33,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	80,0	59,0	35,5
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	81,0	60,0	36,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	88,0	65,0	39,0
288 GT	2855	1984-85	4.000,0	3.000,0	1.800,0
308 GT4	2926	1977-80	75,0	55,5	33,5
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	175,0	110,0	77,0
308 GTB	2926	1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTS	2926	1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTBI	2926	1981-82	81,0	60,0	36,0
308 GTSI	2926	1981-82	81,0	60,0	36,0
328 GTB	3185	1985-89	95,0	70,0	42,0
328 GTS	3185	1985-89	101,0	75,0	45,0
400 GT	4823	1976-79	75,0	55,5	33,5
400 GT AUTOMATICA	4823	1976-79	54,0	40,0	24,0
400I	4823	1979-84	70,0	52,0	31,0
400I AUTOMATICA	4823	1979-84	54,0	40,0	24,0
412	4942	1985-90	80,0	59,5	35,5
412 AUTOMATICA	4942	1985-90	58,0	43,0	25,8
512 BB	4942	1976-82	340,0	250,0	150,0
512 BBI	4942	1981-84	285,0	210,0	125,0
MONDIAL 8	2926	1980-82	40,5	30,0	18,0
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	47,5	35,0	21,0
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-85	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.2	3185	1985-89	51,5	38,0	22,8
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-89	61,0	45,0	27,0
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-94	67,5	50,0	30,0
TESTAROSSA	4942	1984-86	170,0	125,0	76,0
TESTAROSSA	4942	1986-92	135,0	100,0	60,0
512 TR	4942	1992-95	180,0	135,0	80,0
F512 M	4942	1994-96	300,0	220,0	135,0
348 TB	3405	1989-94	61,0	45,0	27,0
348 TS	3405	1989-94	64,0	47,5	28,5
348 SPIDER	3405	1993-95	90,0	66,5	40,0
348 GTB	3405	1993-95	92,0	68,0	41,0
348 GTS	3405	1993-95	92,0	68,0	41,0
360 MODENA	3586	1999-04	115,0	85,0	51,0
360 MODENA F1	3586	1999-04	85,0	63,0	38,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003-05	300,0	220,0	135,0
360 SPIDER	3586	2000-05	135,0	100,0	60,0
360 SPIDER F1	3586	2000-05	105,0	78,0	46,5
456 GT	5474	1993-98	75,0	55,5	33,5
456 GTA	5474	1996-98	58,0	43,0	25,8
456 M GT	5474	1998-04	80,0	59,5	35,5
456 M GTA	5474	1998-04	61,0	45,0	27,1
550 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
F430	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 SCUDELLA F1	4307	2007-10	230,0	170,0	102,0
F50	4698	1995-97	4.000,0	3.000,0	1.800,0
MARANELLO SUPERAMERICA	5748	2005-06	405,0	300,0	180,0
599 GTB FIORANO	5999	2006-12	400,0	285,0	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	52,5	35,0	17,5
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	67,5	45,0	22,5
510 S	3446	1920-25	75,0	50,0	25,0
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	215,0	160,0	96,0
509/509 A	990	1925-29	37,5	25,0	12,5
509 S	990	1925-29	45,0	30,0	15,0
520 TORPEDO	2244	1927-29	56,5	37,5	18,8
521/521 C	2516	1928-31	56,5	37,5	18,8
525/525 N/525 S	3739	1928-31	75,0	50,0	25,0
525 SS	3739	1929-31	225,0	150,0	75,0
514 S/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 «BALLILA» (3M) BERLINA	995	1932-34	30,5	19,0	13,3
508 «BALLILA» (3M) BERLINA LUSSO	995	1932-34	31,5	21,0	10,5
508 «BALLILA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	37,5	25,0	12,5
508 «BALLILA» (3M) SPIDER	995	1932-34	45,0	30,0	15,0
508 «BALLILA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	235,0	155,0	79,0
508 M	995	1933-37	37,5	25,0	12,5
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	27,0	18,0	9,0
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	27,0	18,0	9,0
508 «BALLILA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	36,0	24,0	12,0
508 «BALLILA» (4M) SPIDER	995	1934-37	42,0	28,0	14,0
508 S «BALLILA» (4M) S.S. COPPA D'ORO	995	1934-37	235,0	155,0	79,0
508 S «BALLILA» (4M) BERL. MILLE M.	995	1935-37	265,0	175,0	88,0
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	45,0	30,0	15,0
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	49,5	33,0	16,5
527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	67,5	45,0	22,5
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	120,0	80,0	40,0
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	22,4	14,0	9,8
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	22,5	15,0	7,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	19,5	13,0	6,5
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	21,0	14,0	7,0
500 A (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	18,0	12,0	6,0
500 B	569	1948-49	24,0	16,0	8,0
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	29,9	19,9	10,0
500 C	569	1949-55	12,8	8,5	4,3
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	24,0	16,0	8,0
500 C BELVEDERE	569	1952-55	13,0	8,7	4,3
508 C (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	31,5	21,0	10,5
508 L (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	25,5	17,0	8,5
508 C MILLE MIGLIA	1089	1938-39	195,0	130,0	65,0
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	33,0	22,0	11,0
1500 A/B/C	1493	1935-47	45,0	30,0	15,0
1500 D	1493	1948-49	30,0	20,0	10,0
1500 E	1493	1949-50	30,0	20,0	10,0
1100 (A)/I/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-			

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	594-626 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	4,5	3,0	1,5
PANDA 30 L	652 1984-86	4,1	2,7	1,4
PANDA 30 CL	652 1984-86	4,4	2,9	1,5

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	999 1987-91	11,3	7,5	3,8
PANDA 1000 4X4 SISLEY 2	999 1990-91	10,5	7,0	3,5
PANDA 1000 4X4 VAL D'ISERE (EXPORT)	999 1987-92	12,0	8,0	4,0
PANDA 1000 4X4 TREKKING	999 1990-92	7,5	5,0	2,5
PANDA 1000 I.E. 4X4 TREKKING	999 1990-94	7,5	5,0	2,5
PANDA 1100 I.E. 4X4 COUNTRY CLUB	1108 1992-98	8,3	5,5	2,8
PANDA 1100 I.E. 4X4 TREKKING	1108 1992-04	7,5	5,0	2,5
PANDA 1100 I.E. 4X4 CLIMBING	1108 2002-04	7,5	5,0	2,5
UNO (TUTTE LE VERSIONI)	903-1498 1983-90	3,0	2,0	1,0
UNO SELECTA	1116 1988-89	3,0	2,0	1,0
UNO TURBO I.E./ANTISKID	1301 1985-89	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	6,0	4,0	2,0
IDEA 1.2/1.4/1.4 16V	1242-1368 2003-12	3,0	2,0	1,0
AR 51	1901 1951-55	13,5	9,0	4,5
AR 55	1901 1955-59	12,0	8,0	4,0
AR 59	1901 1959-73	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA	1901 1951-55	13,5	9,0	4,5
CAMPAGNOLA A	1901 1955-73	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA DIESEL	1901 1953-55	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901 1955-60	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901 1960-68	10,5		

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 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	4,5	3,0	1,5
SIERRA S.W. (TUTTE LE VERSIONI)	1593-1999 1982-93	2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.8/4X4 SW	2792 1986-88	4,5	3,0	1,5
SIERRA 2.9/4X4 SW	2933 1988-90	4,5	3,0	1,5
SIERRA XR4i	2792 1983-85	7,5	5,0	2,5
SIERRA XR4i 4X4/2.8/4X4	2792 1985-88	8,3	5,5	2,8
SIERRA RS COSWORTH	1993 1985-92	36,0	24,0	12,0
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993 1987	67,5	45,0	22,5
SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)	1993 1988-93	27,8	18,5	9,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544 1998-01	3,8	2,5	1,3
FOCUS BERLINA (I S.)	1388-1989 1998-05	1,8	1,2	0,6
FOCUS STATION WAGON (I S.)	1388-1989 1998-05	1,8	1,2	0,6
FOCUS ST 170 (I S.)	1988 2002-05	11,3	7,5	3,8
FOCUS ST 170 STATION WAGON (I S.)	1988 2002-05	10,5	7,0	3,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988 2003-05	15,0	10,0	5,0
FOCUS ST TURBO (II S.)	2532 2005-07	12,0	8,0	4,0
FOCUS CC (II S.)	1999 2007-08	7,1	4,7	2,4
GALAXY 2.0 16V	1998 1995-00	2,6	1,7	0,9
GALAXY 2.8 VR6 (I S.)	2792 1996-06	3,9	2,6	1,3
MONDEO 4 P.5 P. (I S.)	1597-1998 1993-96	1,8	1,2	0,6
MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200 (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	9,0	6,0	3,0
CORTINA (TUTTE LE VER.)	1198-1500 1962-66	9,8	6,5	3,3
CORTINA LOTUS	1558 1963-66	75,0	50,0	25,0
CORTINA MK2 (TUTTE LE VER.)	1298-1599 1967-70	7,5	5,0	2,5
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558 1967-69	52,5	35,0	17,5

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

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
590 CORSA REPLICA	652 1993	27,0	18,0	9,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	11,3	7,5	3,8
CIVIC 1.6i 16V V-TEC	1595 1990-92	12,0	8,0	4,0
CIVIC TYPE-R	1998 2001-05	19,5	13,0	6,5
CIVIC AERODECK (VI S.)	1396-1797 1998-01	3,8	2,5	1,3
CIVIC CRX	1590-1595 1984-94	13,5	9,0	4,5
CIVIC CRX 1.6i 16V V-TEC	1595 1990-94	18,0	12,0	6,0
CRX	1590-1595 1992-97	19,5	13,0	6,5
STREAM (TUTTE LE VERSIONI)	1668-1998 2001-06	5,3	3,5	1,8
ACCORD V S. (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2675 1993-98	3,0	2,0	1,0
ACCORD VI S. 1.8i/2.0i 16V V-TEC	1850-1997 1998-02	4,5	3,0	1,5
ACCORD VI S. 2.0i 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	98,0	65,0	32,5
PRELUDE 1.6/1.8 (I S.)	1602-1751 1978-82	3,0	2,0	1,0
PRELUDE 2.0i/2.0i-16 4WS (I S.)	1958 1988-91	5,3	3,5	1,8
PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V 4WS (I S.)	1996-2259 1991-97	6,0	4,0	2,0
PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V (II S.)	1996-2259 1997-01	5,3	3,5	1,8
HR-V 3/5 PORTE (I S.)	1590 1998-06	2,1	1,4	0,7
S 2000	1997 1999-09	25,5	17,0	8,5
SHUTTLE	2156-2254 1994-99	3,0	2,0	1,0
JAZZ (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1246-1339 2001-08	3,8	2,5	1,3

HOTCHKISS

FRANCIA

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

HUMBER

GRAN BRETAGNA

10.5	1593 1919-23	18,0	12,0	6,0
15.96	2815 1919-28	22,5	15,0	7,5
10.8	1743 1921	18,0	12,0	6,0
11.4	1743 1922-25	21,0	14,0	7,0
12/25	1795 1925-27	21,0	14,0	7,0
14/40	2050 1927-29	22,5	15,0	7,5
16/50	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 III/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 3 P/5 P.	1498 1992-94	1,5	1,0	0,5
KORAL 45/55	903-1116 1991-93	1,5	1,0	0,5
KORAL 65 CABRIO	1299 1990-92	3,0	2,0	1,0

ISO

ITALIA

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
GT 300/IR 300	5359 1962-70	160,0	120,0	72,0
GT 340/IR 340	5359 1962-70	175,0	130,0	78,0
GRIFO GL (300-365 CV)/IR	5359 1965-70	405,0	300,0	180,0
GRIFO 7 LITRI	6998 1968-70	540,0	400,0	240,0
GRIFO IR8	5762 1971-74	460,0	340,0	205,0
GRIFO IR9 CAN AM	6998 1971-74	540,0	400,0	240,0
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

ISO RIVOLTA

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

ISOTTA FRASCHINI

ITALIA

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

ISUZU

GIAPPONE

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

ITALA

ITALIA

TIPO 50 - 25/35 HP	2813 1919-26	57,0	38,0	19,0
--------------------	--------------	------	------	------

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	1115 1968-71	121,0	65,0	49,0
E TYPE (II S.) COUPÉ 2+2	4235 1968-71	89,0	52,5	39,5
E TYPE V12 COUPÉ	5345 1971-73	85,0	50,0	37,5
E TYPE (I.S.) FLAT FLOOR SPIDER	3781 1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I.S.) SPIDER	3781 1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I.S.) SPIDER	4235 1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (II S.) SPIDER	4235 1968-71	115,0	67,5	50,5
E TYPE V12 SPIDER	5345 1971-75	102,0	60,0	45,0
XJ6 (I.S.) 2.8	2791 1968-73	10,5	7,0	3,5
XJ6 (I.S.) 4.2	4235 1968-73	13,5	9,0	4,5
XJ12/XJ12 L (I.S.)	5345 1972-73	15,0	10,0	5,0
XJ6 (II S.) 3.4/4.2/4.2L	3442-4235 1973-79	10,5	7,0	3,5
XJ12 (II S.)	5345 1973-79	12,0	8,0	4,0
XJ6 (II S.) 4.2 COUPÉ	4235 1975-77	25,5	17,0	8,5
XJ12 (II S.) COUPÉ	5345 1975-77	30,0	20,0	10,0
XJ6 (III S.) 3.4/4.2	3442-4235 1979-86	9,8	6,5	3,3
XJ12 (III S.) XJ12 H.E.	5345 1979-81	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 4.2	4235 1983-86	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345 1982-92	14,3	9,5	4,8
XJS	5345 1975-81	25,5	17,0	8,5
XJS H.E.	5345 1981-87	27,0	18,0	9,0
XJS H.E.	5345 1988-93	28,5	19,0	9,5
XJR-S	5993 1990-93	41,5	27,5	13,8
XJS 6.0 V12	5993 1993-96	34,5	23,0	11,0
XJS 3.6/3.6 CAT	3590 1983-91	24,0	16,0	8,0
XJS 4.0	3980 1991-96	27,0	18,0	9,0
XJ-SC 3.6	3590 1983-88	24,8	16,5	8,3
XJ-SC 5.3 V12	5345 1983-88	26,3	17,5	8,8
XJS CONVERTIBLE	3980-5993 1988-96	39,0	26,0	13,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1986-87	7,5	5,0	2,5
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1988-90	8,3	5,5	2,8
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1986-87	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590 1988-90	9,8	6,5	3,3
XJ6 3.2/4.0 (XJ40)	3239-3990 1989-97	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40)	3239-3990 1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (XJ40)	3980 1990-94	16,5	11,0	5,5
XJR-15	5993 1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993 1993-94	14,3	9,5	4,8
XJ 220	3498 1992-94	680,0	500,0	300,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/SOVEREIGN	3239-3996 1994-00	11,3	7,5	3,8
XJR (X300)	3980 1994-97	15,8	10,5	5,3
XJ12 (X300) 6.0	5993 1994-97	16,5	11,0	5,5
XJ6 (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	25,6	16,0	11,2
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196 1996-06	32,0	20,0	14,0
XKR	3996-4196 1998-06	37,0	23,0	16,1
XKR 100	3996 2001-02	45,0	28,0	19,6
XKR CONVERTIBLE	3996-4196 1998-06	43,0	27,0	18,9
XKR 100 CONVERTIBLE	3996 2001-02	51,0	32,0	22,4
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967 1999-08	5,3	3,5	1,8
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196 1999-08	6,8	4,5	2,3
S-TYPE 4.2 R	4196 2002-08	13,5	9,0	4,5
X-TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099 2001-05	3,8	2,5	1,3
X-TYPE 2.5 V6 24V/ESTATE	2495 2001-09	4,5	3,0	1,5
X-TYPE 3.0 V6 24V/ESTATE	2968 2001-10	5,3	3,5	1,8
XJ6 (X350/8/9) 3.0 V6	2967 2003-09	9,0	6,0	3,0
XJ8 (X350/8/9) 3.5 V8	3555 2003-08	10,5	7,0	3,5
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8	4196 2003-09	12,0	8,0	4,0
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4196 2003-07	15,0	10,0	5,0
XJR (X350/8/9) V8	4196 2003-08	18,0	12,0	6,0
XK (X150) 3.5 V8 COUPÉ	3555 2007-10	25,5	17,0	8,5
XK (X150) 3.5 V8 CONVERTIBILE	3555 2007-10	30,0	20,0	10,0
XK (X150) 4.2 V8 COUPÉ	4196 2006-09	28,5	19,0	9,5
XK (X150) 4.2 V8 CONVERTIBILE	4196 2006-09	33,0	22,0	11,0
XKR (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196 2006-09	34,5	23,0	11,5
XKR (X150) 4.2 V8 S/C CONVERTIBILE	4196 2006-09	37,5	25,0	12,5
XKR-S (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196 2008-09	40,5	27,0	13,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
JEEPSTER	2199-2638 1947-51	26,3	17,5	8,8
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687 1967-74	24,0	16,0	8,0
CJ-5	2199 1955-65	19,5	13,0	6,5
CJ-5	2199-3800 1966-70	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2199-4981 1971-79	16,5	11,0	5,5
CJ-5	2475-4981 1980-85	16,5	11,0	5,5
CJ-5 RENEGADE	4981 1970-79	26,3	17,5	8,8
CJ-5 RENEGADE	4981 1980-85	26,3	17,5	8,8
CJ-6	2199 1955-65	14,3	9,5	4,8
CJ-6	2199-3801 1966-70	12,0	8,0	4,0
CJ-6	2199-4981 1971-79	12,8	8,5	4,3
CJ-6	2475-4981 1980-85	12,8	8,5	4,3
CJ-7	2199-4981 1976-79	19,5	13,0	6,5
CJ-7	1995-4981 1980-86	19,5	13,0	6,5
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981 1977-80	27,0	18,0	9,0
CJ-7 LAREDO	4981 1981-86	25,5	17,0	8,5
WRANGLER (YJ)	2464-4235 1986-96	15,0	10,0	5,0
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464 1987-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3960 1987-96	19,5	13,0	6,5
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3960 1990-94	21,0	14,0	7,0
WRANGLER (TJ)	2429-3964 1996-07	21,0	14,0	7,0
WAGONEER	3777-5359 1962-73	27,0	18,0	9,0
WAGONEER	4235-5896 1974-83	25,5	17,0	8,5
WAGONEER	2466-3956 1984-92	18,0	12,0	6,0
GRAND WAGONEER	4235-5904 1984-91	25,5	17,0	8,5
CHEROKEE	4235-5896 1974-83	10,5	7,0	3,5
CHEROKEE	2464-3988 1984-91	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-8	5916-6276 1962-66	64,0	43,0	21,4
INTERCEPTOR (I/II/III S.)	6276-7212 1966-76	71,5	47,5	23,8
INTERCEPTOR SP	7212 1977-72	69,0	46,0	23,0
INTERCEPTOR (III S.) CONVERTIBLE	7212 1974-76	75,0	50,0	25,0
INTERCEPTOR S4	5898 1987-91	71,5	47,5	23,8
FF (I/II/III S.)	6276-7212 1967-72	83,0	55,0	27,5
JENSEN-HEALEY	1973 1972-76	33,0	22,0	11,0
GT	1973 1975-76	26,3	17,5	8,8
S-V8	4601 1998-02	41,5	27,5	13,8
C-8 COUPÉ	4601 2000-02	41,5	27,5	13,8

JOWETT		GRAN BRETAGNA		
7/17	907 1921-36	12,0	8,0	4,0
10	1166 1936-39	13,5	9,0	4,5
8	946 1937	13,5	9,0	4,5
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
110/111/112	1499 1995-01	1,1	0,7	0,4

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

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	135,0	100,0	60,0
SILHOUETTE	2996 1977-79	190,0	140,0	84,0
JALPA P350 GTS	3485 1983-88	95,0	70,0	42,0
DIABLO	5707 1990-99	210,0	155,0	93,0
DIABLO VT	5707 1993-00	270,0	200,0	120,0
DIABLO VT ROADSTER	5707 1996-00	360,0	265,0	160,0
DIABLO SE30	5707 1994-95	360,0	265,0	160,0
DIABLO SV	5707 1996-00	325,0	240,0	145,0
DIABLO SV ROADSTER	5707 1998-99	290,0	215,0	130,0
DIABLO SVR	5707 1996	450,0	335,0	200,0
DIABLO GT	5992 1999-00	800,0	590,0	355,0
DIABLO GTR				

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
LAMBDA (II/III/IV/VI S.) TORPEDO	2120	1923-26	150,0	110,0	66,0
LAMBDA (VII S.) TORPEDO	2370	1927	135,0	100,0	60,0
LAMBDA (VIII/IX S.) TORPEDO	2570	1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VIII/IX SERIE SPIDER	2370-2570	1927-31	245,0	180,0	108,0
DILAMBDA (VI 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.					

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	19,8	13,2	6,6
BITURBO I	1996 1986-88	14,3	9,5	4,8
BITURBO SI	1996 1987-88	22,5	15,0	7,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
222/222 S	1996 1988-91	19,5	13,0	6,5
2.24V.	1996 1989-94	25,5	17,0	8,5
BITURBO 420	1996 1985-86	9,0	6,0	3,0
BITURBO 420I	1996 1986-88	9,8	6,5	3,3
422	1996 1988-90	14,1	9,4	4,7
4.24V.	1996 1990-94	18,0	12,0	6,0
4.18V.	1996 1991-93	15,0	10,0	5,0
420 S	1996 1986	12,8	8,5	4,3
420 SI	1996 1987-88	14,9	9,9	5,0
BITURBO 425	2491 1984-87	11,6	7,7	3,9
430	2790 1988-91	15,0	10,0	5,0
430 4V.	2790 1990-93	22,5	15,0	7,5
BITURBO SPYDER	1996 1985-86	31,5	21,0	10,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996 1987-88	34,5	23,0	11,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996 1988-93	39,0	26,0	13,0
SPYDER I M.Y. '92 (24V)	1996 1992-93	52,5	35,0	17,5
SPYDER IE	2790 1988-93	42,0	28,0	14,0
228	2790 1987-90	28,5	19,0	9,5
KARIF	2790 1988-91	52,5	35,0	17,5
SHAMAL	3217 1991-96	113,0	75,0	37,5
RACING	1996 1991-92	48,0	32,0	16,0
GHIBLI	1996-2790 1992-93	40,0	26,5	13,3
GHIBLI	1996-2790 1994-95	43,5	29,0	14,5
GHIBLI GT	1996-2790 1995-97	48,0	32,0	16,0
GHIBLI CUP	1996-2790 1996-97	102,0	68,0	34,0
GHIBLI 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+
MX5 (MIATA) (I S.)	1598-1940 1990-98	13,5	9,0	4,5
MX5 (MIATA) (II S.)	1597-1991 1998-06	8,3	5,5	2,8
MX5 (MIATA) (III S.)	1798-1999 2005-11	9,8	6,5	3,3
MX5 (MIATA) (III S.) ROAD. COUPÉ	1798-1999 2006-11	11,3	7,5	3,8
RX8 (WANKEL 654X2)	1308 2002-09	17,3	11,5	5,8
XEDOS 6	1995 1993-99	3,0	2,0	1,0
DEMIO	1324-1498 1996-03	1,8	1,2	0,6
626 (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 1989-93	10,5	7,0	3,5
E 300 4 MATIC (W124)	2962 1993-95	9,8	6,5	3,3
E 320 (W124)	3199 1993-95	9,8	6,5	3,3
400 E/E 400/E 420 (W124)	4196 1991-95	22,5	15,0	7,5
500 E/E 500 (W124)	4973 1990-95	52,5	35,0	17,5
200 T/200 TE/230 TE (T124)	1997-2299 1986-93	6,8	4,5	2,3
E 200 T/E 220 T (T124)	1998-2199 1992-96	7,5	5,0	2,5
E 280 T (T124)	2799 1992-95	9,0	6,0	3,0
300 TE (T124)	2962 1986-93	12,0	8,0	4,0
300 TE-24 (T124)	2960 1989-93	13,5	9,0	4,5
300 TE 4 MATIC (T124)	2962 1987-93	15,0	10,0	5,0
E 300 T 4 MATIC (T124)	2962 1994-95	15,0	10,0	5,0
E 320 T (T124)	3199 1993-96	13,5	9,0	4,5
200 CE/CE 16/E 200/220 C.PÉ (C124)	1997-2199 1990-96	13,5	9,0	4,5
230 CE (C124)	2299 1987-92	15,0	10,0	5,0

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	20,0	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	20,0	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	20,0	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)	2088 1950-54	52,5	35,0	17,5
PLUS 4 «COWLED» (VANG./TR2/TR3/TR4)	1991-2138 1954-69	57,0	38,0	19,0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138 1961-68	60,0	40,0	20,0
PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995 1985-01	60,0	40,0	20,0
PLUS 4 PLUS (TR4)	2138 1964-65	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528 1968-72	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6)	3528 1972-76	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB.)	3528 1976-86	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ.)	3528 1984-90	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552 1989-04	67,5	45,0	22,5
AERO 8	4398 2000-08	75,0	50,0	25,0
PLUS 4 (FORD)	1999 2005-10	62,5	41,5	20,8
ROADSTER V6	2967 2005-08	67,5	45,0	22,5

MORRIS

GRAN BRETAGNA

OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513 1927-35	17,3	11,5	5,8
MINOR BERLINA	847 1929-34	16,5	11,0	5,5
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938 1931-35	21,0	14,0	7,0
TEN BERLINA	1292-1550 1933-48	13,5	9,0	4,5
EIGHT BERLINA	918 1935-48	15,0	10,0	5,0
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489 1949-59	12,0	8,0	4,0
MINOR	918 1948-50	11,3	7,5	3,8
MINOR	918 1951-53	10,5	7,0	3,5
MINOR	803 1953-56	10,5	7,0	3,5
MINOR 1000	948-1098 1956-71	11,3	7,5	3,8
MINOR TRAVELLER	803 1952-56	14,3	9,5	4,8
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098 1956-71	15,8	10,5	5,3
MINOR CONVERTIBLE	918 1951-52	18,8	12,5	6,3
MINOR CONVERTIBLE	803 1953-56	18,8	12,5	6,3
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098 1956-68	20,3	13,5	6,8
OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV.)	1622 1960-70	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR	848 1959-64	17,0	11,3	5,7
MINI MINOR	848 1964-67	12,0	8,0	4,0
MINI COOPER	997 1962-64	20,0	13,3	6,7
MINI COOPER 1100 S	1071 1963-64	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER	998 1964-67	27,5	18,3	9,2
MINI COOPER MK2	998 1968-69	30,0	20,0	10,0
MINI COOPER S	970 1964-65	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER S	1275 1964-67	36,0	24,0	12,0
MINI COOPER S MK2/MK3	1275 1968-70	36,0	24,0	12,0
MINI TRAVELLER LEGNO	848 1961-70	13,5	9,0	4,5
MINI TRAVELLER METALLICA	848 1963-70	10,5	7,0	3,5
MINI MOKE (AUS)	998 1966-69	19,5	13,0	6,5
1100	1098 1964-67	6,0	4,0	2,0
1100/1300 TRAVELLER	1098-1275 1966-74	6,8	4,5	2,3
1100 MK2	1098 1967-74	6,0	4,0	2,0
1800	1798 1966-68	7,5	5,0	2,5
1800 MK2	1798 1968-74	7,5	5,0	2,5

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

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/ZX2	2753 1978-81	22,5	15,0	7,5
PRAIRIE	1974-2388 1988-94	1,8	1,2	0,6
SKYLINE GTS-T	1998 1989-91	25,5	17,0	8,5
SKYLINE GT-R	2568 1989-91	33,0	22,0	11,0
200/240 SX	1809-2388 1989-02	18,0	12,0	6,0
PRIMERA I S. (TUTTE LE VER.)	1597-1998 1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I S. 4WD (TUTTE LE VER.)	1998 1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I S. SW (TUTTE LE VER.)	1597-1998 1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA II S. (TUTTE LE 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 1991-92	18,0	12,0	6,0
MICRA (II S.)	997-1275 1992-03	1,7	1,1	0,6
MICRA CABRIOLET	1275 1997-98	3,8	2,5	1,3
MICRA (III S.) 1.0/1.2/1.4 16V	998-1386 2003-10	3,0	2,0	1,0
MICRA (III S.) 1.6 16V	1598 2005-09	3,8	2,5	1,3
MICRA C+C	1386-1598 2005-10	4,2	2,8	1,4
SERENA	1597-1998 1993-01	1,2	0,8	0,4
NX ALMERA 1.4/1.6 16V	1392-1597 1996-01	1,2	0,8	0,4
NX ALMERA 2.0 16V 3 PORTE GTI	1998 1996-01	3,8	2,5	1,3
ALMERA 1.5/1.8 16V (II S.)	1497-1769 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

NSU

GERMANIA

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

OM

ITALIA

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

OPEL

GERMANIA

10/40 PS (MODELL 80)	2620 1925-29	18,0	12,0	6,0
12/50 PS (MODELL 90)	3160 1927-28	18,0	12,0	6,0
15/60 PS (MODELL 100)	3882 1927-28	22,5	15,0	7,5
7/34 PS	1735 1927-28	15,0	10,0	5,0
24/110 PS REGENT	5972 1928-29	37,5	25,0	12,5
8/40 PS	1916 1928-30	15,0	10,0	5,0
16/60 PS	4170 1929	24,0	16,0	8,0
14/50 PS	3640 1929-30	22,5	15,0	7,5
4/20 PS	1018 1929-31	18,0	12,0	6,0
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790 1931-33	16,5	11,0	5,5
1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193 1931-35	15,0	10,0	5,0
1 LITER	995 1933	18,0	12,0	6,0
1.3 LITER	1288 1934-35	15,0	10,0	5,0
P4	1073 1935-37	15,0	10,0	5,0
6	1932 1934-37	18,0	12,0	6,0
SUPER 6	2473 1937-38	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA	1288 1935-37	31,5	21,0	10,5
OLYMPIA (OL 38)	1488 1938-40	15,0	10,0	5,0
OLYMPIA (TUTTE LE VERSIONI)	1488 1947-52	10,5	7,0	3,5
OLYMPIA CABRIOLET	1488 1950-52	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA (1100/1700)	1078-1698 1967-70	16,5	11,0	5,5
OLYMPIA COUPÉ LS 1900	1897 1967-70	21,0	14,0	7,0
KADETT	1074 1936-37	18,0	12,0	6,0
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074 1938-40	15,0	10,0	5,0
KADETT/KADETT A (TUTTE BERLINA)	993 1962-65	7,5	5,0	2,5
KADETT/KADETT A (TUTTE LE SW)	993 1962-65	9,0	6,0	3,0
KADETT/KADETT A (TUTTE LE COUPÉ)	993 1962-65	12,0	8,0	4,0
KADETT B (TUTTE BERL. 1.0-1.1-1.2)	993-1196 1965-73	6,0	4,0	2,0
KADETT B (TUTTE BERL. 1500-1700)	1492-1698 1967-70	7,5	5,0	2,5
KADETT B (CARAVAN 1.0-1.1-1.2)	1000-1200 1968-73	6,0	4,0	2,0
KADETT B (TUTTE CARAVAN 1500-1700)	1492-1698 1967-70	7,5	5,0	2,5
KADETT B (TUTTE COUPÉ 1.1-1.5-1.7)	1078-1698 1965-70	10,5	7,0	3,5
KADETT B RALLYE COUPÉ 1100 S	1078 1965-70	15,0	10,0	5,0
KADETT B RALLYE COUPÉ 1900 S	1897 1966-70	22,5	15,0	7,5
KADETT LS (TUTTE BERL.DA 11 A 17)	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 11 A 17)	1078-1698 1967-71	12,0	8,0	4,0
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1100-1200	1078-1196 1967-73	15,0	10,0	5,0
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1900	1897 1967-73	22,5	15,0	7,5
KADETT C (TUTTE LE VERSIONI)	993-1196 1973-79	3,8	2,5	1,3
KADETT D (TUTTE LE VERSIONI)	993-1584 1979-84	3,0	2,0	1,0
KADETT E (TUTTE LE VER.)	1196-1796 1984-92	2,0	1,3	0,7
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598 1987-94	6,0	4,0	2,0
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979 1976-79	36,0	24,0	12,0
KADETT GTE	1796 1983-84	15,0	10,0	5,0
KADETT 1800/2000 GSI	1796-1998 1984-91	12,0	8,0	4,0
KADETT 2000 GSI 16V	1998 1988-91	13,5	9,0	4,5
KADETT 2.0 CABRIO/LE/GSI	1998 1985-93	11,3	7,5	3,8
ADMIRAL	2605-2784 1964-68	9,0	6,0	3,0
ADMIRAL V8	4638 1965-68	10,5	7,0	3,5
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784 1969-77	10,5	7,0	3,5
KAPITAEN	2473 1938-40	18,0	12,0	6,0
KAPITAEN	2473 1940-50	10,5	7,0	3,5
KAPITAEN	2473 1951-53	9,8	6,5	3,3
KAPITAEN	2473 1954-55	9,0	6,0	3,0
KAPITAEN	2473 1955-57	9,0	6,0	3,0
KAPITAEN	2473 1958-59	9,8	6,5	3,3
KAPITAEN	2586-2605 1959-63	9,0	6,0	3,0
KAPITAEN	2605-2784 1964-68	8,3	5,5	2,8
KAPITAEN V8	4638 1965-68	15,0	10,0	5,0
KAPITAEN	2784 1968-70	8,3	5,5	2,8
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VERSIONI)	1488 1953-55	9,0	6,0	3,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
VECTRA (I S.) 4X4	1796-1998 1989-95	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.) 2.5 V6 24V 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	1199-1998 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 (III S.) COUPÉ 1.8 16V	1796 2000-05	3,8	2,5	1,3
ASTRA (III S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998 2000-05	5,3	3,5	1,8
ASTRA (III S.) CABRIO 1.6/1.8 16V	1598-1796 2001-06	5,3	3,5	1,8
ASTRA (III S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V	1998 2002-06	8,3	5,5	2,8
ASTRA (III S.) GTC TURBO OPC	1998 2005-10	7,5	5,0	2,5
FRONTERA (TUTTE LE VERSIONI)	1998-2410 1991-98	3,8	2,5	1,3
FRONTERA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	2198-3165 1998-05	4,5	3,0	1,5
MONTREY	3059-3165 1992-98	3,8	2,5	1,3
MONTREY (II S.)	2999-3494 1998-99	4,5	3,0	1,5
TIGRA	1389-1598 1994-01	4,5	3,0	1,5
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796 2005-08	6,8	4,5	2,3
SINTRA 2.2 16V	2198 1997-99	2,0	1,3	0,7
SINTRA 3.0 V6 24V	2962 1996-99	2,1	1,4	0,7
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998 2001-05	4,5	3,0	1,5
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC (II S.)	1998 2005-07	4,8	3,2	1,6
AGILA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	973-1229 2000-08	2,1	1,4	0,7
SPEEDSTER	2198 2001-07	30,0	20,0	10,0
SPEEDSTER TURBO	1998 2003-07	37,5	25,0	12,5
MERIVA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1364-1796 2003-10	5,0	3,3	1,7
MERIVA (I S.) TURBO OPC	1598 2006-09	6,5	4,3	2,2
SIGNUM 1.8 16V	1796 2003-08	2,3	1,5	0,8
SIGNUM 2.0 TURBO 16V	1998 2003-08	2,7	1,8	0,9
SIGNUM 2.8 T/3.2 V6	2792-3175 2003-06	4,2	2,8	1,4
GT 2.0 TURBO 16V	1998 2007-10	22,5	15,0	7,5

OSCA

ITALIA

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

PAGANI

ITALIA

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

PANHARD

FRANCIA

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

PEGASO

SPAGNA

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

PEUGEOT

FRANCIA

172 BS SPORT	720 1923-24	62,5	41,5	20,8
172 BC CABRIOLET	667-720 1924-25	20,0	13,3	6,7

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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/L 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	37,0	24,7	12,3
301 CR COUPÉ	1465 1933-34	31,0	20,8	10,4
301 CR COUPÉ GOLF	1465 1933-34	39,0	26,0	13,0
301 CR COUPÉ APRIBILE	1465 1933-34	45,0	30,0	15,0
301 CR CABRIOLET AERODINAMICA	1465 1933-34	37,5	25,0	12,5
301 CR ROADSTER	1465 1933-34	52,5	35,0	17,5
301 L 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 CD ROADSTER	2148 1934	125,0	84,0	42,0
601 D ECLIPSE	2148 1935	500,0	335,0	170,0
202 BERLINA	1133 1938-40	12,7	8,5	4,2
202 BERLINA TETTO APRIBILE	1133 1939-40	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 1939-40	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/CA/CAY/L FAMILIARE	1891-2142 1936-38	18,8	12,5	6,3
402 COUPÉ	1991 1936-38	65,0	43,5	21,7
402 CABRIOLET	1991 1936-38	87,0	58,0	29,0
402 ROADSTER	1991 1936-38	98,0	65,5	32,5
402 ECLIPSE	1991 1936-38	210,0	140,0	70,0
402-302 DARL'MAT	1991 1937	870,0	580,0	290,0
402 LEGÈRE	1891-2142 1937-40	20,0	13,3	6,7
402 LEGÈRE COUPÉ	1991 1937-38	56,5	37,5	18,8
402 LEGÈRE COUPÉ APRIBILE	1991 1937-38	60,0	40,0	20,0
402 B LEGÈRE BERLINA	2142 1938-40	29,0	19,3	9,7
402 B LIM./BL LIM. FAM./FURGO. K3	2142 1938-40	16,5	11,0	5,5
402 B COUPÉ	2142 1938-39	65,0	43,5	21,7
402 B COUPÉ APRIBILE	2142 1938-39	75,0	50,0	25,0
402 B ECLIPSE	2142 1938-39	315,0	210,0	105,0
203 BERLINA	1290 1948-60	12,5	8,3	4,2

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
203 BERLINA DECOUVRABLE	1290 1948-54	31,0	20,8	10,4
203 BERLINA SPECIAL DARL'MAT	1290 1948-60	69,5	43,5	30,5
203 L/CL FAMILIARE	1290 1950-56	12,5	8,3	4,2
203 COUPÉ (USINE)	1290 1952-60	87,0	54,5	38,0
203 COUPÉ DARL'MAT	1290 1952-54	115,0	72,0	50,5
203 CABRIOLET (USINE)	1290 1951-56	80,0	50,0	35,0
203 CABRIOLET DARL'MAT	1290 1951-56	104,0	65,0	45,5
403 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 FAMILIARE 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/FAMILIARE	1618 1962-71	9,0	6,0	3,0
404 FAMILIARE SUPERLUXE	1618 1962-71	10,5	7,0	3,5
404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618 1962-69	39,0	26,0	13,0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618 1961-68	50,5	33,5	16,8
404 PICKUP	1618 1973-79	4,1	2,7	1,4
204 BERLINA	1130 1965-76	7,5	5,0	2,5
204 BREAK	1130 1965-76	6,3	4,2	2,1
204 COUPÉ	1130 1966-70	9,0	6,0	3,0
204 CABRIOLET	1130 1966-70	13,0	8,7	4,3
304 BERLINA	128			

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
405 T16	1998 1992-95	22,5	15,0	7,5
106 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	954-1587 1991-97	2,6	1,7	0,9
106 (II S.) TUTTE LE VERSIONI	954-1587 1996-04	1,8	1,2	0,6
106 XSI 1.4	1360 1991-94	4,7	3,5	2,1
106 XSI 1.6	1587 1994-96	5,0	3,7	2,2
106 RALLYE (I S.)	1294 1993-96	8,1	6,0	3,6
106 RALLYE (II S.) 8V	1587 1996-98	7,4	5,5	3,3
106 RALLYE (II S.) 16V	1587 1998-04	9,5	7,0	4,2
106 GT16 (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 COUPÉ 2.0/2.2 16V	1997-2230 1997-05	6,0	4,0	2,0
406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946 1997-05	10,0	6,7	3,3
406 3.0 COUPÉ V6 24V PLUS 70 ANNI	2946 2000-01	13,5	9,0	4,5
406 COUPÉ 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 GT16 SV GTI	1997 1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT (WRC)	1997 1999-00	9,0	6,0	3,0
206 RC	1997 2003-06	7,0	4,7	2,3
206 CC	1587-1997 2001-07	5,3	3,5	1,8
307 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1587 2001-08	2,4	1,6	0,8
307 2.0 16V	1997 2001-07	2,7	1,8	0,9
307 STATION WAGON (TUTTE LE VER.)	1360-1587 2002-08	2,4	1,6	0,8
307 STATION WAGON 2.0 16V	1997 2002-07	2,7	1,8	0,9
307 CC 1.6 16V	1587 2004-08	4,5	3,0	1,5
307 CC 2.0 16V	1997 2004-08	4,5	3,0	1,5
605 2.0 SVI/SVI PLUS	1998 1990-92	4,0	2,7	1,3
605 2.0 SRI	1998 1991-94	2,7	1,8	0,9
605 2.0 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1998 1993-99	4,0	2,7	1,3
605 2.9 V6 24V	2946 1997-99	2,8	1,9	0,9
605 2.9 V6 24V	2946 1997-99	5,0	3,3	1,7
605 2.9 V6 SRI	2946 1997-99	2,7	1,8	0,9
605 3.0 SV	2975 1991-94	4,5	3,0	1,5
605 3.0 SV 24	2963-2975 1990-97	6,0	4,0	2,0
605 3.0 SV 24	2963-2975 1997-99	5,5	3,7	1,8
407 (I S.) 3.0 V6 24V	2946 2004-06	2,7	1,8	0,9
407 (I S.) 3.0 V6 24V SW	2946 2004-06	2,7	1,8	0,9
407 (I S.) COUPÉ 2.2	2230 2005-09	5,3	3,5	1,8
407 (I S.) COUPÉ 3.0 V6	2946 2005-09	7,5	5,0	2,5
607 2.2 16V	2230 2000-07	2,5	1,7	0,8
607 3.0 V6 24V	2946 2000-09	4,8	3,2	1,6
806 2.0/2.0 TURBO	1997-1998 1994-02	3,8	2,5	1,3
RANCH 1.4	1360 1996-09	3,9	2,6	1,3
RANCH 1.6 16V	1587 2001-07	4,5	3,0	1,5
807 2.0/2.2 16V	1997-2230 2002-10	5,1	3,4	1,7
807 2.9 V6 24V	2946 2002-06	2,6	1,7	0,9
207 1.6 THP 150/156 CV	1598 2006-11	3,0	2,0	1,0
207 1.6 THP 175 CV	1598 2007-10	5,1	3,4	1,7
207 CC VTI	1598 2007-11	4,2	2,8	1,4
207 CC THP	1598 2007-11	5,3	3,5	1,8
308 (I S.) 1.6 THP 200 CV	1598 2010-11	6,8	4,5	2,3
308 (I S.) CC 1.6 VTI	1598 2009-11	5,0	3,3	1,7
308 (I S.) CC 1.6 THP 140/150/6 CV	1598 2009-11	6,0	4,0	2,0
308 (I S.) CC 1.6 THP 200 CV	1598 2010-11	7,5	5,0	2,5

PEUGEOT DANGEL

FRANCIA

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

PORSCHE

GERMANIA

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

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

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) S	1582 1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1600 (75 CV) S	1582 1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582 1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498 1955-57	550,0	405,0	245,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA	1587 1958-59	580,0	425,0	255,0
356 A 1500 (110 CV) GT CARRERA	1498 1956-57	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA	1587 1958-59	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (60 CV) SPEEDSTER	1582 1955-58	300,0	220,0	135,0
356 A 1600 (140 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 1961-63	485,0	360,0	215,0
356 B 2000 (130 CV) GT CARRERA	1966 1961-63	550,0	405,0	245,0
356 C 1600 (75 CV)	1582 1963-65	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 E	1991 1967-69	117,0	73,0	51,0
911 2.0 E TARGA	1991 1967-69	117,0	73,0	51,0
911 2.0 T	1991 1968-69	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991 1968-69	104,0	65,0	45,5
911 2.0 S (INIEZIONE)	1991 1968-69	180,0	120,0	60,0
911 2.0 S (INIEZIONE) TARGA	1991 1968-69	160,0	105,0	52,5
911 2.2 T	2195 1969-71	109,0	68,0	47,5
911 2.2 T TARGA	2195 1969-71	109,0	68,0	47,5
911 2.2 E	2195 1969-71	140,0	88,0	61,5
911 2.2 E TARGA	2195 1969-71	140,0	88,0	61,5
911 2.2 S	2195 1969-71	190,0	125,0	62,5
911 2.2 S TARGA	2195 1969-71	165,0	110,0	55,0
911 2.4 T	2341 1971-73	125,0	78,0	54,5
911 2.4 T TARGA	2341 1971-73	125,0	78,0	54,5
911 2.4 E	2341 1971-73	150,0	93,0	65,0
911 2.4 E TARGA	2341 1971-73	150,0	93,0	65,0
911 2.4 S	2341 1971-73	205,0	135,0	67,5
911 2.4 S TARGA	2341 1971-73	180,0	120,0	60,0
911 2.7 CARRERA RS	2687 1972-73	610,0	450,0	270,0
911 2.7 CARRERA RS LIGHTWEIGHT	2687 1972-73	880,0	650,0	390,0
911 2.7	2687 1974-75	78,0	52,0	26,0
911 2.7 TARGA	2687 1974-75	79,0	53,0	26,5
911 2.7 S	2687 1973-75	64,5	43,0	21,5

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

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	165,0	97,0	68,0
911 2.7 UNIFICATA	2687 1976-77	175,0	115,0	72,5
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) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299 1988-89	175,0	110,0	77,0
911 3.0 SC (180-				

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
911 (1996) GT2	3600 1998-02	190,0	140,0	84,0
911 (1996) GT2	3600 2002-04	195,0	145,0	87,0
911 (1996) GT3	3600 1999-01	110,0	81,0	49,0
911 (1996) GT3	3600 2003-05	120,0	89,0	53,5
911 (1996) GT3 RS	3600 2003-05	270,0	200,0	120,0
911 (1996) CARRERA 3.6	3596 2002-04	54,5	36,5	18,2
911 (1996) CARRERA 3.6 TIPTRONIC	3596 2001-05	46,0	30,5	15,3
911 (1996) CARRERA 3.6 TARGA	3596 2002-04	55,5	37,0	18,5
911 (1996) CARRERA 3.6 TARGA TIP.	3596 2001-05	49,0	32,5	16,3
911 (1996) CARRERA 3.6 CABRIOLET	3596 2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (1996) CARRERA 3.6 CABR. TIP.	3596 2001-05	47,5	31,5	15,8
911 (1996) CARRERA 4 3.6	3596 2002-04	54,5	36,5	18,2
911 (1996) CARRERA 4 3.6 TIPTRONIC	3596 2001-05	46,0	30,5	15,3
911 (1996) CARRERA 4 3.6 CABRIOLET	3596 2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (1996) CARRERA 4 3.6 CABR. TIP.	3596 2001-05	47,5	31,5	15,8
911 (1996) CARRERA 4S	3596 2002-04	70,0	46,5	23,3
911 (1996) CARRERA 4S TIPTRONIC	3596 2001-05	62,0	41,5	20,7
911 (1996) CARRERA 4S CABRIOLET	3596 2003-05	73,5	49,0	24,5
911 (1996) CARRERA 4S CABR. TIP.	3596 2003-05	67,0	44,5	22,3
911 (1996) CARRERA 3.6 40° ANNIV.	3596 2003-04	78,0	51,5	25,8
911 (1996) CARRERA 3.6 40° ANN. TIP.	3596 2003-04	70,0	46,5	23,3
911 (1996) TURBO 3.6	3600 2000-01	84,0	62,0	37,5
911 (1996) TURBO 3.6	3600 2001-06	84,0	62,0	37,5
911 (1996) TURBO 3.6 S	3600 2000-05	95,0	70,5	42,0
911 (1996) TURBO 3.6 CABRIOLET	3600 2003-06	100,0	74,0	44,5
911 (1996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600 2003-06	110,0	81,0	49,0
911 (1997) CARRERA MK1	3596-3614 2004-08	43,5	32,0	19,3
911 (1997) CARRERA TIPTRONIC MK1	3596-3614 2004-08	47,0	35,0	20,9
911 (1997) CARRERA CABRIOLET MK1	3596-3614 2005-08	57,0	35,5	24,9
911 (1997) CARRERA CABRIOLET MK1 TIP.	3596-3614 2005-07	51,0	32,0	22,3
911 (1997) CARRERA 4 MK1	3596-3614 2005-08	55,0	34,5	24,1
911 (1997) CARRERA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614 2005-08	50,0	31,0	21,9
911 (1997) TARGA 4 MK1	3596-3614 2006	72,0	45,0	31,5
911 (1997) TARGA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614 2006-08	65,0	40,5	28,4
911 (1997) CARRERA 4 CABRIOLET MK1	3596-3614 2005-08	57,0	35,5	24,9
911 (1997) CARRERA 4 CABR. MK1 TIP.	3596-3614 2005-07	51,0	32,0	22,3
911 (1997) CARRERA S MK1	3800-3824 2004-08	64,0	47,5	28,4
911 (1997) CARRERA 4S MK1	3800-3824 2005-08	72,0	45,0	31,5
911 (1997) CARRERA S MK1 TIPTRONIC	3800-3824 2004-08	58,0	43,0	25,8
911 (1997) TARGA 4S MK1	3800-3824 2006	75,0	47,0	33,0
911 (1997) CARRERA S CABRIOLET MK1	3800-3824 2005-07	72,0	45,0	31,5
911 (1997) CARRERA 4S CABRIOLET MK1	3800-3824 2005-08	72,0	45,0	31,5
911 (1997) CARRERA 4S MK1 CABR. TIP.	3800-3824 2005-06	65,0	40,5	28,4
911 (1997) CARRERA S CABR. MK2 PDK	3800-3824 2008-11	71,0	44,5	31,0
911 (1997) CARRERA 4S MK2 PDK	3800-3824 2008-11	71,0	44,5	31,0
911 (1997) TARGA 4S MK2 PDK	3800-3824 2008-11	74,0	46,0	32,5
911 (1997) CARRERA GTS MK2	3800 2011	90,0	60,0	30,0
911 (1997) CARRERA 4 GTS MK2	3800 2011-12	90,0	60,0	30,0
911 (1997) CARRERA GTS CABRIOLET MK2	3800 2011-12	95,0	63,5	31,5
911 (1997) CARRERA 4 GTS CABR. MK2	3800 2011-12	95,0	63,5	31,5
911 (1997) TURBO MK1	3600-3800 2006-08	110,0	81,0	49,0
911 (1997) TURBO MK1 TIPTRONIC	3600-3800 2006-08	100,0	74,0	44,5
911 (1997) TURBO S MK2	3800 2010-11	135,0	90,0	45,0
911 (1997) TURBO CABRIOLET MK2	3600-3800 2007-11	120,0	89,0	53,5
911 (1997) TURBO S CABRIOLET MK2	3800 2010-11	150,0	100,0	50,0
911 (1997) GT3 MK1	3600-3797 2006-07	115,0	85,0	51,0
911 (1997) GT3 MK2	3600-3797 2008-11	125,0	93,0	55,5
911 (1997) GT3 RS	3600-3797 2006-11	180,0	135,0	80,0
911 (1997) GT3 RS 4.0	3996 2011	340,0	250,0	150,0
911 (1997) GT2	3600 2007-10	250,0	185,0	111,0
911 (1997) GT2 RS	3600 2010	400,0	295,0	180,0
CARRERA GT	5733 2003-06	1.900,0	1.400,0	840,0
912 1.6	1582 1965-68	50,5	31,5	22,1
912 1.6 TARGA	1582 1966-68	57,5	36,0	25,2
912 2.0 E	1971 1975	36,0	22,5	15,8
924 4 MARCE	1984 1975-77	12,0	8,0	4,0
924 5 MARCE	1984 1977-85	12,8	7,5	5,6
924 S	2479 1985-88	14,5	8,5	6,4
924 TURBO (170/177 CV)	1984 1978-85	23,8	14,0	10,5
924 TURBO CARRERA GT	1984 1979-81	80,0	50,0	35,0
928	4474 1977-82	30,0	20,0	10,0
928 S	4664 1979-86	45,0	30,0	15,0
928 S AUTOMATICA	4664 1979-86	36,0	24,0	12,0
928 S4	4957 1986-89	37,5	25,0	12,5
928 S4	4957 1989-90	37,5	25,0	12,5
928 S4 AUTOMATICA	4957 1989-92	33,0	22,0	11,0
928 GT	4957 1989-92	40,5	27,0	13,5
928 GTS	5397 1992-95	70,0	46,5	23,3
928 GTS AUTOMATICA	5397 1992-96	45,0	30,0	15,0
944	2479 1982-87	26,3	17,5	8,8
944	2681 1988-89	27,8	18,5	9,3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	23,3	14,9	7,4
BOXSTER (986) S	3179 1999-05	22,7	19,8	9,9
BOXSTER (986) S TIPTRONIC	3179 1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687-2893 2004-12	28,9	19,3	9,6
BOXSTER (987) TIPTRONIC	2687 2004-09	26,4	17,6	8,8
BOXSTER (987) S	3179-3436 2004-12	31,5	21,0	10,5
BOXSTER (987) S TIPTRONIC	3179-3387 2004-09	29,3	19,5	9,8
BOXSTER (987) SPYDER 3.4 24V	3436 2010-11	59,0	39,5	19,7
CAYENNE (955) 3.2 V6	3189 2003-07	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	267-2687 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 I/II/III/IV/V/VI	747 1952-62	9,0	6,0	3,0
REGAL 3/25	598 1962-68	7,5	5,0	2,5
REGAL 3/30	701 1968-73	8,3	5,5	2,8
SABRE 4	1703 1961-64	15,0	10,0	5,0
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703 1962-64	18,0	12,0	6,0
SABRE 6	2553 1964-66	18,0	12,0	6,0
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553 1964-66	21,0	14,0	7,0
REBEL	598 1964-67	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II	701-748 1967-73	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II ESTATE	701-748 1967-72	4,5	3,0	1,5
SCIMITAR GT SE4	2553 1964-66	19,5	13,0	6,5
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994 1966-70	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR GTE SE5	2994 1968-75	15,0	10,0	5,0
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994 1975-86	13,5	9,0	4,5
SCIMITAR GTC	2792 1980-86	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR SS1/TI/SS1/SABRE	1296-1994 1984-96	11,3	7,5	3,8
BUG (BOND)	701-748 1970-74	10,5	7,0	3,5
ROBIN/ROBIN MK II	748-848 1973-94	6,8	4,5	2,3

RENAULT		FRANCIA		
10 CV LIMOUSINE	2050 1919-23	26,3	17,5	8,8
10 CV TORPEDO	950 1922-28	22,5	15,0	7,5
NN/NNI/NNZ BERLINA	951 1925-29	22,5	15,0	7,5
JUVAQUATRE	1003 1937-48	18,8	12,5	6,3
JUVAQ./DAUPHINOISE BREAK	845-1003 1951-60	12,8	8,5	4,3
MONAQUATRE	1299-1463 1932-35	21,8	14,5	7,3
PRIMAQUATRE BERLINA	2120 1931-39	21,8	14,5	7,3
VIVAQUATRE	2120 1931-39	21,8	14,5	7,3
4 CV/4 CV LUSSO	760 1947-50	21,0	14,0	7,0
4 CV AFFAIRES/SPORT	747 1951-61	19,5	13,0	6,5
4 CV GRAN LUSSO DÉCAPOTABLE	747 1950-57	25,5	17,0	8,5
COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383 1950-55	12,8	8,5	4,3
DOMAINE/MANOR 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	25,5	17,0	8,5
ONDINE	845 1961-62	11,3	7,5	3,8
ONDINE GORDINI	845 1961-62	25,5	17,0	8,5
FLORIDE	845 1959-62	14,3	9,5	4,8
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956 1959-63	18,8	12,5	6,3
CARAVELLE/CARAV1100/CARAV. S	956-1108 1962-67	17,3	11,5	5,8
CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108 1963-67	20,3	13,5	6,8
3	603 1961-62	11,3	7,5	3,8
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845 1961-66	12,0	8,0	4,0
4 PARISIENNE	747-845 1963-68	16,5	11,0	5,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845 1966-67	10,5	7,0	3,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 1978-82	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	1565 1971-74	42,0	28,0	14,0
15 (TUTTE LE VERSIONI)	1289-1565 1971-78	9,8	6,5	3,3
17/177 (TUTTE LE VERSIONI)	1565-1647 1971-78	11,3	7,5	3,8
5 L	845 1972-76	7,5	5,0	2,5
5 L	945 1977-84	6,0	4,0	2,0
5 TL	945 1972-76	6,8	4,5	2,3
5 TL	956 1977-84	5,3	3,5	1,8
5 GTL	1108 1976-84	5,6	3,7	1,9
5 LS/TS	1289 1974-83	12,0	8,0	4,0
5 TX	1397 1982-84	12,8	8,5	4,3
5 AUTOMATIQUE	1289-1397 1978-85	10,5	7,0	3,5
5 PARISIENNE/PARISIENNE 2	845 1982-84	7,5	5,0	2,5
5 LAURE				

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
Clio (II S.) 1.2/1.4/1.6	1149-1598 1998-10	2,0	1,3	0,7
Clio (II S.) LIMITED/SPORT 2.0 16V	1998 2000-05	7,5	5,0	2,5
Clio (II S.) SPORT V6	2946 2001-05	49,5	33,0	16,5
Clio (II 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
TINGO (I S.)	1149-1239 1993-07	3,8	2,5	1,3
LAGUNA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1998 1994-01	1,2	0,8	0,4
LAGUNA (I S.) 3.0I V6/3.0I V6 24V	2946-2963 1994-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (I S.) BREAK TUTTE LE VER.	1598-1998 1995-01	1,2	0,8	0,4
LAGUNA (I S.) 3.0I V6 24V BREAK	2946 1998-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1998 2001-07	1,5	1,0	0,5
LAGUNA (II S.) 3.0I V6 24V	2946 2001-07	2,6	1,7	0,9
LAGUNA (II S.) BREAK TUTTE LE VER.	1598-1998 2001-07	1,5	1,0	0,5
LAGUNA (II S.) 3.0I V6 24V BREAK	2946 2001-07	2,3	1,5	0,8
MÉGANE (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1998 1996-03	1,2	0,8	0,4
MÉGANE (I S.) COACH 1.4 16V/1.6/2.0	1390-1998 1996-03	3,8	2,5	1,3
MÉGANE (I S.) COACH 2.0 16V	1998 1996-03	4,5	3,0	1,5
MÉGANE (I S.) CAB. 1.4/1.6 16V/1.6	1390-1598 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	1149-1598 1997-03	1,5	1,0	0,5
VEL SATIS	1998-3498 2002-05	2,3	1,5	0,8
VEL SATIS	1998-3498 2005-07	2,6	1,7	0,9
AVANTIME 2.0 TURBO 16V	1998 2002-03	7,5	5,0	2,5
AVANTIME 3.0 V6 24V	2946 2002-03	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
CORNICHE CABRIOLET	6750 1971-77	87,0	58,0	29,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 2004-04	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	10,5	7,0	3,5
P6 2000 TC	1978 1967-76	12,0	8,0	4,0
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532 1968-76	17,5	11,7	5,8
P6 2200 SC/TC	2205 1974-76	11,3	7,5	3,8
2300/2300S (SD1)	2350 1977-86	7,0	4,7	2,3
2600/2600S (SD1)	2597 1977-86	8,0	5,3	2,7
3500 (SD1)	3528 1977-82	9,0	6,0	3,0
3500 V8S/SE (SD1)	3528 1978-82	10,0	6,7	3,3
3500 VANDEN 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	1342-1588 1984-90	2,3	1,5	0,8
214 SISLI/GSI 16V	1396 1990-96	2,7	1,8	0,9
216 GSI/GTI 16V	1590 1990-94	3,8	2,5	1,3
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994 1990-94	4,8	3,2	1,6
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1588-1796 1992-99	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 SIL/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	4,5	3,0	1,5
114 GTI/GTA	1396 1990-97	3,8	2,5	1,3
111/114 CABRIOLET	1119-1396 1994-96	5,3	3,5	1,8
414 SISLI 16V	1396 1992-96	2,0	1,3	0,7

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
416/420 TOURER	1588-1994 1990-99	2,0	1,3	0,7
416 SV/GSI/GTI 16V	1590 1990-94	2,3	1,5	0,8
420 16V TWIN CAM	1994 1990-95	3,0	2,0	1,0
400 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1994 1990-00	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.)	4401 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 2002-05	2,0	1,3	0,7

SAAB		SVEZIA		
92	764 1950-52	22,0	14,7	7,3
92B	764 1953-56	20,0	13,3	6,7
93	748 1956-57	16,0	10,7	5,3
93B	748 1958-60	14,5	9,7	4,8
95 S.W.	841 1960-68	16,0	10,7	5,3
96	841 1960-68	12,0	8,0	4,0
96 V4	1498 1967-80	11,5	7,7	3,8
95 V4 S.W.	1498 1967-78	14,0	9,3	4,7
99 (TUTTE LE VERSIONI)	1985 1971-80	8,0	5,3	2,7
99 EMS	1985 1976-80	15,0	10,0	5,0
99 TURBO	1985 1977-78	23,0	15,3	7,7
750 GRAN TURISMO	748 1958-59	19,5	13,0	6,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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/III SERIE	1438-1756 1969-75	9,8	6,5	3,3
133 (TUTTE LE VERSIONI)	843 1974-81	3,0	2,0	1,0
127 4 PORTE	903 1974-82	3,8	2,5	1,3
RONDA	1193-1995 1979-86	1,5	1,0	0,5
FURA	903-1438 1982-87	1,5	1,0	0,5
MARBELLA	843-903 1982-98	1,8	1,2	0,6
IBIZA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1675 1984-94	3,0	2,0	1,0
IBIZA (I S.) SXI	1461 1988-92	6,0	4,0	2,0
IBIZA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1984 1993-02	2,0	1,3	0,7
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1984 1996-99	4,5	3,0	1,5
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1781 1999-02	4,5	3,0	1,5
IBIZA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390 2001-09	1,8	1,2	0,6
IBIZA (III S.) CUPRA	1781 2004-07	6,0	4,0	2,0
IBIZA (III S.) FR	1781 2004-08	4,5	3,0	1,5
MALAGA	1193-1461 1985-93	1,2	0,8	0,4
TOLEDO (I S.)	1595-1984 1991-99	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781 1999-04	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) 2.3 V5	2325 1999-02	3,0	2,0	1,0
CORDOBA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1984 1993-02	1,2	0,8	0,4
CORDOBA (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1390-1598 1997-03	1,5	1,0	0,5
CORDOBA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390 2002-09	1,5	1,0	0,5
ALHAMBRA (I S.) TUTTE LE VER.	1781-1984 1996-10	1,4	0,9	0,5
ALHAMBRA (I S.) 2.8 V6 24V	2792 2000-09	2,6	1,7	0,9
AROSA 1.0/1.4	999-1390 1997-05	1,5	1,0	0,5
AROSA 1.4 16V SPORT/FR	1990 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

Modello	cm ³ anni	ITALIA		
		A+	AB	B+
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

Modello	cm ³ anni	FRANCIA		
		A+	AB	B+
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
SOLARA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-1592 1980-87	3,0	2,0	1,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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 CONVERTIBILE	1497 1955-62	16,0	10,0	7,0
VOGUE	1725 1961-66	7,5	5,0	2,5
CHAMOIS	875 1964-70	6,8	4,5	2,3

SKODA

REPUBBLICA CECA

418/420 POPULAR	903-995 1934-38	12,0	8,0	4,0
420 RAPID	1195 1934-35	14,4	9,0	6,3
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	2704-3157 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 1959-61	7,5	5,0	2,5
STAVIA 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
GAZDE/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
MUSASSO	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/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
700 C	643 1961-68	16,5	11,0	5,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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 LE. SOLB."	1994 2003-05	75,0	50,0	25,0
IMPREZA II S. WRX "HAWKEYE"	2457 2006-07	44,0	29,3	14,7
IMPREZA II S. WRX STI "HAWKEYE"	2457 2006-07	55,0	36,5	18,3
IMPREZA III S. WRX STI	2457 2008-10	32,0	21,3	10,7
LEGACY I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1820-2212 1990-96	2,3	1,5	0,8
LEGACY I S. WAGON (TUTTE LE VER.)	1820-2212 1990-95	2,6	1,7	0,9
LEGACY II/III S. (TUTTE LE VER.)	1820-2500 1993-03	2,6	1,7	0,9
LEGACY (II/III S.) TURBO 16V 4WD	1994 1993-97	4,5	3,0	1,5
LEGACY (II/III S.) WAGON TUTTE LE V.	1820-2500 1993-03	4,5	3,0	1,5
LEGACY (II/III S.) WAGON T. 16V 4WD	1994 1993-97	3,8	2,5	1,3
LEGACY (II/III S.) OUTBACK T. 4WD	1994 1997-05	3,8		

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
LJ80/JIMNY	797 1975-80	6,8	4,5	2,3
SJ 410/413/SAMURAI	970-1224 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 III/II S. (TUTTE LE VER.)	993-1298 1990-01	2,3	1,5	0,8
SWIFT CABRIOLET	1298 1992-94	4,5	3,0	1,5
BALENO (TUTTE LE VERSIONI)	1298-1839 1994-01	1,2	0,8	0,4
BALENO WAGON (TUTTE LE VER.)	1298-1839 1996-02	1,2	0,8	0,4
X90	1590 1996-00	6,8	4,5	2,3
WAGON R+ (TUTTE LE VERSIONI)	996-1328 1997-06	2,3	1,5	0,8
IGNIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1328 2000-03	2,1	1,4	0,7
IGNIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1328-1491 2003-09	1,8	1,2	0,6
ALTO (TUTTE LE VERSIONI)	1061 2002-06	1,2	0,8	0,4

TALBOT LAGO

Modello	cm ³ anni	FRANCIA		
		A+	AB	B+
SPECIAL COUPÉ	3996 1936-39	230,0	170,0	102,0
SPECIAL CABRIOLET	3996 1936-39	270,0	200,0	120,0
SS COUPÉ	3996 1937-39	270,0	200,0	120,0
SS CABRIOLET	3996 1937-39	340,0	250,0	150,0
T 14 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

Modello	cm ³ anni	GRAN BRETAGNA		
		A+	AB	B+
SUNBEAM (TUTTE LE VERSIONI)	928-1295 1971-81	3,0	2,0	1,0
SUNBEAM TI	1592 1979-81	12,0	8,0	4,0
SUNBEAM LOTUS	2174 1979-81	33,0	22,0	11,0

TOYOTA

Modello	cm ³ anni	GIAPPONE		
		A+	AB	B+
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	1988 1988-91	15,0	10,0	5,0
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491 1988-91	18,0	12,0	6,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954 1988-92	21,0	14,0	7,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V 3 PORTE	2997 1993-02	50,0	33,5	16,7
RAV 4 3P/5 P/CABRIOLET	1998 1994-00	4,5	3,0	1,5
RAV 4 3P/5P. (II S.)	1998 2000-06	5,3	3,5	1,8
AVENSIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1998 1997-03	1,5	1,0	0,5
AVENSIS (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1587-1998 1997-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) VERSO	1998 2001-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1994 2003-09	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) SW TUTTE LE VER.	1794 2003-09	3,0	2,0	1,0
AVENSIS (II S.) VERSO	1998 2003-08	3,0	2,0	1,0
YARIS (I S.) 1.0/1.1/1.3 16V	998-1299 1999-05	1,8	1,2	0,6

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
YARIS (I S.) 1.5i 16V	1497 2001-05	3,7	2,5	1,2
YARIS (I S.) VERSO	1299 2001-07	2,3	1,5	0,8

TRIUMPH

Modello	cm ³ anni	GRAN BRETAGNA		
		A+	AB	B+
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 1933-33	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 14/16 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
1800/2008 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

Modello	cm ³ anni	GRAN BRETAGNA		
		A+	AB	B+
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
CHIMERA	3947-4997 1992-04	60,0	40,0	20,0
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475 1995-05	56,5	37,5	18,8
TUSCAN	4441 1990-91	60,0	40,0	20,0
TUSCAN/S	3605-3996 2000-06	56,5	37,5	18,8
TAMORA	3605 2002-06	52,5	35,0	17,5
SAGARIS	3996 2005-06	63,0	42,0	21,0

UAZ

Modello	cm ³ anni	RUSSIA		
		A+	AB	B+
469 B/31512	1995-2498 1964-99	5,3	3,5	1,8

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

VANDEN PLAS

Modello	cm ³ anni	GRAN BRETAGNA		
		A+	AB	B+
PRINCESS 3 L				

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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)	1679-1995 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 1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6 VARIANT	2792 1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT IV S. (B4) TUTTE LE VER.	1595-1984 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 VI S. (B6) 2.0 FSI TURBO	1984 2005-07	3,5	2,3	1,2
PASSAT VI S. (B6) 3.2 V6 FSI	3168 2005-08	4,5	3,0	1,5
PASSAT VI S. (B6) 3.6 V6 FSI	3597 2008-09	9,0	6,0	3,0
PASSAT VI S. (B6) 2.0 FSI TURBO V.	1984 2005-07	3,8	2,5	1,3
PASSAT VI S. (B6) 3.2 V6 FSI VAR.	3168 2005-08	6,0	4,0	2,0
PASSAT VI S. (B6) 3.6 V6 FSI VAR.	3597 2008-09	9,8	6,5	3,3
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457 1974-79	7,5	5,0	2,5
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457 1980-83	5,3	3,5	1,8
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588 1976-81	27,0	18,0	9,0
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588 1978-82	22,5	15,0	7,5
GOLF GTI 1800	1781 1982-83	19,5	13,0	6,5
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1093-1595 1979-87	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	1990 2003-04	3,0	2,0	1,0
GOLF V 1.6/2.0 FSI	1598-1984 2003-08	4,4	2,9	1,5
GOLF V GTI	1984 2004-08	8,3	5,5	2,8
GOLF V R32	3189 2005-08	18,0	12,0	6,0
SCIROCCO (I S.)	1093-1588 1974-77	10,5	7,0	3,5
SCIROCCO (I S.)	1272-1588 1977-81	9,0	6,0	3,0
SCIROCCO GTI (I S.)	1588 1977-81	18,0	12,0	6,0
SCIROCCO (II S.)	1272-1588 1981-89	7,5	5,0	2,5
SCIROCCO GLI/GTI 16V (II S.)	1588-1781 1981-91	13,5	9,0	4,5
POLO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1272 1975-81	6,5	4,3	2,2
POLO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272 1981-90	2,3	1,5	0,8
POLO (II S.) MODEL YEAR '91	1043-1272 1990-95	2,3	1,5	0,8
POLO II S. COUPÉ (TUTTE LE VER.)	1043-1272 1982-90	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPÉ MODEL YEAR '91	1043-1272 1990-94	2,7	1,8	0,9

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
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	4,4	3,6	1,8
DERBY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1093 1976-81	5,5	3,0	1,5
DERBY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272 1981-88	3,0	2,0	1,0
JETTA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1588 1979-84	3,0	2,0	1,0
JETTA (II S.)	1588-1781 1979-84	6,8	4,5	2,3
JETTA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1272-1781 1984-92	1,8	1,2	0,6
JETTA (II S.) GTI/GTX 16V	1781 1987-91	3,8	2,5	1,3
JETTA (II S.) SYNCRO	1781 1986-91	3,8	2,5	1,3
CORRADO 1.8I G60	1781 1988-93	18,7	11,0	8,3
CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984 1988-95	12,0	8,0	4,0
CORRADO 2.9 VR6	2861 1991-95	24,0	16,0	8,0
VENTO (TUTTE LE VER.)	1598-1984 1992-96	1,5	1,0	0,5
VENTO 2.8 VR6	2792 1992-98	6,0	4,0	2,0
BORA 1.6/1.8 20V/2.0	1595-1984 1999-06	1,5	1,0	0,5
BORA 1.8 TURBO	1781 2001-04	3,8	2,5	1,3
BORA 2.3 V5	2325 1999-02	4,5	3,0	1,5
BORA 2.8 VR6	2792 2000-03	8,3	5,5	2,8
BORA VARIANT 1.6/2.0	1595-1984 2000-06	1,5	1,0	0,5
BORA VARIANT 1.8 TURBO	1781 2001-04	3,8	2,5	1,3
BORA VARIANT 2.8 VR6	2792 2000-03	8,3	5,5	2,8
SHARAN (I S.) 1.8 TURBO 20V	1781 1998-06	2,7	1,8	0,9
SHARAN (I S.) 2.0	1984 1995-11	2,7	1,8	0,9
SHARAN (I S.) 2.8 V6/VR6	2792 1995-03	3,5	2,3	1,2
SHARAN (I S.) 2.8 V6/VR6 SYNC./4M.	2792 1996-06	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.6	1595 2000-11	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.8 T.2.0	1781-1984 1999-10	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 2.3 V5	2324 2000-05	9,0	6,0	3,0
NEW BEETLE RSI	3189 2000-02	22,5	15,0	7,5
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595 2003-11	6,8	4,5	2,3
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T.2.0	1781-1984 2003-10	8,3	5,5	2,8
LUPO 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
PHAETON 6.0 W12 (I S.)	5998 2005-10	9,8	6,5	3,3
PHAETON 3.2/3.6 V6	3189-3597 2002-09	7,5	5,0	2,5
PHAETON 4.2 V8	4172 2003-15	9,0	6,0	3,0
PHAETON 6.0 W12	5998 2002-11	10,5	7,0	3,5
TOURAN (I S.) 1.6	1595 2003-10	3,0	2,0	1,0
EOS 3.2/3.6 V6	3189-3597 2007-10	9,0	6,0	3,0

VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

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

VOLVO SVEZIA

PV 36 «CARIOCA»	3670 1935-38	24,0	16,0	8,0
PV 444 (TUTTE LE VERSIONI)	1444-1583 1944-58	21,0	14,0	7,0
PV 445 DUETT	1444-1583 1955-60	22,5	15,0	7,5
SPORT	1444 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	1721-1988 1986-95	6,8	4,5	2,3
480 TURBO	1721 1988-95	6,6	5,7	2,9
244 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2127 1974-81	8,0	4,0	2,0
240 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1982-91	5,3	3,5	1,8
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127 1980-85	10,5	7,0	3,5
245 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2127 1974-81	7,5	5,0	2,5
240 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1982-93	5,3	3,5	1,8
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127 1981-85	10,5	7,0	3,5
264 DL/GL/GLE	2664-2849 1974-81	7,5	5,0	2,5
265 DL/GL/GLE	2664-2849 1974-81	7,5	5,0	2,5
262 COUPÉ	2664-2849 1977-81	16,5	11,0	5,5
740 (TUTTE LE VER.)	1986-2316 1984-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO	1986-2316 1984-89	3,8	2,5	1,3

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
		A+	AB	B+
740 TURBO 16V	1986 1989-90	4,2	2,8	1,4
740 SW	1986-2316 1985-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO SW	1986 1985-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V SW	1986 1989-90	4,2	2,8	1,4
760 GLE V6	2849 1982-87	4,5	3,0	1,5
760 GLE LIMOUSINE	2849 1986-87	9,0	6,0	3,0
760 TURBO 2.3	2316 1982-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW	2849 1985-87	4,5	3,0	1,5
760 TURBO 2.3 SW	2316 1985-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 (II S.)	2849 1987-90	4,5	3,0	1,5
760 TURBO (II S.)	2316 1987-90	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW (II S.)	2849 1987-90	4,5	3,0	1,5
760 TURBO SW (II S.)	2316 1987-90	5,3	3,5	1,8
780 TURBO	1986 1986-90	7,5	5,0	2,5
780 TURBO 16	1986 1989-92	8,3	5,5	2,8
780 V6	2458-2849 1985-92	7,5	5,0	2,5
S40 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1948 1996			

Grimaldi Classic Cars

40
ANNIVERSARY

1983 - 2023



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



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



**LANCIA FLAMINIA
TOURING,
2.8 GTL 3C**

CONDIZIONI MERAVIGLIOSE

NOVEMBRE 1965



**ALFA ROMEO
GTA 1.600
"STRADALE"**

ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE – originale al 100% DALLA NASCITA.

**MARZO 1967
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



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

ANNO 2006 - UNICO PROPRIETARIO



FIAT 1.400 CABRIO, CERTIFICAZIONE FIAT ai massimi livellicolore rosso, CONSERVATA SPLENDIDAMENTE.**

**ITALIANA DA SEMPRE - ANNO 1950 !
INTROVABILE**



FIAT 1.200 spider, CERTIFICAZIONE FIAT ai massimi livellicolore rosso, Restaurata.**

**ITALIANA DA SEMPRE ANNO - 1958 !
INTROVABILE**



MERCEDES BENZ SL 380 SERIE 107, **ITALIANA DA SEMPRECROMATICA STREPITOSA verde metallizzato, interni in pelle beige, hard-top, climatizzatore, vetri elettrici, cambio automatico, ASI.**

ANNO 1982 - UNICO PROPRIETARIO



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

ANNO 1963 - STRABILIANTE !



ALFA ROMEO 1.750, grigio indaco con pelle Cartier, combinazione cromatica favolosa, oggetto molto speciale, ancora con i suoi interni originali.

MARZO 1970 - TARGA FERRARA !



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**



FERRARI TESTAROSSA **MONO SPECCHIO e MONODADOITALIANA DA SEMPRE, TAGLIANDO con frizione e cinghie 2023. CONDIZIONI TOP !**

IMMATRICOLATA 1986



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

ANNO 1968



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

TARGHE VENEZIA



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



FERRARI DINO 246 GT, *CERTIFICATA FERRARI CLASSICHE 2023***.**

IMMATRICOLATA 1972



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

ITALIANA DA SEMPRE !



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

ANNO 1968 - UNICO PROPRIETARIO



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

TARGA PERUGIA - CONDIZIONI TOP



300 TDI 177cv L322, *SOLO 1 PROPRIETARIO*** TETTO APRIBILE, SOLO 121.000 KM, interni originali, sospensioni pneumatiche, FAVOLOSA.**

ANNO 2003



TOYOTA RAV 4, primissima serie, 2.000cc 4x4 benzina 3 porte, SOLO 65.000 KM DA NUOVA.

ANNO 1997 - UNICOPROPRIETARIO



ALFA ROMEO DUETTO 1.300, CARBURATORI, 2° SERIE CODA TRONCA, ITALIANA DA SEMPRE.

APRILE 1974 !



LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V 4WD 196cv, **78.000kmITALIANA 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 !



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

TARGA COMO



PORSCHE 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 1.600, CARBURATORI, 4° SERIE con SERVOSTERZO, interni BEIGE, ITALIANA DA SEMPRE

APRILE 1991 !

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

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

GIULIETTA TI III serie, del 1965, bianca, restauro totale con ricambi originali Alfa Romeo, da completare, 18 mila euro, visibile a Gambolò (PV)



mauri1855@libero.it

GIULIETTA SPIDER VELOCE del 1960, II serie, rossa, omologata Asi e Riar, conservata con leggero restauro, trattativa riservata, visibile a Lariano (RM)
3470191618

GIULIA 1600 SPIDER del 1963, nera, ottime condizioni, tutta originale, unico proprietario dal 1967, 40 mila euro, visibile a Cortina D'Ampezzo (BL)
paoloorsino.benedettini@gmail.com

GTV 2000 del 1972, bianca, ottime condizioni, 48 mila euro, visibile a Formello (RM)



market@classicmotors64.com

SPIDER 1300 JUNIOR (Coda tronca) del 1970, blu, condizioni perfette, 27 mila euro, visibile a Formello (RM)



market@classicmotors64.com

GIULIETTA SPIDER VELOCE II serie del 1961, rossa, ottime condizioni, 59 mila euro, visibile a Sesto San Giovanni (MI)
info@autogregis.it

GIULIA 1300 TI del 1967, 13 mila euro, visibile a Giaveno (TO)



karibu76@libero.it

AUTOBIANCHI

Y10 4WD del 1993, rossa, testata rifatta, disponibilità di ricambi, impianto a gas, trattativa riservata, visibile a Pescara
alexcinicogto@gmail.com

BIANCHINA CABRIOLET del 1968, targhe nere, tratt.ris., visibile a Sona (VR)



chiru929@hotmail.it

GIARDINIERA del 1972, bianca, 10 mila euro, visibile a Trento
fam.ansaldi@gmail.com

BMW

318I (E36) del 1993, blu, unico proprietario, ottime condizioni, 2.500 euro, visibile a Roma
casimiro.ciulla@fastwebnet.it

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



umberto.brucato@bdeta.it

CHEVROLET

CORVETTE (C3 427) del 1970, completamente restaurata, anche permuta con MG, Lotus, Porsche, o pick-up, 60 mila euro, visibile a Bergamo
colleoni.gb@alice.it



www.epocacar.com



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

NEGOZIO ON LINE

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

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI IMPIANTI ELETTRICI ED LORO ACCESSORI

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



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

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



la nostra Officina



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

auto classic
 Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia
 Telefono: +39-011644119
 Email: autoclassic@autoclassic.it
www.autoclassic.it
 Instagram: [autoclassicity](https://www.instagram.com/autoclassicity)



FERRARI 308 COMPETIZIONE
 ANNO 1979
 LIVREA OLIO FIAT
 1 DI SOLI 45 ESEMPLARI REALIZZATI



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



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



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



ALFA ROMEO 2000 TOURING
 ANNO 1959
 RESTAURATA - HARD TOP
 STUPENDE CONDIZIONI



BMW Z1 ROADSTER
 ANNO 1989
 STUPENDE CONDIZIONI
 VERNICE E INTERNI ORIGINALI



FIAT DINO 2.4 SPIDER
 ANNO 1970
 RESTAURO TOTALE - TARGHE TORINO
 DOCUMENTI ORIGINALI



FORD CAPRI V6 3000
 ANNO 1972
 RESTAURO TOTALE
 TARGHE ORIGINALI BOLOGNA



MERCEDES 190E 2.3 16V
 ANNO 1985
 STUPENDE CONDIZIONI
 TARGHE ORIGINALI



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



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



FIAT JOKER 750
 ANNO 1973
 SPIAGGINA ORIGINALE
 REALIZZATA SU BASE FIAT 600



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



PANDA 4X4 TOPLESS
ANNO 2018 - ESEMPLARE UNICO
REALIZZATO DALLA GFG STYLE DI
FABRIZIO E GIORGETTO GIUGIARO



FIAT 500 SPORT TETTO CHIUSO
ANNO 1960 RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI MILANO
ASI TARGA ORO



ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III
ANNO 1965 - RESTAURATA DI
MECCANICA E CARROZZERIA
ASI TARGA ORO - TARGHE TORINO



ALFA ROMEO GTAM
ANNO 1971 - PREPARAZIONE
DELL'EPOCA - MOTORE TESTA-
STRETTA - INIEZIONE MECCANICA



LANCIA APRILIA
ANNO 1948 - RESTAURATA DI INTERNI
MECCANICA E CARROZZERIA
PRIME TARGHE ROMA

auto classic
Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia
Telefono: +39-011644119
Email: autoclassic@autoclassic.it
www.autoclassic.it
Instagram: [autoclassicaly](https://www.instagram.com/autoclassicaly)

**SIAMO PRESENTI
ALLA FIERA DI BOLOGNA
26-27-28-29 OTTOBRE
PADIGLIONE 26**



ABARTH 695 SS
ANNO 1970 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI
CERTIFICATA ABARTH CLASSICHE



ROLLS ROYCE SILVER SPUR
ANNO 1981
RESTAURO TOTALE
CONDIZIONI DA CONCORSO



DETOMASO PANTERA GTS
ANNO 1974 - RESTAURO TOTALE
MATCHING NUMBERS
TARGATA ITALIANA



ISO RIVOLTA S4
ANNO 1969
CONSERVATA IN OTTIME CONDIZIONI
TARGHE ORIGINALI MILANO



FIAT PANDA 4X4
ANNO 1983 - SCOCCA DAKAR
TRASFORMATA IN VERSIONE DA
CACCIA - PRIME TARGHE TORINO



FIAT 590 GT GIANNINI
ANNO 1968
RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI TORINO



BENTLEY CONTINENTAL R
ANNO 1993
STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI
TARGHE ROMA



ABARTH FORMULA ITALIA
ANNO 1972
RESTAURATA DA MAURO PANE
UNO DEI PRIMI 25 ESEMPLARI



LANCIA THEMA 8.32
ANNO 1991
SECONDA SERIE - STUPENDA
CONDIZIONI ORIGINALI

VENDO&COMPRO

DAIMLER

XJ40 del 1990, Westminster Blue e interni in pelle crema, ottime condizioni, manutenzione eseguita regolarmente, storica iscritta Asi, 10 mila euro, visibile a Gambolò (PV)



mauri1855@libero.it

FERRARI

MONDIAL 3.2 del 1988, 42 mila euro



market@classicmotors64.com

FIAT

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

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

giovanni.giovanni77@libero.it

500 F del 1965, bianca, originale e completamente restaurata, 12 mila euro, visibile a Milano



debbyirom@gmail.com

600 MULTIPLA I serie del 1958, 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 "TOPOLINO" 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 tempo ma completa di tutte le sue parti, 2.500 euro, visibile a Termini Imerese (PA)

umberto.brucato@bdeta.it

1100 (103 G) del 1964, da restaurare, 1.234 euro, visibile a Cento (FE)



balboni.nadia@gmail.com

BARCETTA 16V del 2001, blu, restaurata completamente, motore nuovo di fabbrica, 11 mila euro, visibile a Campobasso

cpetit765@gmail.com

600 D del 1963, completamente restaurata, iscritta Aci, 8.000 euro, visibile a Napoli

paesanooreste@gmail.com

600 (vetri scorrevoli) del 1956, conservata, perfettamente funzionante, 16 mila euro, visibile a Desenzano del Garda (BS)



daniele@giacobbeautomobili.com

126 del 1976, blu scuro, conservata e perfettamente funzionante, 4.500 euro, visibile a Desenzano del Garda (BS)



daniele@giacobbeautomobili.com

500 C "TOPOLINO" tetto apribile del 1949, meccanica e carrozzeria in ottimo stato, interni buoni, 9.500 euro, visibile a Voghera (PV)



elio-raimondi@alice.it

508 "BALILLA" del 1935, totalmente restaurata, 18 mila euro, visibile a Cassano Spinola (AL)

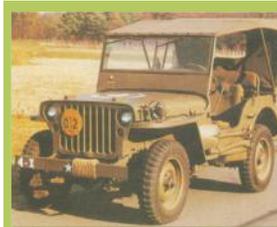
emanuele.boccalatte@gmail.com

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

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

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

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

ricambituri@gmail.com

Tel. 051 384831

www.ricambijeepp.com

Mob. 339 4399951

Via Berretta Rossa, 66/2 B, 40133 Bologna



Officina specializzata
Alfa Romeo



Partner Ufficiale
Officina
Scuderia Jaguar Storiche



Alfa Romeo 75 1.8 Indy - 1991
km 109.000 conservata - € 15.800



Moto Guzzi Nevada 750 - 1994
km 29.000 - € 2.500



Fiat 500 C Topolino - 1951
km 0 completamente restaurata - € 15.500



Jaguar XKR 4.0 coupé - 1999
km 130.000 conservata con cura - € 34.800

Via Tiburtina 1123 - 00156 Roma - tel. 06-64879004 - Maurizio 340-4033059

www.mucciauto.com - info@mucciauto.com



NESSUNO OLTRE A TE
TOCCHERÀ LA TUA PASSIONE



Air COVER

IL NUOVISSIMO GARAGE
GONFIABILE DI INTENDA



VIENI A
SCOPRIRLA

INTENDA[®]

VENDO&COMPRO

850 COUPÉ del 1967, blu, 7.500 euro, visibile a Limbiate (MB)

restaureria@libero.it

508 "BALILLA" del 1933, 23 mila euro, visibile a Limbiate (MB)



restaureria@libero.it

1100 D FAMILIARE del 1964, auto in perfette condizioni, non necessita di alcun intervento, trattativa riservata, visibile a Scisciano (NA)



giovannauri.ga@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)

MUSTANG FASTBACK del 1975, blu, V6 2.8, cambio manuale, targa originale, Asi, 20 mila euro, visibile a Luzzara (RE)

topini06@gmail.com

BRONCO (IV serie) del 1988, cambio automatico, trattativa riservata, visibile a Catanzaro



silvia.arcanoe@gmail.com

GIANNINI

500 TV del 1969, bianca, completamente restaurata con sostituzione di tutti i lamierati bassi, assetto sportivo, freni a disco anteriori, cambio a 5 marce, trattativa riservata, visibile a Brindisi

luigicbr.lc@gmail.com

INNOCENTI

MINI MINOR MKII del 1968, unico proprietario, sempre in garage, 6.999 euro, visibile ad Arquata Scrivia (AL)

mongiaole@hotmail.com

SMALL 500 LS del 1993, ottime condizioni, 6.500 euro, visibile a Torino



senonfatututu@libero.it

JAGUAR

E-TYPE III serie V12, 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

LANCIA

FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE del 1963, condizioni eccellenti, 75 mila euro, visibile ad Asolo (TV)

adriano.cenedese@alice.it

FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO del 1968, con sportelli e cofano di alluminio, ottime condizioni, 36 mila euro, visibile a Palermo

vicebuc@gmail.com

LAND ROVER

88 SERIES IIA del 1968, guida a destra, trattativa riservata, visibile a Bolzano



alessandro.dipuppo@gmail.com

MERCEDES

E (W124) del 1989, in ottime condizioni, perfettamente funzionante, 3.500 euro, visibile a Baselega di Pinè (TN)

lucacasagrande53@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

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

50 ANNIVERSARIO
CONFEZIONI ANDREA GROUP

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

Il marchio Covercar si distingue, da oltre *50 anni* per la qualità e le caratteristiche tecniche che compongono ogni prodotto. Queste stesse caratteristiche hanno permesso a Confezioni Andrea di fornire direttamente le più importanti case automobilistiche del mondo e di soddisfare una clientela sempre più esigente e attenta alla cura delle proprie automobili.

Negli anni sono nate sul mercato diverse imitazioni dei prodotti Covercar che possono sembrare simili, ma che hanno caratteristiche differenti.

Consigliamo quindi, ai nostri clienti di *accertarsi sempre dell'autenticità del marchio Covercar* e di prestare attenzione nella scelta di un copriauto.

Per ogni ulteriore informazione è possibile contattare il servizio clienti.

**SAVE
THE DATE**

Vi aspettiamo
a Auto e Moto d'epoca a Bologna
dal 26 al 29 ottobre 2023

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

190 (W201) del 1993, conservata in garage, 4.000 euro, visibile a Trieste



beneforticesare@gmail.com

350 SL (R107) del 1972, nera, eccellenti condizioni, capote sostituita, tutta originale, 29.500 euro, visibile a Torino

marcisanna@libero.it

MG

MIDGET MK IV 1500 del 1979, restaurata, pari al nuovo, documenti italiani, tratt. ris., visibile a Bacoli (NA)



fulpalo@alice.it

A del 1958, rossa, 1500, completamente restaurata di meccanica carrozzeria, 38 mila euro, visibile a Bergamo

colleoni.gb@alice.it

NISSAN

FIGARO del 1991, perfette condizioni, rara, 18 mila euro, visibile a Viano (RE)

acepsut@gmail.com

OPEL

KADETT A L del 1964, bellissima, restaurata, 8.500 euro, visibile a Sasso Marconi (BO)



info@sportpneus.it

PEUGEOT

205 CABRIOLET del 1991, bianca, completamente originale, riverniciata a fondo, capote e lunotto nuovi, trattativa riservata, visibile a Frassinoro (MO)

max.cgi@libero.it

PORSCHE

911 2.4 S del 1973, rossa, in ottime condizioni generali con passaporto tecnico HTP Fia, allestimento rally, 143 mila euro, visibile a Valdagno (VI)



dimarzen@gmail.com

911 3.2 TARGA del 1985, bianca, Asi, Fuchs, condizionata, manutenzione regolare, 70 mila euro, visibile a Torino

guidalbertoguidi@gmail.com



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

F.I.I. DEMINICI

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



**Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955**



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

www.deminici.it

MERCE PRONTA CONSEGNA

EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

... dal 1965

... qualunque pratica

... per qualsiasi veicolo

... di ogni età

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

www.agugginisas.it

www.garageepoque.it

TEL. 02 96320107

GARDA 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

Bergia Paolo

Restauro Auto d'Epoca

Officina
specializzata
Alfa Romeo



Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com



RENAULT

4 del 1983, tagliandata, gomme nuove, iscritta Asi, 4.200 euro, visibile a Roma



abraroby@inwind.it

5 TL del 1978, bianca, reimmatricolata nel 1985, iscritta Asi, meccanicamente in ordine, 3.200 euro, visibile a San Ginesio (MC)



328 6187778

5 TL prima serie del 1977, conservata e iscritta Asi, meccanica e interni perfetti, 5.400 euro, visibile a Cisternino (BR)

nicolo.harris@gmail.com

ROVER

MINI COOPER 1300 del 1992, rossa, interamente restaurata, iscritta Asi, 11 mila euro, visibile a Napoli

paesanooreste@gmail.com

TRIUMPH

SPITFIRE MK IV del 1972, pronta all'uso, funzionante in ogni sua parte, 4.200 euro, visibile a Masate (MI)



danielfldm@outlook.com

SPITFIRE 1500 del 1975, bianca, condizioni da concorso, Asi Targa oro, 17 mila euro, visibile ad Arezzo



3470433255

TVR

CHIMAERA 400 HC del 1996, rarissima, guida a sinistra, 50 mila euro, visibile a Genova



mariosala62@libero.it

VOLKSWAGEN

GOLF 1.6 CABRIOLET del 1990, grigia, benzina e Gpl, buone condizioni, 6.700 euro, visibile a Forlì

tamburini.tommaso@gmail.com

MAGGIOLINO MEXICO del 1981, bianca, motore e impianto elettrico revisionati, 3.900 euro, visibile a Roma



gaio-caligola@libero.it

MAGGIOLINO 1200 del 1962, ottimo stato, 18.500 euro, visibile a Genova



mariosala62@libero.it

MAGGIOLONE 1302 del 1972, nera, 6.000 euro, visibile a Cerea (VR)

lucio.balbo47@libero.it

KARMANN GHIA del 1970, motore 1.6, 8.995 euro, visibile a Como

carlinocomo@gmail.com

VENDO MOTO

BIANCHI

MT 61 militare del 1963, completamente restaurata, Asi Targa oro, 3.500 euro, visibile a Bovolone (VR)



gdr@oneiros-italia.com

GILERA

B 300 del 1965, restauro totale nel 2018, 3.500 euro, visibile a Termini Imerese (PA)



umberto.brucato@bdeta.it

MOTO GUZZI

ALCE 500 militare del 1943, restaurata con componentistica militare, Asi Targa oro, 10 mila euro, visibile a Bovolone (VR)



gdr@oneiros-italia.com

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

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

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.

di Pavan Nicola

NUOVA SEDE 600m² RICAMBI & AUTO



Mostra Scambio NOVEGRO (MI) 3-5 Novembre Pad. D stand 36-37

Auto Moto d'Epoca BOLOGNA 26-29 Ottobre Pad. 22 stand 624-625



KIT Sedili completi per Mehari 435 €



4 Pneu 125R15 135R15 200 €



Profilo gocciolatoio 2cv e Dyane come originali made in Italy

KIT 4 fascioni bianchi per ruote (varie misure) 55 €



Coppia parasoli con texture d'origine 75 €

• **Spedizioni in tutta Italia**
• **Ampio magazzino ricambi**

NUOVI RICAMBI e PROMOZIONI!!



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

RUOTECLASSICHE

DIGITAL EDITION



LEGGI RUOTECLASSICHE OVUNQUE TU SIA



Disponibile su
App Store



ANDROID APP ON
Google play

DIGITALEDITION.RUOTECLASSICHE.IT



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.

RUOTECLASSICHE

STORIE BEST IN CLASSIC VIDEO CALENDARIO EVENTI RIVISTA VENDO E COMPRO | ABBONAMENTI

Annunci auto

	PEUGEOT 504 COUPÉ 1800 € 18.000 Privato Capriano Veronese (VR) 37013 10 foto	ANNO 1970 ALIMENTAZIONE 1 KM 135.000
	PORSCHE 911 3.2 CARRERA € 70.000 Privato Colledara (TE) 64042 10 foto	ANNO 1987 ALIMENTAZIONE 1 KM 74.000 <i>Youngtimer</i>
	AUSTIN MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY € 6.800 Privato Palermo (PA) 90121 5 foto	ANNO 1989 ALIMENTAZIONE 1 KM 50.000 <i>Youngtimer</i>
	PORSCHE BOXSTER (986) € 22.000 Privato Treviso (TV) 31100 9 foto	ANNO ALIMENTAZIONE KM
	ALFA ROMEO SPIDER 1.3 JUNIOR € 19.000	ANNO ALIMENTAZIONE

Inserisci annuncio **GRATIS**
 verrai reindirizzato su quattroruote.it

226 risultati

Ricerca per marca

Ricerca per regione

Ordina per

Più recenti

Tipologia auto

Seleziona mercato

Tutte le marche

Tutti i modelli

Inserisci Annuncio

AUTO
 VEICOLO COMMERCIALE LEGGERO
 VEICOLO COMMERCIALE PESANTE
 RUOTECLASSICHE

Vuoi vendere la tua auto? Segui queste istruzioni per rendere più visibile il tuo annuncio? Segui i nostri consigli per rendere più interessanti i tuoi annunci? Segui i nostri consigli per rendere più interessanti i tuoi annunci?

Per informazioni e supporto puoi contattarci all'indirizzo info@quattroruote.it

Caratteristiche del veicolo

ATTENZIONE: tutti i campi obbligatori da selezionare sono obbligatori

TIPOLOGIA DI MERCATO* ANNO PRIMA IMMATRIC.*

Marca* Scegli la marca

Modello* Scegli il modello

Non hai trovato la tua auto?

ALIMENTAZIONE* Scegli

Alimentazione trasformata?

Se hai aggiunto un impianto di alimentazione dopo l'immatricolazione, indicare l'impianto (GPL) selezionare questa casella e scegliere il tipo di alimentazione aggiunta

TARSA* Includi la targa

Includi la targa è molto importante per rendere l'annuncio visibile

Immatricolazione adiacente

KM PERCORSI* Scegli

Non hai trovato la tua auto?

Segui queste istruzioni per rendere più visibile il tuo annuncio?

Segui i nostri consigli per rendere più interessanti i tuoi annunci?

Per informazioni e supporto puoi contattarci all'indirizzo info@quattroruote.it

CONTINUA

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 ALFA ROMEO 164, berlina, auto regolarmente di possesso, visibile a Salerno, 9000 euro 337355984	AUSTIN MINI MINOR 1000 1985, berline classica, con due porte, conservata, mercato, scocca Au, visibile a Salerno, 9000 euro 337355984	BMW BMW 118i, berlina, auto regolarmente di possesso, visibile a Salerno, 9000 euro 337355984	DAEWOO DAEWOO TACIS, berlina, auto regolarmente di possesso, visibile a Salerno, 9000 euro 337355984	FERRARI FERRARI 360 MODENA SPIDER FE, berlina, auto regolarmente di possesso, visibile a Salerno, 9000 euro 337355984	FIAT FIAT 127, berlina, auto regolarmente di possesso, visibile a Salerno, 9000 euro 337355984	MINI MINI COOPER, berlina, auto regolarmente di possesso, visibile a Salerno, 9000 euro 337355984	PORSCHE PORSCHE 911, berlina, auto regolarmente di possesso, visibile a Salerno, 9000 euro 337355984
---	--	--	---	--	---	--	---

INFORMAZIONI SULLA RIVISTA **Editoriale Domus**
 servizio abbonamenti
 numero **568800**
 dal 9/00-18/03
info@edidomus.it

QUATTRORUOTE Professional
 SEI UN PROFESSIONISTA?
 Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito www.quattroruote.pro.it
 o richiedi informazioni scrivendo a professional@edidomus.it

MONGE®

Il pet food che parla chiaro

MADE IN ITALY



CRESCERE INSIEME A NOI

MONGE TI OFFRE
UNA GRANDE NOVITÀ:
LE CROCCHETTE PUPPY
TROTA 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



COPPA • MILANO • SANREMO

Est. 1906



**JUMBOSTAR COPPA MILANO SANREMO
LIMITED EDITION**

Cronografo Automatico - Diametro 40 mm

WWW.WYLERVETTA.COM @WYLERVETTA

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

JUMBOSTAR