

RUOTECLASSICHE

DE TOMASO PANTERA COLPO DI CODA

ABBIAMO GUIDATO L'ESEMPLARE CHE HA MESSO
LA PAROLA FINE ALLA LUNGA STIRPE



REGINE
**MERCEDES
500/540 K**

ORGOGGIO TEUTONICO
A OTTO CILINDRI

CLASSICHE DI DOMANI
**ALFA ROMEO
155 TURBO Q4**

MOTORE DELLA DELTA HF
E TRAZIONE INTEGRALE
LA FANNO CATTIVA

PEZZI UNICI
**PORSCHE
917 K STRADALE**

LA GLORIA DI LE MANS
IN VERSIONE STREET LEGAL

CERTIFICAZIONI STORICHE
**GARANTITE
DALLE CASE**

I SERVIZI PROPOSTI
DAI MARCHI
FRANCESI E TEDESCHI



VICENZA CLASSIC CAR SHOW

19-20-21 aprile 2024
FIERA DI VICENZA



powered by: ITALIAN EXHIBITION GROUP
Providing the future

WWW.VICENZACLASSICCARSHOW.COM
info line: +39 376 214 0975

Acquista il tuo **biglietto** »





UN GRANDE MERCATO DI RICAMBI E ACCESSORI D'EPOCA con pezzi di ricambio originali, modellini di auto, manualistica, pubblicazioni e editoria specializzata.



CLUB E REGISTRI PER INCONTRARE GLI ESPERTI. Il contesto ideale per ricevere consigli dagli esperti prima di iniziare un restauro, per valutare un acquisto, oltre ad informazioni su certificazioni e iscrizioni ai registri.

AUTO CLASSICHE. Dalle più iconiche, alle Youngtimer che fanno sognare, fino ai pezzi unici che saranno le star di domani, da ammirare oppure acquistare dai più importanti operatori del settore.



UN AMPIO SPAZIO PER ESPORRE E VENDERE DA PRIVATI. Un'ampia area dedicata ai privati che desiderano esporre e vendere la propria auto d'epoca; un'occasione per appassionati e neofiti del mondo dell'auto d'epoca.



PADIGLIONE 1

- A** Mostra mercato con vendita di ricambi e modellismo
- B** Mercato dei privati con auto in vendita

PADIGLIONE 6

- C** Auto classiche, esposizione, vendita e restauro
- D** Club, scuderie e registri

PADIGLIONE 7

- E** Auto classiche, esposizione, vendita e restauro

AREA ESTERNA

- F** Test drive, esposizione e raduni

SELEZIONIAMO AUTO PER LA PROSSIMA ASTA



1957 Lancia Aurelia B20 telaio num. 3821

Targa originale TO
Due proprietari
Favolosamente conservata



CERTIFICAZIONI: NON SI CAMBIA (PER ORA)

Come funzioni il sistema delle certificazioni dei veicoli storici è risaputo, perlomeno tra i lettori di Ruoteclassiche: il Codice della strada riconosce soltanto ad Asi, ai registri Fiat, Alfa, Lancia e a Fmi (per le moto) la facoltà di rilasciare il cosiddetto Certificato di rilevanza storica, che oltre a conferire una patente di originalità del veicolo - aumentandone il valore - garantisce al proprietario una serie di indubbi vantaggi (fiscali in primis, ma non soltanto: in molte aree urbane italiane la parziale libertà di circolazione è subordinata alla presenza del Crs). Tale situazione - e soprattutto il relativo monopolio che Asi di fatto ha sulla materia - da tempo suscita l'irritazione di altri soggetti che vorrebbero entrare nel novero dei certificatori. Nelle settimane scorse, si è snodato lungo le tortuose strade del confronto politico un altro assalto alle modalità in vigore. L'occasione è stata la discussione alla

Camera del Ddl 1435, destinato a consegnare al governo la delega alla revisione del Codice della strada. Già in sede di Commissione erano apparsi degli emendamenti volti a cambiare le norme in chiave anti-Asi, che però alla fine erano stati ritirati (assi-

sieme alla proposta, francamente insensata, di installare una sorta di scatola nera sui veicoli certificati per monitorarne uso e chilometraggio).

Lo scontro sembrava essersi esaurito nella discussione preliminare, ma in aula è riesplso: a sorpresa sono infatti rispuntati da parte di Pd e 5 Stelle alcuni emendamenti di modifica dell'articolo 60 del Codice che rilanciavano il tentativo, da un lato, di allargare la platea degli enti accertatori della storicità dei veicoli, arruolando anche Aci Storico, Ferrari Classiche e Aavs (associazione triestina focalizzata sui veicoli dei primi del '900) e, dall'altro, di stabilire criteri più selettivi per la concessione dello status di vettura storica. A tal proposito, si suggeriva di istituire una "lista chiusa degli autoveicoli (...) in possesso dei requisiti per il rilascio del certificato di rilevanza storica e collezionistica" che riecheggia la "lista di salvaguardia" approntata da Aci Storico, però da predisporre a opera del ministero delle Infrastrutture e Trasporti (soltanto le macchine più vecchie di trent'anni sarebbero iscritte automati-

camente). Non solo: nel passaggio successivo, ovvero nell'articolo 32-bis, si proponeva di spostare sotto il controllo del ministero dei Trasporti la responsabilità di stabilire come fare le certificazioni. La maggioranza ha fatto blocco e gli emendamenti - preceduti con sospetto tempismo da numerosi articoli assai critici nei confronti della gestione Asi - sono stati bocciati.

Per ora tutto rimane come prima, quindi. È comunque evidente che prima o poi l'intero tema delle certificazioni andrà affrontato in modo sistematico e organico, non con un blitz estemporaneo come quello appena conclusosi. Asi difende una rendita di posizione che il governo non sembra intenzionato a mettere in discussione, nonostante l'insistenza di Aci e del suo presidente Sticchi Damiani nel censurare non soltanto il criterio anagrafico seguito dall'associazione (oltre i 20 anni d'età qualunque modello può accedere al Crs), ma anche le modalità con cui la certificazione è rilasciata dagli ispettori. Al netto della guerra fra le due realtà, è però chiaro che se la certificazione va oltre il "semplice" (e utilizzo le virgolette a ragion veduta) riconoscimento della storicità per invadere il campo dei tributi e della circolazione in aree altrimenti proibite, il sistema attuale non va più bene, perché soffre di un tasso di discrezionalità troppo alto: Aci non ha tutti i torti nel sostenere che molti Crs siano stati rilasciati senza andare troppo per il sottile. A tal proposito, non credo sia un caso che la stessa Asi, nel tentativo di mettere a tacere le critiche al suo operato, abbia recentemente approntato uno schema di accreditamento dei propri commissari tecnici per garantirne la preparazione e la competenze.

Alberto Scuro, il presidente di Asi, si dice disponibile a eventuali ritocchi: "Siamo aperti a qualsiasi confronto, sotto l'egida del ministero, e abbiamo noi stessi avanzato proposte migliorative del sistema attuale, come la registrazione obbligatoria presso la Motorizzazione dei veicoli certificati (*ndr*: soluzione che sembra impossibile da applicare per problemi tecnici)". Ma non transige sulla liceità del criterio anagrafico, sul rifiutare qualsiasi selezione delle auto e sull'impedire che altri attori possano rilasciare i Crs. Ho l'impressione che questa chiusura a 360 gradi - e il perenne conflitto con Aci che ne deriva - stia irritando i piani alti. Ci penserà il nuovo Codice (su cui si sta lavorando) a trovare una soluzione? 

“Nuovamente arginato
il tentativo di modificare
le norme sui **Crs**.
Ma il tema andrà affrontato
in modo organico”

 ruoteclassiche.it

 RuoteclassicheIT

 @ruoteclassiche

 RuoteclassicheVideo

**Ancora un ruggito**

Vi raccontiamo la storia dell'ultima Pantera nata, quella di De Tomaso, s'intende. Compie 30 anni e non è mai stata immatricolata. Per la copertina, infatti, abbiamo montato una targa fittizia

10 Iniziative

Il quarto volume della collana Icone: le coupé

12 Ruoteclassiche.it

Il nostro sito e il nostro Instagram

PENSIERI LIBERI**15 Destra3 lunga chiude**

di Carlo Cavicchi

17 Una vita per l'auto

di Antonio Ghini

19 Spigolature

di Marco Makaus

PASSIONI**20 Libri**

Le novità di carta

22 Posta

La voce dei lettori

PRIMO PIANO**24 Certificazioni**

Che cosa rilasciano le Case estere (II parte)

ICONE**31 Chrono's Replica Stratos**

Fedele come nessuna

32 Regine

Mercedes-Benz 500/540 K (1934)

38 Test a test

Mitsubishi 3000 GT (1993)
Toyota Supra (1994)

48 Impressioni

De Tomaso Pantera SI (1994)

54 Pezzi unici

Porsche 917 K #030 (0000)

60 Impressioni

Renault 6 (1969)

70 Classiche di domani

Alfa Romeo 155 2.0i Turbo Q4 (1992)

**54****MONDOCLASSICO****79 Coppa delle Alpi**

Freccia rossa di montagna

80 Protagonisti

Marcello Gandini

84 Protagonisti

Mauro Prampolini

88 Storie

Sequenze magiche

92 Storie

Dale Car

96 Eventi

Automotoretrò

98 Eventi

Coppa Milano-Sanremo

100 Eventi

WinteRace

102 Eventi

Stresa Classica

104 Classic Garage

Specialisti

106 Aste

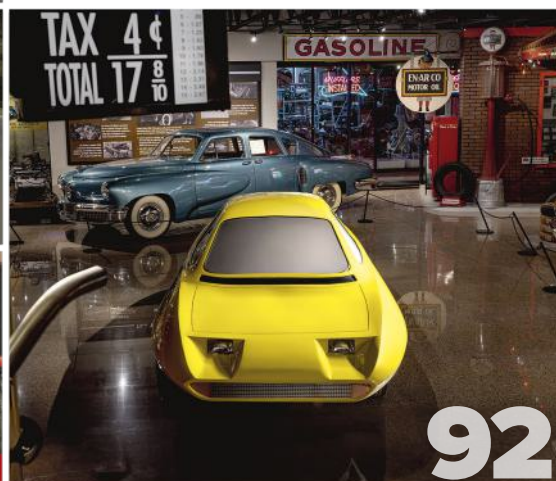
Miami e Amelia Island

MERCATO**111 Quotazioni**

- Come leggere i nostri prezzi
- Auto e fuoristrada

137 Vendo&Compro

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

**38****70****84****92**

Sommario





COPPA • MILANO • SANREMO

Est. 1906



JUMBOSTAR COPPA MILANO SANREMO
LIMITED EDITION

Cronografo Automatico - Diametro 40 mm

WWW.WYLERVETTA.COM @WYLERVETTA

JUMBOSTAR



1959 LANCIA FLAMINIA

PRE-SERIE, FARI CARENATI



SPORT ZAGATO

DUE PORTE PER SOGNARE

Coupé, basta la parola per far battere il cuore ed evocare immagini delle auto più disparate: **sportive purosangue, eleganti fuoriserie** o comode quattro posti per famiglie rampanti e gentleman driver

Il quarto numero della collana Icone è dedicato alla categoria che, specialmente nel nostro Paese, forse più ha appassionato: dopo utilitarie, compatte, berline e station wagon, arrivano le coupé. Con Ruoteclassiche di maggio esce in edicola l'allegato dedicato alle vetture a due porte. La parola coupé deriva dal francese couper, tagliare. Era in origine un'elegante carrozza chiusa, a quattro ruote e due sportelli, adibita al trasporto di due o, al massimo, tre passeggeri. Successivamente ha indicato auto che, siano sportive corse, comode granturismo o berline sotto mentite spoglie, hanno un minimo comune denominatore: tanta attenzione allo stile e un occhio di riguardo alle prestazioni. Con queste premesse, non è difficile isolare una serie di esempi che sia rappresentativa del genere e dell'estrema varietà di questa tipologia di vetture. L'Italia in testa ha sfornato alcune delle più belle e apprezzate coupé di tutti i tempi, automobili che hanno contribuito non poco al successo della produzione nazionale nel mondo e alla reputazione di cui ancora oggi gode.

ITALIA IN VETTA

Nel fascicolo si parte, scelta quasi obbligata, dall'Alfa Romeo Giulia GT, il capolavoro di Giorgetto Giugiaro che ha stregato tanti giovani e non solo. Rimanendo sotto il segno del Biscione, si passa poi all'Alfetta GT e GTV, della famiglia transaxle di Arese.



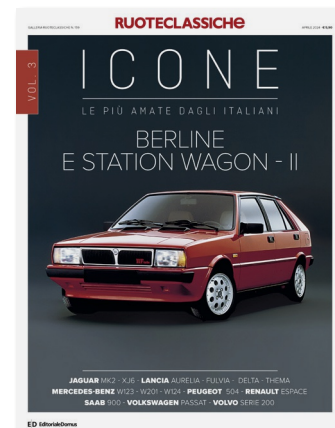
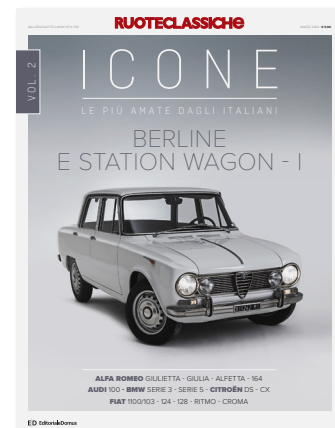
Poi le Fiat 850 Coupé, 124 Sport Coupé, fino alla Coupé degli anni 90, ultima interpretazione della Casa nel genere. Passando alle Lancia, si mostrano in tutta la loro esclusività la leggendaria Aurelia B20, la sportiva Fulvia Coupé e le eleganti quanto particolari Beta e Gamma Coupé. Ultima, infine, tra le italiane, la Maserati Biturbo, la potente vettura voluta da Alejandro De Tomaso per risolvere le sorti del Tridente. In rappresentanza della produzione d'Olttralpe, poi, l'Alpine A110, la grande rivale

della Fulvia nei rally, fa bella mostra di sé in copertina. Proseguendo, dalla terra dei Sassoni due rappresentazioni dell'approccio teutonico nel campo delle due porte: la BMW Serie 6 e la Mercedes-Benz SEC (W126); strettamente derivate dalle rispettive berline, erano in grado di trasportare comodamente i quattro occupanti a grande velocità, cullandoli tra sedili di pelle e materiali pregiati. Infine, l'Audi TT, la tecnologica e ricercata sportiva dall'aria sbarazzina dei Quattro anelli.

L.S.G.

LE PRECEDENTI USCITE

UTILITARIE E BERLINE



Nelle precedenti tre uscite abbiamo parlato di utilitarie, berline e station wagon. Nel primo volume abbiamo trattato, tra le altre, l'Autobianchi A112, la Citroën 2 CV, la Fiat 500, la Renault 4 e la Volkswagen Maggiolino; nel secondo, spiccano le Alfa Romeo Giulietta, Giulia, Alfetta e 164, e le BMW Serie 3 e 5; nel terzo, la Jaguar MK2, le Mercedes W123, W124 e W201 e la Saab 900.

RIAR

ANNIVERSARI IMPORTANTI

Per il Biscione questo è un anno importante, in cui verranno celebrati due anniversari fondamentali. Ricorrono infatti quest'anno il 70° della Giulietta Sprint, presentata nel 1954, e il 50° dell'Alfetta GT, nata nel 1974. Per l'occasione, il centro stile della

Casa milanese ha dato vita a due loghi con l'obiettivo di accompagnare lungo tutto l'anno le manifestazioni dei sodalizi e del marchio stesso, diventando così emblemi del tributo che gli alfisti porgeranno a due modelli entrati di diritto nell'immaginario collettivo come icone di bellezza funzionale e sportività italiana. Intanto, è sempre in essere l'accordo con Editoriale Domus, che prevede l'abbonamento a Ruoteclassiche (in versione cartacea o digitale) al costo di 30 euro per chi si iscrive al Riar.



FEDERPERITI

SCUOLA DI LIVELLO PER VERI ESPERTI

Da anni Federperiti ha istituito la prima scuola in Europa per formare dei veri esperti sia a livello danni (riservato ai periti assicurativi) che per gli aspetti commerciali (aperto a tutti).

CERTIFICAZIONE DOC

“Si tratta di una preparazione scientifica affiancata da veri esperti che fanno loro da guida e tutor”, dice Filippo Zaffarana, presidente di Federperiti. “Questa iniziativa porta i partecipanti a ottenere non un semplice attestato di frequenza, superato l'esame finale del corso, ma anche e successivamente la certificazione della qualifica rilasciata da un ente pubblico come Aicq-Sicev - Accredia, che sovrintende a tutto il processo formativo e all'esame finale. Un'opportunità di lavoro che può unirsi alla passione”. Il ruolo degli Eve (Esperti veicoli

d'epoca) diventa più che mai rilevante in un mercato, quale quello dei veicoli d'epoca, che nell'ultimo decennio ha registrato una crescita considerevole. Per maggiori informazioni, si può telefonare all'800833822 oppure visitare il sito veicolidepoca.com



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

Paolo Muratore

LICENSING & SYNDICATION

licensing@edidomus.it

UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prosdocimi
ufficiostampa@edidomus.it

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

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

Segreteria Pubblicità

pubblicita@edidomus.it
tel. 02 82472253, fax 02 57500132

AGENTI PER L'ITALIA

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

ABBONAMENTI ITALIA

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

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

Tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132
email:subscriptions@edidomus.it
Annual subscription (12 issues):
Ordinary mail € 95,00 Air mail:
1) Europe/Mediterranean Countries € 109,00;
2) Africa/North & South America/Asia € 136,00;
3) Oceania € 158,00.
Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano Metropolitana,
via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI),
IBAN IT49Y0200809434000104272924,
Swift Code UNCRITMMOMM.

PERIODICO MENSILE
APRILE 2024

DIRETTORE RESPONSABILE

Gian Luca Pellegrini

VICE DIRETTORI

Laura Confalonieri
Marco Pascali

UFFICIO CENTRALE

Fulvio Zucco (coordinamento)

NEWSROOM

Andrea Stassano (coordinamento)
Gaetano Derosa (inviato)
Fabrizio Greggio (allegati)

UFFICIO GRAFICO

Daniele Velini

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Paola Pisati (coordinamento)
Elena Ravizzini

ARCHIVIO

Massimo Calzone

HANNO COLLABORATO

Progetto e grafica: Stefano Tosi

Testi: Alberto Bonvicini, Carlo Cavicchi,
Massimo Condolo, Carlo De Bernardi,
Marco Di Pietro, Jérôme Fombelle,
Antonio Ghini, Marco Makaus,
Nicolò Minerbi, Andrea Paoletti,
Cesare Sasso, Lorenzo Stocco Gastaldi,
Daniele Tursi

Foto: Benjamin Asket-Virage Agency,
Blue Passion Photo, Paolo Carlini,
Gabriele Galli, Thomas Maccabelli,
Nicolò Minerbi, Daniele Russo,
Massimiliano Serra

Foto di copertina: Nicolò Minerbi

Disegni: Archivio Quattroruote

In questo numero la pubblicità
non supera il 45%

STAMPA

Elcograf SpA, stabilimento di Bergamo (BG)

Copyright 2024

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 accertarsi sempre della effettiva
disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.

sales@edidomus.it
tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132
Back issues: € 9,90 (postal changes not included).
Payment method: By credit card: American Express,
Diners, Mastercard, Visa Bank transfer on UniCredit SpA,
filiale Milano Metropolitana-via Marco D'Aviano 5, 20131
Milano (MI), IBAN IT49Y0200809434000104272924,
Swift Code UNCRITMMOMM.

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

PER L'ITALIA

Distribuzione SODIP SRL
via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI
tel. 02 660301, telefax 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

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

TUTTE LE NOTIZIE A PORTATA DI CLICK

Su **Ruoteclassiche.it** e Instagram gli aggiornamenti sono quotidiani. Si parla di tutto, **dalle auto agli eventi, dai personaggi** del mondo delle storiche al modellismo e molto altro. Rimanete sempre in contatto



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

La XV edizione della Coppa Milano-Sanremo
 La gara attraversa Lombardia, Liguria e Piemonte e si snoda su 1.000 km con oltre 100 prove speciali

Torna il Poltu Quatu Classic
 Dal 4 al 7 luglio l'evento vedrà sfilare 50 auto, dalle classiche alle supersportive, in Costa Smeralda

Modellismo: Ferrari 315 S, barchetta da film
 Topmarques presenta, in scala 1:18, la Sport Prototipo di Piero Taruffi vincitrice della 1000 Miglia del 1957

Piccole bombe giapponesi: Nissan Sunny GTI-R
 Turbo e quattro ruote motrici, un gran divertimento; l'estetica poco riuscita, però, l'ha relegata nell'ombra

105 anni di storia dell'auto con Studiotorino
 Il Centro Culturale Franzoni organizza un incontro e una mostra di alcune show car nate nel famoso atelier

Ferrari, addio a Pietro Corradini
 All'età di 76 anni è mancato il meccanico di Lauda, Regazzoni, Villeneuve e altri grandi campioni in rosso



17:39
 ruoteclassiche 2.707 post 43,8 MILA follower 266 seguiti

Ruoteclassiche
 Storie di passione
 @ruoteclassiche.quattroruote.it

Avversaria imbattibile
 La Ferrari 250 GTO negli anni 60 imperversava su tutte le piste

Le rose che non colsi
 Capolavoro non capito: l'Opera di Pininfarina su base Fiat 130 Coupé

Lambo su ghiaccio
 A The I.C.E. di St. Moritz la 400 GT e la Jarama GTS del museo di Sant'Agata

Berlina vestita da coupé
 Quattro porte che sembrano due per la Lancia Florida II del 1957



Sotheby's



THE
JODY SCHECKTER
COLLECTION

MONACO | 10–11 MAGGIO 2024

L'INTERSEZIONE TRA CLASSICHE E CORSE SI INCONTRA A MONACO

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)

SALONE AUTO TORINO 2024

13-15 SETTEMBRE



Salone Auto Torino 2024 è l'evento gratuito per il pubblico, all'aperto tra le vie e le piazze del centro di Torino, che si svolgerà a Torino dal 13 al 15 settembre. Vieni a scoprire il futuro, presente e passato dell'automotive!

- **TEST DRIVE** dei modelli più sostenibili di tutti i brand
- **ESPOSIZIONE** delle novità delle case automobilistiche
- **RED CARPET** dei prototipi dei grandi carrozzieri italiani
- **SFILATE DINAMICHE** in via Roma di carrozze, auto classiche, prototipi, premiere e motorsport
- **AUTOLOOK AWARDS 2024** premiazione del motorsport in piazza San Carlo
- **AREA INTRATTENIMENTO** per giovani e famiglie

WWW.SALONEAUTOTORINO.COM



con il contributo di



con il patrocinio di



partner



CARLO CAVICCHI ARRIVÒ IN ANTICIPO ANCHE TROPPO



Una carriera al timone

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

Tutti sanno che a cambiare la storia dei rally moderni è stata l'Audi, quando con la Quattro ha mostrato al mondo le potenzialità della trazione integrale. Era l'inizio degli anni 80 e le imprese delle vetture tedesche nelle mani di leggendari piloti come Mikkola, Mouton, Blomqvist, Röhr, ma anche Wittmann e il nostro Cinotto, obbligarono tutta la concorrenza a percorrere la stessa soluzione tecnica.

Quello che però pochi sanno è che già dieci anni prima la Ford aveva messo in essere una vettura per i rally con le stesse caratteristiche. Si trattava di una Capri AWD, davvero anni luce avanti a tutti per potenza e resa sui fondi sterrati e innevati. Tutto cominciò con Harry Ferguson. Nato in una famiglia di contadini, aveva

costruito fama e fortuna grazie alla passione per le macchine. Dopo essere diventato il primo irlandese a costruire e far volare un aereo, passò alla creazione dell'azienda, di successo, di trattori Ferguson; aveva due soci, uno dei quali era David Brown, proprietario dell'Aston Martin. I trattori di Ferguson utilizzavano un nuovo collegamento tra gli assali che li rendeva più stabili, così in seguito iniziò una ricerca per aggiungere stabilità anche alle auto stradali. Fondò la Harry Ferguson Research (HFR) per aggiungere la tecnologia AWD alle vetture, assieme a un ramo successivo, chiamato FF, che subentrò nella vendita del sistema Ferguson Formula e pre-

stò il suo nome alla Jensen FF, ovviamente a quattro ruote motrici, del 1966. I tecnici del reparto corse Ford, nel gennaio del 1969, prepararono tre o quattro prototipi della nuova nata Capri, mettendoci il sistema FF e testate Weslake da gara per ricavare 160 CV dal motore 1.600 e iniziarono i collaudi con i piloti della Casa, il britannico Roger Clark e lo svedese Ove Andersson. Le prestazioni erano buone e soprattutto promettenti, anche se Clark non era entusiasta per la pesantezza della vettura, trovando più agile la Escort con cui dominava le gare.

Partì una sorta di braccio di ferro tra la Avo (Ford Advanced Vehicle Operations) e i piloti, ma le cose stavano cambiando proprio quando la Capri AWD da strada cominciava a prendere forma. L'Avo stava sviluppando, parallelamente, la potente Capri 2600 RS per le gare su circuito. Sfrecciare a Spa o sull'arduo Nürburgring era senza dubbio più in linea con le aspirazioni della Capri che non sguazzare nel fango. E poiché Ford poteva vendere ogni coupé a due ruote motrici che riusciva a produrre, la Capri AWD stava diventando superflua per il marketing della Casa in Europa. A giocare contro le versioni a trazione integrale erano le complicazioni e i costi per metterle in vendita. Era troppo presto, probabilmente, per un'operazione che doveva ancora essere digerita dal grande pubblico, e siccome i numeri di vendita del marchio, all'epoca, erano quanto mai lusinghieri, si valutò che la fatica e i costi non valevano l'investimento.

Esattamente il contrario di quello che capitò dieci anni dopo con l'Audi, che invece doveva farsi spazio in un mercato per lei ancora non esaltante. In questo caso l'originalità della proposta tedesca fu dirompente, per imporre, oltre alla nuova tecnologia, l'esclusività che ben si abbinava a un marchio che ambiva a diventare premium. Insomma, come tante buone idee, l'AWD era (quasi) l'auto giusta, ma nel momento sbagliato. Per arrivare a un'auto di serie Ford a trazione integrale, bisognerà aspettare altri 16 anni. La Sierra XR 4x4 a cinque porte avrebbe utilizzato lo stesso layout meccanico sviluppato dalla tecnologia Ferguson Formula, ma era un'auto più grande, in grado di ospitare tutte le parti in più, come il ripartitore di coppia che trasmetteva la trazione alle ruote anteriori, senza invadere lo spazio interno quanto avrebbe fatto nell'abitacolo compatto della Capri. **R**

“La Ford valutò che la Capri fosse più adatta a correre in pista che non ad attraversare fangiaie e neve fresca”

Guida elegante

Un prototipo della Capri AWD, con ancora il tetto di vinile della versione di serie, in azione con lo svedese Ove Andersson alla guida, in... camicia e cravatta



Winterace Cortina

**GRAZIE
ARRIVEDERCI
AL 2025**

winterace.it

PLATINUM SPONSOR



GOLD SPONSOR



FRANZ KRALER

PARTNER



MEDIA PARTNER

LE MAG

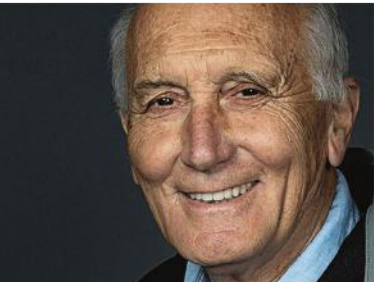
QUATTORRUOTE

RUOTECLASSICHE

OFFICIAL PHOTOGRAPHER



ANTONIO GHINI 1000 MIGLIA 1948 IL DESTINO



Il comunicatore

È stato pilota amatoriale, ricercatore in Demoskopea, pubblicitario in agenzia, direttore della Comunicazione e dell'Immagine per Renault e Ferrari, dove è rimasto oltre vent'anni. Poi, Lamborghini e la direzione di The Key

“Voglio essere pilota, voglio che l'automobile sia la mia vita...”. Per un genitore, sentirsi dire questo da un bambino di otto anni è, quanto meno, sorprendente. “E se muori?” - a quei tempi si moriva davvero nelle corse - “Non mi importa, morirò felice!”.

È il due maggio 1948. La famiglia di quel bambino, così deciso sul proprio destino, si è appena trasferita da Como a Bologna. La loro casa guarda sulla strada che unisce questa città a Firenze, attraverso i passi della Raticosa e della Futa. È domenica e, rispetto al solito, lungo la strada è assiepato un pubblico mai visto prima.

“Papà, cosa c'è?”. La risposta è tanto misteriosa quanto affascinante: “La 1000 Miglia”. Occhi sgranati sulla strada e il bambino presto capisce: passano automobili come quelle di ogni giorno, Fiat Topolino, Lancia Ardea, e piccole e rumorose barchette rosse.

C'è un odore magnifico, quello che scoprirà essere dell'olio di ricino bruciato. Soprattutto, sulle portiere e sui cofani, ci sono i numeri di gara. Ecco, quei numeri danno anche alle abituali automobili, viste in strada, un aspetto mitico. Per lui, improvvisamente, chi è al volante di quelle auto non è un automobilista,

“Quello è Nuvolari, Antonio, Tazio Nuvolari, il più grande di tutti”. E la scintilla della passione non mi abbandonò più”

ma un potenziale eroe. A questa somma di emozioni, improvvisamente se ne aggiunge un'altra, fortissima e decisiva: oggi, nell'era di internet, tutto avviene istantaneamente, ma l'improvvisa agitazione ed entusiasmo del pubblico annunciava qualcosa di speciale.

Cosa succede? Poi, l'internet umano viene sovrastato dal magnifico rombo di un'auto rossa, più grande, bassa e potente delle precedenti. Le manca il parafango sinistro, le manca il cofano motore. Le gente è in visibilibio.

Al volante, magro, con una cuffia e gli occhiali, un pilota dall'aria fiera. Al suo fianco, quasi sprofondato - si scoprirà che il suo sedile aveva ceduto - quello che allora si chiamava “il meccanico”. Il numero di gara era diverso da tutti gli altri: 1049. Dopo un attimo, tutto finì. La velocità è anche questo. Non fu necessaria la domanda: “Quello è Nuvolari, Antonio, Tazio Nuvolari, il più grande di tutti...”.

In quel momento, la scintilla di una passione che non avrebbe più abbandonato quel bambino era scoccata. Voglio diventare pilota, la mia vita deve essere quella, voglio correre, voglio fare la 1000 Miglia. A nulla valse che la grande corsa bresciana sarebbe stata cancellata prima ancora che potesse prendere la patente, a nulla valse che la sua carriera da pilota amatoriale, come tanti ragazzi di allora ebbero, fosse più ricca di insegnamenti ricevuti che di glorie conquistate. Quel bambino, diventato adulto, rincorse sempre il sogno dell'automobile, scrivendo, lavorando per Alfa Romeo, per Renault e oltre vent'anni per Ferrari.

Quel bambino è chi sta scrivendo, mentre ricorda in modo fulgido quel momento, quell'entusiasmo, i grandi numeri dipinti a biacca sulle auto e l'indimenticabile, eccitante odore dell'olio di ricino bruciato.

Quel due maggio 1948 segnò il suo destino. Ogni volta che ne ho la possibilità dico ai giovani, spesso smarriti nel mare senza fari e senza porti del mondo digitale, di cercare, per la propria vita, un lavoro che corrisponda a una loro passione.

Chi farà questo sarà sempre accompagnato da una intima gioia, che trasformerà la quotidianità in ciò che si ama. **R**

Pezzi perduti

Tazio Nuvolari e Sergio Scapinelli, “il meccanico”, come si diceva allora, alla 1000 Miglia del 1948, con la Ferrari 166 Spider Corsa priva del parafango sinistro e del cofano motore





Club **ACI Storico**



Automobile Club d'Italia



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

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

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

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

Assistenze tecniche

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

Vantaggi esclusivi per Socio Aderente

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

ASSOCIATI.

www.clubacistorico.it

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

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

MARCO MAKKAUS

KEITH SHELLENBERG E L'IDEA DI THE I.C.E.



Passione a 360 gradi

Autore di libri a tema automobilistico, esperto di auto storiche di provata esperienza, manager di marchi premium e organizzatore di eventi fra i più noti e ambiti del settore

“Keith organizzò la calata a St. Moritz di 12 Bentley anteguerra, **che corsero sul lago ghiacciato**. Era l’embrione della kermesse”

Prototipi e pezzi unici

Sul lago ghiacciato di St. Moritz, durante i weekend di The I.C.E., si è visto sfilare veramente di tutto, compresa la Lancia Strato's Zero di Bertone (sotto), Best of Show dell'edizione 2023

The I.C.E. è una manifestazione unica, possibile grazie al fatto che St. Moritz unisce competizione e mondanità e ha affinato nel tempo un ambiente fatto di sport estremi, che richiedono carattere e dedizione particolari. Era quindi naturale che qualcuno pensasse che, se da tanti anni il lago ghiacciato era utilizzato per le partite di polo e le gare di cavalli, ci si poteva correre pure con le auto.

Questo tipo di folli innovazioni, a St. Moritz, è sempre stato portato non tanto dagli efficienti e prudentissimi svizzeri, ma da strampalati turisti britannici, la cui creatività era spesso aiutata da distillati di vario genere, principalmente scozzesi. E quasi scozzese era il nostro uomo, anche se come molti aristocratici britannici aveva un nome tedesco: Keith Schellenberg. Nato nel 1919, Schellenberg avrebbe potuto essere uno dei protagonisti di film

come “La grande corsa” o “Quei temerari sulle macchine volanti”: in realtà, fu uno dei comprimari delle avventure dei piloti degli anni 50. Quando non correvano, passavano da un party all’altro, gareggiavano attraverso l’Europa fermandosi in alberghi di campagna che, talvolta, devastavano con scherzi e scene, appunto, da film. Duncan Hamilton, Mike Hawthorn e Peter Collins sono tra i più noti, anche perché le loro gesta furono raccontate nel più divertente libro racing mai scritto, “Touch Wood”, dello stesso Hamilton. Schellenberg corse in auto e in motoscafo e fu olimpionico di bob in quel periodo. Frequentava spesso St. Moritz e i suoi locali, come il Tobogganing Club, il Dracula e il Palace Hotel. Era amico

di Onassis e del marchese de Portago, con i quali organizzava fantasiose attività per ravvivare il soggiorno ai turisti. Alcune di queste sono raccontate nello splendido libro “Gli Indisciplinati”, di Luca Delli Carri. Ma Schellenberg aveva una particolare passione per le Bentley degli anni 20, ed era tanto convinto delle loro qualità, che partecipò con una di quelle alla Londra-Sydney del 1968...

Nel 1985 ricorreva il centenario del Tobogganing Club e della sua pista di skeleton, il Cresta Run. Molti aristocratici e avventurieri inglesi avevano contribuito alla nascita e al successo del club e quindi si organizzarono per i festeggiamenti, che nel febbraio 1985 avrebbero coinciso con le principali gare: il Grand National, la Curzon Cup, il Brabazon Trophy e la Gunther Sachs Challenge Cup. Schellenberg, per il quale l’avventura non era mai abbastanza, organizzò la trasferta di una dozzina di Bentley torpedo pre-1931 dalla Scozia a St. Moritz: qualcosa che molti di noi non prenderebbero neanche in considerazione. Gli inglesi, invece, non si fecero alcun problema, e invasero la valle con le loro 3 litri, 4.5 litri e anche un paio di 8 litri a sei cilindri. Dopo qualche giorno, per sconfiggere la noia, decisero - senza alcuna pianificazione o autorizzazione - di scendere sul lago ghiacciato, per una gara informale sulla pista dei cavalli. Per puro caso il sottoscritto era lì e, vedendo questo spettacolo che sembrava una scena di “Chitty Chitty Bang Bang”, rimase folgorato. Qualche anno e molti sforzi dopo, The I.C.E. debuttava a febbraio 2019 e da lì - a parte il Covid e la pesante nevicata di quest’anno - non si è più fermata. Il suo successo è quindi dovuto ai pazzi che mi hanno ispirato tanti anni fa, ai pochi che mi hanno ostacolato (spingendomi a impegnarmi ancora di più) e ai molti che mi hanno aiutato. **R**



I PROTOTIPI DEL BISCIONE

A partire dal dopoguerra, **i tecnici del Portello** hanno affiancato alla produzione in serie anche la realizzazione di concept car per le corse. Patrick Dasse le ha raccolte in due volumi, raccontandone la genesi

Da anni specializzato nella realizzazione di libri pregevoli sull'Alfa Romeo, Patrick Dasse propone ora un'opera in due volumi dedicata ai prototipi realizzati nel periodo d'oro della Casa del Biscione, dal 1948 fino al 1962.

IL DNA SPORTIVO

Si tratta di un racconto di grande passione e intensità. Da sempre, gli ingegneri che hanno militato in Alfa Romeo sono stati anche grandi appassionati di corse automobilistiche. Sebbene impegnati soprattutto nello sviluppo delle auto di serie, negli anni dal primo dopoguerra fino alla frenesia del boom economico sono riusciti comunque a realizzare alcuni

straordinari prototipi, utilizzati anche e soprattutto nelle competizioni. Molti di questi sono stati concepiti in stretta collaborazione con gli stilisti e i tecnici del momento, come Abarth, Bertone, Colli, Conrero, Pinin Farina e Touring. Per la ricerca del materiale iconografico, Dasse ha attinto a piene mani dagli archivi ufficiali dell'Alfa Romeo, grazie a Stefano Agazzi, responsabile della Collezione Alfa Romeo ad Arese, e ad Alessandro Rigoni (per anni è stato capomeccanico delle auto storiche del Biscione), che hanno consentito l'accesso alle vetture del museo e hanno condiviso senza riserve la loro conoscenza. Anche Marco Fazio, che ora cura

i rapporti coi collezionisti e con i club, ha contribuito mettendo a disposizione una serie di documenti molto interessanti e foto informative che mostrano molti dei veicoli dopo che sono stati danneggiati, spesso gravemente, in gare o prove speciali. La maggior parte delle oltre 600 immagini presentate nel libro sono inedite e di grande interesse storico. Le auto protagoniste sono tante ed entusiasmanti: si va dalla 6C

2500 Competizione fino alla 3000 CM e alle varie Disco Volante, dalla 2000 Sportiva (una è tuttora presente nel museo di Arese, l'altra è nella collezione di Axel Marx) alla Giulietta Spider tipo 750G utilizzata da Consalvo Sanesi alla 1000 Miglia del 1956, dalle Sport elaborate grazie alla collaborazione di Abarth e Conrero fino alla Berlinetta Aerodinamica Tecnica. Un'opera esaustiva, che di sicuro soddisferà tutti gli appassionati.



**ALFA ROMEO
PROTOTIPI 1948-1962**
Patrick Dasse
Dingwort Verlag
600 pagine - 179 euro

DA MONZA AI RALLY INTERNAZIONALI

AVVENTURE IN PISTA E FUORISTRADA

Tra le ultime novità in libreria pubblicate da Giorgio Nada, spiccano questi quattro volumi interessanti, di storia sportiva di corse e personaggi. In "Gran Turismo & Monza", l'autore Ugo Vicenzi racconta la nascita di questo campionato, in un arco che va dal dopoguerra a oggi, dall'Intereuropa all'avvento delle Gruppo B, al "passaggio" del Giro d'Italia automobilistico, al BPR - Fia GT e Blancpain GT, al GT Open e ELMS WEC, per arrivare al Creventic 24H Series e al DTM. Con "Campionato mondiale Rally", Manrico Martella traccia le storie delle gare e dei maggiori protagonisti del campionato del mondo, quelli che in cinquant'anni hanno legato

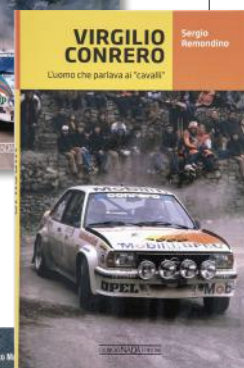
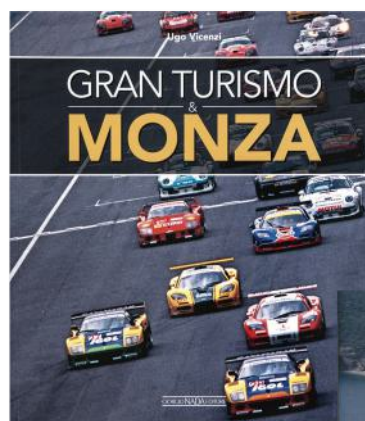
indissolubilmente il proprio nome a quello dei rally: da Metha a Mikkola, da Waldegård a Munari, per poi arrivare ai giorni nostri con Loëb e Rovaniemi. Tutti da leggere anche i ritratti del preparatore "mago" Virgilio Conrero, curato da Sergio Remondino, e di Dario Cerrato, una vita da pilota fra Opel e Lancia, scritto da Marco Cariati e Gian Domenico Lorenzet.

GRAN TURISMO & MONZA
Ugo Vicenzi
192 pagine - 44 euro

CAMPIONATO MONDIALE RALLY, 50 ANNI DI STORIA
Manrico Martella
216 pagine - 50 euro

VIRGILIO CONRERO
Sergio Remondino
192 pagine - 28 euro

DARIO CERRATO
Marco Cariati
Gian Domenico Lorenzet
186 pagine - 28 euro



RUOTECLASSICHE DIGITAL EDITION



NUOVA
APP!



Disponibile su
App Store

ANDROID APP ON
Google play

DIGITALEDITION.RUOTECLASSICHE.IT

QUELLA FATALE SCIARPA DI SETA

La ballerina Isadora Duncan è stata famosa non solo perché ha percorso la danza moderna, ma pure per **la sua vita sregolata** e per la fine quasi teatrale, in auto. Sì, ma quale?



Ho letto che la celebre danzatrice americana Isadora Duncan, famosa per la sua arte moderna e particolare, nonché per la sua vita movimentata, morì nel 1927, mi pare a Nizza, strangolata dalla lunga sciarpa di seta che indossava, impigliatasi nella ruota dell'auto appena partita. Tale auto era un'Amilcar o una Bugatti?

La fine di Isadora Duncan, al tempo stesso tragica e spettacolare, ha contribuito ad alimentare il mito della ballerina americana, considerata una delle pioniere della danza moderna. Nata a San Francisco nel maggio del 1877, la Duncan porta una ventata di novità, di rottura con le rigide regole accademiche, facendosi portatrice di una danza più libera e istintiva, ispirata alla plasticità dell'arte

greca. Nelle sue rappresentazioni abolisce le scarpette da punta e gli artificiosi tutù, danzando a piedi nudi e indossando abiti semplici e leggeri, veli fluttuanti che assecondano alla perfezione le movenze attraverso le quali la Duncan intende riprodurre l'immagine dell'onda. Dopo deludenti esordi negli Stati Uniti, nel 1900 la Duncan inaugura a Londra una serie di spettacoli che la porterà in tutta Europa, destando l'ammirazione di artisti e intellettuali. Diventa quindi una delle icone dell'élite culturale del Vecchio Continente, protagonista indiscussa dei salotti mondani dell'epoca, da Parigi a San Pietroburgo, da Londra a Mosca. L'insofferenza della Duncan verso i dogmi che imbrigliano il balletto si manifesta anche nei confronti delle convenzioni che dominano la società. Donna

emancipata e animata da uno spirito libero e indipendente, ha una vita sentimentale intensa e travagliata: ha tre figli fuori dal matrimonio, nel 1922 sposa il poeta russo Sergej Esenin, di 18 anni più giovane e dal quale si separa dopo appena un anno, e conta numerosi amanti, fra cui la poetessa e scrittrice Mercedes de Acosta. Un'esistenza al contempo segnata da immense tragedie, nelle quali l'automobile gioca un inquietante ruolo primario. Nel 1913, a Parigi, i figli Deirdre Beatrice, avuta nel 1906 dall'attore, regista e scenografo Edward Gordon Craig, e Patrick Augustus, nato nel 1910 dalla relazione con Paris Eugene Singer, figlio del fondatore dell'omonima azienda leader nella fabbricazione di macchine per cucire, muoiono annegati con la loro governante quando la macchina su cui viaggiano scivola fuori strada per una banale distrazione dell'autista, che era sceso per riavviare il motore senza tirare il freno di stazionamento, e si inabissa nelle acque della Senna. Ma un destino atroce la perseguita: nel 1914 dà alla luce un altro figlio (concepito durante la breve relazione con lo scultore italiano Romanelli), che perirà subito dopo la nascita. Negli anni 20 la notorietà di Isadora Duncan è in declino; dopo le feroci critiche mosse alle sue esibizioni negli Stati Uniti, trascorre gli ultimi anni di vita all'insegna della sregolatezza, tra Parigi e Nizza. Mortalmente ferita dalla morte dei figli, dipendente dall'alcol,

appesantita nel fisico, perseguitata dagli scandali e in ristrettezze economiche, è ormai l'ombra di se stessa. Il 14 settembre del 1927 la Duncan è a Nizza; al termine della serata trascorsa con gli amici, si congeda con queste parole: "Je vais à l'amour" ("Vado verso l'amore"); ad attenderla al volante di una roadster, per accompagnarla in hotel, il pilota e meccanico Benoît Falchetto, conosciuto da poco. La ballerina indossa attorno al collo una lunga sciarpa di seta rossa decorata a mano, che pochi metri dopo la partenza della vettura si impiglia in una ruota posteriore: la Duncan viene strangolata e strappata via dal sedile, sbattendo violentemente sul fondo stradale. Per lei non c'è più nulla da fare. A maggio aveva compiuto 50 anni. Una morte decisamente fuori dagli schemi, come lo era stata la sua vita. La leggenda tramanda che la vettura guidata da Falchetto fosse una Bugatti, forse una Type 35 o una Type 37. In realtà, sembra appurato che si trattasse di una più comune Amilcar, forse una CGSS (nella foto), tesi avvalorata da numerose fonti attendibili, tra cui Hugh Graham Conway, uno dei massimi esperti di Bugatti. Forse fin da subito si preferì accostare al nome della diva la prestigiosa Casa di Molsheim, una sorta di omaggio a un'artista che aveva cambiato il modo di danzare e che era stata al centro delle cronache mondane di tutta Europa, nel bene e nel male.



IL DETAILING IN CARROZZERIA

by **GELSON**



Con il progetto “**Detailing in Carrozzeria – a project for detail maniacs**” Gelson porta la sua esperienza in carrozzeria, proponendo dei sistemi completi per la protezione dell’auto (interna ed esterna), con un occhio di riguardo per il settore vintage.

Dal singolo prodotto all’allestimento tecnico dell’intera area, fino alla formazione: quello pensato da Gelson è un percorso che dà al carrozziere tutti gli strumenti per restare competitivo sul mercato e proporre ai suoi clienti un servizio di detailing completo e dal risultato impeccabile.

Se vuoi maggiori informazioni o desideri partecipare al progetto ed entrare a far parte della nostra community, **contatta l’agente di zona o il rivenditore Gelson più vicino a te.**



CLASSIC CENTER CENTRO MASTER AUTO VINTAGE

Nord Italia



La tua auto vintage, un’opera d’arte!

Classic Center è il primo **Centro Master Autorizzato Gelson** dedicato alle auto vintage. I servizi offerti per la cura dell’auto classica e storica sono mirati alla conservazione dei supporti, dei materiali e degli smalti di finitura con l’ausilio delle tecnologie laser, criogenica, H2O, aerosol selettiva, vapore, per la pulitura delle superfici.

📍 Via Santa Barbara, 1 – 12051 Alba CN
☎ +39 336 59 83 249
🌐 www.toppinorestyling.com

DI QUA E DI LÀ DEL RENO

Ultima puntata del nostro viaggio tra i servizi che i costruttori - **questa volta francesi e tedeschi** - dedicano ai possessori delle loro auto storiche. Con molte differenze da marchio a marchio, tutti offrono attestati, e molti restauri e ricambi originali

Settore in espansione

Dopo la prima puntata sulle certificazioni dei marchi britannici, apparsa sul numero di febbraio 2024, ora è la volta di capire come svolgono il "tema" i (tanti) costruttori francesi e tedeschi. Molti dei quali, forti di una storia ultrasecolare, si sono attrezzati in modo idoneo anche nel campo heritage, per soddisfare richieste sempre più varie e articolate

L'industria tedesca non può esimersi dalla precisione, neppure per quanto riguarda gli archivi. Buone notizie, quindi, per chi deve certificare o restaurare una teutonica: i dati storici sono disponibili anche per i modelli anteguerra, spesso abbinati a un servizio ricambi con parti replicate correttamente e garantite, in alcuni casi pure con cataloghi online. Ci sono dati e certificazioni anche per costruttori scomparsi e assorbiti da altri. Un po' differente è la situazione in Francia: il gruppo Renault emette certificati d'autenticità e gestisce direttamente i rapporti con i collezionisti, mentre i marchi Stellantis transalpini lo fanno attraverso un'associazione riconosciuta, che tratta anche le Case assorbite e scomparse.

AUDI E I SUOI PREDECESSORI

Il servizio Tradition è dedicato alle Audi con più di vent'anni e ai marchi confluiti, anche per la produzione motociclistica: Auto Union, DKW, Horch, NSU e Wanderer. Fornisce i dati tecnici utili per la reimmatricolazione, il certificato d'identità del veicolo, l'omologazione per tipo dei ciclomotori NSU e il Documentation Delivery Status, che attesta data, colore, allestimento e accessori del veicolo come uscito di fabbrica. Gli attestati sono disponibili per i marchi confluiti e per le Audi successive al 1949. Per i veicoli dal 2004 in poi vengono forniti dalla Casa madre i certificati di conformità europei (Coc). L'Audi Tradition Shop, accessibile

anche online, propone ricambi originali per le auto da collezione, oltre a diversi accessori e gadget.

MONACO A DUE E QUATTRO RUOTE

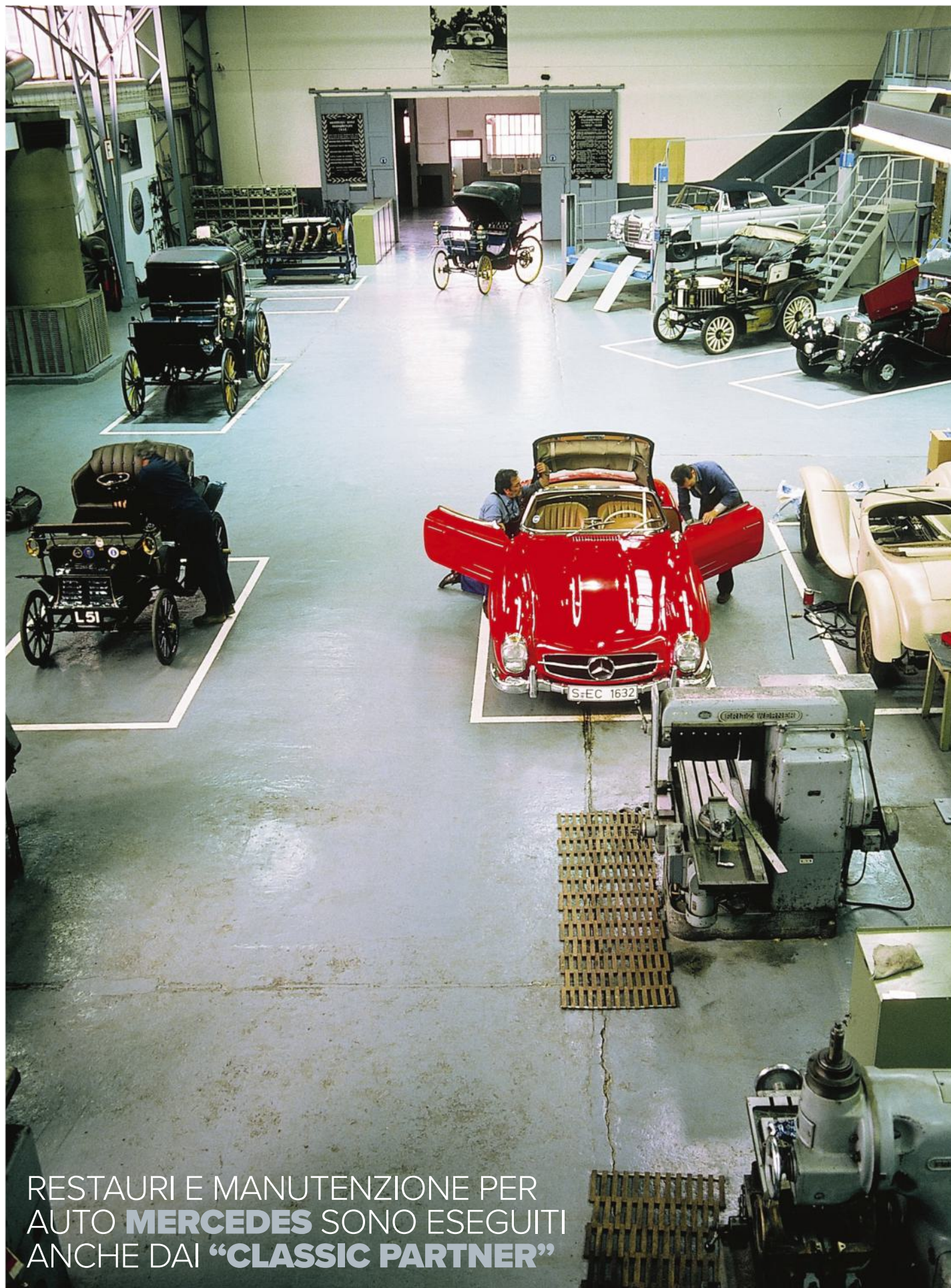
L'archivio del BMW Group è completo fino al 1980 per auto e moto dell'Elica; di Rolls-Royce e Mini abbiamo parlato nello scorso numero. I dati dei veicoli successivi stanno gradualmente affluendo all'archivio storico, che ha sede al BMW Group Classic Center di Monaco. Il certificato di nascita data la vettura e si può richiedere attraverso il sito bmwgroup-classic.com; i BMW Vehicle Certificate vengono emessi dopo un'ispezione del veicolo, controllato e confrontato coi dati d'archivio; comprendono storia della gamma e del modello, data di uscita dalla fabbrica, mercato di destinazione, dotazioni, informazioni tecniche e numeri caratteristici.

L'ispezione valuta l'originalità del veicolo, ne testa e certifica la funzionalità attraverso l'analisi di carrozzeria, pianale, cromature e finiture, abitacolo, baule, specchi e guarnizioni, capote per le cabriolet, vano motore e cofani, assali e sottoscozza, motore, trasmissione, ruote e pneumatici, freni, accessori ed eventuali caratteristiche particolari dell'esemplare. Tali verifiche avvengono tramite i BMW Classic Partner, punti della rete di vendita e assistenza con una formazione specifica su storiche e più recenti. Sono 80 in Europa, di cui quattro in Italia, a Brescia, Mantova, Milano e Roma, che forniscono pure ricambi originali. La 

Porsche: a me gli occhi

Qui a sinistra, il certificato tecnico rilasciato dalla Porsche, che nei suoi archivi custodisce la storia di ogni singolo esemplare prodotto, dai primi realizzati in modo artigianale, ai più recenti in serie. Il certificato della Casa di Stoccarda, noblesse oblige, ha un costo di 499 euro





RESTAURI E MANUTENZIONE PER
AUTO **MERCEDES** SONO ESEGUITI
ANCHE DAI **“CLASSIC PARTNER”**



Marchi di qualità

I grandi brand europei sanno abbinare abilmente musei dalla grande spettacolarità ed efficacia espositiva (sopra) ai servizi sempre più attenti ai proprietari di auto storiche. Oltre alle certificazioni e alle ricerche di dati "sensibili", infatti, molte Case garantiscono anche l'assistenza o l'esecuzione diretta dei restauri (foto in alto a destra, un "ambiente" Porsche, e, nell'altra pagina, un centro BMW)

➔ Casa cura direttamente anche i restauri, sia attraverso i Classic Partner, sia un'officina dedicata a Monaco; ispezioni e restauri sono accompagnati da una documentazione fotografica dei lavori eseguiti.

STELLE SEMPRE BRILLANTI

L'archivio storico Daimler, il più grande centro di documentazione storica di lingua tedesca, esiste dal 1936. Grazie a 15 km di scaffali, 4,5 milioni di foto e 10 milioni tra schede costruttive e note commerciali, può ricostruire la storia di qualsiasi prodotto del gruppo; la certificazione include ricerche, esami metalloscopici e altre analisi dei materiali, oltre a un dettagliato raffronto delle parti che identifica quelle originali, le ricostruite e le copie. La certificazione d'originalità, disponibile per tutti i modelli Mercedes-Benz e dei marchi as-

sorbiti, può richiedere fino a tre mesi. È possibile tracciare la vita di esemplari speciali, come quelli da esposizione o con un passato sportivo ufficiale; i risultati sono comunicati al solo proprietario. I certificati possono essere richiesti attraverso i siti nazionali della Casa. L'archivio traccia anche i proprietari attuali ed emette i certificati "high mileage" per le auto che raggiungono i 250, 500, 750 mila e un milione di km. L'Heritage Restoration del Classic Center di Fellbach cura direttamente i restauri; lavori e manutenzione ordinaria di storiche e più recenti sono seguiti anche dai Mercedes-Benz Classic Partner, presenti pure nella rete italiana.

DAGLI ARCHIVI PORSCHE

A Zuffenhausen conservano la storia di ogni vettura costruita, da quelle artigianali dei primordi

I COSTI DEI SERVIZI

NON TUTTI OFFRONO IL RESTAURO

AUDI



Certificato d'origine ciclomotori NSU	30
Schede dati moto	30
Schede dati auto	50
Certificato d'identità veicolo (non per NSU)	100
Documentation Delivery Status	50
Servizio restauro	no
Ricambi originali per vetture d'epoca	sì

Costi in euro, spedizione esclusa

BMW



Certificato di nascita	In via di definizione
BMW Vehicle Certificate	In via di definizione
Servizio restauro	sì
Ricambi originali per vetture d'epoca	sì

DAIMLER MERCEDES-BENZ



Certificazione di originalità	Secondo complessità di analisi e ricerche
Certificazione High Mileage	Gratuita
Servizio restauro	sì
Ricambi originali per vetture d'epoca	sì



LA CASA DI STOCCARDA COPRE I MODELLI DALLA PRIMA **356 ALLA CAYMAN** DEL 2012. OSSIA, FINO A IERI



alle più recenti di grande serie. Per tutti i modelli fuori listino da oltre dieci anni è disponibile il certificato tecnico, compresi dati di produzione dell'esemplare, mercato di destinazione, abbinamento colore-interni, numeri di serie di motore e cambio e optional montati all'origine. In seguito all'ispezione in un Porsche Classic Partner (attualmente Milano Est, Padova, Roma e Catania), viene rilasciato un certificato con la valutazione dello stato di carrozzeria, motore, relativo vano, cerchi, pneumatici, sottoscocca, interno e livello dei liquidi, con documentazione fotografica della vettura. I Porsche Classic Partner seguono anche manutenzione e restauro. I certificati tecnici sono disponibili per 356, 901, 911, 912, 914, 924, 928, 944, "964", 968, "993", Boxster, Cayenne e Cayman fino al 2012. La Casa fornisce ricambi originali per i 



PORSCHE



Certificato tecnico Porsche	499
Servizio restauro	sì
Ricambi originali per vetture d'epoca	sì

Costi in euro, spedizione esclusa

SKODA

Copie di documenti	0,4-0,79
Copie di disegni e originali grande formato	7,92-15,84
Certificati	43,55-98,97
Scansioni o copie di documenti già scansionati	1,19
Riproduzioni con proprio scanner (una tantum)	Fino a 10 copie 1,19 oltre 10 copie 19,79
Ricerche (costo orario)	15,84-23,75
Servizio restauro	no
Ricambi originali per vetture d'epoca	no

Costi in euro, spedizione esclusa

RENAULT E ALPINE



Attestazione	75
Certificato	75
Attestazione e certificato	115
Attestazione su misura	Secondo complessità della ricerca
Servizio restauro	no
Ricambi originali per vetture d'epoca	no

Costi in euro, spedizione esclusa

L'AVENTURE PEUGEOT CITROËN DS OFFRE LA DOCUMENTAZIONE ANCHE DI MARCHI ESTINTI COME PANHARD, SIMCA E TALBOT



Archivio... stellare

In casa Daimler, grazie a un archivio monumentale, sono disponibili vari servizi di certificazione, oltre alla possibilità di tracciare la vita di esemplari particolari. Viene offerto anche il servizio di restauro (presso l'Heritage Restoration del Classic Center di Fellbach) e quello di vendita di ricambi originali. Coperta anche la manutenzione ordinaria. In alto, invece, una fase di un restauro complessivo di una Porsche 911

➔ modelli storici attraverso il servizio Porsche Classic Parts Explorer, che permette la consultazione online del catalogo attraverso la ricerca per modello (oggi disponibile in inglese e tedesco), con oltre 80 mila codici arricchiti ogni anno; i ricambi vengono forniti da Porsche Classic ai centri autorizzati.

TRADIZIONI D'OLTRECORTINA

Anche per le Skoda c'è un servizio di documentazione attraverso lo Skoda Auto Archive, che esiste dal 1950, ma traccia le attività del marchio dalle origini delle aziende che l'hanno costituita, come la Laurin & Klement; contiene dati, schede tecniche, immagini e materiale pubblicitario fino al 2005. Per buona parte delle vetture prodotte si risale ad allestimento, accessori e abbinamenti cromatici. È possibile richiedere copia del materiale o consultare l'archivio a Mladá Boleslav, previa richiesta almeno due settimane prima della visita.

RENAULT E ALPINE

Le attestazioni di base rilasciate dal gruppo transalpino partono da due documenti simili, ottenibili attraverso il sito *theoriginal-services-renault.com*: l'attestazione francese, che contiene tutti i dati necessari all'immatricolazione come veicolo di interesse storico in patria, e quella internazionale, sostanzialmente uguale, ma offerta nella lingua del richiedente. Viene consegnata al solo proprietario di veicoli costruiti da almeno trent'anni, con tempi di 4-6 settimane o 15 giorni se con richiesta prioritaria. Riporta marca, tipo, denominazione commerciale, categoria e genere di carrozzeria, numero di telaio, data di produzione, potenza fiscale, numero di posti e peso. Il certificato di realizzazione e datazione aggiunge numero di costruzione e di serie, matricole di motore e cambio, colore, tipo di pneu-

matici e optional montati in origine. Si possono avere anche attestazioni su misura, con altri dati richiesti dal proprietario. I veicoli interessati sono tutti quelli Renault e Alpine con almeno trent'anni; sono escluse le Dacia e i modelli della Losanga realizzati da costruttori terzi: Espace prima serie, Jeep "by Renault" e Rodeo, quelli di peso totale superiore a 3,5 tonnellate e i camper.

LA METÀ FRANCESE DI STELLANTIS

L'associazione L'Aventure Peugeot Citroën DS, ufficialmente riconosciuta da Stellantis, ha raccolto le eredità delle precedenti L'Aventure Peugeot e Conservatoire Citroën et DS. La sua attività documentale riguarda anche i marchi assorbiti, quali Panhard, Simca e Talbot. "L'Aventure" fornisce agli utenti registrati (con sconti ai soci), per i modelli Citroën, Panhard e Peugeot, i certificati di datazione, attestazione di conformità, certificato di conformità parziale e, per molte auto, le copie di fatture di fabbrica e schede di produzione. Al materiale d'archivio, conservato a Terre Blanche, si ha accesso creando un account e fornendo il numero di serie, quello del motore e quello punzonato sulla scocca. La Casa segue restauri totali o parziali delle vetture Citroën e Peugeot di qualsiasi epoca, attraverso i due centri di Sochaux e Aulnay-sous-Bois, con lavori effettuati direttamente o da professionisti selezionati. La boutique online de "L'Aventure" propone ricambi storici originali per Citroën, Peugeot, Simca (Ariane, Aronde, Chambord, "P60", 1000, 1100, 1300 e 1500), Opel, Talbot e per alcuni modelli di Renault e Ford (Capri, Consul e Granada).

MAGGIOLINO E DINTORNI

Anche la Volkswagen ha una struttura archivistica e di certificazione basata su schede di





PININFARINA CLASSICHE

DAL DATABASE DELLO STILISTA

Grazie a un lavoro di riorganizzazione e catalogazione dell'archivio storico, durato due anni e condotto insieme all'Università di Torino, la Pininfarina sarà presto in grado di fornire certificati di origine per le vetture da lei disegnate o prodotte, incluse le più recenti. Il primo step ha già reso disponibili i dati relativi alle Alfa Romeo Spider dal 1966 al 1993 e alla Fiat 124 Sport Spider e derivate Pininfarina Spideramerica e Spidereuropa, dal 1966 al 1985; gli altri modelli saranno "liberati" gradualmente, a partire dai prossimi mesi. L'archivio comprende i dati di 50 modelli dagli anni 40 ai 90, per un complessivo di oltre 700 mila vetture, e comprende oltre 20 mila documenti tra immagini, schede costruttive e piani di forma. Le certificazioni Pininfarina Classiche riportano marca, modello, numero di telaio, mercato di destinazione, colore e finiture originali, data di uscita dalla linea di produzione e codici di motore e scocca. Hanno un costo di 400 euro per le auto precedenti al 1980 e di 300 per quelle successive.

produzione, microfilm e tanti altri dati. Il Volkswagen Certificate, ordinabile sul sito dei ricambi per le "classiche" volkswagen-classic-parts.com, riporta data di produzione, abbinamenti di colore esterno e interno ed equipaggiamento originale. Emesso sulla base del numero di telaio, richiede una ricerca che dura da sei a otto settimane. La scheda dati contiene tutti quelli disponibili, che variano da modello a modello.

La copertura è di tutte le auto e i veicoli commerciali della Casa costruiti da almeno 15 anni, con l'eccezione di quelli assemblati negli stabilimenti africani e brasiliani. Se non fosse possibile emettere la scheda dati attraverso la decifrazione del codice, il richiedente viene rimborsato. Non vengono comunicati a priori gli abbinamenti di numero di motore e telaio, ma, fornendo quelli dell'esemplare, il collezionista sa se il suo è corretto. Il servizio Classic Parts rende disponibile sul suo sito i cataloghi dei ricambi, con relativi disegni "esplosi", digitalizzati. **R**

Ex PSA: l'eredità vale

L'associazione L'Aventure Peugeot Citroën DS, riconosciuta da Stellantis, ha raccolto l'eredità del sodalizio precedente. Il servizio documentale riguarda anche i marchi assorbiti, come Panhard, Simca e Talbot. Vengono seguiti anche restauri parziali o totali di vetture Citroën e Peugeot di ogni epoca, attraverso due centri specializzati

PEUGEOT E CITROËN



Per tutti quelli previsti (vedere nel testo)

Comunicati solo ai titolari di account; previsti sconti per i soci de "L'Aventure"

Servizio restauro	sì
Ricambi originali per vetture d'epoca	sì

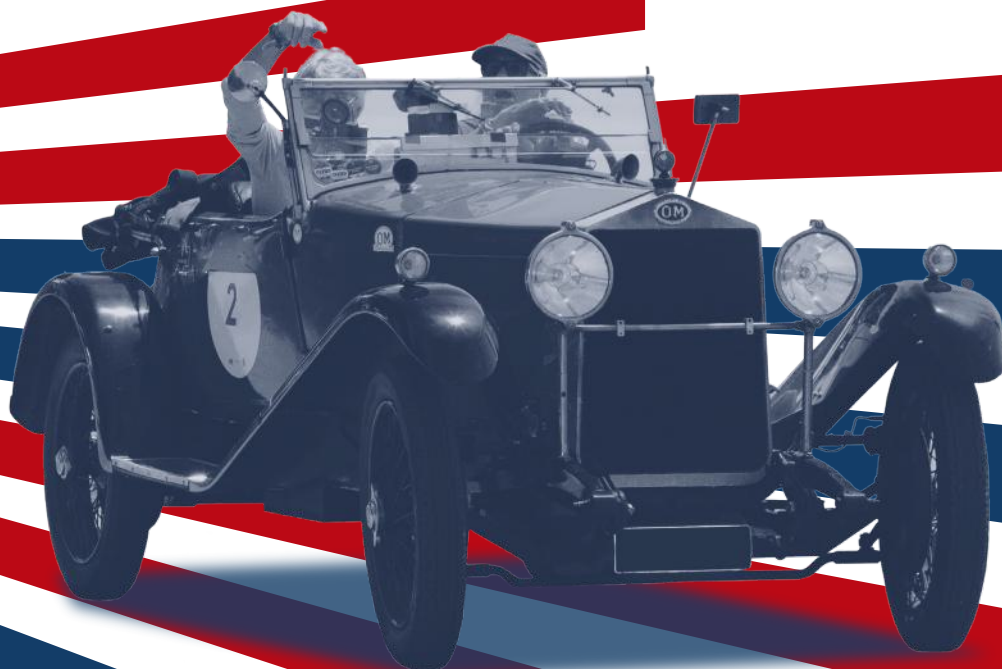
VOLKSWAGEN



VW Certificate	99,95
Scheda dati	59,95
Duplicato o aggiornamento di certificato già emesso (p.es. per cambio proprietario)	49,95
Servizio restauro	-
Ricambi originali per vetture d'epoca	-

Costi in euro, spedizione esclusa





11 - 15 GIUGNO /
JUNE 2024



1000 MIGLIA SRL



UNA LEGGENDA SI PUÒ RISCRIVERE?

La nuova **Chrono's Replica Stratos** non è solo una riproduzione della celebre berlinetta Lancia. Si può vedere, anche se potrebbe sembrare un'eresia, come una **migliorata reinterpretazione** attuale

L'apice del design e della tecnologia degli anni 70 unito a piccole, discrete, ma decisive migliorie, fanno della recente creazione di Chronosport più di una semplice replica. La Stratos è senza dubbio un'auto leggendaria, un'icona dei rally e una delle indiscusse protagoniste della sua epoca. Ad accompagnare la sua aura, una nomea da vettura scorbutica l'ha relegata nell'angolo delle "belle ma impossibili", auto che infondono nei piloti e negli appassionati una doverosa soggezione, che, nella maggior parte dei casi, ne aumenta ancora il fascino. Alla Chronosport sono partiti proprio da qui, individuando i suoi punti deboli e cercando di offrire una

macchina più fruibile e meno ostica. Per farlo si sono rivolti ai protagonisti della sua carriera agonistica, i piloti che hanno avuto il privilegio di farla danzare su asfalto e sterrato. La Chrono's Replica può vantare così un miglior allineamento pedaliera-volante rispetto all'originale, dove il guidatore si trovava in una posizione piuttosto obliqua rispetto all'asse di simmetria della macchina. Le innovazioni proseguono con uno sviluppo modulare dell'avantreno, che ora è smontabile e sostituibile integralmente in caso di urto. Le sospensioni, per coerenza, rispettano la configurazione delle Gruppo 4, ma sono migliorate nelle geometrie e nei punti di attacco, il rollbar e i brancardi

sono stati rivisti e, a garanzia di una dinamica più facile da gestire, un'elettroguida modulabile può essere scelta dall'acquirente. Le modifiche non hanno, tuttavia, intaccato la fedeltà alle forme e alle caratteristiche dell'originale, fino al punto che ogni pezzo è stato reso intercambiabile con i ricambi originali Lancia. Per quanto riguarda i propulsori, la scelta vede due possibilità: un V6 "Busso" Alfa Romeo di tre litri o un Dino 246 di 2.400 cm³, analogo a quello adottato dal modello originale. La Chrono's Replica Stratos non è, quindi, l'ennesima kit car, ma si propone come un prodotto studiato e costruito con tecnologie e materiali d'avanguardia uniti ai pregi dell'artigianalità. **L.S.G.**



Sorella gemella

Difficile distinguere a colpo d'occhio la Chrono's dalla vera Lancia Stratos. La fedeltà è massima



Panzer

Era l'orgoglio della Germania nazista e anche Hitler ne faceva spesso uso. Ma **era soprattutto un'auto all'avanguardia** per le prestazioni, lo schema delle sospensioni e la ricercatezza dei dettagli. Questa è stata aggiornata dalla Casa



veloce

A close-up, front-quarter view of a classic Mercedes-Benz 300 SL Roadster. The image highlights the car's iconic features: the large, rectangular chrome grille with a fine mesh pattern, the prominent three-pointed star emblem on the hood, and the large, round, chrome-rimmed headlights. The car's body is painted in a light color, possibly silver or cream, with a dark roof. The background is a plain, light gray.

Muso imponente

La vista frontale mette in evidenza i grossi proiettori e il radiatore che riporta il marchio della Stella a tre punte, sia al di sopra della griglia sia sul tappo. I tergicristalli sono incernierati in alto



Privacy garantita

In coda è fissato il baule portabagagli. La grande capote di tela presenta un lunotto minuscolo ed è articolata tramite due grossi archi metallici laterali

Supercar è un termine che negli anni 30 non si usava, ma è certamente indicato per inquadrare subito la categoria di auto cui appartiene la Mercedes 500 K, in questo caso una versione Cabriolet C, appartenente al Museo Nicolis di Villafranca di Verona. In un periodo in cui l'auto, di per sé, era ancora un mezzo riservato a pochi, un modello come questo era destinato a pochissimi, nella fattispecie alti gerarchi del Terzo Reich e capi di Stato.

La 500 K nasce nel 1934 per sostituire la 380 K, del tutto simile esteticamente, ma a volte criticata per le prestazioni modeste. Presentata al Salone di Berlino di quell'anno, la nuova vettura riprende in toto lo stile e la meccanica del modello precedente, ma l'otto cilindri in linea, siglato

M24 I, cresce fino a 5 litri e, grazie ai 160 CV ora disponibili, spinge la 500 K fino a 160 km/h, velocità elevatissima per l'epoca. Il motore è sovralimentato con un compressore volumetrico di tipo Roots, che si innesta automaticamente premendo a fondo il pedale dell'acceleratore. Per la 500 K, come per la successiva 540 K, che la sostituirà nel 1936, sono disponibili diversi tipi di carrozzeria, prodotti a Sindelfingen in uno stabilimento di proprietà della Mercedes-Benz, e non, come è usuale al tempo, da carrozzieri esterni che vestono i telai forniti dalla Casa. L'ammiraglia di 5 litri può essere acquistata come limousine, ma anche in tre varianti di cabriolet, A, B e C come quella del servizio, come roadster a due posti, la più filante e sportiva di tutte, e nella versione 

Massiccia e spaziosa

Le forme della 500/540K non sono particolarmente slanciate, a causa dell'abitabilità per 4-5 persone offerta dalla configurazione Cabriolet C



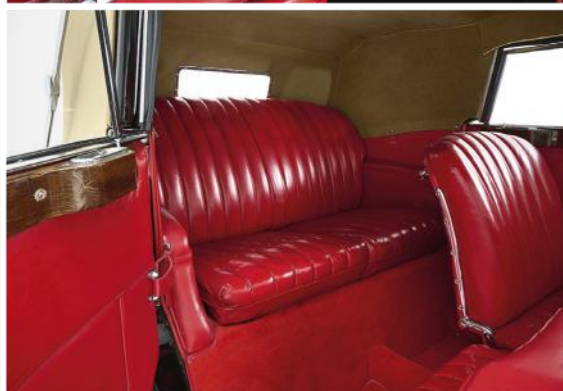
SCENOGRAFICO IL CONTRASTO FRA **LA LIVREA NERA, LA CAPOTE CHIARA E L'INTERNO** DI PELLE E MOQUETTE, ENTRAMBE ROSSE

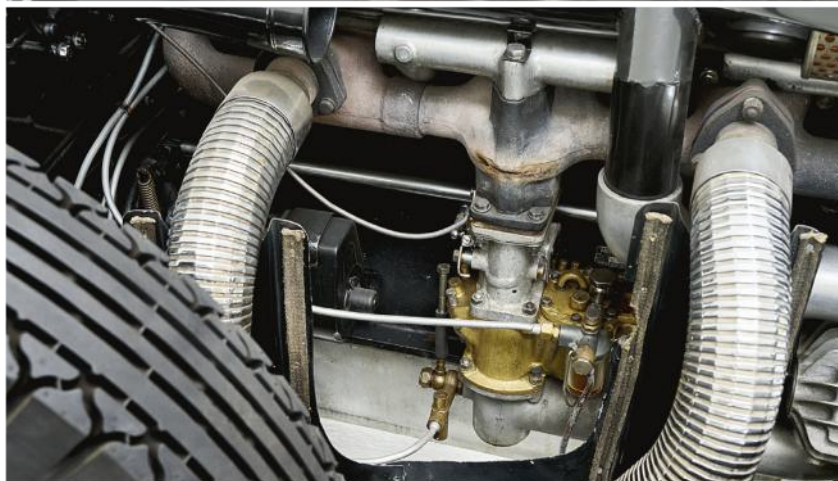


Finiture di classe

La plancia è rivestita di legno e ha la strumentazione al centro, con i quadranti a fondo chiaro e molto eleganti. La grossa manopola sul bordo superiore comanda l'apertura a compasso del parabrezza.

Sul retro dei sedili anteriori ci sono le tasche portacarte e le maniglie di appiglio per i passeggeri





■ Autobahnkurier, una sorta di coupé aerodinamica a due porte. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti, il cambio è a quattro marce con il rapporto superiore surmoltiplicato, quasi un overdrive, e i freni hanno comando idraulico e servoassistenza.

UNA CARRIERA BREVE

La Mercedes 500 K resta in produzione circa due anni, fino a quando, a ottobre 1936, viene presentata la sua evoluzione 540 K, che è la stessa auto in tutto e per tutto, ma con un otto cilindri ancora più grande, di 5.4 litri, che eroga 180 CV per una velocità di punta di 170 km/h, sempre a compressore inserito. La sua denominazione è M24 II, a sottolineare la diretta discendenza da quello della 500 K, che lascia la scena dopo 354 esemplari costruiti.

Di questi, però, a quanto si sa, otto tornano alla Mercedes proprio nel 1936, per essere convertiti in 540 K. Luciano Nicolis, fondatore del museo, amava ripetere: “Questa è una 500 K del 1934, ma se è tornata in fabbrica nel 1936 per essere trasformata, allora oggi è una 540 K. Sulle riviste tedesche del tempo si leggeva che soltanto

Otto per cinque

A sinistra, il motore a otto cilindri in linea di cinque litri. In basso, il carburatore. In alto, il parabrezza apribile; sui montanti si notano le frecce originarie a bacchetta estraibile



la Rolls-Royce poteva farle concorrenza, ma io, da italiano, dico che l'Isotta Fraschini e l'Alfa Romeo non erano da meno". Anche la 540 K viene prodotta in pochi esemplari, solo 406, gli ultimi dei quali montano un cambio a cinque marce che consente, grazie alla quinta lunga, di tenere una velocità di crociera di circa 145 km/h ad appena 2.300 giri/minuto, senza l'utilizzo del compressore. A tal proposito, ricordiamo che la potenza erogata ad alimentazione atmosferica è di 115 CV anziché 180. Un gran risultato, tenendo conto che, comunque, queste vetture erano molto pesanti, non meno di 2.300 kg negli allestimenti più sportivi. La Cabriolet C del Museo Nicolis, per esempio, tocca addirittura i 2.700.

Nonostante sia abbondantemente sovrappeso, è una modella d'eccezione: nel 2013 ha partecipato al video del brano "Deep space" di Mario Biondi che, forse non tutti lo sanno, è un grande appassionato di auto storiche. E poi, nel 2018, ha preso parte alla sfilata sul circuito di Monza per la parata dei piloti di F.1, prima della partenza del Gran Premio. Chi trasportava? Nientemeno che Lewis Hamilton. D'altronde, chi poteva prenderlo a bordo se non una velocissima Mercedes? **R**

SCHEDA TECNICA (500 K)

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 8 cilindri in linea
- Alesaggio 86 mm
- Corsa 108 mm
- Cilindrata 5.018 cm³
- Rapporto di compressione 5,5:1
- Potenza 160 CV a 3.400 giri/minuto, 100 CV ad alimentazione atmosferica
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme
- Due valvole per cilindro
- Un carburatore Mercedes-Benz
- Compressore volumetrico Roots a inserimento automatico
- Raffreddamento ad acqua
- Lubrificazione forzata

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando a leva centrale
- Cerchi ruota a raggi 3.62 F x 17"
- Pneumatici 6.50x17

Corpo vettura

- Cabriolet 2 porte, 4-5 posti
- Telaio a longheroni e traverse
- Carrozzeria di acciaio
- Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici
- Sospensioni post. a ruote indipendenti, semiassi oscillanti, molla di compensazione trasv., ammortizz. idraulici doppi
- Freni a tamburo
- Sterzo a vite senza fine
- Capacità serbatoio carburante 110 litri

Dimensioni e peso

- Passo 3.290 mm
- Carreggiate: ant. 1.515 mm post. 1.502 mm
- Lunghezza 5.250 mm
- Larghezza 1.760 mm
- Altezza 1.620 mm
- Peso 2.700 kg

Prestazioni

- Velocità 160 km/h



Griffatissima

Lo stemma della marca è ricorrente sulla carrozzeria della 500 K: dai gallettoni delle ruote, ai fanalini posteriori e al tappo del serbatoio della benzina



SUPERCAR MA

A inizio anni 90 le Case nipponiche sfornano **auto ad alte prestazioni**, che dovrebbero impensierire le rivali europee. Non ci riescono, ma oggi **sono diventate oggetti di culto**. Come queste che vedete sulla pista di Vairano



Una è bassa e lunga, l'altra più corta e muscolosa. Una è un concentrato di tecnologia, mentre alla seconda basta aprire il cofano per zittire chiunque. Entrambe rappresentano la punta di diamante della produzione sportiva nipponica dei primi anni 90, ancora oggi in grado di entusiasmare per le prestazioni e di sorprendere per la modernità. Quest'ultimo è il caso della Mitsubishi 3000 GT, mentre si resta a bocca aperta per l'alone di leggenda che circonda l'altra protagonista del servizio: la Toyota Supra.

In comune hanno solo nazionalità e i motori sei cilindri: infatti, pur essendo entrambe del-

le GT votate ai viaggi veloci, hanno saputo declinare la loro indole in modo assai diverso. Riuscendo a far emergere la propria anima, come pure le peculiarità dei rispettivi marchi: un aspetto sempre più arduo da scovare sulle auto moderne.

La 3000 GT è la summa delle competenze tecniche, a partire dalla trazione 4x4, della Mitsubishi, famosa per l'inarrestabile Pajero, dominatrice della Parigi-Dakar e quattro volte campione del mondo rally a fine anni 90, con la Lancer Evo. La Supra, invece, porta alla maturità un modello già in commercio (in più serie) da 15 anni con un mix di potenza, confort e affidabilità tota-

DE IN JAPAN



li, condensati in una carrozzeria piena di curve e dominata da un'esagerata ala posteriore.

SUPRA PIÙ SANGUIGNA

Come linea risulta più moderna la Toyota, il cui frontale è stato d'ispirazione anche per la serie attuale (la quinta). La 3000 GT tradisce invece la maggiore anzianità di progetto, con dettagli e suggestioni anni 80, per via dei fari a scomparsa e delle prese d'aria sulla fiancata. Entrambe le sportive jap sono la testimonianza di un'epoca irripetibile per i costruttori del Sol Levante - capaci negli stessi anni di sfornare altri modelli ico-

nici, come la Honda NSX, la Mazda RX-7 e la Nissan Skyline GT-R - e oggi sono auto da collezione dalle valutazioni rilevanti, soprattutto nel caso della Supra. Il tutto, giustificato dal fascino che ancora sprigionano e dalle soluzioni tecniche moderne, garanzia di un impiego quotidiano. Quindi, è tanta roba l'aver potuto riunire sulla nostra pista di Vairano due esemplari italiani in perfette condizioni, completamente originali ed entrambi appena al secondo proprietario. Un'occasione davvero ghiotta per compiere un salto indietro nel tempo di 30 anni, per ammirare, con un po' di nostalgia, le loro silhouette e il sound. ...

Sogni orientali

Due tra le più iconiche top car nipponiche di trent'anni fa, insieme, sulla nostra pista handling di Vairano: la Toyota Supra e, sulla destra, la Mitsubishi 3000 GT. Entrambe sono in grado di raggiungere prestazioni notevolissime e velocità massime nell'ordine dei 250 km/h



MITSUBISHI 3000 GT

COMODA E VELOCE

VETRINA DEL BRAND

La Casa accetta la sfida e vuole realizzare una **GT all'altezza di quelle europee**. Introducendo tanta elettronica e soluzioni come il **retrotreno sterzante**. Un'auto potente, ma più adatta ai viaggi che al misto stretto

Ah, gli anni 90, quando i giapponesi stupivano il mondo sfornando dalle utilitarie alle super sportive. E una Casa come la Mitsubishi poteva realizzare la 3000 GT, una vettura che adottava soluzioni tecniche all'avanguardia, mettendo insieme le esigenze delle performance con quelle del confort. Era il 1990 quando debuttò sul mercato giapponese con il nome GTO, saggiamente, o forse, più prudentemente, evitato a livello internazionale, mentre per la versione europea, dotata di turbine di maggiori dimensioni, ci vollero altri due anni per arrivare al lancio commerciale. L'intento della Casa era chiaro: dimostrare di essere in grado di realizzare una due posti (in realtà 2+2) a livello delle tedesche e italiane più blasonate, con l'aggiunta di un corredo di primizie elettroniche. La 3000 GT di Luca, che lavora nel mondo dei motori elettrici, ma quando si tratta di auto non sa resistere al sound di un V6 biturbo, è stata immatricolata nel 1993. Ora ha

140.000 km - portati con nonchalance, e lo si nota dalla prima vernice e dalle plastiche immacolate -, ed è nelle sue mani da cinque anni. "L'ho comprata nello stesso concessionario dove era stata venduta da nuova, e sono solo il secondo proprietario" ci confessa Luca sorridendo, mentre ammiriamo le forme muscolose e abbondanti della sua GT, che tradiscono la stazza superiore rispetto a quella delle coetanee rivali.

CONFORT, MICA UN OPTIONAL

In Italia la 3000 GT ha avuto un discreto successo, nonostante, o forse proprio per essere stata una sportiva un po' inusuale, più votata al confort che al misto stretto: infatti, tra le tante regolazioni elettriche dei sedili, c'è anche il supporto lombare e la possibilità di rendere più corposi i fianchetti, rendendoli più avvolgenti. "Va forte, è comoda in ogni situazione e mi sorprende ogni volta per l'elevata tenuta di strada. L'ho desidera-

Fari a scomparsa

Dal basso, il numero di telaio dell'esemplare del servizio; il libretto uso e manutenzione originale in italiano; il tachimetro con fondoscala a 290 km/h; i gruppi ottici a scomparsa ad azionamento elettrico (con un tasto si possono sollevare anche a motore spento); un dettaglio della coda, con le luci a sviluppo orizzontale e lo spoiler attivo



Almeno "2+2"

L'alettone si attiva in automatico, aumentando l'incidenza oltre gli 80 km/h, ma tale funzione può essere esclusa. Sotto, da sinistra, in senso orario: dietro possono sedersi due persone di statura media, anche per tragitti non brevissimi; il volante, di grande diametro, ha la corona sottile; pratico il portellone: sotto al piano di carico, c'è una ruota di scorta normale, di lega



ta da quando la guidai giocando alla Playstation" ci racconta Luca, mentre aziona i gruppi ottici a scomparsa e ci mostra gli ugelli lavafari, altro dettaglio più tipico delle berline di lusso. La Mitsubishi, in fondo, è una perfetta GT: confortevole grazie ai sedili di pelle e al condizionatore elettronico (ma che complicato, quel display), però potente quanto basta per emozionare, pur senza strafare. Oltre alla trazione integrale, segno distintivo della Casa, la sportiva vanta anche le ruote posteriori sterzanti, una primizia vera. Non è finita: ci sono pure le sospensioni elettroniche con due livelli di set up selezionabili tramite il pulsante ECS, e l'aerodinamica attiva, con lo spoiler anteriore che "scende" e l'alettone in coda che aumenta l'incidenza quando si superano gli 80 km/h. Negli States, la 3000 GT era commercializzata anche come Dodge Stealth (la Chrysler possedeva quote della Mitsubishi), mentre le 3000 GT "US Spec" si distinguevano per paraurti e gruppi ottici diversi, oltre che per varie declinazioni di potenza del V6. La seconda e la terza serie, che seguiranno tra il 1994 e il 1999, perderanno i fari a scomparsa e, oltre a modifiche di dettaglio, guadagneranno invece un nuovo, vistoso alettone posteriore. Ma gli anni 90 - e il boom delle auto giapponesi - a quel punto erano finiti. ■



IL V6 BITURBO **TRASVERSALE**
È MONTATO IN UN CORPO VETTURA
NON LEGGERO, CHE VANTA PURE
LA **TRAZIONE INTEGRALE**

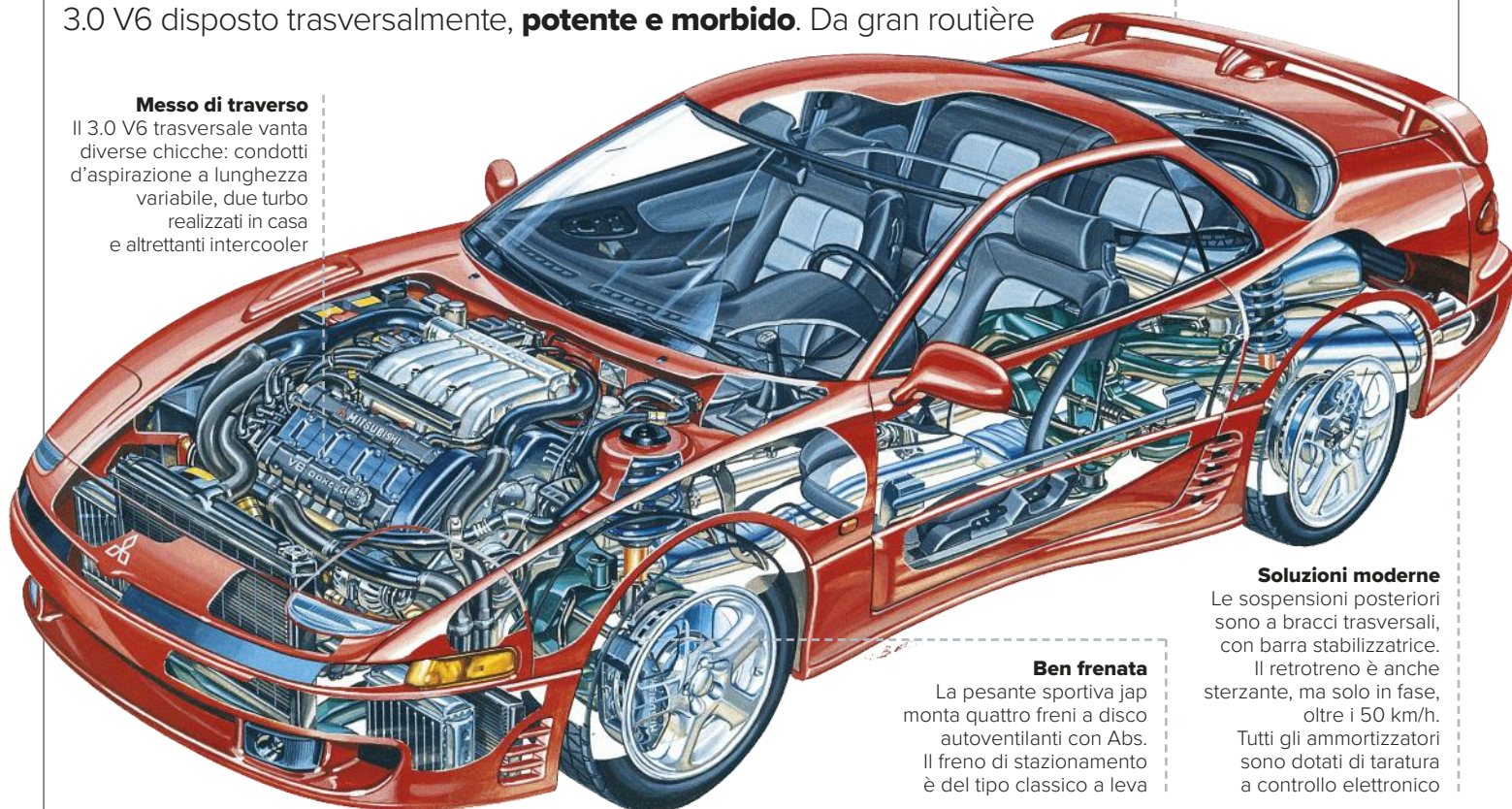
MITSUBISHI 3000 GT

LA BANDA DEI QUATTRO

Tante sono infatti **le ruote motrici e quelle sterzanti**. In un mix tecnico molto moderno, che però si paga con la massa elevata. Motore 3.0 V6 disposto trasversalmente, **potente e morbido**. Da gran routière

Messo di traverso

Il 3.0 V6 trasversale vanta diverse chicche: condotti d'aspirazione a lunghezza variabile, due turbo realizzati in casa e altrettanti intercooler



Soluzioni moderne

Le sospensioni posteriori sono a bracci trasversali, con barra stabilizzatrice.

Il retrotreno è anche sterzante, ma solo in fase, oltre i 50 km/h.

Tutti gli ammortizzatori sono dotati di taratura a controllo elettronico

Ben frenata

La pesante sportiva jap monta quattro freni a disco autoventilanti con Abs. Il freno di stazionamento è del tipo classico a leva

La 3000 GT è una summa di soluzioni tecniche che ancora oggi merita ammirazione: in primis, il sei cilindri a V di 60° di 2.972 cm³, che eroga 286 CV e permette di raggiungere i 250 km/h (autolimitati) e di bruciare lo 0-100 in 5,9 secondi. Una delle specialità della "Mitsu", poi, è la trazione integrale permanente a tre differenziali, dei quali quello centrale è abbinato un giunto viscoso. In condizioni normali la ripartizione della coppia è al 55% al retrotreno. Il cambio a 5 marce (6 a partire dal restyling del 1994) è un Getrag, non troppo adatto agli strapazzi della guida sportiva. Un'altra particolarità della 3000 GT sono le quattro ruote sterzanti, con un sistema che,

superati i 50 km/h, "legge" l'ampiezza della rotazione del volante e, tramite un comando idraulico, permette al retrotreno di ruotare fino a 1,5 gradi, in fase con l'avantreno. Il che aumenta la stabilità ad alta velocità.

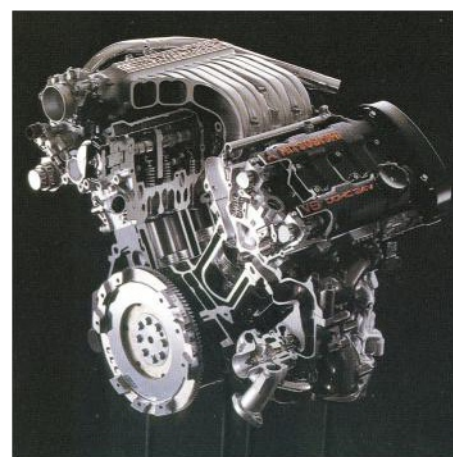
QUANTI SISTEMI

Altri sensori sono deputati a controllare la posizione del gas e la pressione sul pedale del freno, facendo scattare la modalità "Sport", che irrigidisce gli ammortizzatori: taratura che si può selezionare anche tramite il pulsante ECS sulla plancia, senza sacrificare troppo il confort. Tanta elettronica - ci sono anche gli spoiler "attivi" - finisce però per aggiungere peso e, infatti, la 3000 GT ferma l'ago della bilancia sui 1.740 kg,

non pochi per una sportiva. Infine, la gommatura 225/50R17 non appare così generosa considerata la cavalleria. I fari a scomparsa, poi, un retaggio anni 80, spariranno a partire dal restyling del 1994 che, oltre a modifiche marginali nell'abitacolo (nuovo impianto stereo, doppio airbag), porterà in dote il sistema Mivec, che permette di variare la fasatura della distribuzione. Per un deciso cambio d'aspetto del modello bisognerà aspettare il 1999, quando fanaleria e paraurti diventano più morbidi e filanti e compare una vistosa ala posteriore, ben più pronunciata rispetto alla prima. Ma questa versione non verrà importata ufficialmente in Italia.

Un bel V6

Lo spaccato del 3.0 V6 a 60° mette in mostra, oltre alla sezione dei collettori, il suo schema raffinato, che prevede quattro valvole per cilindro e i doppi alberi a camme in testa per bancata



CON I **FARI A SCOMPARSA**
LA LINEA RISENTE MOLTO
DELL'INFLUSSO DEGLI **ANNI 80**.
MA VOLETE METTERE IL FASCINO...



SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, trasversale
- 6 cilindri a V di 60°
- Alesaggio 91,1 mm
- Corsa 76,0 mm
- Cilindrata 2.972 cm³
- Rapporto di compress. 8:1
- Potenza 286 CV a 6.000 giri/minuto
- Distribuzione a quattro valvole per cilindro
- Due alberi a camme in testa per bancata
- Iniezione elettronica multipoint, due turbocompr., due intercooler
- Tre catalizzatori a tre vie
- Raffredd. ad acqua, 8,5 litri
- Lubrificazione forzata, 4,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 80 Ah

Trasmissione

- Trazione integrale permanente, tre differenziali
- Cambio manuale a 5 marce
- Frizione monodisco a secco
- Differenziale posteriore autobloccante
- Pneumatici 225/50-17

Corpo vettura

- Coupé 3 porte, 2+2 posti
- Scocca portante
- Sosp. anteriori MacPherson, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Ammortizzatori idraulici a controllo elettronico
- Freni a disco ventilati, Abs
- Sterzo a cremagliera, retrotreno autosterzante
- Capacità serbatoio carburante 75 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.470 mm
- Carreggiate: ant. 1.560 mm post. 1.580 mm
- Lunghezza 4.560 mm
- Larghezza 1.840 mm
- Altezza 1.285 mm
- Peso 1.740 kg

Prestazioni

- Velocità 250 km/h
- Consumo a 120 km/h 11,1 litri/100 km

Potenza gestibile

La 3000 GT ha 286 CV, ma l'erogazione avviene in modo regolare e piuttosto progressiva. Quindi, meglio tenere d'occhio il tachimetro, perché in un attimo si arriva a velocità elevate. Buono quanto a innesti il cambio Getrag e non troppo pesante la frizione. L'abbinata quattro ruote motrici e quattro sterzanti rende la GT sicura e stabile. Un limite è rappresentato invece dalla massa, superiore ai 17 quintali



TOYOTA SUPRA TI CONQUISTA IN TANTI MODI

Linea inconfondibilmente made in Japan, motore **sei in linea potente** e robusto. Una guidabilità abbordabile e un buon confort di marcia. Una sportiva che si trova a proprio agio **su strada quanto in pista**

Si può dire che la Supra abbia vissuto una doppia vita. Prima di "Fast & Furious", il film del 2001, la supercar Toyota era amata più che altro dagli appassionati di auto jap (o dalla generazione cresciuta con i videogame di guida), ma da quando è diventata una star del cinema, le sue quotazioni sono salite alle stelle. Di motivi per apprezzare la quarta serie di questa GT ce n'erano peraltro tanti fin dalla presentazione nel 1993. Uno su tutti: il poderoso sei cilindri in linea biturbo di tre litri e 330 CV che, negli anni, si è guadagnato la fama di tollerare qualsiasi tipo di elaborazione, senza cali di affidabilità. Ce lo conferma Cristian, il proprietario di questo esemplare "targa" immatricolato nel 1994, che, da quando è stato comprato quattro anni fa, ha percorso ben 40.000 km - ora il totale è a quota 110.000 -, con il record di 4.500 coperti in una sola estate, dalla Sardegna al Nürburgring. "Io non la volevo nemmeno comprare, mi è capitata

per caso, però ora non mi stancherei mai di guidarla" confessa, lui che colleziona BMW, ma che è stato stregato da questa jap rimasta ferma dieci anni dopo la morte del primo proprietario. Proprio grazie al suo lavoro nel soccorso stradale, Cristian si è imbattuto in questo raro esemplare, omologato Asi Targa oro. In effetti, è impeccabile.

PREZZO PER POCCHI

La Supra, all'epoca, costava oltre 123 milioni di lire, una ventina in meno di una Porsche 911: ma con quella cifra si portava a casa una sportiva esaltante e dall'allungo quasi infinito. "Il limitatore entra in funzione a 270 di tachimetro, ma il motore avrebbe altri 1.000 giri da erogare" confessa Cristian che, se dovesse dire cosa lo sorprende di più della sua Supra, oltre ai freni "eterni" pure in pista, è l'effetto che provoca sulla gente. Una volta, a Cagliari, è stato costretto a girare in città fino a tarda notte per mostrarla a persone che

Obiettivo 300

Dal basso, la placchetta "vissuta", con il numero di telaio; il tachimetro con fondoscala a 300 km/h; il gruppo ottico con lampade alogene (che, a detta del proprietario, illuminano bene anche di notte); la bellissima e tipica "quaterna" di luci, uno dei simboli del modello. Qui a destra, la coda della Supra è molto "carica", in particolare per il vistoso alettone a "ponte"



Schema classico

La Toyota ha motore anteriore longitudinale e trazione posteriore. Abbondanti, inoltre, gli sbalzi. Foto sotto: il cockpit è molto raccolto e in stile aeronautico; il sei cilindri in linea 3.000 biturbo longitudinale; ampi e comodi i posti anteriori; nel bagagliaio si può riporre e fissare anche il tettuccio asportabile (ma il modello era offerto anche in versione coupé)



non ne avevano mai vista una. Un fatto normale, per un'auto venduta in Italia solo in 17 esemplari. La linea muscolosa e la grande ala posteriore chiariscono subito che la sportiva è di razza: il cruscotto orientato verso il pilota - simile a quello delle Saab -, è dominato da strumenti analogici, con una curiosa leva alla sinistra del volante con la scritta "tilt", che serve ad alzare il piantone per favorire l'accesso. L'ampio portellone, poi, dischiude un vano bagagli non molto alto, ma profondo, con lo schienale del divanetto (è una 2+2) abbattibile. Nel corso della sua carriera - già nel 1996 ne viene interrotta la vendita in Europa e due anni dopo negli Usa - la Supra rimarrà quasi invariata, con l'unica differenza a livello estetico della vistosa presa d'aria sul cofano, esclusiva delle versioni europee, oltre a piccoli dettagli. Rara ai tempi - solo 995 i "pezzi" venduti in Europa - ora questa supercar è diventata un unicorno: e, come tale, oggi vale, se perfetta, più di una Porsche serie 996. ■■■



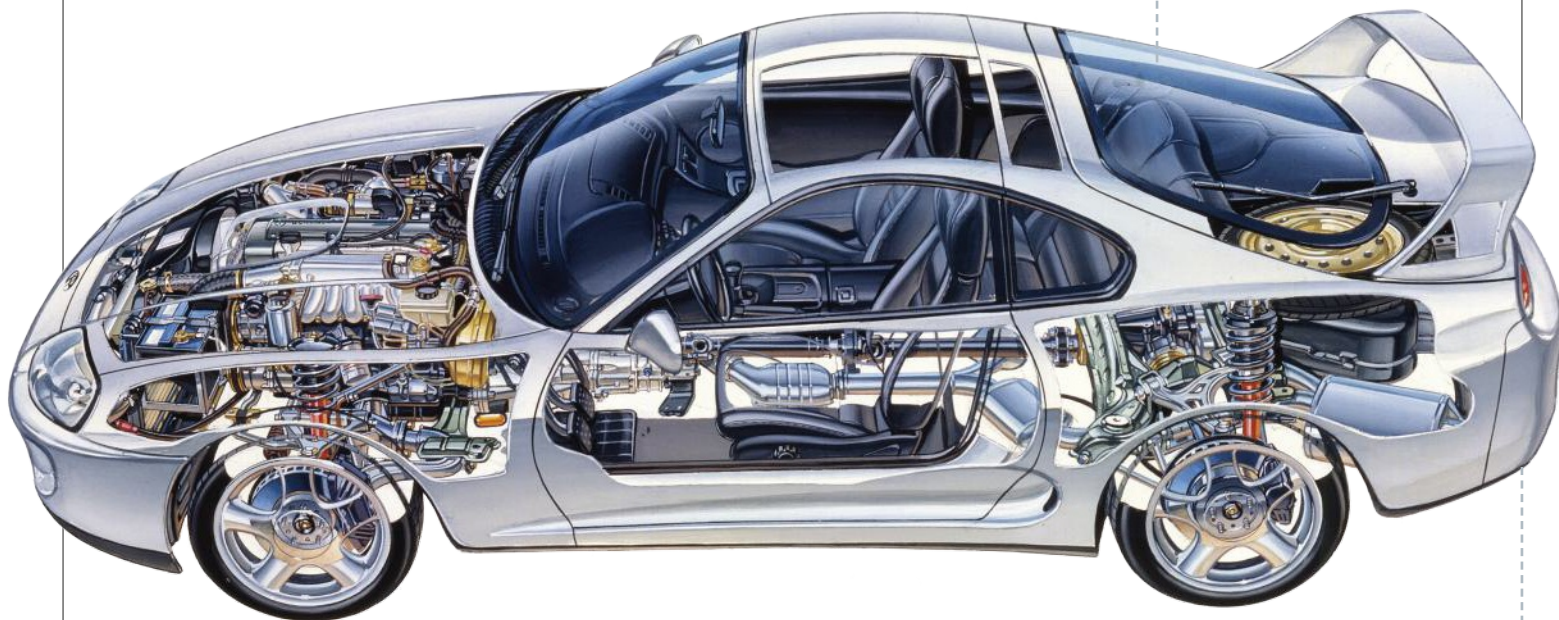
PIÙ CORTA DELLA 3000 GT
MA CON UN PASSO PIÙ LUNGO,
LA **SPORTIVA TOYOTA** È VELOCE,
SENZA DISDEGNARE IL CONFORT

TOYOTA SUPRA CLASSICA SÌ, MA CHE SOSTANZA

Lo schema tradizionale prevede **motore anteriore e trazione posteriore**, ma qui ci sono pure il differenziale autobloccante Torsen e **sospensioni pregiate**, a quadrilateri davanti e multilink in coda

Anche pratica

L'ampio portellone è molto comodo per stivare qualche oggetto nel vano bagagli (compreso il tettuccio asportabile). Molto raffinato il comparto delle sospensioni (meccaniche), con quadrilateri deformabili sull'assale anteriore e multilink al retrotreno



Sulla quarta generazione della Supra, la Toyota porta ai vertici l'evoluzione del "2JZ", un 6 cilindri in linea "quadro" disponibile sia in versione aspirata, sia biturbo sequenziale. Gli esemplari italiani saranno equipaggiati solo con quest'ultima, la "2JZ GTE", capace di sprigionare 330 CV - per uno 0-100 in soli 5,1 secondi - e robustissima grazie al basamento di ghisa, solida base per elaborazioni consistenti. La capacità di questo propulsore di spingere fortissimo fin dai bassi regimi, per poi allungare con decisione, è anche merito del sistema sequenziale, che fornisce una gran quantità di coppia già ai bassi regimi, mentre dai 3.500 giri una parte dei gas di scarico viene indirizzata alla seconda turbina, che inizia a funzionare in una sorta di modalità "pre-boost", che dura fino circa a quota 3.800. A quel punto, la valvola si apre completamente

ed entrambe le turbine soffiano in contemporanea fino al limitatore. Rispetto agli esemplari giapponesi, le versioni da esportazione beneficiavano di iniettori di maggiori dimensioni, alberi a camme modificati e turbine di acciaio e non di ceramica, mentre il cambio era meccanico Getrag a 6 marce, oppure automatico. Tutte le Supra "europee", inoltre, avevano un radiatore supplementare per raffreddare l'olio del differenziale.

SI ERA MESSA A DIETA

Nonostante l'aspetto massiccio, la Supra non è né un peso piuma, né massimo: tocca i 1.583 kg - circa 200 in più di una coeva Porsche 911 Carrera -, anche grazie all'utilizzo dell'alluminio per il cofano, il tetto rimovibile (appena 18 kg), la scatola del cambio e per alcuni elementi dei bracci delle sospensioni, dotate di un raffinato multilink al retrotreno.

Altri accorgimenti, che la rendono 91 kg più leggera della serie precedente, sono il volante di lega di magnesio e il serbatoio di plastica: elementi che compensano la presenza dei voluminosi sedili di pelle dalla seduta bassa e comoda, dei due airbag anteriori montati su questo esemplare, come il climatizzatore automatico, degli alzacristalli elettrici, dell'impianto stereo con sei altoparlanti più antenna elettrica e dello spoiler anteriore estraibile grazie a un pulsante sulla plancia. I freni anteriori a quattro pistoncini sono uno dei punti di forza della sportiva di casa Toyota, grazie alla loro resistenza anche nell'utilizzo intensivo: beneficiano di un Abs non invasivo, mentre i bellissimi cerchi di lega montano pneumatici di misure differenziate sui due assi: 235/45-17 all'avantreno e 255/40-17 al retrotreno.

Coda più "scarica"

Con la disposizione anteriore del sei cilindri e del cambio, la coda risulta più leggera. Oltre alla ruota di scorta sotto al pianale di carico, la sezione ospita pure un differenziale Torsen e un sistema antipattinamento elettronico

Pacchetto di mischia

Il 6 cilindri in linea 3.000 anteriore longitudinale adotta la distribuzione bialbero e un sistema di sovralimentazione con due turbocompressori



**I 250 KM/H SI RAGGIUNGONO
ALLA SVELTA. MA IL SEI CILINDRI
BITURBO SEMBRA VOLER
SPINGERE ANCORA...**



SCHEMA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 6 cilindri in linea
- Alesaggio 86 mm
- Corsa 86 mm
- Cilindrata 2.997 cm³
- Rapporto di compress. 8,5:1
- Potenza 330 CV a 5.600 giri/minuto
- Distribuzione a quattro valvole per cilindro
- Due alberi a camme in testa
- Iniezione elettronica multipoint, due turbocompr. e intercooler
- Catalizzatore a tre vie
- Raffreddamento ad acqua, 9,5 litri
- Lubrificazione forzata, 4,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 6 marce
- Frizione monodisco a secco
- Differenziale autobloccante Torsen
- Pneumatici 235/45ZR17 ant., 255/40ZR17 post.

Corpo vettura

- Coupé 3 porte, 2+2 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a quadrilateri deformabili, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori multilink, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Ammortizzatori idraulici
- Freni a disco ventilati, Abs
- Sterzo a cremagliera, servocomando idraulico
- Capacità serbatoio carburante 80 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.550 mm
- Carreggiate: ant. 1.520 mm post. 1.525 mm
- Lunghezza 4.513 mm
- Larghezza 1.810 mm
- Altezza 1.275 mm
- Peso 1.583 kg

Prestazioni

- Velocità 250 km/h (autolim.)
- Consumo a 120 km/h 10,3 litri/100 km

Due facce della medaglia

Supercar giapponesi sì, ma le due rivali del test, Toyota Supra (in primo piano) e Mitsubishi 3000 GT, nonostante i motori sei cilindri a doppia sovralimentazione in comune, non potrebbero essere più diverse, quanto a taglia, disposizione meccanica, ruote motrici e masse in gioco. La Toyota risulta più divertente anche in pista, la Mitsubishi più a suo agio nei viaggi veloci o su fondi a scarsa aderenza

ANIMALE IN GABBIA

Ultimo esemplare della sua specie, è da 30 anni rinchiusa in cattività. Vi raccontiamo la storia di una sportiva che, invece di ruggire da una curva all'altra, **non ha mai circolato su strada**

Canale dodici

I cerchi Fondmetal di lega sono da 17 pollici e hanno rispettivamente un canale da 8" ½ davanti e 12" dietro. La prima serie della Pantera calzava Dunlop, ma col passare del tempo anche altri costruttori si buttarono ai piedi delle sempre più diffuse supercar (questa monta le Michelin Primacy 3). Da questa inquadratura si apprezza il gesto atletico (ed estetico) che Marcello Gandini ha fatto con il raccordo dell'alettone posteriore alle appendici laterali





Un pezzo da 90

Questa Pantera lo è per davvero. Se non altro perché è l'ultima della specie. Vestita dalla nota sartoria Gandini, motorizzazione a stelle e strisce (il V8 è lo stesso della coeva Ford Mustang).

Andandoci in giro si fa sempre una bella figura. Sapendo che dal meccanico, anche dall'altra parte del mondo, vai a cuore più leggero che con le altre emiliane. E poi, il suo 5.000 la rende la beniamina dei benzinai

Ci sono due tipi di appassionati di auto d'epoca. Quelli che nell'abitacolo, più che all'originalità dei rivestimenti guardano subito al portadocumenti, per scorrere la lista dei fortunati possessori precedenti e chi, invece, impallinato di meccanica e carrozzeria, verifica passaruota e serraggi vari, a caccia di qualche indizio sospetto che denunci sinistri o riparazioni maldestre. Comunque sia, di fronte a questa Pantera SI del 1994, rimarrebbero tutti di stucco. Come lo sono rimasto io. Perché il libretto è in bianco e carrozzeria e sellerie non solo sono nuove, ma addirittura fragranti come solo i prodotti appena sfornati sanno essere.

Eterna giovinezza? Forse, ma il fatto che questa Pantera 90 (così è stata soprannominata l'evoluzione-rivoluzione della supersportiva di De Tomaso) non sia mai stata immatricolata, sicuramente ha aiutato. E non poco.

La corsa del felino

Nonostante non sia mai stata immatricolata, questa Pantera qualche chilometro l'ha fatto, 8.000 per l'esattezza. In giro per Saloni, presentazioni e... servizi fotografici

La storia di questo servizio comincia l'estate scorsa, quando Angelo Seretti, titolare del Garage Daytona II di Camino al Tagliamento, ci scrive un messaggio che sembra un vero e proprio Sos: "Ho qui l'ultima Pantera prodotta, venite a fotografarla, prima che me la portino via..."

IL SOGNO PROIBITO

La richiesta è urgente: e così, questa volta, l'organizzazione di un servizio fotografico si trasforma nella pianificazione di una missione di salvataggio. Ma cos'era successo? La verità è che Angelo, rimasto in contatto con la famiglia De Tomaso anche dopo che Alejandro aveva chiuso baracca e burattini, nel corso degli anni ha trovato una nuova casa a tante chicche "argentine". Questa premessa aiuta a inquadrare la cosa, ma sapere che per Seretti la Pantera è stato il sogno proibito di quando era ragazzo, fa capire meglio il suo grido ➔





Salotto di pelle

Il comunicato stampa dell'epoca diceva: "l'allestimento interno in pelle fiorentina completa e conferma l'elevato livello di finizione di questa berlinetta". Vero. E poi c'è l'uso baroccheggiante della radica, come sulle Maserati dello stesso periodo. Una delle cifre estetiche più riconoscibili di De Tomaso





➔ d'aiuto. Proviamo a metterci nei suoi panni: come avreste reagito se vi foste trovato davanti l'esemplare, nuovo di pacca, del soggetto del vostro poster preferito? Ecco, adesso calcolate che Angelo le auto le vende, non le colleziona. Per lui, quindi, il colpo di fortuna si è trasformato anche in un colpo al cuore... "Ne hanno prodotte sì e no 50, di cui due destinate ai crash test. Averla qui è un sogno". Ma i sogni, si sa, durano quel che durano. E così, appena è stata messa sul mercato, se l'è subito accaparrata il solito americano. È allora che Angelo decide di chiamarci, "volevo che rimanesse una traccia di questo esemplare davvero unico, prima che finisse dall'altra parte del mondo".

Vestita da Marcello Gandini, la nuova Pantera fa un salto nell'iperspazio rispetto alla versione precedente. Come viene spiegato anche dal comunicato stampa ufficiale: "La linea estremamente aerodinamica, pur avendo dato primaria importanza all'estetica, permette il massimo rendimento". Lo dimostra la palpebra sotto il parabrezza, che si raccorda ai montanti davanti. Nata come deflettore, "nella guida di tutti i giorni, crea anche

un'utilissima barriera aerodinamica a prova di moscerini. E pure di pioggia", puntualizza Angelo. Tra gli altri dettagli, immancabili per una supercar di quegli anni, ci sono i fari a scomparsa e le generose prese d'aria sul cofano. Per non parlare dell'avvolgente paraurti posteriore, che serve da estrattore. C'è un'altra curiosità: le luci dietro sono quelle dell'Alfa Romeo 33. E va detto che, abbinate a questo vestito così sexy, sanno di noblesse oblige, più che di un frettoloso riciclo. Con la nuova serie, la Pantera, oltre ad aver cambiato pelle, si è fatta pure le ossa. Nuove: perché sotto queste linee ringiovanite, infatti, si cela un telaio misto. La parte anteriore, tutta elementi scatolati stampati, si attacca al traliccio tubolare che sostiene cambio (ZF a cinque marce, con differenziale autobloccante di tipo lamellare), sospensioni e, ovviamente, motore.

BORN IN THE USA

Il cuore della Pantera è un Ford 302 EFI (cioè a iniezione elettronica), con i suoi begli 8 cilindri a V di 90 gradi e 4.942 cm³ di cilindrata. Su come De Tomaso risolse il "problema" delle moto-

Per favore, dica 33

L'artigianalità della Pantera, in tre dettagli: il logo De Tomaso inserito negli inserti di radica di entrambe le portiere, gli esotici fanali a scomparsa e, colpo di scena, i fanali posteriori dell'Alfa Romeo 33. Portati a passeggio con gran classe

L'ESPERTO

DOMATORE DI PANTERE

Meccanico ufficiale De Tomaso di Padova, Mario Gambato le Pantera le ha fatte correre. Su strada, perché al concessionario veneto arrivavano sulle proprie gomme, dopo aver toccato punte indicibili in autostrada; ma anche nelle gare, come il Giro d'Italia e la Targa Florio (nel 1975 si è portato a casa il miglior

risultato di sempre per la Pantera, con l'ottavo posto di Govoni-Parpinelli). Gli aneddoti non mancano: "La Pantera preferiva le Dunlop perché lavorava meglio sulle tele naturali, piuttosto che sull'acciaio delle Pirelli". Qualcosa da aggiungere? "13726548", risponde Mario. Non è il suo numero di telefono, ma l'ordine di accensione del V8...



rizzazioni delle proprie auto, poi, bisognerebbe scrivere un intero trattato. Ex pilota, dal mondo delle corse si era portato dietro il concetto del matrimonio d'interesse: "Io ti do la guidabilità di un buon telaio, tu l'affidabilità di un motore di grande serie...". È così che la reperibilità dei pezzi non fu più un grattacapo: vuoi mettere trovare un ricambio di un V8 Ford al di là dell'oceano piuttosto che uno, per dire, di una Lamborghini? Il suo metodo, del resto, fece scuola: come dimostra "l'altro" argentino della Motor Valley, Horacio Pagani.

"E se i cavalli sono meno di quelli del motore di prima (305 contro 330, ndr), il piacere di guida è decisamente migliorato". Con queste parole, senza saperlo, Angelo conferma che il traguardo che si erano prefissati alla De Tomaso è stato raggiunto: "l'obiettivo di questa vettura è di offrire una guida divertente e non impegnativa che, grazie ai contenuti tecnici, permetta una velocità elevata ma priva di tensione: l'inserimento in curva è naturale e immediato, le traiettorie impostate vengono mantenute da un perfetto assetto che dà sicurezza in ogni situazione".



SCHEDA TECNICA

Motore

- Centrale posteriore, longitudinale 8 cilindri a V
- Alesaggio 101,6 mm
- Corsa 76,2 mm
- Cilindrata 4.942 cm³
- Rapporto di compressione 11:1
- Potenza 305 CV a 5.800 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, un albero nel basamento, aste e bilancieri, punterie idrauliche
- Iniezione elettronica multipoint
- Raffredd. ad acqua, 13,3 litri
- Lubrificazione forzata, 4,7 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio ZF a 5 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco, comando idraulico
- Differenziale autobloccante lamellare
- Pneumatici ant. 235/45ZR17, post. 335/35ZR17

Corpo vettura

- Coupé 2 porte, 2 posti
- Scocca portante in lamiera di acciaio
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, doppi bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, doppi bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Ammortizzatori oleopneumatici
- Freni a disco autoventilanti
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 100 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.515 mm
- Carreggiate: ant. 1.560 mm post. 1.563 mm
- Lunghezza 4.365 mm
- Larghezza 1.980 mm
- Altezza 1.100 mm
- Peso in ordine di marcia 1.490 kg

Prestazioni

- Velocità 270 km/h



Il rosso e il nero

Il vistoso alettone ha la funzione che ci si aspetta, cioè migliorare la deportanza del retrotreno a tutto vantaggio di stabilità e aderenza. Ed è una novità di questo modello. Mentre la mostrina con le alette è un gradevole retaggio delle versioni precedenti



UN MOSTRO IN CITTÀ

È l'unica della stirpe convertita all'uso stradale dalla Casa e fu allestita per il conte Gregorio Rossi di Montelera. Ha il numero di **telaio 030**, **scarico più civile e abitacolo meglio rifinito**. Ma non è per nulla "addomesticata"



Freccia d'argento

La 917 #030 ha oggi la livrea argentea con la quale era stata dipinta nel 1971. Riverniciata in seguito di blu, è poi tornata al colore originale. Nel 1971 c'erano due pinne sulla coda, che Rossi di Montelera trovò orribili e fece smontare





Il pieno, prego

Non capita certo tutti i giorni di fermarsi a fare benzina e venire affiancati da una Porsche 917, pronta a fare rifornimento come qualsiasi normale berlina. Sotto, nella vista di coda, si nota la targa del Texas, la terza della vettura. La prima, dell'Alabama, era stata concessa insieme all'immatricolazione a patto che la 917 non venisse mai fatta circolare sul suolo di quello Stato

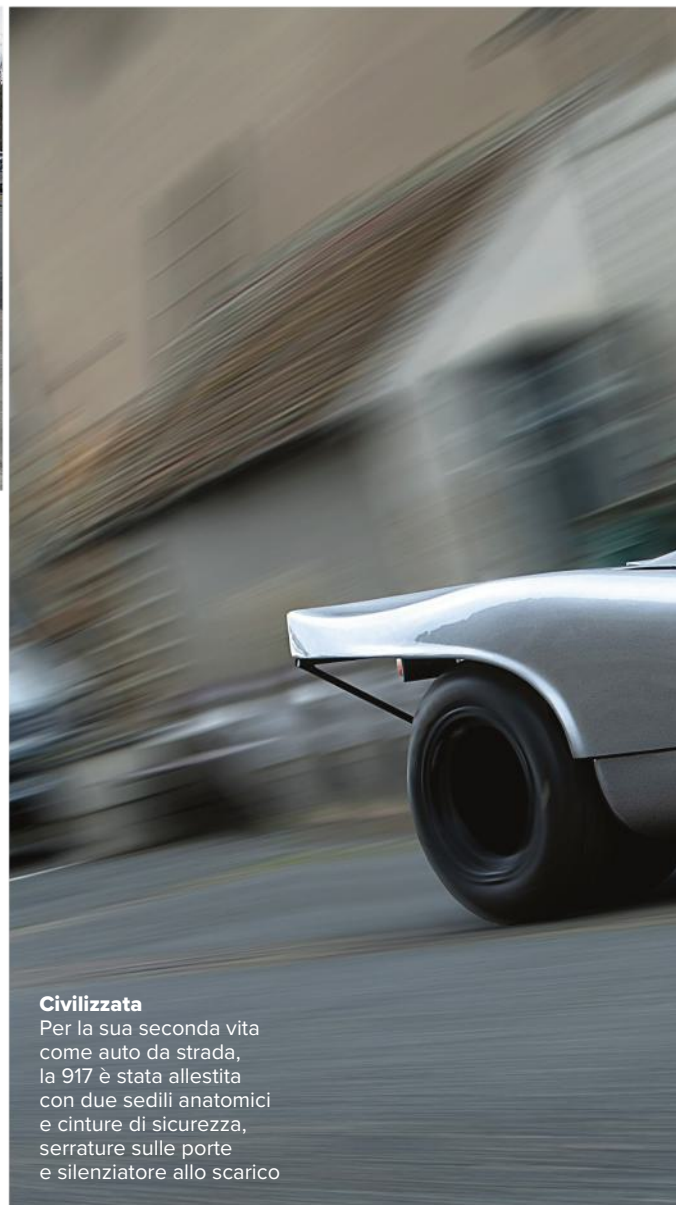
Nel mondo dell'automobile ci sono nomi che identificano vere e proprie leggende. Uno di questi è senza dubbio quello della Porsche 917, la Sport nata nel 1969 per fare terra bruciata alla 24 Ore di Le Mans. La vinse nel 1970, insieme al Mondiale Sport Prototipi, e continuò a vincere tutto quello che si poteva.

Lasciò un segno indelebile anche nei piloti che ebbero l'occasione e il coraggio di guidare i primi 25 esemplari costruiti per ottenere l'omologazione, prima che venissero introdotte le varianti 917 K e 917 LH (coda corta e coda lunga), che risolvevano i grossi problemi di stabilità aerodinamica fino a lì riscontrati. Si tratta comunque di un mostro da oltre 600 CV per meno di 900 kg di peso, che ha spaventato più di un professionista. Si può facilmente immaginare che avvicinarsi a una 917 per un test, seppure non sia previsto di sfruttare le massime prestazioni, metta in apprensione chi pilota di professione non è.

UNA GARA SOLTANTO

L'esemplare del test, inoltre, non è una 917 qualsiasi, a patto che si possa definire così tale modello, ma il telaio 030, ossia l'unica resa compatibile (più o meno) con l'impiego stradale dalla Porsche stessa. Nel 1975 il conte Gregorio Rossi di Montelera, patron della Martini & Rossi, chiese infatti alla Casa bavarese una 917 per uso personale, da impiegare su strada. Negli anni in cui le auto da corsa del marchio vestivano la livrea dell'azienda italiana, non si poteva certo dire di no a quella bizzarra richiesta. Così, la #030, quella che aveva corso la 1.000 km di Zeltweg nel 1971 con Helmut Marko e Gérard Larrousse, proprio con i colori Martini Racing, venne individuata come l'esemplare da convertire all'impiego di tutti i giorni, o quasi.

In quella gara si era qualificata terza, dietro la sorella guidata da Rodriguez e Attwood e la Ferrari 312 PB di Ickx e Regazzoni; lo scoppio di una gomma e la conseguente uscita di strada, però, l'avevano messa fuori gioco durante la corsa. Da lì in avanti fu usata come vettura per vari test; soprattutto quelli relativi a un impianto antibloccaggio per i freni, differente dall'Abs, a Hockenheim con il pilota Willy Kauhsen. Per es-



Civilizzata

Per la sua seconda vita come auto da strada, la 917 è stata allestita con due sedili anatomici e cinture di sicurezza, serrature sulle porte e silenziatore allo scarico

sere resa idonea all'impiego su strada, la #030 fu dotata di due sedili, con quello per il passeggero, a sinistra, di dimensioni ridotte, di serrature per le porte e di un silenziatore per lo scarico, dall'efficacia discutibile. L'impianto antibloccaggio dei freni fu smontato e il serbatoio da gara sostituito da uno normale.

La 917 non risultò comunque semplice da immatricolare: alla fine ci si riuscì in Alabama, ma dietro "giuramento" che mai quella macchina avrebbe circolato sul suolo dello Stato americano. La targa fu presto rubata, ma l'Alabama ne concesse una seconda. Poi la #030 fu reimmatricolata in Texas, con la targa che ha ancora oggi. Al telaio, alle sospensioni e al motore non furono apportate modifiche di sorta, ritenendo che la 917 fosse sufficientemente gestibile e affidabile anche nella sua nuova veste di auto stradale. Rossi di Montelera ricevette anche uno specifico manuale di uso e manutenzione, con un pieghevole che illustrava la corretta procedura per l'avviamento. La ritirò in fabbrica e la portò subito a Parigi su strada, senza inconvenienti se non per le terga del





LA #030 CORSE SOLO LA 1.000 KM DI ZELTWEG, POI FU USATA **PER TESTARE UN ANTIBLOCCAGGIO** DEI FRENI, DI MARCA TELDIX

passaggero. Recentemente la #030 è stata restaurata da Crubilé Sport, atelier specializzato in Porsche da corsa, fra cui ovviamente la 917. Hanno rimesso a nuovo anche la macchina a coda lunga che appartiene al museo della Casa e hanno una grande esperienza sul modello, indispensabile visto che ogni 917 ha delle peculiarità. Il serbatoio, per esempio, è stato ricostruito copiando quello di un altro esemplare, ma chi altro avrebbe potuto farlo, perché ne aveva uno gemello sotto mano? Il telaio ha dovuto essere risaldato in più punti, mentre le sospensioni sono state interamente riviste e l'impianto elettrico è stato rifatto da zero. Il motore, invece, a parte l'eliminazione di alcune piccole perdite di liquidi, non ha avuto bisogno di alcun intervento.

PRONTI A GUIDARLA. O NO?

Un meccanico sta scaldando il motore prima del test, e con il cofano aperto notiamo la ruota di scorta, necessaria per il regolamento di categoria al tempo, ma del tutto inutile, visto che non ci sono né la chiave per smontare i gallettoni né 





Guida avanzata

Ci vuole tempo per abituarsi alla posizione di guida, che vede il pilota seduto praticamente fra i parafranghi anteriori, con tutto il resto dell'auto alle spalle

il cric per sollevare l'auto. Cominciamo con qualche giro da passeggero, per prendere le misure alla 917. Nessun riguardo, il pilota si comporta come se non ci fossimo e non sappiamo nemmeno dove tenerci, se non ai tubi che portano l'olio al motore e diventano sempre più caldi.

Ora è il nostro turno e apprezziamo la leva del cambio, che, pur con la guida a destra è, a sua volta, a destra del pilota. Una complicazione in meno. Scendere in pista ad andatura turistica non è nemmeno complicato, la 917 si comporta con la massima docilità. Premere sul gas è tutt'altra storia, e ci fa subito desiderare molta potenza frenante in più. L'ingresso in curva, invece, che avvenga a 100 o a 200 e oltre km/h, è sempre di una facilità disarmante, anche se è strano trovarsi seduti fra le ruote anteriori, con tutto il resto della macchina alle spalle. Lasciata la pista, ci rendiamo conto che, nel traffico, la #030 è probabilmente più a suo agio di una Lamborghini stradale, a parte il rumore che fa scattare gli allarmi e la difficoltà a infilarsi in un parcheggio. Il conte aveva visto giusto, eccome.

SCHEDA TECNICA

Motore

- Centrale-posteriore, longitudinale
- 12 cilindri a V di 180°
- Alesaggio 86 mm - Corsa 70,4 mm
- Cilindrata 4.907 cm³
- Rapporto di compressione 10,5:1
- Potenza 610 CV a 8.400 giri/minuto
- Coppia 549 Nm a 6.500 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, 2 per cilindro
- Due alberi a camme in testa per bancata, ingranaggi
- Iniezione meccanica Bosch, 2 candele per cilindro
- Raffredd. ad ari
- Lubrificazione a carter secco

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 5 marce
- Comando a leva, a destra del pilota
- Frizione tridisco a secco
- Pneumatici ant. 10/21.5-15, post. 15/26-15

Corpo vettura

- Sport 2 porte, 2 posti
- Telaio di tubi di alluminio
- Carrozzeria di pannelli di materiale plastico e fibra di vetr
- Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Ammortizzatori Bilstein
- Freni a disco autoventilanti
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio 80 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.300 mm
- Carreggiate: ant. 1.564 mm post. 1.584 mm
- Lunghezza 4.140 mm
- Larghezza 1.980 mm
- Altezza 0.920 mm
- Peso 900 kg

Prestazioni

- Velocità fino a 386 km/h



IL MOTORE DELLA #030 NON È STATO MODIFICATO. **LA PORSCHE HA RITENUTO** CHE FOSSE GESTIBILE ANCHE NEL TRAFFICO



Pelle e moquette

Pochi mesi dopo l'acquisto, Rossi di Montelera fece rivestire la plancia di pelle e tappezzare l'abitacolo di moquette, per rendere più confortevole e rifinita la 917. Come si può vedere sotto, la strumentazione è rimasta priva di tachimetro. In basso, l'inconfondibile "ventolone" per il raffreddamento del 12 cilindri



Salvata DAL FUOCO



La sorella maggiore della R4 debutta al Salone di Parigi nel 1968. In 18 anni ne verranno prodotte **oltre un milione e 600 mila**. Questo esemplare, con soli 36 mila km, è scampato anni fa a un terribile rogo

Strano il destino della R6. Ha sempre vissuto all'ombra della sorella minore R4, eppure il successo economico del modello, in 18 anni di produzione, è stato significativo, oltre 1 milione e 600 mila esemplari venduti dall'autunno del 1968 fino al 1986. Il dato di fatto è che in Francia ha ancora molti estimatori, mentre da noi è proprio merce rara. Imbattersi poi in un esemplare con soli 36 mila km all'attivo, ha dell'incredibile. Quella che compare in queste pagine è una mosca bianca, conservata in ottime condizioni originali, funzionante e scampata per un pelo a un rogo devastante, quasi vent'anni fa.

UN PASSO E DUE MISURE

La genesi del modello è tribolata. L'idea parte nei primi anni 60, poco dopo il lancio della 4 che, per il suo aspetto fin troppo spartano, genera non pochi dubbi. La dirigenza vuole un mo-

dello più elegante e meglio rifinito, oltre a svecchiare dal basso la gamma, estendendo la presenza dei modelli a trazione anteriore a scapito di quelli "tout arrière" derivati dalla Dauphine, ormai datati. Il progetto, però, suscita a sua volta qualche perplessità, poiché nel frattempo il gradimento per la R4 sta lievitando e l'esigenza di una sorella maggiore sembra non essere più così urgente e indispensabile.

Tra vari tentennamenti, il Progetto 118 si sviluppa nel biennio 1966-67 partendo dal telaio a pianale della R4, una soluzione che comprende appunto un pianale a cui vengono fissati i lamierati uniti in un corpo unico, a formare una scocca, più altri organi di supporto, come il telaio supplementare per il supporto di motore, cambio e avantreno. Dalla sorella più piccola, la R6 eredita anche la stranezza (tipica della Casa di Billancourt) di avere due differenti misure di passo .

Un po' di Gordini

La prima serie della R6 monta il 4 cilindri di 845 cm³ in grado di erogare 34 CV, derivato dalla versione Gordini della Dauphine. Un anno e mezzo dopo verrà introdotta la versione TL di 1108 cm³, con 48 CV di potenza. Al momento del lancio, la R6 ha un prezzo di listino di 895 mila lire







La tipica losanga

La classica targhetta di identificazione della Casa di Billancourt a forma di losanga richiama lo stemma del marchio francese. L'ultima R6 costruita in Francia lascerà la catena di montaggio nel 1980, ma la produzione proseguirà fino al 1986, negli stabilimenti che la Renault ha in Spagna, in Argentina, in Colombia e in Slovenia, totalizzando oltre 1.600.000 esemplari

➔ sui due lati della vettura, peculiarità dovuta all'impossibilità tecnica di allineare le due generose barre di torsione posteriori, che quindi sono fissate in posizione parallela, ma asimmetrica di alcuni centimetri.

SOLUZIONI DI PREGIO

Il design (lo stile si deve all'équipe di Jacques Ousset) trae spunto da quello più ricercato della R16; perciò non risulta realmente innovativo, ma poco alla volta i clienti affezionati al marchio francese iniziano a dare credito a questa vettura. Le concorrenti sono l'Autobianchi Primula e, in casa propria, la R4 Export, entrambe a trazione anteriore e a due volumi, dotate di portellone posteriore. Rispetto soprattutto alla rivale costruita a Desio, la R6 beneficia tecnicamente della buona esperienza della Casa francese in fatto di trazione anteriore e, avvantaggiandosi anche del retrotreno a ruote indipendenti, risulta più facile da guidare. Il motore è un 4 cilindri di 845 cm³ con 34 CV, derivato da quello dalla versione sportiva Gordini della Dauphine, che consente di

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 58 mm
- Corsa 80 mm
- Cilindrata 845 cm³
- Rapporto di compressione 8:1
- Potenza 34 CV DIN a 5.000 giri/minuto
- Coppia massima 5,8 kgm a 3.000 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri
- Albero a camme laterale
- Un carburatore invertito Solex 32 PDIS/3
- Pompa benzina meccanica
- Raffreddamento ad acqua, 5,1 litri
- Lubrificazione forzata, 2,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 30 Ah

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando al cruscotto
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 135-330

Corpo vettura

- Berlina 4 porte, 5 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci longitudinali, barre di torsione trasversali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a tamburo
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio 32 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.400 mm (lato destro 2.450 mm)
- Carreggiate: ant. 1.280 mm post. 1.240 mm
- Lunghezza 3.850 mm
- Larghezza 1.540 mm
- Altezza 1.500 mm
- Peso 750 kg

Prestazioni

- Velocità 120 km/h
- Consumo 7 litri/100 km



MOTORE DELLA DAUPHINE GORDINI, LINEA DELLA R16. **MA SUBISCE LA FORTE PERSONALITÀ** DELLA SORELLA MINORE R4



toccare i 120 km/h. Nel 1970 arriva la 6 TL, più rifinita, con un nuovo cambio e freni anteriori a disco. Monta un 4 cilindri di 1.108 cm³ da 48 CV, derivato da quello della R8, e tocca i 135 km/h.

USCITA ILLESA DALLE FIAMME

L'esemplare protagonista di queste pagine è uno dei primi prodotti. Dal 1969 fino al 1974 è stato utilizzato dal suo primo proprietario, Francesco Rota di Fiorenzuola (Piacenza), poi è stato chiuso in un garage e mai più toccato. "Rota era il cugino di mia moglie", spiega oggi Edoardo Lomi, che ha ereditato la vettura, "a marzo del 2005 il palazzo dove il nostro parente abitava venne letteralmente divorato dalle fiamme. Per fortuna il fuoco non è arrivato, per puro caso, ai garage, salvando così il contenuto. A quel punto abbiamo deciso di far ripartire la R6, ma non è stato semplice, visto il lungo periodo di inattività. Innanzitutto, abbiamo dovuto far revisionare il carburatore, sostituire la pompa dei freni e sbloccare i ceppi, cambiare l'olio e smontare la coppa per pulirla dalla inevitabile morchia accumulata durante la lunga sosta. Anche i pneumatici erano sgonfi e comunque ovalizzati. In più, dal 1974 non erano più stati pagati i bolli, quindi abbiamo provveduto a far rimettere in circolazione regolarmente l'auto. Ma alla fine, il risultato è stato soddisfacente. L'auto è seminuova, con solo 36 mila km all'attivo. Usarla è piacevole, ma mi limito a un'utenza cittadina". **R**



Bagagli a pieni voti

Il portellone si apre su un vano di carico molto ampio, soprattutto a sedile ribaltato. Nella prova di Quattroruote del giugno 1969 la voce bagagliaio si meritò il massimo dei voti. Il motore, disposto in senso longitudinale, ha il cambio davanti: da notare la lunga asta di comando, con leva al cruscotto

TAPPI DEI CARBURANTE

Tappo universale

in design anni ,60 (AKF1439),
in acciaio inox cromato -
bloccabile e ventilato.
19704

28,-



Applicabile universalmente

Tappo carburante

„Period Style“

tra gli altri per Triumph
(571086) TR 2-6
401

38,-



329676

Monza	Ø interno	Ordine n°	Prezzo
Alluminio, lucidato	51 mm	329676	98,-
Alluminio, lucidato	64 mm	303374	28,-
Ottone, cromato		303375	38,-

Tappo universale

Design anni ,70, in acciaio inox
cromato - chiusura a chiave.

	Ordine n°	Prezzo
ventilato	1085	28,-
non ventilato	343808	28,-



303377



497419

Tappo carburante Aston

Diametro interno 76 mm.

Da abbinare all'inserto con serratura Ordine
n° 1085 e 343808.

	Ordine n°	Prezzo
Acciaio inox, cromato	343357	58,-
Alluminio, lucidato	495995	58,-



498880

Tappo serbatoio

Per tappi benzina Aston e Monza

Tappo benzina bloccabile incluso.

Ø interno	Ordine n°	Prezzo
64 mm	498880	98,-
70 mm	318632	98,-
89 mm	318631	128,-

Tappo carburante MGB

Kit di conversione con
tappo benzina
bloccabile e
ventilato
in acciaio
inossidabile
cromato
536291
98,-



Tappo carburante MGA

Design originale -
non bloccabile
18019
28,-



Tappo carburante MGB versione USA

in acciaio inox cromato - bloccabile e ventilato
(GSS154USA)
20871

198,-



Aston	Ø interno	Ordine n°	Prezzo
Alluminio lucidato	64 mm	303376	68,-
Ottone cromato		303377	68,-
Ottone cromato	70 mm	13566	128,-
Alluminio lucido, Serratura con gancio		300148	248,-
Alluminio lucido, Serratura con rullo	89 mm	497419	248,-



Tappo di riempimento dell'olio

Jaguar 6 cilindri

Fa anche una „bella figura“ come tappo di riempimento dell'olio a
sgancio rapido

329671

128,-

Tappo carburante Triumph

	Ordine n°	Prezzo
► TR2, TR3, TR3A, TR3B, TR4 e TR4A ► TR5, TR250 e TR6 (1967-76) ► Spitfire (1962-80) ► GT6 (1966-73)	17222 „GAC6001X“	98,-
► TR4 e TR4A (1961-67) ► TR5 e TR250 (1967-68) ► Spitfire Mk3: Tutti i modelli euro- pei, i modelli USA e Canada fino al numero di telaio FD51967	4466 „613506“	68,-
► TR2, TR3, TR3A, TR3B, TR4 e TR4A ► TR5, TR250 e TR6 ► Spitfire ► GT6	2538 „725117“	198,-

TANICA DI BENZINA

Tanica di riserva in alluminio	si adatta esattamente sotto la ruota di scorta	480886	148,-
---------------------------------------	--	--------	--------------

Austin Healey Serbatoi di benzina in alluminio

100/4 BN1/2	Standard	204948	480,-
	Standard	204949	480,-
BN4 - BJ8	Serbatoio rally da 70 litri	538852	580,-
	Serbatoio rally da 80 litri	479941	580,-

Jaguar

Serbatoi benzina in alluminio per XK

XK120		336558	680,-
XK140 / 150 primi		329107	680,-
XK150 ultimi		328301	680,-

Serbatoi benzina in acciaio per MK2, E-Typ e XJS

MK2 DV8		200286	498,-
Kit di montaggio per MK2 e DV8		242555	68,-
E-Typ series 1		536263	598,-
E-Typ series 2		549364	598,-
EV12 series 3		210702	598,-
XJS C 3.6 e 5.3		248449	798,-

Serbatoi benzina in acciaio per XJ6/XJ12, Sendzimir zincato

XJ6 series 2 con pompa sommersa	destra	210832	328,-
	sinistra	210784	328,-
XJ6 / XJ12 series 1 e 2	C40190 (destra)	203699	328,-
	C40191 (sinistra)	202356	328,-
	coppia	532866	598,-
XJ6 / XJ12 series 3	CAC5522/1 (destra)	246965	328,-
	CAC5523/1 (sinistra)	246967	328,-
	coppia	532877	598,-

Triumph Serbatoi di benzina in alluminio e acciaio

	Aluminio		Acciaio
TR3	321553	380,-	205386 298,-
TR4 a TR6	19261	348,-	298318 348,-
Spitfire	336608	298,-	294134 348,-

Land Rover Serbatoio benzina in acciaio

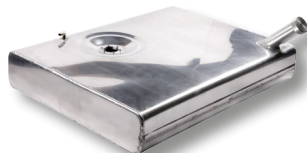
Defender 90	359249	148,-
-------------	--------	--------------

Mini Serbatoi benzina in acciaio

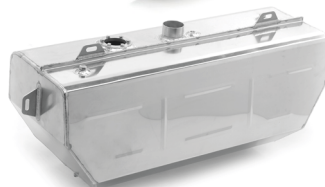
Van, Estate, Kombi, Pick-Up	318182	148,-
Limousine (1959-80)	470339	348,-
Limousine fino al 1992	289296	348,-
Motore a iniezione Single Point	353012	348,-
1.3 Mpi (1997-2000) - Utilizzabile anche per i modelli 1.3 Spi	292858	348,-

MG Serbatoi benzina in acciaio

MGA		13099	298,-
MGB Roadster		15716	298,-
MGB, MGB-V8, MGC	Collo di riempimento inclinato ARH176	12144	238,-
MGB Europa	Collo di riempimento diritto NRP1174	215117	238,-
MGB USA	Collo di riempimento diritto NRP1176	7737	238,-
Sprite/Midget 5/1961 - 7/1971	Sensore serbatoio avviato NRP9Z	210904	198,-
Sprite/Midget 5/1971 - 8/1976	Sensore del serbatoio inceppato NRP8Z	12885	198,-
Sprite/Midget bis 2/1961	Sensore serbatoio avviato ARA77	327202	198,-

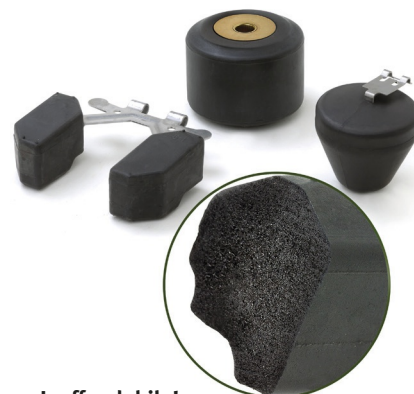


Kit di montaggio per MK2 e DV8 242555



LIMORA

Conservare ciò che ci muove



Inaffondabile!

Galleggianti in gomma nitrilica. Migliaia di minuscoli micropori assicurano una galleggiabilità garantita, sempre!

Resistente all'etanolo, adatto all'E10.

Zenith Stromberg 150/175 CD	495668	28,-
Zenith Stromberg 175 CD	21425	38,-
SU HS	501748	36,-
SU HIF, sinistra	501771	28,-
SU HIF, destra	501772	28,-
SU H6 e HD	493576	48,-
SU H1 e HD8	501770	64,-
SU H8	220237	98,-

Interruttore di sicurezza

Interrompe l'erogazione di benzina in caso di collisione

11380 **48,-**



Microfiltro e regolatore di pressione della benzina in uno

Protegge il carburatore da traboccamenti e fluttuazioni di pressione

Litri/ora max.	Ø mm	Alloggi	Ordine n°
350	85	Vetro	15395 78,-
		Alluminio	325363 78,-
300	67	Vetro	343001 78,-
		Alluminio	343002 78,-

Manometro

per una regolazione precisa del regolatore di pressione
500293 **38,-**





Filtro di ricambio	212850
Anello di tenuta	490094

La „nostra“ pompa di benzina

La migliore e più affidabile pompa universale
pompa carburante universale più affidabile di sempre...

- Compatta e leggera
- L'erogazione del carburante inizia immediatamente
- Di lunga durata
- Per tutti i motori a carburatore con tensione di bordo a 12 volt.
- Facile da installare

Il microfiltro integrato sostituibile protegge il delicato meccanismo del carburatore. Il tasso di erogazione si adatta automaticamente al fabbisogno di carburante del motore.

... e fa anche il giusto rumore tipico inglese.

Portata circa 90 litri/ora. Pressione di esercizio 0,3 bar.

Dimensioni circa 17 x 6 cm, attacchi per tubi flessibili da 8 mm.

14976 **298,-**



MADE IN GERMANY

Pompe per carburante

Le nostre pompe di benzina hanno un concetto di controllo in cui la portata della pompa si adatta al consumo del motore, cioè pompa rapidamente quando il consumo è elevato e lentamente o per niente quando il consumo è basso, risparmiando così energia elettrica (frequenza di corsa flessibile).

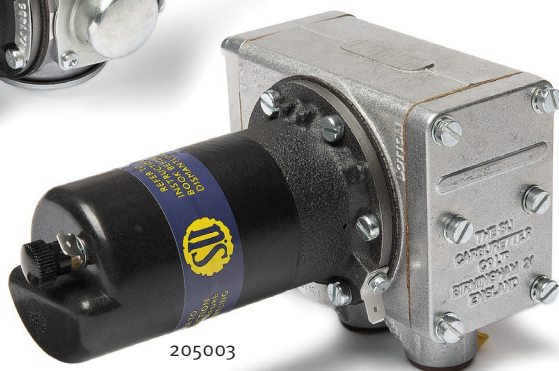
Autopescente, altezza di aspirazione min. 80 cm

Massa positiva o negativa, soppressione delle interferenze radio.

Volt	litri/ora	bar	connessioni	Ordine n°	
12 Volt	130	0,38	8 mm (orientabile di 220°)	509633	98,-
	110	0,2		509631	98,-
	80	0,13 a 0,18	1/4" Filetto esterno	21629	98,-
	100	0,15	8 mm	772	98,-
	130	0,28 a 0,35	3/8" BSPP Filetto interno	14344	98,-
	80	0,13 a 0,18	1/2" Filetto esterno per ammissione, 7 mm per uscita	310498	98,-
6 Volt	55	0,15 a 0,20	8 mm (orientabile di 220°)	315279	128,-



1517



205003

Pompe carburante SU

Prestazioni di erogazione impressionanti a pressione costante,
terra positiva o negativa, produttore di primo impianto per molti veicoli d'epoca:
Un plus importante a favore di queste pompe.

Volt	Massa	Ordine n°		
12 Volt	Negativo e positivo	AUA152	205003	398,-
	Negativo e positivo	AZX1307	318298	248,-
	Negativo	AZX1307EN	324585	248,-
	Positivo	AZX1318EP	324587	248,-
	Negativo e positivo	AZX1308	773	248,-
	Negativo	AZX1308EN	324586	248,-
	Positivo	AZX1319EP	433994	248,-
	Negativo e positivo	AZX1405J	1517	450,-
	Negativo	AZX1405EN	324590	448,-
6 Volt	Positivo	AZX1408EP	1520	398,-
	Negativo e positivo	AUA26	491574	248,-

Pompe benzina Facet, 12 volt

- Gruppo pompa e filtro compatto
- Taglio di pressione

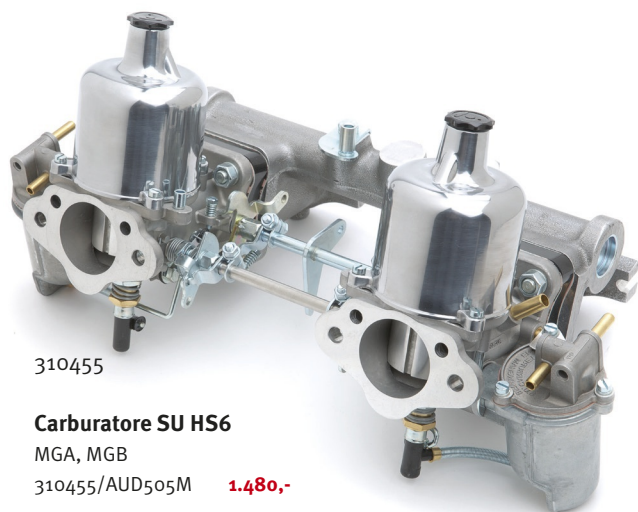
connessioni	litri/ora	bar	Kit di montaggio	Ordine n°	
8 mm	113	0,27 a 0,38	senza	469439	128,-
			con	15353	148,-
10 mm	132	0,41 a 0,48	senza	469445	128,-
			con	304847	148,-
filetto 1/8" NPTF	151	0,41 a 0,55	senza	469447	128,-
			con	12287	148,-
128	113	0,20 a 0,31	senza	297450	86,-
			con	14055	88,-
	121	0,27 a 0,48	senza	304362	86,-
			con	304846	88,-
			senza	469436	86,-
			con	474462	88,-



15353



Ampio magazzino ricambi



310455

Carburatore SU HS6

MGA, MGB

310455/AUD505M **1.480,-**

Set carburatore SU HS6

TR250, TR5

Il popolare kit di conversione per i carburatori a 6 cilindri offre la possibilità di sostituire i carburatori Zenith Stromberg, non privi di problemi, con una soluzione tecnicamente migliore e più efficiente.

315352/FZX3045 **1.280,-**



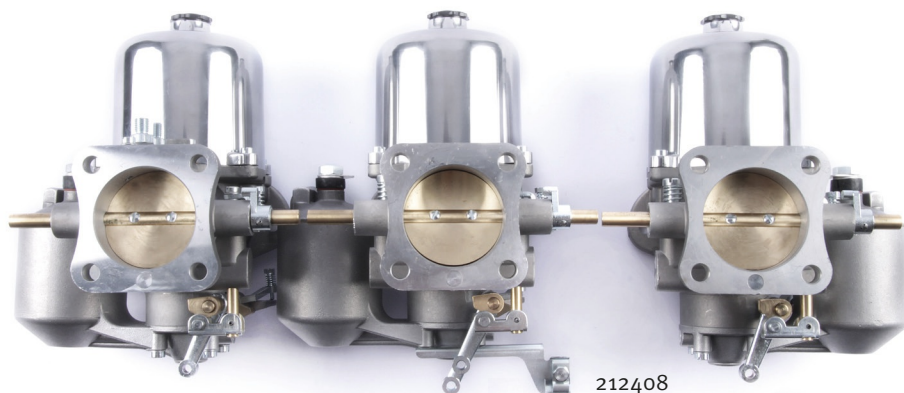
Kit di conversione con 3 carburatori SU HD8

Jaguar E-Type Serie 1 e 2

210560 **5.980,-**

Set di carburatori SU più diffusi

Set SU	Veicolo	Ordine n°	Prezzo
HS4	MGB	13894	1.280,-
HS4	Spitfire, Midget 1500	25587	1.280,-
HS6	MGA, MGB, TR4	17935	1.280,-
HS2	MINI, S&M 1275	311374	1.180,-
H6	100 M Spec AH BN1/2	204932	1.680,-
HS2	Spitfire 1300	328039	1.180,-
H4	MGA 1500	304376	1.680,-
H6	MGA TC	326906	1.680,-
HS2 e collettore	Sprite/Midget	319044	1.480,-



212408

Set di carburatori SU HD8

Veicolo	Ordine n°	Prezzo
Jaguar E-Type 3.8 e 4.2	212408	3.380,-
Austin Healey BJ8	214875	2.380,-

Dalla nostra gamma di filtri dell'aria



Filtro dell'aria

per SU-HD8 e SU-HS8

215268 **138,-**

per SU-H6, SU-HD6 e SU-HS6

215269 **138,-**



Kit di conversione a 4 carburatori SU HIF44

Jaguar E-Type V12

348228 **3.200,-**



Set carburatori SU H8

Jaguar XK120 e XK140

220318 **3.200,-**



Kit di conversione carburatori Weber 45DCOE

Jaguar E-Type Serie 1 e 2

256087 **2.980,-**

Imbuto di aspirazione per carburatore SU

Giunto alla quarta generazione, il nostro fornitore della „Black Country“ produce per noi questi imbuto di aspirazione puramente artigianali. **Perfettamente sagomati mediante pressatura**, piastre di base e filtri flangiati in modo pulito e stretto... bellissimi!

SU	Zenith Stromberg		
H1	—	1.1/8"	552035
H2 / HS2	125CD	1.1/4"	552037
H4 / HS4	150CD	1.1/2"	552038
H6 / HS6	175CD	1.3/4"	552039
H8 / HD8	—	2"	552040
HIF44	—	1.3/4"	552041



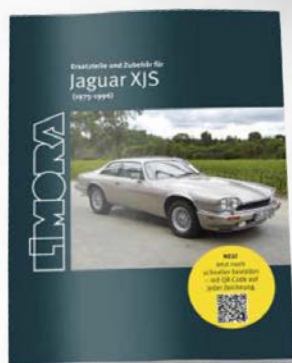
1.840 Pagine

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

Codice-No 549171



1.840
pagine
gratuito



NUOVO

I nostri due più recenti
cataloghi di ricambi:

Jaguar XJS

Codice-No 551249

MG T-Type

Codice-No 550861



► Sfogliare online qui

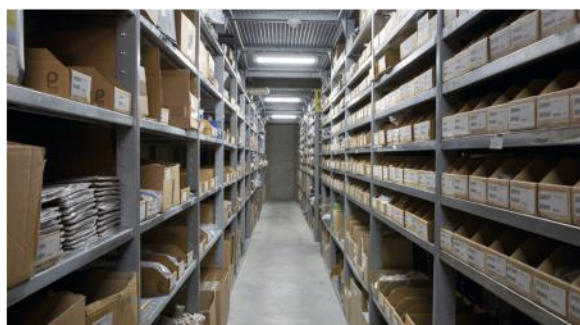
Richiedetelo subito gratuitamente!

I cataloghi leader di mercato:

Meticolosamente studiati, meticolosamente illustrati.



Un enorme magazzino
7900 metri quadrati di magazzino,
22 km di scaffali,
542.550 articoli nel nostro sistema di controllo dell'inventario,
di cui circa 350.000 in stock.



Limora a Torino

Via Giordano
Bruno 164

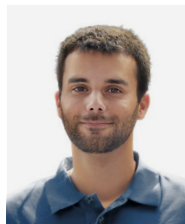
+39 011 074 42 55
+39 348 397 28 10
+39 340 531 82 17
+39 333 230 14 83 / 84
www.Limora.com
Italia@Limora.com



Fabio
Zabatta



Katarzyna
Kaczmarczyk



Miguel
Jal



Andrea
Camardella



Miki
Minguez



Carlos
Vinagre



*Foto by Marit & Toomas Hinnosaar - Turin, CC BY 2.0

Oltre 1.000 pagine gratuite!

I cataloghi leader di mercato:

Meticolosamente studiati, meticolosamente illustrati.

Marchio	Modello	Pagine	Ordine n°
MG	MGA Roadster e Coupé	580	489841
	MGB	800	7678
	MGF e MGTF	64	493830
	MG T-Type NUOVO	300	548056
Austin Healey	BN1-BJ8	600	326250
	Sprite e MG Midget	324	324658
Mini	Classic	740	327536
Triumph	TR2 - TR4A	600	287210
	TR5, TR250 e TR6	600	286982
	Spitfire MK3, MK4, 1500	640	488365
	Mark II	128	206532
Jaguar	E-Type, 6 cilindri	1.050	539224
	E-Type V12 Serie III	400	501741
	XK120, 140 e 150	700	317404
	XJ6 Daimler Sovereign	1008	336308
	XJ12 Daimler Double Six	800	245883
	X300	200	497251
	X308	150	496829
	XK8/XKR	150	493838
Land Rover	XJS (1975-1996) NUOVO	1.000	550955
	Serie II, IIA e III	1.100	505623
	90, 110 e Defender	1.100	520410
Range Rover	Classic (1970-1996)	1.200	349105
Fiat	500	310	533762
	126	310	541517
	600 e Multipla	300	543436
	850	300	543437

LIMORA

Conservare ciò che ci muove

Triumph Special



Albero di trasmissione

Trasmissione di potenza perfetta: nessuna cricca, nessun giunto cardanico, nessun pezzo scorrevole, completo di unità cuscinetto ruota. Design rinforzato con giunti omocinetici a velocità costante.

Da TR4A a TR6
496667
Stag e salone
325183

489,-

489,-

Sistemi di scarico in acciaio inox
in acciaio inox Sheffield 403 e 306
- saldature come si deve, superfici
perfette, lucidate in modo elaborato,
si inseriscono perfettamente
sotto la vettura



Sistemi di scarico TR

TR2-4	928	298,-
TR4A primi	1916	348,-
TR4A in ultimi	1917	348,-
TR250, TR6 carburatore fino al 72	2782	348,-
TR5, TR6 PI, TR6 carburatore dal 72	20162	480,-
TR6 Competition (doppio flusso)	2070	348,-

Collettore della ventola TR

TR5/250 e TR6 - 6-in-3-in-1 „Big Bore“ 57 mm	304871	398,-
Scarico sportivo TR5/250 e TR6 per collettore di scarico	13549	398,-
Adattatore per collettore a scarico standard	3771	198,-

Sistemi di scarico Spitfire

Spitfire Mk3 (1967-70)	13043	298,-
Spitfire Mk4 1300 (1970-74)	13044	298,-
Spitfire 1500 (Europa) con 2 carburatori SU (1974-80)	13045	298,-

tutti i prezzi sono validi fino al 30.6.24

OMAGGIO AL DTM

Il proprietario era un **fan del campionato tedesco Turismo**, dove 30 anni fa il Biscione batteva la Stella. Così, ha cercato una versione che fosse più vicina possibile alla 155 V6 TI di Larini. Con trazione 4x4, in questo caso un motore sovralimentato e uno scatto bruciante

La scintilla che porta ad acquistare una storica è sempre personale. Nel caso di questa fiammante Alfa Romeo 155 2.0i Turbo Q4 si è trattato di un'emozione giovanile. All'attuale proprietario, Nicola Gianaria di Torino, erano infatti rimaste impresse le gare del campionato DTM di 30 anni fa, nel quale la 155 V6 TI (in quel caso, un prototipo 4x4) batteva, soprattutto con Nicola Larini, le Mercedes 190 E 2.5 16 (ricordiamo il doppio, storico trionfo al Nürburgring, nel 1993). Ebbene, Gianaria voleva comprare una 155 che ricordasse il più possibile quelle integrali da corsa, con una meccanica d'alto livello. Così, ➔





Sensibile all'acceleratore

L'Alfa 155 2.0i Turbo Q4 impegnata sulle strade collinari nell'Astigiano. La berlina del Biscione vanta una buona tenuta di strada, con tendenza al sottosterzo in fase di inserimento in curva; comportamento che può cambiare (in senso sovrasterzante), perché l'auto è sensibile al tirorilascio dell'acceleratore. Utilizzando le sospensioni elettroniche in modalità Sport, l'assetto dovrebbe diventare più rigido, anche se il proprietario non lo trova evidente



Quadrifoglio "4"

Il classico, piccolo trilobo Alfa anni 90. Foto in alto, il Quadrifoglio verde abbinato alla trazione integrale "4". Nell'altra pagina, dall'alto in senso orario: la plancia è molto simile a quella delle altre versioni (non originali, solo il volante e il pomello del cambio di legno); il ricco quadro strumenti; il climatizzatore automatico; il tasto Sport; il divanetto, più comodo per due; i sedili anteriori, intonsi

LA PRIMA VITA DI QUESTA AUTO SI È SVOLTA NEL BRINDISINO. POI, **TRE ANNI FA**, LA SVOLTA E IL **VIAGGIO VERSO TORINO**

➔ si è messo in caccia della Turbo Q4: ne ha viste tante, modificate, cannibalizzate, deludenti. Fino al 2021, quando ha trovato quella giusta, tenuta molto bene, originale e con pochissimi chilometri. L'affare è andato in porto, sebbene - a detta dello stesso Gianaria - "il prezzo fosse molto superiore a quello di mercato" (che è di poco più di 25 mila euro, in quelle condizioni). Motore 2.0 turbo derivato da quello della Lancia Delta Integrale 16V (con 186 CV, al posto dei 205 della versione stradale della regina dei rally), trazione integrale permanente con tre differenziali (si veda a pag. 76) e sospensioni a controllo elettronico. Eccolo qui, lo spessore tecnico della 155 Q4.

TRENT'ANNI AL SUD

Un'auto che Gianaria utilizza poco, con il contagocce. Di solito, alla mattina presto, sulla Panoramica di Torino, quando c'è poco traffico: non per fare le corse in salita, ma per poter ascoltare bene la meccanica, immersi nel silenzio, e godendosi a fondo le sensazioni al volante. Ma se l'attuale proprietario ha percorso poca strada con

la sua Alfa 155 Q4 - per essere precisi, 700 chilometri in circa tre anni - non è perché la berlina ha già coperto un mare di strada. Anzi, nei suoi primi 29 anni di carriera, aveva totalizzato appena 27.800 chilometri, quando è stata rilevata da Gianaria, tramite un commerciante. In quel momento si chiudeva la prima vita, peraltro lunga, dell'esemplare, che fino ad allora "alloggiava" nel box di un signore di Francavilla Fontana, in provincia di Brindisi (le targhe sono ancora quelle originali). Ed era stata comprata presso la concessionaria Palma & Palma di Ostuni (BR), il 10 dicembre 1992, per la non certo simbolica cifra di 43.200.000 lire (inclusi gli accessori: sospensioni a smorzamento elettronico, climatizzatore automatico, tendina parasole, specchi retrovisori a sbrinamento elettrico e check control). Insomma, la protagonista del servizio appartiene a uno dei primi lotti del modello, presentato all'inizio di quello stesso 1992.

Della "Fase 1" della 155 2.0i Turbo Q4, peraltro quasi trentennale, si sa pochino. Se non che la vettura affrontava la tratta Brindisi-Milano, ➔







Sacca per l'intercooler

Sopra, il contenitore di tipo racing nel bagagliaio racchiude l'acqua per raffreddare l'intercooler. Foto sotto, da sinistra, in senso orario: il quattro cilindri turbo trasversale, derivato da quello della Lancia Delta Integrale 16V; il duomo delle sospensioni elettroniche; la tipica coda alta e tronca di queste berline del Biscione; i cerchi da 15 pollici della Speedline, che imitano il tipo "scomponibile"

➔ possibilmente quando non pioveva (infatti il sottoscocca è ancora in ottime condizioni). Fatto rilevante è invece che l'auto sia stata omologata Asi Targa oro nell'ottobre 2012. Un Biscione moderno fortunato, al quale l'attuale proprietario ha voluto aggiungere l'anno scorso un ulteriore sigillo, con la Certificazione d'autenticità Alfa Classiche Heritage, ottenuta con il massimo dei voti.

RIGENERATA DA POCO

Esaminando più da vicino la Q4, emerge l'approccio collezionistico tenuto, sin dall'inizio, da chi ha posseduto la vettura: un po' come succede a quei "bambini" maturi, che giocano poco con il proprio modellino del cuore, riponendolo poi subito nella scatola. Di recente, la 155 è stata sottoposta a un maquillage presso la Gev Detailing di Torino, grazie al quale sono stati riportati al loro splendore i dettagli esterni - la verniciatura è quella di fabbrica - e interni. Fuori, un particolare non originale è rappresentato dallo scarico Imasaf, montato solo per preservare l'originale. Nell'abitacolo, i rivestimenti dei sedili appaiono

AI BASSI REGIMI IL **TURBO LAG** È MOLTO EVIDENTE: QUINDI, BISOGNA SEMPRE ANTICIPARE LA RIAPERTURA DEL GAS

nuovi, inoltre molte parti, come il pavimento e i fianchetti del tunnel, sono ancora rivestiti con il cellophane. Fa sorridere, con gli occhi di oggi, il comando dell'hazard posto sul piantone, scomodo in caso d'emergenza; tra i "plus", segnaliamo invece la bocchetta d'aerazione posteriore.

Eccoci su strada: "La Q4" racconta Gianaria, "tiene molto bene in curva, anche se, opinione mia, l'assetto forse è un po' troppo morbido. Inoltre, la guida è condizionata dal turbo lag pazzesco del motore, per cui ai bassi regimi la risposta è molto lenta...". In effetti, Quattroruote, sul numero di dicembre 1992, commentò così il tema: "...La potenza è davvero notevole, ma è soprattutto il comportamento a impressionare: rabbioso tra i 3.500 e i 6.500 giri/minuto, quanto lento e poco pronto al di sotto di tale fascia, a causa della notevole inerzia del gruppo di sovralimentazione". Consigli? Ancora Quattroruote: "...è necessario adottare una tecnica di guida tutta particolare, anticipando sempre il momento dell'accelerata in modo da contrastare le reazioni del motore". Come facevano i piloti di F.1 negli anni 80. **R**





Integrale “giocosa”

Il proprietario assapora la sua 155 Q4 per pochi chilometri alla volta, ma sempre su strade stuzzicanti, sulle quali le doti dinamiche della berlina italiana escono allo scoperto. Al riguardo, la trazione integrale permanente si fa sentire e rende la tre volumi, oltre che divertente, molto sicura e veloce anche su fondi a bassa aderenza

LA TECNICA

I DIFFERENZIALI QUI SONO TRE

La **versione di punta** della berlina vanta una **trazione integrale sofisticata**, che include un Torsen posteriore. Motore trasversale turbo, gran frenata e ottima tenuta

Quando viene presentata, nel gennaio 1992, l'Alfa Romeo 155 suscita interesse, ma pure qualche perplessità tra gli alfisti doc. Che hanno ancora nel cuore la 75, in cui a spingere sono le ruote in coda, e dove l'assale è a ponte De Dion. Ebbene, la 155 - secondo modello del Biscione nato sotto la gestione Fiat - adotta invece la trazione anteriore (o, come vedremo nel nostro caso, pure integrale) e sospensioni posteriori a ruote indipendenti. Non solo: il motore passa dalla raffinata disposizione longitudinale, tanto cara alle berline di Arese, alla più "massificata" trasversale. Come si vede, cambiamenti tecnici radicali, a fronte di una linea che rimane a cuneo, anche se più tondeggiante. All'inizio la gamma 155, oltre alle motorizzazioni 1.8i e 2.0i Twin Spark, offre anche due unità più nobili: la 2.5i V6 e, al top, la 2.0i Turbo 16V Q4, prodotta fino al 1997. Proprio quest'ultima è la protagonista del servizio che avete letto alle pagine precedenti.

TURBO (DALLA) DELTA

La 155 Q4 adotta il due litri turbo bialbero derivato da quello della Lancia Delta Integrale. Sulla berlina Alfa eroga 186 CV e 291 Nm di coppia, che garantiscono uno 0-100 in 7 secondi e una velocità massima di 225 km/h. La Q4 si fa notare, però, soprattutto per la raffinata trazione integrale permanente, dotata di tre differenziali: uno anteriore, l'altro centrale epicicloidale con giunto viscoso

Ferguson e uno posteriore Torsen. In condizioni normali, la coppia viene ripartita per il 47% alle ruote anteriori e per il 53% a quelle posteriori. Quando però si verifica un'eccessiva perdita di aderenza a uno degli assi, il giunto viscoso interviene per trasferire la spinta alle ruote che hanno più grip. Il Torsen, oltre a fungere da autobloccante, consente differenti velocità di rotazione fra le ruote. Per questo, l'Abs è di tipo speciale.

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, trasversale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 84 mm
- Corsa 90 mm
- Cilindrata 1.995 cm³
- Rapporto di compress. 8:1
- Potenza 186 CV a 6.000 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, 4 per cilindro
- Due alberi a camme in testa
- Iniezione elettronica Bosch Motronic M 1.7, turbocompressore Garrett T3, intercooler
- Raffredd. ad acqua, 7,5 litri
- Lubrificazione forzata, 5,4 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione

- Trazione integrale permanente
- Cambio a 5 marce
- Frizione monodisco a secco
- Differenziale centrale epicicloidale, giunto viscoso e differenziale autobloccante posteriore Torsen
- Pneumatici 205/50ZR15

Corpo vettura

- Berlina, 4 porte, 5 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, tipo MacPherson, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci longitudinali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Ammortizz. idr. telescopici
- Freni a disco, Abs
- Sterzo a cremagliera, servocomando idraulico
- Capacità serbatoio carburante 60 litri

Dimensioni e peso

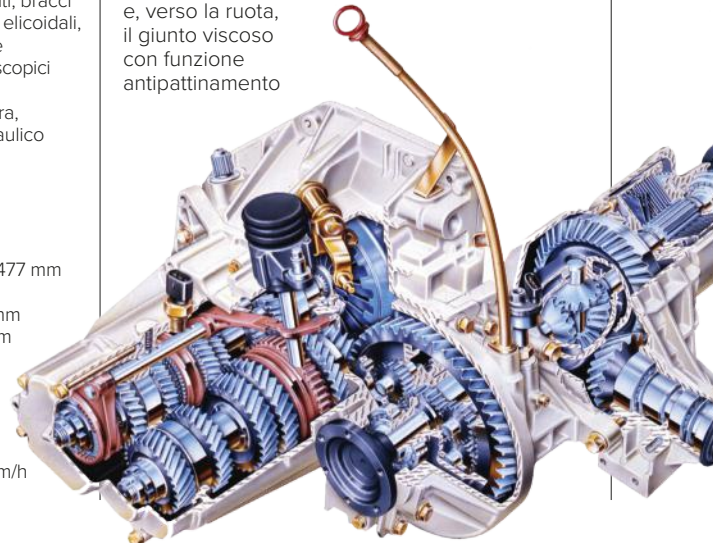
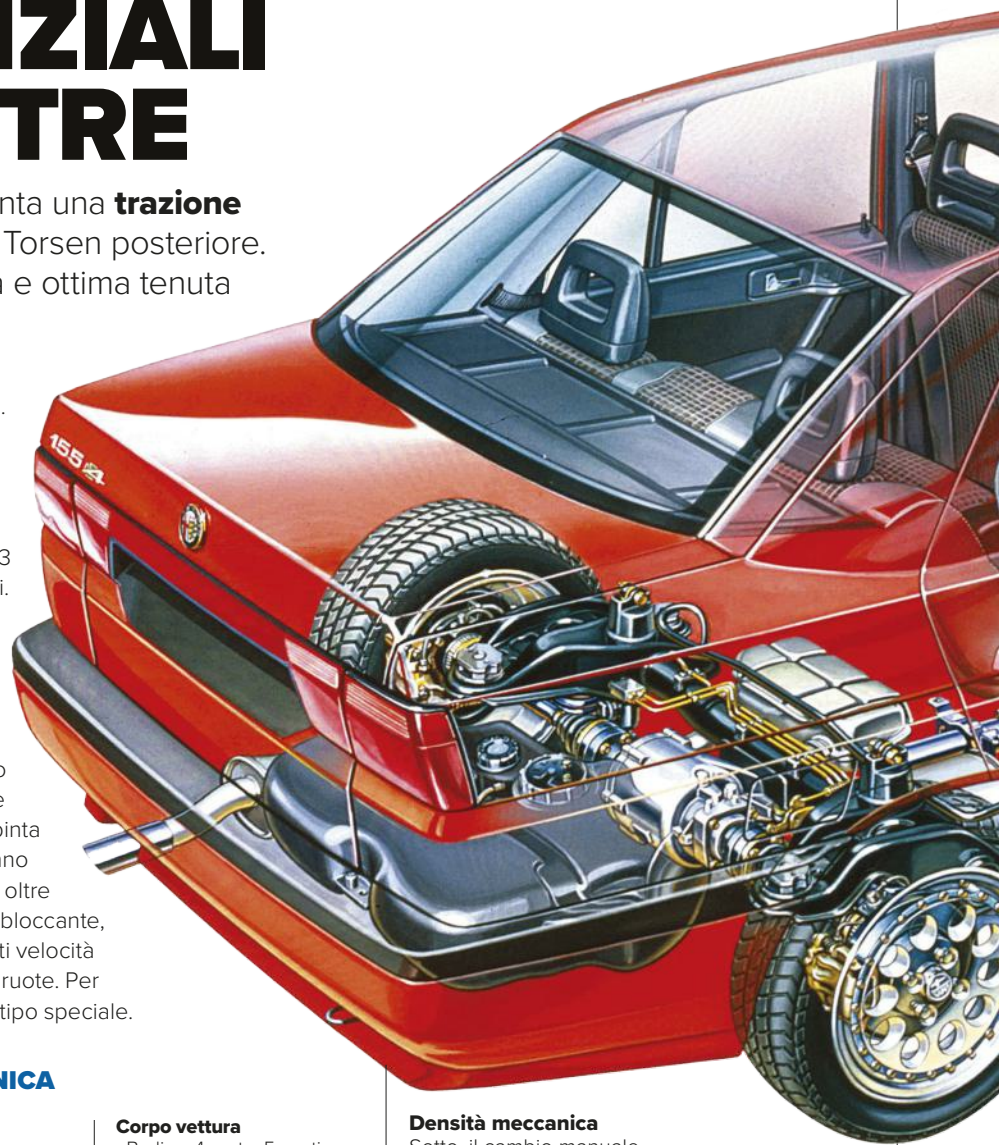
- Passo 2.540 mm
- Carreggiate: ant. 1.477 mm post. 1.402 mm
- Lunghezza 4.443 mm
- Larghezza 1.700 mm
- Altezza 1.440 mm
- Peso 1.390 kg

Prestazioni

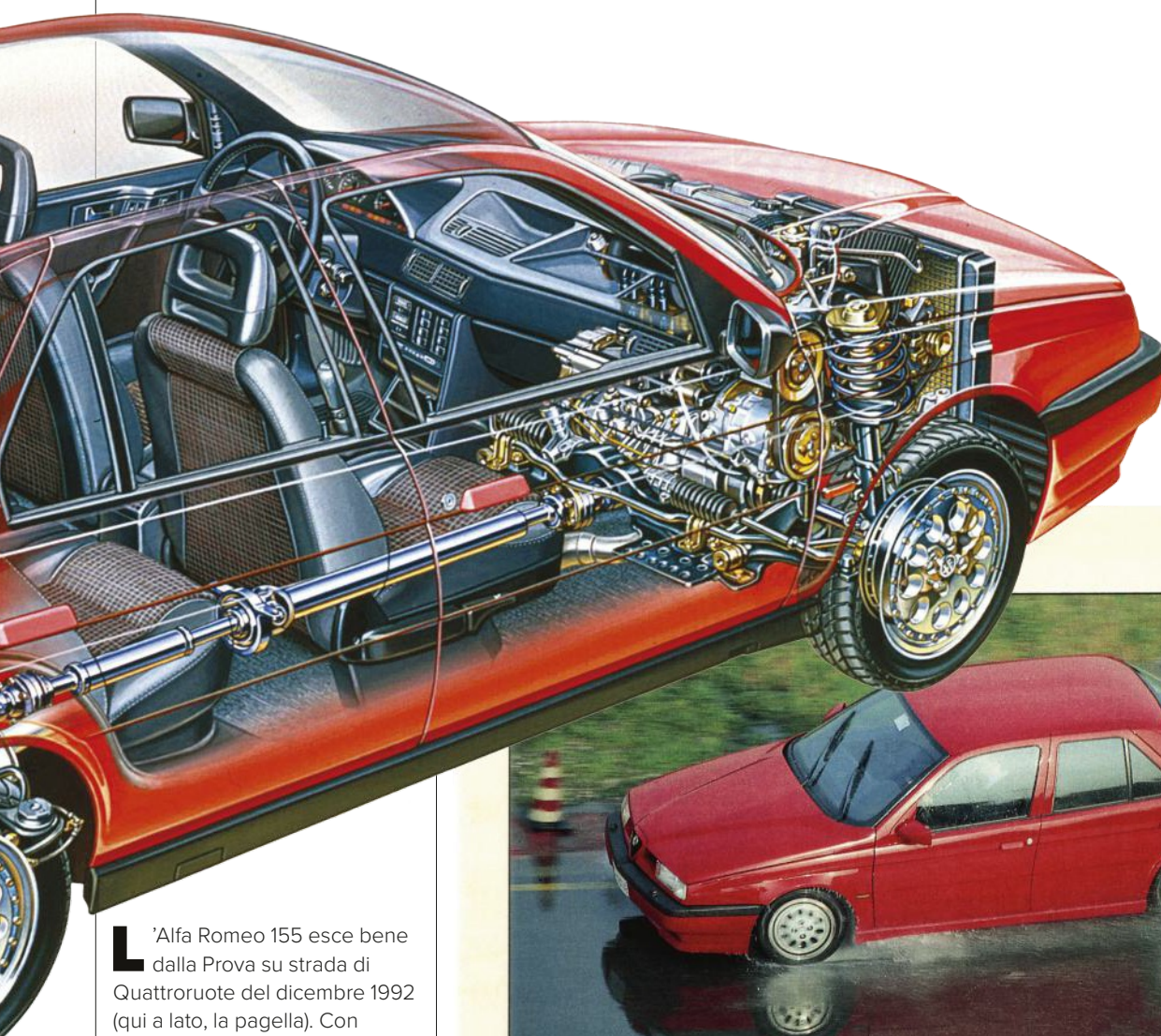
- Velocità 225 km/h
- Consumo: a 120 km/h 9,4 litri/100 km

Densità meccanica

Sotto, il cambio manuale a cinque marce dell'Alfa 155 Q4 con, in primo piano, il differenziale centrale epicicloidale; sulla destra, invece, il differenziale anteriore, e, verso la ruota, il giunto viscoso con funzione antipattinamento



LA PROVA DI QUATTORRUOTE



Approccio sportivo
L'Alfa 155 2.0i Turbo 16V Q4 viene sottoposta alla Prova su strada di Quattroruote - una comparativa, insieme alle "rivali" Opel Calibra 2.0i Turbo 4x4 e VW Passat 2.0i Variant Syncro - sul numero di dicembre 1992. Tre modi diversi di essere "integrale", in cui quello della berlina italiana tende a privilegiare la sportività e il piacere di guida. Lo schema tecnico prevede il motore anteriore trasversale e le sospensioni a ruote indipendenti



L'Alfa Romeo 155 esce bene dalla Prova su strada di Quattroruote del dicembre 1992 (qui a lato, la pagella). Con diversi pregi e un paio di difetti. Partiamo dai primi. La Q4 risulta assai brillante in accelerazione (0-100 in 7 secondi e il km da fermo "risolto" in 27,6), come pure in ripresa (70-120 km/h in 10,5 secondi). Molto buona, poi, la frenata da 100 km/h, con spazi d'arresto contenuti (38,5 metri) e un pedale dal feeling quasi corsaiolo. Ricapitolando i giudizi: cinque stelle in accelerazione, quattro in ripresa (ma solo per il turbo lag accentuato), ancora massimo giudizio alle voci frenata e tenuta di strada, in ogni condizione. Due le pecche: il consumo molto elevato - a 130 km/h la 155 Q4 percorre solo 8,4 km/l - e la manovrabilità del cambio, non all'altezza del resto della meccanica, con impuntamenti nell'uso sportivo.



PREGI

- PRESTAZIONI MOLTO ELEVATE
- FRENATA OTTIMA
- TENUTA DI STRADA NOTEVOLE
- ABITABILITÀ BUONA

DIFETTI

- CONSUMO ELEVATO
- MANOVRABILITÀ CAMBIO

LA PAGELLA

FUNZIONALITÀ		PRESTAZIONI	
Posto guida	★★★	Motore	★★★★
Plancia e comandi	★★★	Accelerazione	★★★★★
Strumentazione	★★★	Ripresa	★★★★
Climatizzazione	★★★★	Media stelle	4,3
Finitura	★★★	SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA	
Accessori	★★★★	Visibilità	★★★
Cambio	★★★	Dotazione	★★★
Sterzo	★★★★	Freni	★★★★★
Confort	★★★	Tenuta di strada	★★★★★
Media stelle	3,3	Stabilità	★★★
VOLUMETRIA		Media stelle	3,8
Abitabilità	★★★★	ECONOMIA	
Bagagliaio	★★★★	Consumo	★
Media stelle	4,0	Aerodinamica	★★★★
		Media stelle	2,5

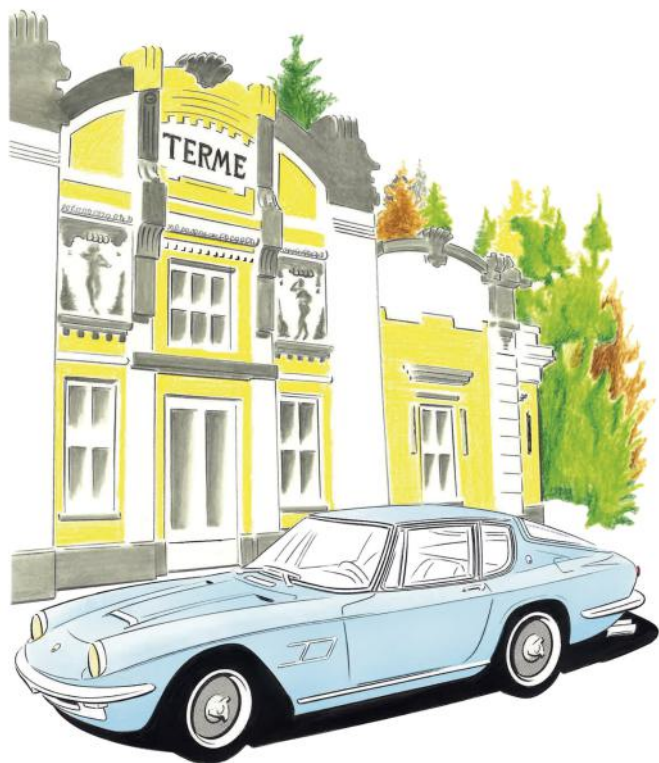
*INSUFFICIENTE **SUFFICIENTE ***DISCRETO ****BUONO *****OTTIMO

24^{ÈME} CONCOURS D'ÉLÉGANCE "TROFEO SALVAROLA TERME"

4-5 MAGGIO 2024

IN COLLABORAZIONE CON I **MUSEI FERRARI** DI MARANELLO E MODENA

Il 4 e 5 Maggio 2024 si svolgerà il 24^{ème} Concours d'Elégance Trofeo Salvarola Terme, organizzato da Terme della Salvarola e la Terra delle Rosse e Terme della Salvarola Spa in collaborazione con i Musei Ferrari, il Maserati Owners Club Italy, i Comuni di Sassuolo, Modena, Maranello, Fiorano Modenese e Formigine, la Camera di Commercio di Modena, BPER Banca, il Consorzio dell'Aceto Balsamico Tradizionale, Basf Glasurit, ACI Modena e Motor Site. Un'affascinante gara di stile ed eleganza, un'avventura coinvolgente alla scoperta delle eccellenze modenesi. **Lo Special Guest** sarà il **Maserati Owners Club Italy**, nell'anniversario dei 110 anni di Maserati. Sarà prevista una **Classe speciale per il Marchio Citroën** e saranno istituite **Classi aperte ai modelli d'alta gamma prodotti fino al 1992 di tutti i marchi**. I partecipanti al Concours godranno di un pacchetto turistico completo, con la giornata del sabato interamente dedicata alla visita del territorio locale.



Rientro a Salvarola Terme e possibilità di fruire del percorso benessere termale alla Spa Balnea

Cena di Gala con prodotti tipici nel ristorante nelle suggestive ex-scuderie di fronte al Palazzo Ducale di Sassuolo
Pernottamento all'Hotel Terme Salvarola o altro hotel

DOMENICA 05 MAGGIO 2024

Dalle ore 10:00 presentazione di tutte le auto, mostra e sfilata a Salvarola Terme con esame delle vetture da parte della prestigiosa Giuria

Annullo filatelico speciale dedicato al Concours

Pranzo con prodotti tipici a Formigine nel ristorante del Castello

Premiazioni per classi e proclamazione Best of Show in piazza Roma di fronte al Palazzo Ducale nel Centro storico di Modena

- CLASSI RISERVATE ALLO SPECIAL GUEST MASERATI
- CLASSE SPECIALE CITROËN
- CLASSI APERTE AD AUTO DI ALTA GAMMA DI TUTTI I MARCHI PRODOTTE FINO AL 1992

PROGRAMMA

SABATO 04 MAGGIO 2024

Partenza da Salvarola Terme

Visita al Museo Ferrari di Maranello

Visita della Casa Museo Luciano Pavarotti

Pranzo e visita ad un'acetaia, produttrice del famoso Aceto

Balsamico Tradizionale di Modena

Visita del Palazzo Ducale Estense di Sassuolo

Segreteria del Concorso presso Hotel Terme Salvarola

Tel 0536/871788

trofeosalvarolaterme@gmail.com

www.trofeosalvarolaterme.it



FRECCIA ROSSA IN ALTA QUOTA

Partirà il 28 aprile la quarta edizione della Coppa delle Alpi. **Trenta gli equipaggi** che si sfideranno nella consueta competizione di regolarità per auto storiche, organizzata dalla 1000 Miglia



Una delle gare più suggestive del calendario abbandona, solo per quest'anno, la sua usuale ricorrenza invernale. La Coppa delle Alpi 2024 si disputerà per la prima (e unica) volta dopo l'equinozio di primavera, tra il 28 aprile e il 4 maggio. I concorrenti attraverseranno Italia, Slovenia, Austria, Svizzera, Germania e Francia in cinque tappe, per un totale di 1.300 chilometri, impegnati non solo nelle misurazioni cronometriche, ma anche in un approfondito viaggio tra la cultura e l'economia dell'ambiente alpino. La partenza sarà da Trieste, dalla quale si proseguirà verso Gorizia, per poi varcare il confine sloveno alla volta di Tolmino. Superata Kranjska

Gora, si rientrerà in Italia, concludendo la prima tappa di gara a Cortina D'Ampezzo. La seconda meta sarà Seefeld in Tirolo, Austria, via Innsbruck. Poi, dopo una breve puntata in Germania, a Garmisch, si arriverà a St. Moritz, per poi proseguire per Brig e Gstaad, meta della quarta tappa. Infine, dopo il passaggio nella cittadina francese di Chamonix, il traguardo sarà a Courmayeur, di nuovo in Italia.

VIAGGIO TRA I VALICHI

Altra novità dell'edizione 2024 è il progetto del Grande Viaggio Alpino, un percorso parallelo alla gara che permetterà ai partecipanti di avere una visione degli equilibri e dei cambiamenti della situazione socioeconomica

e ambientale delle regioni che attraverseranno. Con l'ausilio di interviste a figure locali, quali imprenditori, artigiani e rappresentanti delle comunità, si susseguiranno temi di agricoltura, artigianato, cultura, energia e turismo, che sempre più occupano le popolazioni montane e sono occasione di crescita e sviluppo. Il progetto, infine, si concluderà a Courmayeur con un forum, sabato 4 maggio, in cui si tireranno le fila di tutte le idee e testimonianze raccolte durante la settimana di gara. Nel 2025 la Coppa delle Alpi tornerà alla sua collocazione invernale e il simposio continuerà ad accompagnare i partecipanti lungo i passi di montagna.

L.S.G.

Le Miura PIANGONO

L'uomo venuto dal futuro, ahimè, è già passato. Con lui le auto sono scese dai piedistalli e sono finite nei poster di generazioni di ragazzi. **Ha disegnato i modelli più iconici di sempre**, per questo le sue creature, non creazioni, si riconoscono lontano un miglio

Torino, fine anni 50. C'è un ragazzo che frequenta il liceo classico, scelto dal padre, direttore d'orchestra e che, anche a casa, comanda tutti a bacchetta. Si chiama Marcello e un giorno ha bisogno di comprare un libro per la scuola. Ma, arrivato in libreria, sarà il caso, sarà il destino, decide di non prendere quello di latino e opta per uno di Dante. Per andare sul sicuro. Se lo sentiva, avrà pensato il padre orgoglioso della cosa, che prima o poi il liceo avrebbe conquistato quel suo figlio che sembrava tanto ribelle. Certo, il genitore ignora che il volume non sia dell'Alighieri, ma di Giacosa, e che non tratti di paradisi, purgatori e inferni, ma di motori endotermici.

Morale della favola, per Marcello, da qui a non voler andare all'università, il passo è breve e ancor più breve fu il trovarsi buttato fuori casa. È più o meno in quel periodo che Pasolini profetizza "in una società dove tutto è proibito, si può fare tutto" e Gandini, alla lectio magistralis di gennaio, in quell'aula gremita del Politecnico di ➔

Gestazione rapida

Presentata al Salone di Ginevra del 1966, la Miura fu uno spartiacque. Questa Lamborghini venuta da Marte fissò per sempre gli stilemi di una categoria di automobili che non esisteva ancora, quella delle supercar moderne. E siccome "le auto vanno fatte in fretta", per non perdere la bontà dell'intuizione iniziale, la Miura nacque in soli tre mesi...







Lo stilista e il designer

Marcello Gandini, da Nuccio Bertone, arriva a metà anni 60 e pensa di starci poco. Giusto per fare un po' di esperienza e tornarsene a lavorare in proprio con qualche arma in più. Invece si fermerà quasi 14 anni. Di Bertone gli piacquero la libertà che gli lasciò e il coraggio che mostrò nell'approvare i vari progetti. Anche i più estremi, come la Stratos Zero

🚩 Torino che gli ha visto consegnare la laurea honoris causa, ha confermato che quel sentimento di contestazione era anche il suo. "Tutta questa cultura classica, un contesto così rigido e conservatore, l'imposizione di schemi precostituiti, hanno da subito scatenato in me una passione incondizionata per i motori, per la meccanica, per la tecnologia, che si trattasse di disegno, di corse, di futuro". Nato nel 1938, la sua passione per le macchine comincia da bambino, con un regalo: il modellino di una cabriolet.

E negli anni 60, quando Quattroruote era nelle edicole da pochi anni e la macchina stava diventando davvero per tutti, anche lui è pronto per entrare in quel mondo, dalla portiera principale. Nell'aria c'è euforia, sarà che le gonne si sono accorciate fino a diventare mini, sarà che arrivano Beatles e Rolling Stones e la musica cambia. Anche nelle librerie, dove distinti signori occultano sotto grigi pastrani il romanzo dello scandalo, "Lolita". Mentre nei cinema di mezzo mondo,

stufi dei barbosissimi kolossal, ci si lustra gli occhi coi sogni scanzonati di Fellini.

AVEVA CARTA BIANCA

Ecco spiegato come mai, il giovane Marcello, è contento di dover partire dal classico foglio bianco proprio in quel momento storico lì. E così, lui che degli spartiti del padre aveva apprezzato la magia che facessero cantare la gente, sul suo, di foglio, disegnò qualcosa che sapesse incantarla. A onor del vero il foglio in questione non era proprio bianco, ma trasparente. Ed è stata la sua fortuna. Perché quando andò dal modellista che avrebbe dovuto tradurre quelle linee in volumi, l'artigiano lo guardò sconcertato. E confessò di non capirci niente. Cominciamo bene... "Non sapevo che dire e come spiegarmi - racconta Gandini - poi capii: avevo disegnato al contrario rispetto all'usanza di orientare l'anteriore dell'auto verso sinistra. Ma per fortuna il disegno era su carta da lucido e così lo girai e al modellista s'illuminarono gli occhi..."

DALLO STILE ALLE STELLE

Anche se la seconda guerra mondiale è alle spalle da un po', il mondo non è più rosa come nel decennio precedente. L'accelerazione tecnica e industriale ha cominciato a creare fratture, anche nella società. E che il '68 sia ormai dietro l'angolo non è un caso, perché la verità è che si comincia a contestare, a sognare l'evasione, la fuga.

Anche su altri mondi, come dimostrano le spedizioni spaziali. Ormai, tra razzi e navicelle, si vive talmente proiettati nel futuro, che diventa il presente. E, all'improvviso, tutto diventa possibile, anche tirar giù i prototipi dai piedistalli dei Saloni e portarli al cinema ("The Italian Job") o al Rally di Montecarlo o nelle camerette di tutti noi, formato poster. È allora che, grazie a Gandini, le macchine smettono di essere le sculture

DALL'UTILITARIA ALLA SHOW CAR

SONO TUTTE FIGLIE SUE



LAMBORGHINI MARZAL

Ali di gabbiano trasparenti, quattro posti comodi, look da navicella spaziale più che da supercar. Questo prototipo, mostrato a Ginevra nel 1967, avrebbe aperto la strada a un'altra 2+2 del Toro: la Espada



ALFA ROMEO MONTREAL

Il prototipo viene mostrato nel 1967 all'Esposizione Universale di Montreal (da cui prende il nome). Ovviamente piace e, fatti i debiti aggiustamenti, viene messa in produzione. Su strada arriverà nel 1970



DINO 308 GT4

Dopo 20 anni di collaborazione esclusiva con Pininfarina, questa 2+2 del Cavallino viene firmata da Bertone. Presentata al Salone dell'auto di Parigi nel 1973, ha il motore centrale ed è lunga poco più di 4,3 metri



Disegnata per noi

Il bozzetto per la copertina d'autore dei 30 anni di Ruoteclassiche.

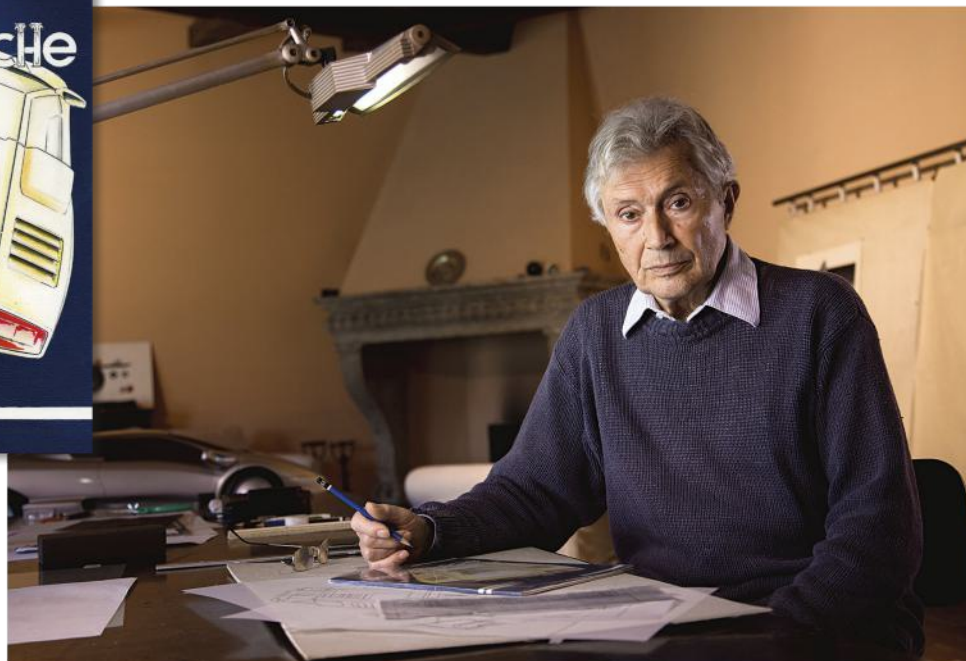
Ma perché proprio la Countach? Perché per Gandini il metro con cui si misura il successo del proprio lavoro è solo uno.

E questa supercar di Sant'Agata lo rispetta in pieno: "Ancora oggi, quando uno la vede per la prima volta, fa 'Oooh!'"

che erano, opere da immortalare in decrepiti giardini all'italiana, e diventano oggetti di design. Ecco perché chi le inventa non si chiama più stilista, ma designer: non c'è più una macchina da vestire, adesso c'è un bene di consumo da reimmaginare. E bisogna farlo alla svelta, "le auto vanno fatte in fretta", perché sennò si perde la genuinità dell'ispirazione.

LIBERI DAL MARKETING

Anni fortunati quelli, addirittura "irripetibili", se si parla di auto. Poche regole, poche limitazioni e, soprattutto, il marketing non esisteva ancora. Se "al pittore è lecito riproporre il suo quadro più e più volte", diceva Gandini, "per l'auto non funziona così. Ogni modello dev'essere diverso". E questa voglia di non ripetersi divenne il suo mantra. Oltre che la cifra delle Lamborghini fatte con Stanzani. Per questo il suo portfolio sembra più una collettiva di artisti che una personale di un genio. Prima di lasciarci, ha fatto a tempo a salutare tutti, "l'ultimo messaggio che desidero veicolare ai giovani è: osate. Battetevi per non fare mai ciò che qualcuno ha già fatto, non ripetete nemmeno voi stessi, trovate soluzioni, magari difficili, ma nuove. So che non è facile. Io sono dalla vostra parte". Grazie, maestro, ce n'è davvero tanto bisogno. **R**



“DICO AI GIOVANI: OSATE. NON RIPETETE MAI NEPPURE VOI STESSI. È DIFFICILE, MA FATELO”



LAMBORGHINI COUNTACH

Arriva cinque anni dopo la Miura. E siamo, incredibile a pensarsi, già su un altro pianeta. Forse fu per questo che all'inizio non venne accolta benissimo da tutti. Ma che sia rimasta in produzione fino al 1990, qualcosa vorrà dire...



INNOCENTI MINI 90-120

Per arrivare alla versione definitiva ci vollero 17 prototipi. "E sono molto orgoglioso di aver rispettato sempre le date di consegna". La versione più pepata, la De Tomaso Turbo, divenne iconica grazie a "Vacanze di Natale"



CITROËN BX

Nasce nel 1982 la nuova berlina media a due volumi della Casa francese, sostituita della GS. La Citroën affida lo stile a Bertone, che ne incarica Gandini. La BX aveva portellone, cofano e altre parti di vetroresina



L'ALLIEVO DI GIOTTO

Una delle eccellenze che il mondo ci invidia. Il meccanico, di origini emiliane, ha esordito come discepolo di Bizzarrini, diventando uno dei "ragazzi della 250 GTO". La sua conoscenza tecnica oggi si coniuga con restauri d'alto livello

Può la Toscana risultare così ammaliante per un emiliano doc? Dipende. Se la "sirena" che lo attira è una di quelle che non si scordano più nella vita, allora è possibile. Per Mauro Prampolini, classe 1941, nativo di Casalgrande (Reggio Emilia), uno dei tecnici più stimati nel campo dell'automobile, è successo proprio così. Ma la "sirena" in questione è nientemeno che Giotto Bizzarrini. La storia di Prampolini, oggi venerato in tutto il mondo grazie alla sua sessantennale esperienza nel campo dei motori, inizia alla fine degli anni 50 ed è, come si può intuire, un percorso di grande fascino e interesse. "Nel 1959, appena terminati gli studi presso l'istituto professionale Fermo Corni di Modena", spiega Mauro, "arrivò subito un contratto di sei

mesi, rinnovabile di altri sei, alla Ferrari. Fui catapultato nel reparto Collaudo ed Esperienze, dove incontrai subito Romano Chitto e l'ingegner Bizzarrini. Il mio primo compito fu quello di modificare la sensibilità delle molle elicoidali della 250 berlinetta passo corto, che andavano per forza alleggerite per farla stare in strada alle alte velocità. L'esperienza con le GT è stata fondamentale, e in quel periodo si stava vivendo un periodo di grandi cambiamenti. Nel 1960 la SWB non era più così competitiva e bisognava correre ai ripari. In reparto c'era una 250 Boano, una sorta di 'muletto' che Bizzarrini adoperava per fare prove. Nel suo gruppo c'era un manipolo di giovani a fare apprendistato: oltre a me, anche Danilo e Franco Agliani, Pio Neri ed Ermanno Venturelli". Anni ➔

➡ dopo, sarebbero diventati famosi in tutto il mondo come i “ragazzi della 250 GTO”. “Venne deciso”, continua Prampolini, “di sacrificare la Boano svestendola completamente. Venne accorciata nel passo e successivamente si iniziò a lavorare sulla carrozzeria, senza perdere la calma”.

UNA PAZIENZA INFINITA

“Perché con Giotto ci voleva pazienza”, sospira il tecnico di origini emiliane, “oggi ti diceva bianco, e domani non è che era grigio, diventava proprio nero. Il rischio era quello di stravolgere tutto un'altra volta. Però di me si fidava, perché ci mettevo passione nel mio lavoro. Ma, in effetti, arrivare al risultato finale della GTO non fu per niente semplice. Il motore venne totalmente rivisto, dalle testate agli alberi a camme, dai pistoni fino alla decisione di montare sei carburatori. E poi ci fu la scelta del carter secco. D'altronde, la scelta del motore in posizione quasi centrale anteriore ci portò a prendere questa strada, perché nelle prime prove al banco, con la lubrificazione standard, la pressione olio era pari a zero”. Il dato di fatto è che si andò avanti per quasi sette mesi col ‘taglia e cuci’, e nei primi di settembre del 1961 il prototipo venne provato all'aerodromo di Modena. “Ancora grezza e a

toppe, la chiamavano mostro. Willy Mairesse, pilota della Casa di Maranello, la utilizzò e non rimase soddisfatto. Non c'era praticamente differenza con la SWB. Si proseguì con altre modifiche e poi arrivò la decisione di portarla a Monza, alle prove del gran premio di Formula 1. Era l'11 settembre ed era finita ad alluminio. C'erano Hill e Von Trips, ma non la usarono. A un certo punto, al muretto accanto alla sua Lotus rotta e proprio vicino a Bizzarrini, c'era Stirling Moss. Tra di loro correva buon sangue e fu così che Giotto gli chiese il favore di provarla. Moss accettò. Fece tre giri e all'ultimo abbassò il record della SWB di quattro secondi. Un capolavoro. ‘Datemi questo bolide e vincerò sempre, nella classe GT’, fu il suo entusiastico commento. Finalmente, eravamo sulla strada giusta. All'epoca il soprannome era diventato ‘papera’, per via dei cassonetti laterali che, secondo Giotto, da cacciatore provetto qual era, assomigliavano alle ali piegate all'indietro di un'anatra che vola radente sul lago. Dopo che Bizzarrini lasciò la Ferrari, subentrò Mauro Forghieri. Sulla 250 GT Sperimentale vennero aboliti i cassonetti, ma l'auto non stava in strada. Forghieri capì l'errore e rimediò con un quadrilatero di derivazione Alfa Romeo, avvicinandosi al modello di Giotto. E, finalmente, si arrivò alla

Si fa di tutto

Nella sua officina di Carrara, oggi Mauro Prampolini, in coppia col figlio Marco, si occupa di restauri di auto sportive e classiche. “Dalla Rolls-Royce alla Fiat 124 mi interessa tutto, ma lo faccio a mio modo, con i miei criteri. Il risultato finale deve essere la perfezione”. Sotto a destra, Willy Mairesse in prova a Monza, nel 1961, con il prototipo della 250 GTO



definizione di una delle GT più vincenti e più belle mai prodotte. Per l'omologazione, Ferrari fece escogitare un trucchetto per arrivare ai 50 telai necessari per poter ottenere l'omologazione. Accanto ai 36 ultimati, vennero fatti calcolare anche 4 destinati ai prototipi con motore di 4.4 litri, più alcuni telai della Spider California”.

PASSIONE E COMPETENZA

Prampolini decise poi di seguire Bizzarrini nella sua nuova avventura a Livorno. “Un giorno mi disse ‘vieni con me, si fa una cosa nova’. Non mi sono mai pentito di aver lasciato la Ferrari. A Livorno, nel 1962, fondammo l’Autostar, arrivarono i tempi gloriosi della berlinetta 5300 GT. Poi ho continuato da solo e ho sempre trovato nuovi stimoli per andare avanti. Negli anni Bizzarrini è diventato un caro amico. Oggi mi dedico al restauro delle auto qui nella mia struttura a Carrara, ma faccio solo quelle che mi ispirano. Ovviamente, mio figlio Marco svolge la maggior parte del lavoro. Ferrari, Maserati, Porsche, Alfa Romeo, mi piace riparare di tutto, ma utilizzando le mie tecniche. Per riparare bene un motore, infatti, gli ingredienti sono sempre gli stessi: passione, pazienza e grande perizia. E non importa quanto tempo ci si mette, basta che torni perfetto”.



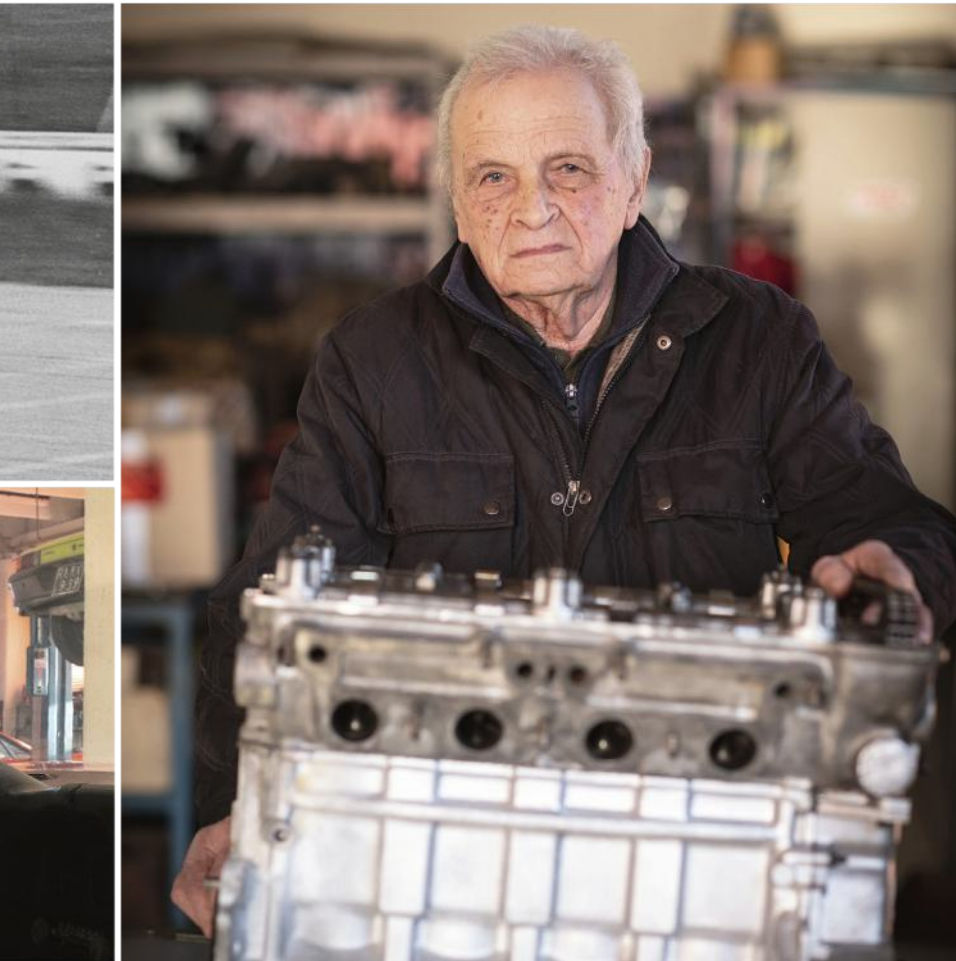
Nessun rimpianto

“Non rimpiango di aver seguito Bizzarrini e lasciato la Ferrari”, dice oggi Prampolini. Dopo la parentesi con l’ingegnere livornese, il meccanico di origini emiliane ha continuato a lavorare nella sua struttura, riparando e modificando sia auto di serie, sia quelle da competizione

PILOTI & TECNICI

QUESTIONE DI FEELING

Tra Prampolini e i piloti c'è sempre stato un grande feeling. “Dovevano per forza fidarsi di noi per poter andare forte su tutti i circuiti”, ammette candidamente. La foto qui sotto ritrae un momento di pausa durante i test a Monza della Bizzarrini 5300 GT in versione competizione. Sono ritratti (da destra) Giotto Bizzarrini, Antonio Finiguerra (proprietario dell'auto), Mauro Prampolini e Juan Manuel Fangio, tester d'eccezione della GT. “Fece alcuni giri di prova di gran carriera e poi rientrò ai box”, racconta il meccanico, “e venne subito verso di me dicendo ‘Mauro, ti ho rotto il cambio, cercavo di inserire la quinta, ma non ne voleva proprio sapere di entrare. Scusami, non mi era mai successo’. Ma in realtà la 5300 aveva solo quattro marce”. Nella foto in basso, Prampolini è fotografato accanto al telaio della Formula Junior ex Wolfgang Von Trips: “Fu un esperimento molto particolare, che però rimase fine a se stesso. Partendo dal telaio originale della Junior, il traliccio venne modificato nella zona centrale per poter alloggiare il motore dell'Asa 1000 in zona posteriore-centrale. Poi questo progetto interessante venne abbandonato”.



27 Rosso

Vi raccontiamo la **serie di incredibili “coincidenze”** che hanno visto come protagonisti il mitico numero Ferrari e i piloti che l'hanno portato in gara. Accomunati da un curioso destino e sostenuti da un'energia “misteriosa”

I numeri hanno qualcosa di magico? Alcuni sì, e lo sa bene chi gioca alla roulette. Ma ce ne sono altri che sembrano avere anche uno strano rapporto con il destino. Come è successo in F1 con il 27. Il 27 Rosso, s'intende. Un numero rimasto impresso a fuoco nella memoria degli appassionati veri della Ferrari, tanto che in parecchi, per anni, l'hanno mostrato orgogliosi sul proprio kart (pure chi scrive) o sulla propria auto. E divenuto famoso perché portato in gara da piloti molto amati, come Gilles Villeneuve, Patrick Tambay e Michele Alboreto, che hanno lasciato un segno, non solo nell'era turbo. Così, dopo un 1980 da dimenticare, il 27 Rosso diventa per il Cavallino un simbolo di rinascita, capace di far gioire milioni di tifosi. Forse, spingendosi anche oltre, in un ambito difficile da spiegare, almeno con la razionalità. In quegli anni, infatti, affiora una sequenza di episodi che ancora oggi mette i brividi. Vediamo di metterli in fila.

I tre cavalieri

I protagonisti di questa appassionante vicenda sono i tre piloti che vedete qui sotto. Da sinistra, il canadese Gilles Villeneuve, il francese Patrick Tambay e l'italiano Michele Alboreto: tutti hanno guidato e vinto al volante di una Ferrari di F1 col numero 27, accrescendo il mito di questo simbolo e la propria fama

Principe di Monaco

Nell'altra pagina, il “prologo” di questa storia: Gilles Villeneuve porta al successo la Ferrari 126 CK numero 27 al GP di Monaco 1981. Un'impresa, quella sul tortuoso tracciato del principato, poco adatto a una monoposto turbo, dovuta al superiore controllo del mezzo da parte del pilota canadese. Il mito del 27 Rosso comincia così

VILLENEUVE ESALTA I TIFOSI

Il 27 Rosso offre un ricco “antipasto” già nella stagione 1981, la prima intera che vede la Ferrari schierare una monoposto turbo (la 126 CK). Due le occasioni, inaspettate e memorabili, in cui il protagonista è sempre Gilles: la prima è al GP di Monaco (31 maggio), dove nel finale il funambolico canadese supera un Alan Jones nei guai, conquistando la prima vittoria del turbo nel principato; l'altra è al GP di Spagna, in cui l'alfiere Ferrari ➔



GILLES, SULLE STRADINE
DI MONTECARLO '81,
FA SPETTACOLO CON
LA SUA **126 CK** TURBO





Prima della tempesta

1. Curva della Tosa, GP di San Marino 1982: la Renault di René Arnoux braccata da vicino dalle due Ferrari di Pironi (n. 28) e Villeneuve (27). Dopo il ritiro dell'auto francese, inizierà un aspro duello tra i piloti del Cavallino, che vedrà primeggiare Pironi. Da lì s'innescerà la serie negativa che porterà poi alla morte di Gilles in Belgio.

2. Una bella immagine dei due amici-nemici in rosso: Gilles Villeneuve, a sinistra, e Didier Pironi.

3. Una delle ultime foto di Gilles, in prova a Zolder sulla sua Ferrari numero 27

➔ sfrutta la sua malizia per tenersi dietro un serpentone di quattro rivali. Insomma, il binomio "27 Rosso-Gil" ha il sapore del riscatto, tanto che pare profilarsi un 1982 con i fiocchi. In effetti, la Ferrari schiera una monoposto fortissima, la 126 C2, che ha tutto per conquistare il Mondiale Piloti. Non andrà così. Nelle prime corse la macchina sconta qualche problema, poi si arriva al GP di San Marino (25 aprile), quello boicottato da molti team inglesi. I primi giri vivono sulla lotta tra le due Renault e le Rosse, la 27 di Villeneuve e la 28 di Didier Pironi. Ritiratesi le francesi, si accende un duello all'arma bianca tra i due piloti in rosso. Il cartello "slow" dal muretto box, il sorpasso nel finale e Pironi "ruba" la vittoria a Gilles, al 27 Rosso. Si apre un vespaio di polemiche, il canadese è distrutto: si sente tradito dalla squadra per la quale ha sempre dato l'anima.

Due settimane dopo, il circus della F.1 va a Zolder, in Belgio, e tutti sanno come finisce nelle qualifiche, l'8 maggio: la Ferrari numero 27, dopo aver speronato la March di Jochen Mass, vola e "abbandona" il suo fantino. Gilles non c'è più, ma

la magia del 27 Rosso non si esaurisce con lui. Anzi, da quel momento in avanti la sua fiamma pare ardere ancora più forte, quasi come se, in ballo, ci fossero dei conti da regolare col destino.

RISPOSTA, COLPO SU COLPO

Il 1982, però, non è finito e l'altro ferrarista Pironi si arrampica fino in cima alla classifica Piloti. Si arriva però al GP di Germania, all'incidente in prova nel diluvio, che costa a Didier fratture multiple alle gambe, la carriera in F.1 e il titolo. Una stagione maledetta, per il Cavallino. Nel frattempo, dal GP d'Olanda, sulla 27 di Gilles siede Patrick Tambay: e proprio quest'ultimo, all'indomani del disastro accaduto al compagno Pironi, conquista a Hockenheim il suo primo gran premio, regalando al demoralizzato team Ferrari un preziosissimo barlume di speranza.

La sequenza di fatti legati al 27 prosegue nel 1983. E c'è un appuntamento in particolare, in cui il simbolo rosso si prende la sua grande rivincita: al GP di San Marino (1° maggio), sì, proprio quello del "tradimento" di Pironi. Patrick



parte dalla terza posizione in griglia, la stessa di Villeneuve l'anno precedente: con una bandiera canadese dipinta proprio davanti alla piazzola. Prima del via, Tambay sente la pressione, pare in trance, non risponde ai meccanici. È una corsa da film, in cui Patrick deve arginare lo strapotere della Brabham-BMW di Riccardo Patrese: il bravo pilota padovano supera il ferrarista, ma poi esce di pista. Tambay torna in testa, nella sua mente ronzano mille cose, tra cui l'immagine dell'amico Gil. Poi, la bandiera a scacchi, le braccia alzate in segno di liberazione, e il boato, incredibile, del pubblico che rimbalza dalla Tosa (ero lì), alla Rivazza, fino ai box. Con un giallo: la 126 C2B si ferma, senza benzina, nel giro d'onore, ma solo dopo aver compiuto la sua "missione". Dispiace, certo, per Patrese, ma nessuno avrebbe potuto scrivere un copione più commovente.

CONTI REGOLATI

Nel 1984, nell'abitacolo della Rossa numero 27 entra un italiano: Michele Alboreto, in rampa di lancio dopo due vittorie con la Tyrrell; farà

coppia con René Arnoux. Quella del 1984 non è una gran stagione per il Cavallino, ma c'è un'eccezione: il GP del Belgio a Zolder, il 29 aprile. Curioso, vero? La 126 C4, in realtà, affronta un venerdì di prove non facile, poi il sabato le due Rosse volano e si prendono la prima fila, con la "27" in pole position. Risultato frutto anche di un dietrofront sul piano tecnico, dell'iniezione elettronica totale e dei freni al carbonio. Il resto lo fanno le nuove gomme Goodyear e il turbo spinto al massimo, che non si rompe. In gara la "27" di Michele non ha rivali (si registra solo un'innocua digressione fuori pista) e va a trionfare, unica volta dell'annata, proprio là dove due anni prima un'altra "27" era volata via, gettando nello sconcerto il mondo della F.1 (ma non solo), e poi innescando un cambiamento radicale nei regolamenti tecnici e della sicurezza.

Allora, a Zolder '84, il 27 Rosso si è davvero preso un'altra rivincita dopo quella di Imola 1983? Non lo sapremo mai con certezza, però da testimoni e appassionati di questa intrigante vicenda, ci fa grande piacere pensarlo. **R**

L'"energia" continua

4. La numero 27, passata nelle mani di Patrick Tambay, conquista il GP di Germania '82 sul circuito di Hockenheim, all'indomani dell'incidente avuto dal compagno Pironi.

5. Il secondo (e ultimo) trionfo per Tambay arriva al GP di San Marino '83, una "rivincita" per la "27", che dodici mesi prima con Gilles era stata battuta dal compagno di team, Pironi.

6. GP del Belgio '84: la Ferrari n. 27 di Alboreto scatta dalla pole e non verrà più ripresa: siamo sullo stesso circuito in cui due anni prima era morto Gilles.

7. Un legame che continua: Jacques Villeneuve, figlio di Gilles, sulla Reynard-Ford di F. Indy nel 1995: anche lui corre con il 27

LEI, LUI E LA 3 RUOTE

Nel 1974, in piena crisi petrolifera, **Elizabeth Carmichael** presenta al mondo una vettura molto risparmiata. Ma è forse **la più grande truffa nell'automotive**. Si scoprirà che "Liz" è in realtà un uomo, pure latitante, che alla fine verrà arrestato

La vera identità

Sotto, Geraldine Elizabeth "Liz" Carmichael, funambolica manager della Dale, assunta agli onori delle cronache nel 1974, in realtà è un uomo. Il vero nome è Jerry Dean Michael (nella foto al centro, durante l'arresto) e si scoprirà che è latitante dal 1961 per un'accusa di contraffazione

(Si ringraziano per la cortese collaborazione il Museum of American Speed di Lincoln e il Petersen Automotive Museum di Los Angeles)

La più grande truffa nella storia dell'automobile? Probabilmente sì. Di sicuro, la parabola dell'americana Dale rimane una sorta di romanzo noir con numerose implicazioni, anche a sfondo sessuale, che hanno colpito l'opinione pubblica mondiale e ancora oggi, a distanza di 50 anni esatti dal "fattaccio", destano interesse.

NASCE DALLA GUERRA DEL KIPPUR

Per capire meglio la storia della Dale bisogna fare un passo indietro. Giusto di un anno. Per la precisione, il 6 ottobre 1973, quando scoppia il conflitto armato combattuto fino al 25 ottobre tra la coalizione araba, composta da Egitto e Siria, e Israele. Conosciuta come guerra dello Yom Kippur (la quarta nel tribolato rapporto arabo-israeliano), si scatena con l'attacco improvviso degli

eserciti appunto di Egitto e Siria, che coglie di sorpresa le forze armate di Israele. Le milizie egiziane, ben equipaggiate con missili sovietici anticarro e antiaereo, attraversano facilmente il canale di Suez e respingono con varie perdite i primi contrattacchi israeliani, mentre contemporaneamente le forze siriane penetrano con truppe corazzate nel Golan. Gli israeliani si trovano a mal partito, ma riescono a passare al contrattacco, respingendo i siriani. E, dopo essere arrivati in Egitto, riattraversano a sorpresa il canale. Il provvidenziale intervento di Stati Uniti e Unione Sovietica riuscirà a evitare il protrarsi del conflitto, che si concluderà con un cessate il fuoco. Se è vero che la guerra termina senza esiti risolutivi dal





punto di vista militare, è altrettanto vero che scatenerà pesanti conseguenze nell'economia e nella politica mondiale, per la decisione degli Stati arabi legati all'Opec (l'organizzazione dei Paesi esportatori di greggio) di sostenere l'azione di Egitto e Siria tramite ingenti aumenti del prezzo del barile, oltre a un embargo nei confronti dei Paesi vicini a Israele. Da qui, la crisi petrolifera che provocherà per tutti gli anni 70 notevoli ripercussioni economiche e sociali in tutto il mondo.

BICILINDRICA MOLTO ECONOMICA

In questo contesto, nel 1974, Geraldine Elizabeth "Liz" Carmichael fonda la Twentieth Century Motor Car Corporation. Imprenditrice con fisico da cestista (alta un metro e 80, pesa 90 kg) e look da Janis Joplin, dichiara al mondo intero l'intenzione di costruire un'auto a tre ruote con un motore particolarmente risparmiatore, attirando subito l'attenzione degli addetti ai lavori, visto il periodo di crisi petrolifera imperante. Battezzata Dale, senza meccanica, viene presentata a una folla di curiosi al Los Angeles Auto Show giusto un anno dopo. Progettata e realizzata da Dale Clift, dovrà essere alimentata da un bicilindrico BMW di 850 cm³ di derivazione motociclistica, raffreddato ad aria, in grado di sviluppare una potenza di 40 CV con velocità di punta di circa 140 km/h. L'intraprendente manager dichiara in pompa magna



che la sua Dale sarà in grado di percorrere ben 30 km con un litro di benzina. Un risultato a dir poco eccezionale, se si pensa che a quel tempo la nostra Fiat 127, con cilindrata simile, ne fa poco più di 15. Ciliegina sulla torta, il prezzo di listino, di appena 2.000 dollari. Gli yankee reagiscono con entusiasmo sia alla Dale sia allo strano fascino della vulcanica manager. Che racconta la sua storia di self made woman: nata in una famiglia di contadini dell'Indiana, ingegnere meccanico, madre di cinque figli e vedova di un tecnico della Nasa.

Stando alle parole di "Liz", la tre ruote soddisfa i rigidi criteri di sicurezza americani: "Eliminando una ruota posteriore", dichiara la grande imbonitrice, "abbiamo risparmiato ben 120 kg di peso, il che ci ha consentito di abbassare il prezzo dell'auto di altri 300 dollari. Il nostro gioiello è lungo 480 cm, alto 130 cm e pesa 450 kg, il tutto a vantaggio dei consumi e della tenuta di strada. Il baricentro è sempre fra le tre ruote, ribaltarsi è impossibile; io stessa ho guidato una Dale a 50 km/h contro un muro uscendone illesa, senza che l'auto subisse danni strutturali". Incalzata da un giornalista, afferma d'esser pronta a ➔

Parca e scacciacrisi

La vista dell'interno della Dale, molto spartano ed ergonomico. Secondo quanto dichiarato dalla Carmichael, la tre ruote avrebbe dovuto percorrere ben 30 km con un litro di benzina, un risultato veramente eccezionale per l'epoca



Vetrina a Los Angeles

Targato Dale 1, l'esemplare numero 2 (il frontale è modificato coi doppi proiettori anteriori e ha due specchi retrovisori esterni) fa bella mostra di sé al Los Angeles Auto Show nel 1975. Qui sotto, il depliant ufficiale della tre ruote e una pagina pubblicitaria dell'epoca

Una gamma ricca

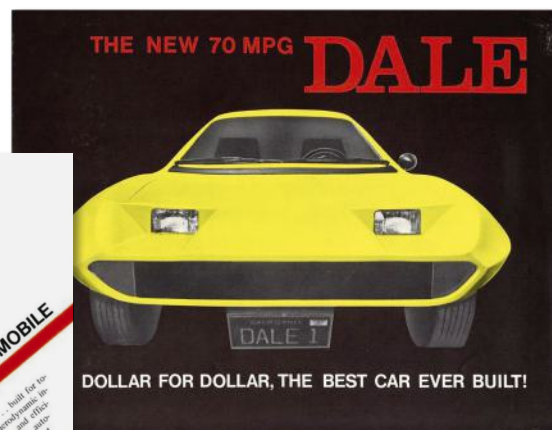
A completare la gamma della neonata Twentieth Century Motor Car Corporation c'erano anche la Revelle (a destra, il depliant) con carrozzeria berlina e la Vanagen, una sorta di piccola familiare. Avrebbero dovuto essere entrambe a tre ruote e dotate della stessa motorizzazione della Dale, ma non verranno mai messe in produzione



➔ vendere il suo progetto alla General Motors o a qualsiasi altro costruttore si dimostri interessato "all'auto del secolo". "E ho già raccolto circa 30 milioni di dollari da numerosi e lungimiranti investitori privati", continua la Carmichael, "tanto da assumere un centinaio di operai pronti a lavorare in catena di montaggio nel nuovissimo impianto da 14 mila metri quadrati a Burbank, in California. Produrremo 88 mila pezzi già prenotati nel primo anno e oltre 250 mila a pieno regime". Una boutade dietro l'altra, ma il dato di fatto è che in poco tempo l'azienda raccoglie ordinativi per circa due milioni di dollari.

PUZZA DI BRUCIATO

Quando tutto sembra funzionare, viene a galla la grande truffa grazie alle ricerche di alcuni giornalisti e della California Securities Commission. Innanzitutto, la Carmichael è un uomo: il suo vero nome è Jerry Dean Michael ed è latitante dal 1961, per un'accusa di contraffazione. Ed è sì vero che ha cinque figli, ma ne è il padre e non la madre. I capannoni a Burbank ci sono, ma sono



vuoti, non vi è ombra alcuna di catene di montaggio o di operai specializzati. Nel frattempo, Jerry Dean Michael torna latitante, ma non prima di aver ricompensato a suo modo il progettista della Dale, con due assegni (scoperti) per circa 3.000 dollari, niente a che vedere coi tre milioni in royalties promessi a produzione avvenuta. Verrà arrestato prima a Miami, in Florida, nel 1977, poi rilasciato su cauzione pagata da un'emittente televisiva, che vuole accaparrarsi i diritti per la sua funambolica avventura. Nuovamente datosi alla macchia, Michael verrà riacciuffato tre anni dopo in Texas, mentre lavora come fioraia, sotto le spoglie di Kathryn Elizabeth Johnson. Ironia della sorte, le manette scattano nella cittadina di Dale, che porta lo stesso nome della sua creatura. E dopo 23 anni di sole a scacchi, il "great pretender" dell'auto morirà per un male incurabile. **R**

NEL 1974 LA CARMICHAEL, IN PIENO DELIRIO DI ONNIPOTENZA, DICHIARA: **"DIVENTERÒ BEN PRESTO LA REGINA DELL'AUTO"**

I grandi maestri dei telai si raccontano: storia della Marchesi & C. di Modena

Viaggio dalle origini della produzione telaistica di vetture sportive italiane ad oggi

Correva l'anno 1965 quando nella Modena dei Motori, Umberto Marchesi e Mauro Bonora, due artigiani esperti nel settore telaistico, fondarono una delle aziende simbolo dell'automobile italiana: la Marchesi & C., un'impresa specializzata in telai e componentistica di vetture sportive e da rally, un laboratorio virtuoso che collabora con dei fuoriclasse come Lamborghini, Lancia, Pagani, Bizzarrini, De Tomaso, Maserati, BMW, Bugatti e Dallara in progetti che hanno fatto la storia di questa Terra dei Motori e di vittorie.

Sia i figli di Umberto, Patrizia e Marco Marchesi, sia i figli di Mauro, l'Ing. Luca e Massimo Bonora, stanno portando avanti la tradizione telaistica di famiglia, grazie alle abilità e alla passione trasmessagli dai loro padri. Negli ultimi anni anche la terza generazione, rappre-



Da sinistra: Marco, Patrizia, Luca, Francesca, Massimo, Umberto e Mauro

sentata dalla Dott.ssa Francesca, nipote di Umberto, si sta dedicando al mondo della Marchesi & C. L'azienda è guidata dalle due famiglie, che lavorano fianco a fianco con ingegneri meccanici, programmatori, tecnici, operai specializzati e saldatori certificati, sempre a metà tra gli uffici direzionali e l'officina, così come dev'essere.

“I due soci fondatori hanno partecipato ad una vera e propria rivoluzione industriale, si pensi che nell'anno 1970 in questa impresa stavano producendo contemporaneamente i telai di: Miura, Jarama, Islero, Espada, Urraco, Mangusta, Deauville. Tra il 1980 e il 1981 stavano realizzando simultaneamente: Countach, Jalpa, Urraco-Silhouette, Lancia Rally 037, BMW M1, Longchamp, Kyalami.” così ci racconta Francesca mentre ci mostra la fabbrica dei telai.

“Abbiamo costruito i telai di tutte queste vetture e di molte altre partendo dalla realizzazione dei prototipi per arrivare fino alla produzione in serie, per questo siamo in grado di restaurare i telai e i componenti delle vetture, che all'epoca abbiamo costruito, per riportarle al loro originario splendore” aggiunge Massimo, il responsabile del reparto

“Restauro telai auto storiche”. Attualmente la Marchesi & C. è la casa che salvaguarda le grandi auto di ieri e che allo stesso tempo continua la collaborazione con le più importanti case automobilistiche italiane nell'esecuzione di telai e componenti delle supercar di oggi.

“Nel reparto “Telai auto sport corsa” ripristiniamo i telai originali di auto storiche e moderne da rally, soddisfacendo i requisiti delle norme FIA, affinché queste vetture possano gareggiare sia ai Rally Storici sia in quelli Moderni.” ci riferisce Patrizia, mentre passeggiamo lungo lo stabilimento tra una Lancia Stratos ed una Lancia Rally 037 in fase di riparazione. “L'altra porzione del reparto “Telai auto sport corsa” è adibita alla preparazione delle scocche di auto sportive, che vengono modificate e rinforzate, per permettere di competere in sicurezza nei vari Campionati Monomarca o ai GT3.” ci precisa l'Ing. Luca.

“Oltre ad eseguire accuratamente i progetti che ci vengono affidati, cooperiamo attivamente con il Cliente fino al co-design vero e proprio per migliorare l'aspetto qualitativo e per risolvere le varie problematiche telaistiche e progettuali” ci rivela Marco, il responsabile di produzione. La Marchesi & C. è il punto d'arrivo di tanti collezionisti da tutto il mondo che vengono a Modena per affidare i propri gioielli alle sapienti mani di Massimo, Marco, Luca e Patrizia.

“Siamo stati fortunati perché abbiamo passato la vita a fare qualcosa che ci piace e che ci entusiasma. Lavorare tanto non è mai stato faticoso perché la nostra passione e le nostre competenze ci hanno permesso di far parte di qualcosa di più grande: la storia delle vetture da corsa e da strada italiane.” queste parole di Umberto e Mauro raccontano meglio di qualsiasi altro scritto ciò che incarna l'essenza di quegli anni, momenti che hanno cambiato il mondo della telaistica e dell'automotive.

Amedeo Faino per Marchesi & C.



Telaio Lamborghini Countach

ALLA CORTE DEL DUCATO

Buon successo di espositori e visitatori **all'edizione numero 41 della kermesse all'ente fiere di Parma**, ricca di belle mostre tematiche. Mercato un po' fermo, ma automobilia in netta crescita

Per tutti i gusti

1. Automobiline a pedali e recuperate dalle giostre, pezzi belli, ma prezzi alti.
2. Americane, che passione: valida l'esposizione delle made in Usa, con alcune rarità.
3. "60 anni dalla strada alle corse (1934-1994)", questo il nome della rassegna sulle Lancia.
4. Allo stand della Pistol Racing, una grintosa Fulvia Coupé 1.6 HF del 1971.
5. Eleganza e sportività tout court per questa Aurelia B20 quarta serie.
6. Perfettamente funzionante questa mini pista di latta con vetture Porsche del 1955.
7. Un modello Toschi della Ferrari 500 F2, in vendita a oltre duemila euro.
8. Un rarissimo autocarro Fiat 18P (1911) con cisterna.
9. Una Fiat 500 trasformata in spiaggia.
10. L'Alfa Romeo Alfetta nel reparto storico dei Carabinieri di Stato.
11. Un'Alfa Giulietta Spider Veloce del 1962, in vendita a circa 70 mila euro.
12. La Maserati Ghibli Spyder pubblicata su Ruoteclassiche nel 2023.
13. Una Fiat 600 Multipla con un carico prezioso, la carrozzeria di una Ferrari Sport in miniatura.
14. Rara documentazione e libri sulla storia del Cavallino rampante.
15. Una BMW Dixi del 1929 restaurata ad hoc.
16. La Lancia 037 protagonista del Mondiale Rally 1983

Un'edizione movimentata, quella che è andata in scena agli inizi di marzo a Parma. Varie e interessanti le mostre tematiche, tante le auto in vendita e una nutrita schiera di ricambisti ed espositori di automobilia hanno attirato l'attenzione di un bel numero di appassionati da tutt'Europa all'ente fiere di Parma.

RASSEGNE DI PREGIO

Tra le mostre tematiche, due spiccavano per numero di auto e importanza: le auto americane e le Lancia. Nella prima, un suggestivo viaggio nella terra degli yankee con alcuni esemplari di pregio come la Cadillac cabriolet del 1958 appartenuta all'Hotel Cipriani di Venezia e la Lincoln Continental V12 Convertible del 1947, realizzata in soli 400 esemplari. E ancora la Buick Roadmaster del 1942, prodotta per soli due mesi, in pochissimi esemplari, prima dello scoppio del-

la seconda guerra mondiale o la Hupmobile che ha corso a Indianapolis nel 1932, piazzandosi quinta assoluta. La seconda rassegna ha colpito il cuore di molti appassionati nostrani. Il marchio Lancia non è assolutamente dimenticato e scatena ancora tanto entusiasmo, a partire dall'Astura berlina che vinse il 1° Giro Automobilistico d'Italia nel 1934. E poi Aprilia, Aurelia, Flavia, Fulvia, Beta, Stratos, Delta, Thema, 037: ben due esemplari di cui uno, in livrea Martini, gemello della protagonista della recente pellicola "Race for Glory". Notevole anche il tributo ai 110 anni della Maserati, con la famiglia completa delle Biturbo e la Ghibli Spyder gialla, protagonista della copertina dello scorso settembre di Ruoteclassiche. E se il mercato delle auto registra un momento di stasi, con pochi pezzi venduti, molto fermento c'è stato nel settore dei ricambi e dell'automobilia, con trattative veloci e positive. **R**





QUELLA FIAT È IMBATTIBILE

Il fortissimo equipaggio Passanante-Molgora, su 508 C del 1937, **ha trionfato dopo una gara senza sbavature** alla quindicesima rievocazione della gara di regolarità, dopo quasi 1000 km di prove

Quattro giorni di gara e 1.000 km di strade tortuose da percorrere non sono un gioco da ragazzi, tanto più a bordo di auto con parecchi anni sulle ruote, per non parlare di quelle costruite prima della metà del secolo scorso. La quindicesima rievocazione della Coppa Milano-Sanremo è stata come sempre impegnativa, ma estremamente gradevole e quest'anno è iniziata con la novità delle prove cronometrate a Cervesia (Pavia), dove si trova il rinnovato circuito intitolato a Tazio Nuvolari. Poi, la sfilata a Milano con presentazione ufficiale e cena di gala.

Parata di stelle

Qui sotto, l'arrivo dei concorrenti al porto Marina di Loano. A destra, dall'alto: la vettura vincitrice di questa edizione, la Fiat 508 C di Passanante-Molgora; l'Alfa Romeo 2000 GTV di Angrisani-Monti; la Porsche 911 2.7 Targa di De Bernardi-Corbari

TAPPE IMPEGNATIVE

Il giorno dopo ecco una tappa di ben 400 km attraverso Lombardia, Piemonte e Liguria fino al traguardo di Sanremo, per poi proseguire fino a Montecarlo. La successiva frazione ha omaggiato le bellezze dell'entroterra ligure, con una puntata sul mare nella splendida Marina di Loano per poi proseguire attraverso i colli liguri fino a Rapallo. Suggestiva la visita al castello di Piovera nel corso

dell'ultima giornata di gara, poi il traguardo vero e proprio a Milano, in corso Venezia, di fronte alla sede dell'Automobile Club. Dopo una gara senza sbavature, sul gradino più alto del podio ecco l'equipaggio Passanante-Molgora, su Fiat 508 C, seguito da Di Pietra-Di Pietra su Fiat 508 C e da Mocerì-Moretti al volante di una Lancia Ardea. Nella categoria Legend la vittoria è andata ad Angrisani-Monti su Alfa Romeo 2000 GTV, mentre nelle Youngtimer la miglior prestazione è stata dell'MG TF di Smussi-Smussi. **R**



Proteggi i tuoi spazi, nel rispetto del pianeta

Offerta speciale

Portone da garage
incl. motorizzazione

da **899 €***

Offerta speciale

Porta d'ingresso
senza elemento laterale

da **1626 €***

Per tutti i prodotti per l'edilizia residenziale di serie a zero emissioni di CO₂,
ad es. porte d'ingresso e porte per interni

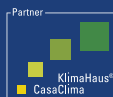


Prodotto certificato
da ClimatePartner
climate-id.com/XNEBK



CO₂
misurare
ridurre
contribuire

Per maggiori informazioni sulla nostra
strategia di sostenibilità, visitate il sito
www.hoermann.com/sustainability



www.hoermann.it
info@hoermann.it

*Prezzo consigliato IVA esclusa, senza sopralluogo,
montaggio, smontaggio e smaltimento. Campagna
promozionale valida fino al 31.12.2024.

HÖRMANN

Porte • Portoni • Sistemi di chiusura

BIANCO GUIDARE

Una gran nevicata ha battezzato l'undicesima edizione della gara dolomitica.

Vince la Fiat 514 Sport di Fontanella-Covelli, seguita dalla 508 S di Battagliola-Pione e dalla Bugatti 37 di Paglione-De Angeli



Neve, neve, neve e ancora neve. Per una gara di regolarità che si chiama WinteRace - e che dunque già dal nome richiama suggestioni invernali, prove estreme e rudi paesaggi montani - migliore coerenza tra anagrafe e condizioni climatiche non si poteva immaginare. L'undicesima edizione dell'evento organizzato dal Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca Giannino Marzotto è stata infatti benedetta da una nevicata epocale, che ha imbiancato le strade delle Dolomiti e ha regalato a una manifestazione di grande fascino e dalla perfetta organizzazione un fascino obbiettivamente straordinario.

Settanta le automobili che si sono presentate venerdì 8 marzo (mimose sono state giustamente regalate alle signore) all'ormai tradizionale partenza nel salotto buono di Cortina d'Ampezzo: 50 storiche e 20 moderne (il modesto estensore di questo pezzo ha preso parte alla guida di una Porsche 911 Turbo S contemporanea) sono state impegnate in 70 prove di precisione

divise in otto gruppi, per un totale di oltre 400 chilometri. La prima tappa ha impegnato gli equipaggi (molti dei quali a capote aperta, e a loro va il nostro incondizionato plauso, considerate le temperature artiche) per circa 200 chilometri, durante i quali si è guidato su e giù per i passi i cui nomi sgranano la leggenda delle grandi classiche del motorsport dolomitico: Falzarego, Gardena, Pinei, Nigra, Costalunga, San Pelleggrino, Giau.

TRA VENETO E ALTO ADIGE

Nella tappa di sabato 9 marzo, il tragitto è stato di fatto ripercorso all'incontrario per poi fare una divagazione in Alto Adige: dal Passo Giau le macchine sono scese a Selva di Cadore, per poi dirigersi verso Forcella Staulanza e Forcella Cibiana. Da lì, Pieve di Cadore e Passo di Sant'Antonio, prima di passare a Padola e dirigersi verso il Passo Monte Croce. L'ultimo tratto altoatesino ha previsto una puntata a San Can-

Danza sul ghiaccio

La MG B GT del 1967 dell'equipaggio Bonardi-Groh nel corso della seconda tappa della gara. All'undicesima edizione della WinteRace hanno preso parte una cinquantina di auto storiche più un nutrito gruppo di moderne, nella categoria Icon



1



2



3



5



4



6

dido, Dobbiaco, la salita al Lago di Misurina prima dell'ultimo sforzo per superare il Passo Tre Croci, tornare in Veneto e così arrivare alla meritata passerella finale in corso Italia a Cortina d'Ampezzo, giusto in orario per l'aperitivo.

A vincere è stata la Fiat 514 Sport del 1930 di Gianmario Fontanella e Annamaria Covelli. Al secondo posto si è classificata la Fiat Balilla del 1935 con l'equipaggio Domenico Battagliola-Emanuel Piona, mentre sul terzo gradino del podio sono saliti Massimiliano Paglione e Alessio De Angelis, sulla Bugatti Type 37 con cui hanno vinto lo scorso anno.

Nella categoria delle Icon, invece, al primo posto si è classificata la Porsche 911 GT3 di Riccardo Perletti e Franco Bachechi, al secondo posto l'Aston Martin DBX 707 (una versione speciale della Suv di Gaydon) con alla guida Alessandro Tamburini e Giuseppe Piumatti e al terzo la Maserati MC20 di Aldo De Luca e Filippo Stoppa.

R



7



8

Gara impegnativa

1. La Porsche 911 Turbo S (2024) di Pellegrini-Fabbri.
2. Lo studio del radar prima delle tappe.
3. La Porsche 356 C (1964) di Sala-Sala.
4. La Lancia Fulvia Coupé (1973) di Ficca-Carusio.
5. La Fiat 508 S (1935) di Battagliola-Piona.
6. Fontanella-Covelli a bordo della Fiat 514 S (1930), la vincitrice della gara.
7. La Bugatti 37 (1927) di Paglione-De Angelis.
8. La Porsche 912 (1968) di Pinna-Cossu, tallonata dall'Alfa Romeo Giulia Sprint (1963) di Frerè-Pagliara.

ASPETTANDO L'ARCOBALENO

Successo sotto la pioggia per l'evento a Stresa, **concorso d'eleganza** all'insegna della qualità e, in molti casi, della rarità



Qualità batte acqua

L'esposizione sul prato del Regina Palace Hotel è saltata, ma il livello delle auto partecipanti a Stresa Classica ha ricompensato il pubblico. Il "Best of Show" Classiche è andato alla Fiat 1500 Touring Superleggera (foto in alto a sinistra). Nella classe 1961-1970, secondo posto meritato per l'Alfa Romeo Gran Sport Quattroruote Zagato (qui sopra). Molto apprezzata anche una Fiat 8V, fuori concorso (sopra, a destra)

La pioggia copiosa del weekend del 9 e 10 marzo poco ha potuto contro l'entusiasmo del Milano Historic Cars Club & Youngtimer Club Milano, sodalizio federato Aci Storico, che ha organizzato la terza edizione del proprio concorso d'eleganza, quest'anno a Stresa. L'evento si è trasferito dal prato vista Lago Maggiore del Regina Palace al garage sotterraneo dell'hotel, limitando l'afflusso del pubblico. I connoisseur più determinati hanno potuto comunque ammirare tutte le vetture, che non si sono risparmiate una breve sfilata sulla riva del lago il sabato quando, per un paio d'ore, giudici, concorrenti e curiosi hanno potuto chiudere gli ombrelli.

L'IMBARAZZO DELLA SCELTA

Chi non si è fatto intimidire dal cielo plumbeo è stato ricompensato dal livello delle vetture, spesso esemplari dalla conservazione im-

peccabile e con corredi di tutto rispetto. I proprietari non hanno lesinato, poi, sulla preparazione. Vario il parterre di vincitrici: tra le auto classiche, premiati la Bentley 4 ¼ Litre "Aerofoil" Sports Saloon e i costruttori nostrani, con vittorie di classe per un'Alfa Romeo Giulietta SZ, una Pininfarina Spidereuropa Azzurra (celebrativa della straordinaria avventura in Coppa America nel 1983) e una Fiat 1100 TV Trasformabile.

Tra le vetture più recenti, trionfo per una Opel Vectra 2.5 V6 i500 ("bomba" di serie in tiratura limitata), una Porsche 911 4S serie 993, una rara Chevrolet Corvette 50th Anniversary nella colorazione dedicata, e una Lotus Elise 111S.

I premi "Best of Show" sono andati invece a un'elegante Fiat 1500 Touring Superleggera e a una Ferrari 575 Superamerica, vera ammaliatrice grazie alla "danza" ipnotica del tettuccio a scomparsa, disegnato da Leonardo Fioravanti. **R**

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!

ANGLO PARTS

A CACCIA DI PEZZI RARI

Da oltre 40 anni **punto di riferimento per i ricambi** dei più noti marchi britannici, il gruppo, con sede italiana a Treviso, offre un **servizio di ricerca di componenti** e di parti originali, anche usate

Oltre quattro decenni di attività spesi a esaudire le richieste di ricambi da parte dei proprietari delle storiche britanniche. In Italia e in Europa. Questo è Anglo Parts, non solo fornitore online di pezzi per modelli d'Oltremania, ma anche un importante punto di riferimento nel mondo delle classiche. I marchi? La certificazione ufficiale British Motor Heritage annovera l'azienda, la cui filiale italiana si trova a Treviso, tra i distributori autorizzati di accessori per vetture MG, Mini, Triumph e Morris Minor.

IN DUE GIORNI ARRIVA

Sono disponibili anche parti relative ad altri iconici marchi inglesi, come Austin Healey, Jaguar, Land Rover. Dal 2024, poi, Anglo Parts ha stretto una partnership con Bertelsbeck MyAlfagroup, per la vendita di ricambi per auto del Biscione. La sede centrale del gruppo, ubicata in Belgio, può contare su un magazzino di 4.000 metri quadrati,

che include 60 mila articoli: questo consente spedizioni più rapide, tanto che in Italia gli ordini vengono evasi per il 90% dei casi nello stesso giorno, mentre la consegna avviene tramite corriere in due giorni. Due siti di produzione inglesi garantiscono poi una disponibilità di ricambi nuovi, realizzati secondo le specifiche originali, ma resi più affidabili in virtù dell'impiego di materiali attuali. Ad Anglo Parts vengono richiesti ricambi nuovi, ma l'azienda dispone - o è in grado di trovare, grazie ai propri canali, o di indirizzare l'acquirente sulla strada giusta - anche parti

originali, pure usate: in queste rientrano anche motori e cambi, non revisionati. Proprio per la sua esperienza, inoltre, l'azienda è partner di numerosi specialisti del settore, come carrozzerie, officine, elettrauto e tappezzeri. Pure in Italia la prevalenza degli ordini avviene online, ma cresce la rilevanza del servizio telefonico, grazie al quale l'esperto dell'azienda può guidare il cliente a effettuare la scelta corretta sul catalogo. Un atout importante, che punta a migliorare il rapporto con un acquirente sempre più esigente.



Dal Belgio con celerità

Sopra e a sinistra, due immagini della sede centrale Anglo Parts di Mechelen, in Belgio, che può contare su un magazzino di 4.000 metri quadrati, nel quale sono stoccati ben 60 mila articoli, con 140 mila codici. Più facile, in questo modo, avere la disponibilità del pezzo richiesto, per farlo giungere poi in pochissimi giorni a destinazione

COVERCAR

SOTTO COPERTURA

Conservare un'auto da collezione sotto un telo significa proteggerla ancora meglio dall'azione del tempo e degli agenti atmosferici. Da oltre 47 anni Covercar, azienda attiva nel settore dei teli di protezione per auto e moto (da esterno e interno, ma pure per i camper), rappresenta un riferimento anche per design e innovazione, grazie anche alla tradizione italiana del tessuto. Società del gruppo Confezioni Andrea Italia Srl (la sede storica è a Bodio Lomnago, Varese), Covercar possiede una lunga esperienza (nella foto sotto, due esempi), che l'ha portata a collaborare con le Case più blasonate delle due e delle quattro ruote, come a fornire mondi ultra-esigenti come quelli della F1 e della MotoGP. Un connubio che sfrutta le migliori tecnologie per realizzare prodotti sempre aggiornati. Nonostante le migliaia di teli ultimati ogni anno, è sempre più elevata l'attenzione per i dettagli, con cuciture adattate e personalizzate in base alle diverse forme e componenti dei veicoli (per info, covercar.com).

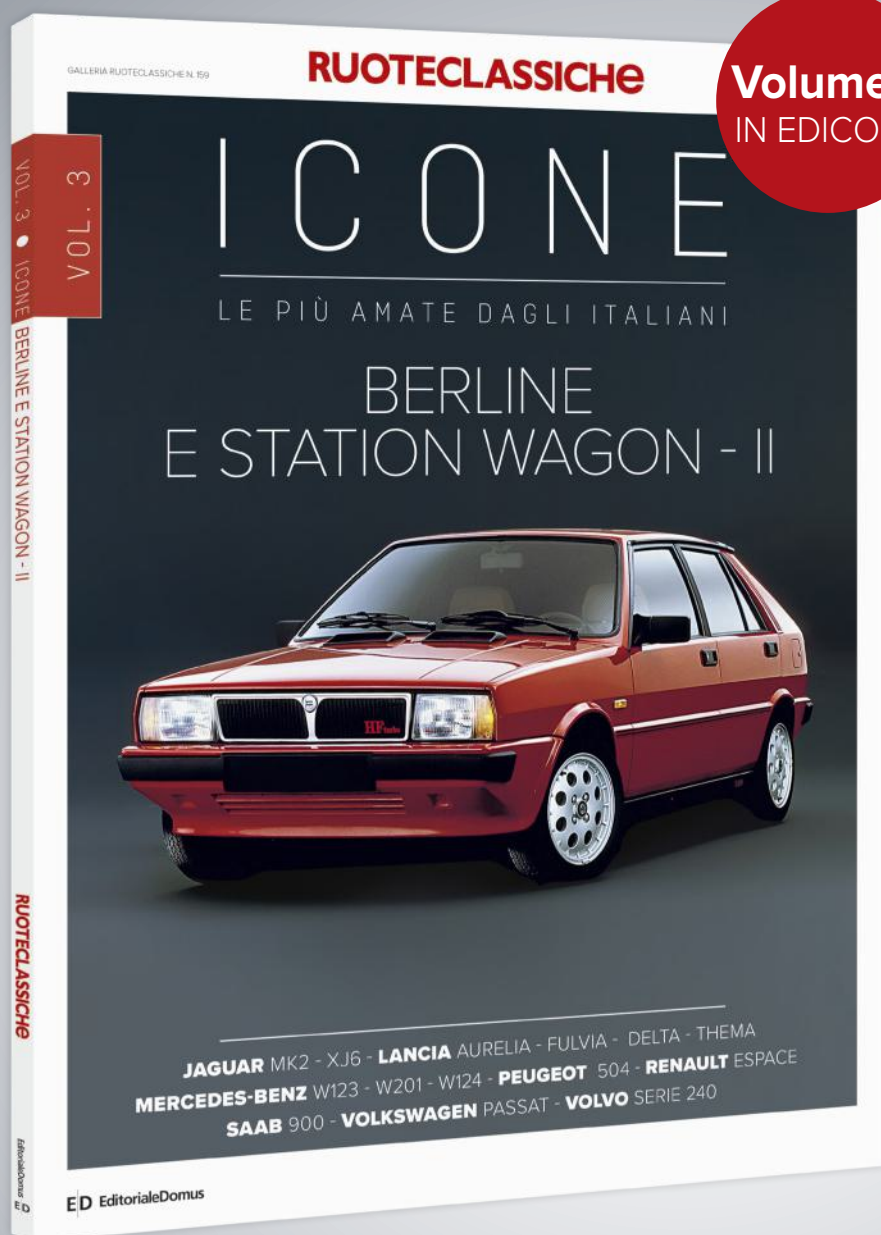


LA NUOVA IMPERDIBILE COLLANA DI RUOTECCLASSICHE

ICONE

LE PIÙ AMATE DAGLI ITALIANI

Ruoteclassiche + Icone € 11,90 • solo Ruoteclassiche € 6,00



L' OPERA

Una nuova straordinaria collana di 6 volumi (con cofanetto) per raccontare le vetture che hanno lasciato un segno indelebile nel cuore degli automobilisti italiani. Ogni fascicolo contiene una galleria di piccoli e grandi capolavori che hanno scritto la storia del motorismo storico. Di ciascun modello verrà ripercorsa la storia e l'evoluzione, con approfondimenti sulla tecnica, curiosità e aneddoti, senza dimenticare le prove pubblicate da Quattroruote al tempo.

AD APRILE LA TERZA USCITA BERLINE E STATION WAGON - II

La collana continua con il secondo volume dedicato alle berline e alle station, partendo dalle Jaguar Mk2 e XJ6, autentici simboli british tra le sedan. Facendo un salto in casa nostra, il giusto risalto è dovuto alle Lancia, in particolare all'Aurelia, con la B10 del 1950, e la Fulvia, una media all'esordio nel 1963, con trazione anteriore e quattro freni a disco. Ci soffermeremo poi sulle Mercedes, con le berline e le station della Serie W123 (1976-86), con la sedan W201 (1982-93) e la W124. Parleremo anche dell'originale e apprezzata Saab 900, con tanti atout aeronautici, lanciata nel 1979, a trazione anteriore e dotata anche di turbo. Infine ci sarà spazio per la Volkswagen Passat seconda serie e per la Volvo serie 240.

PIANO DELL'OPERA

PRIMA USCITA: UTILITARIE E COMPATTE con Ruoteclassiche di febbraio

SECONDA USCITA: BERLINE E STATION WAGON I con Ruoteclassiche di marzo

TERZA USCITA: BERLINE E STATION WAGON II con Ruoteclassiche di aprile

QUARTA USCITA: COUPÉ con Ruoteclassiche di maggio

QUINTA USCITA: SPIDER E CABRIOLET con Ruoteclassiche di giugno

SESTA USCITA: SUPERCAR con Ruoteclassiche di luglio

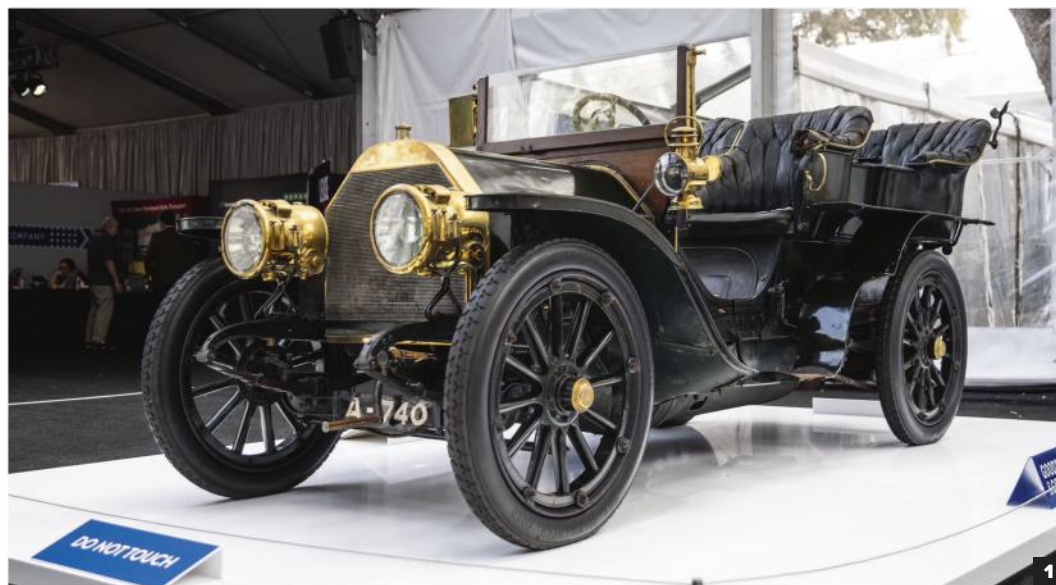
in edicola con
RUOTECCLASSICHE
a soli € 5,90 in più

ED EditorialeDomus

MERCEDES-SIMPLEX RECORD A 120 ANNI

Messa all'incanto da Gooding & Co., una **60 HP Roi des Belges del 1903** è stata battuta per **12.105.000 dollari**. I due eventi a Nord e Sud della Florida hanno fatto registrare altre vendite molto interessanti

Oltreoceano quest'anno c'è stata una novità. Uno dei leader mondiali nelle aste si è trasferito a Miami dando vita a un evento unico, che ha riscosso interesse e che ha diviso i partecipanti tra il Nord e il Sud della Florida. "Moda Miami" è l'happening creato da RM-Sotheby's, che in contemporanea al concorso di Amelia Island ha visto andare in scena quattro Case d'asta. Ha iniziato Bonhams con risultati non promettenti: i recenti cambi al vertice e le dimissioni di vari specialisti non hanno favorito risultati soddisfacenti. Alla fine, 65% di venduto in termini di lotti, ma 35% circa in termini di dollari sul totale stimato; c'era qualche auto interessante, ma non tanto da creare grande interesse. Regina incontrastata del weekend è stata la Mercedes-Simplex 60 HP Roi des Belges del 1903, che, stimata oltre i 10 milioni, è stata aggiudicata a ben 11 milioni di dollari al netto delle commissioni, messa in vendita



dalla Casa californiana Gooding & Co. che ha spesso abituato a risultati eccezionali. Infatti, la media sui due giorni di asta è stata superiore all'85% di venduto. La Bugatti 57 C Atalante ha raggiunto 2.050.000 dollari; la Ferrari 500 Mondial prima serie non ha trovato un nuovo proprietario in sala, ma

poi è stata venduta a quasi 4 milioni, mentre una 365 GTS/4 è passata di mano a 3.300.000 dollari. Diverse le Porsche che sono state vendute, a dimostrazione che reggono bene il mercato, anche se le 911 soffrono un po' a eccezione dei modelli speciali e rari. Una delle vetture più amate in Italia, la

Lancia Aurelia B24, ha raggiunto i 100.000 dollari, ma la vettura necessita di restauro integrale. È stato anche venduto in anteprima qualche pezzo della famosa collezione di vetture francesi che apparteneva a Peter Mullin: prossimamente sarà venduta la parte restante. Al secondo anno di attività la neonata Broad-Arrow, nella prima giornata di vendita, ha mancato il colpo solo su qualche lotto, registrando vendite del 95%, con auto in offerta da poche decine di migliaia di dollari a qualche milione. Un'ampia forchetta, per cui era possibile accedere a diverse tipologie di compratori. Dalle Bugatti storiche, con una Type 46 cabriolet venduta a 415.000 dollari, a una bellissima Mercedes 300 SL Roadster verde chiaro pastello e corredata di diversi optional dell'epoca, passata di mano per oltre 2 milioni, sempre al netto delle





commissioni (il 12% sino ai primi 250 mila dollari e poi il 10% sul restante). La Ford GT 40 (telai 1069) è stata battuta a 4 milioni, mentre non sono state aggiudicate la Pegaso Z102 Saoutchik, la Porsche 718 RSK "Lucybelles III" e la BMW 507. Guardando le vetture più moderne, la McLaren Speedtail è stata venduta a 1.875.000 dollari. Come sempre, gli specialisti di ogni Casa si daranno da fare per riuscire a vendere qualcosa anche nel dopo asta. Amelia Island, nel suo freddo e piovoso weekend, ha infuso, coi suoi risultati, il calore necessario per far riaffacciare sul mercato diversi collezionisti: lo si capisce anche dal tipo di auto che sono state vendute e dai relativi prezzi, buoni ma calibrati.

UN OTTIMO RISULTATO

Tornando a RM-Sotheby's e alla calda e soleggiata Miami, la prima giornata ha registrato vendite superiori al 90%, mentre ha faticato un po' la seconda.

Considerando che è stata un'asta con una nuova formula come evento, però, il risultato è positivo. Dopo Rétromobile e dopo questo weekend possiamo dire che la primavera sta arrivando in ogni senso. Ci sono diverse vetture in vendita e per svariati budget, chi vuole vendere ha capito che deve calare un po' e chi compra deve farlo ascoltando anche il cuore e non guardando solo alle possibilità di investimento, che comunque, alla lunga e in diverse misure, non sono poi negative. Un'osservazione va fatta in merito alle supercar di nuova generazione: un tempo si guardavano con occhi diversi, ma ad analizzare bene la situazione, stanno attirando un pubblico sempre più giovane, che quando si trova in questi ambienti inizia a interessarsi alla storia e quindi anche alle vetture più antiche. Non bisogna discriminare, ma se possibile aprire le porte a chi è il futuro del collezionismo di auto storiche.

Cifre importanti

1. La Mercedes-Simplex 60 HP Roi des Belges del 1903, battuta a oltre 12 milioni di dollari.
2. La Ferrari 500 Mondial venduta dopo l'asta a 3.995.000 dollari.
3. La Porsche 906 aggiudicata a 1.843.000 dollari.
4. La Porsche 718 "Lucybelles III" non ha trovato un nuovo proprietario.
5. La Stanguellini Formula Junior è stata venduta a 101 mila dollari



CATAWIKI

QUESTIONE DI FIDUCIA

Sempre più venditori puntano su Catawiki **per vendere le supercar**. Ma il maggior numero di aggiudicazioni avviene in Francia e Germania



Chi pensa che nelle aste online sui grandi portali di e-commerce come Catawiki si vendano prevalentemente modelli di fascia bassa, si sbaglia: sono sempre di più i collezionisti che utilizzano Catawiki per proporre la propria supercar. Se analizziamo i dati del mese scorso, per esempio, si vedono molte Ferrari, Maserati e Porsche che hanno trovato un compratore. I prezzi di aggiudicazione sono invitanti e tutti ben al di sotto della soglia dei 100.000 euro. Prendiamo in considerazione tre supercar di Maranello, appartenenti ciascuna a un segmento di mercato differente: una instant classic, la 599 GTB Fiorano, è stata aggiudicata per 85.000 euro, una 575 Maranello, appartenente alla categoria delle classiche di domani, ha trovato un acquirente per 65.000 euro, una delle prime 400i Automatica (fine anni 70), è stata venduta per 50.000 euro. In casa Maserati, invece, vanno segnalate una Spyder

Cambiocorsa e una 3200 GT (foto sopra), aggiudicate rispettivamente per 30.000 euro e 23.000 euro. In ambito Porsche, spopolano le 911 classiche: una 3.0 SC da 180 CV ha cambiato di mano per 65.000 euro e una 2.2 T Targa per 60.000 euro. Catawiki opera in tutta Europa: lo scorso mese ben il 30% delle aggiudicazioni è stato ottenuto in Francia, mentre l'area Dach (Germania, Austria e Svizzera) ha registrato il 21% delle vendite. Un po' in flessione il dato degli acquirenti italiani, solitamente attestati attorno al 20%: lo scorso mese hanno superato appena il 15%. Il segmento di mercato più popolare è quello degli anni 70, in cui Catawiki si rivela sempre più il canale di vendita privilegiato (36%). A seguire, instant classic (27%) e classiche di domani (18%). Queste ultime sono in flessione, così come sta avvenendo con i modelli degli anni 60, fino a qualche mese fa i preferiti nelle aste di Catawiki. **M.D.P.**

SALI A BORDO DI RUOTECLASSICHE

SCONTI
oltre il

40%



1 ANNO
— 12 NUMERI —
€ 49,90

+€3,90 di spese di spedizione

INVECE DI €72,00



VERSIONE
DIGITALE INCLUSA



CONSEGNA
AL TUO DOMICILIO



PREZZO
BLOCCATO

ABBONATI E VINCI!



**OPPURE
2 ANNI**

Ruoteclassiche
24 NUMERI - DIGITALE INCLUSO

SCONTO
38%

SOLO € 89,90 INVECE DI € 144,00*
+ € 5,90 di spese di spedizione



1 ANNO

Ruoteclassiche
12 NUMERI - DIGITALE INCLUSO
+
Quattorruote
12 NUMERI - DIGITALE INCLUSO

SCONTO
41%

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

▼ **PARTECIPA AL CONCORSO RISERVATO AGLI ABBONATI** ▼

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



OGNI SCELTA CONTA

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

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



PER ABBONARTI SUBITO: WWW.SHOPED.IT/RCL24

Scansiona il QR Code

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

La meccanica del concorso prevede che possano partecipare all'estrazione del premio consistente in un'autovettura TOYOTA C-HR LOUNGE PREMIERE 2.0 HEV i maggiorenni residenti in Italia o nella Repubblica di San Marino, che avranno sottoscritto, regalato o rinnovato un abbonamento (carta con digitale incluso) a una delle seguenti riviste: QUATTORRUOTE e RUOTECLASSICHE, e avranno effettuato il relativo pagamento entro il 04 settembre 2024. Il concorso è valido dal 31 ottobre 2023 al 01 agosto 2024. L'estrazione del premio avverrà entro il 23 settembre 2024 alla presenza di un notaio. Il vincitore sarà avisato con lettera raccomandata. Totale montepremi, IVA compresa € 45.810. Il regolamento completo del concorso è disponibile presso Editoriale Domus S.p.A. e sul sito <http://www.shoped.it/regolamento-motori>

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

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 collana di **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~~

IL PODIO DEI CAPOLAVORI

Performance, innovazione e stile

Un viaggio fotografico alla scoperta delle auto del nuovo millennio elette a icone.

Tre volumi da collezione (più cofanetto) e 60 auto raccontate attraverso immagini, testi accurati e schede tecniche.

€ **29,90** anziché € ~~39,00~~



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 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 31/12/2024 e fino ad esaurimento prodotti.

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 2014, con una sovrapposizione a quelle di Quattroruote (i "Prezzi dell'Usato") per gli anni dal 2009 al 2014. 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)		
			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
Modello					
6C 2300 PESCARA/B PESCARA					
6C 2300 TURISMO/B LUNGO					
6C 2300 MILLE MIGLIA					
6C 2500 COLONIALE					
6C 2500 TURISMO 5 POSTI V					
6C 2500 SPORT					
6C 2500 SPORT COUPÉ					
6C 2500 SPORT CABRIOLET					

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
THUNDERBIRD (II S.) COUPÉ					
5765-7043 1958-60					
THUNDERBIRD (III S.) CONVERTIBLE					
6388 1961-63					
THUNDERBIRD (III S.) COUPÉ					
6388 1961-63					
THUNDERBIRD (IV S.) CONVERTIBLE					
6388-7010 1964-66					
THUNDERBIRD (IV S.) COUPÉ					
6388-7010 1964-66					
THUNDERBIRD (IX S.) COUPÉ					
3800-4946 1963-68					
THUNDERBIRD (V S.) 4 PORTE					
6388-7027 1967-71					
Modello					
RALLYE 350					
TORONADO COUPÉ					
TORONADO COUPÉ					
TORONADO COUPÉ					
TORONADO COUPÉ					
PLYMOUTH					

QUOTAZIONI MOTO

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

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ABARTH ITALIA					
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	108,0	72,0	36,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	113,0	75,0	37,5
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	145,0	95,0	47,5
500 BERLINA	479	1957-63	30,0	20,0	10,0
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	90,0	60,0	30,0
595	594	1963-71	34,0	25,0	15,0
595 SS	594	1964-71	38,0	28,0	16,8
695	690	1964-71	43,0	32,0	19,2
695 SS	690	1964-71	51,5	38,0	22,8
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	59,5	44,0	26,4
850 ALLEMANO	833	1959	86,0	57,0	28,5
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	140,0	92,0	46,0
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	116,0	77,0	38,5
850 TC BERLINA	847	1960-64	40,5	30,0	18,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-64	52,5	35,0	17,5
MONOMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	120,0	80,0	40,0
OT 850 BERLINA	847	1964-68	27,2	17,0	11,9
OT 1000	982	1964-68	32,0	20,0	14,0
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	40,0	25,0	17,5
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	290,0	180,0	125,0
OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI	1280	1969-71	64,0	40,0	28,0
OT 1300/124	1280	1966-69	48,0	30,0	21,0
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	67,0	42,0	29,4
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	70,5	44,0	31,0
OTS 1000 COUPÉ	982	1964-68	61,0	38,0	26,6
1000 BERLINA	982	1962-64	60,0	40,0	20,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	52,5	35,0	17,5
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	60,0	40,0	20,0
1000 BIALBERO	982	1957-64	165,0	110,0	55,0
1000 BIALBERO GT	982	1963	190,0	125,0	62,5
1000 RADIALE BERLINA	982	1968-70	90,0	60,0	30,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	75,0	50,0	25,0
2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	60,0	40,0	20,0
2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	67,5	45,0	22,5
2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	67,5	45,0	22,5
1150 SS SIMCA	1137	1963	45,0	30,0	15,0
1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	215,0	160,0	96,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-66	270,0	200,0	120,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V	1368	2007-10	13,5	9,0	4,5
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368	2009-10	16,5	11,0	5,5

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
SUPERFLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-05	190,0	125,0	62,5
COBRA 212 SIC V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	180,0	135,0	81,0
COBRA V8 427	6997	2004-06	190,0	140,0	84,0
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	500,0	370,0	220,0
RM N/S/U	1944-1996	1923-26	180,0	135,0	80,0
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 1900 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
1960	1884	1950-54	36,0	26,7	16,0
1900 SUPER	1975	1954-59	40,0	29,6	17,8
1900 TI	1884	1952-54	52,5	39,0	23,4
1900 TI SUPER	1975	1954-57	60,0	44,5	26,7
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	80,0	59,5	35,5
1900 SPRINT (I S.)	1884	1951-53	285,0	210,0	125,0
1900 SPRINT (I S.) CABRIOLET P.F.	1884	1951-53	390,0	290,0	175,0
1900 SPRINT (II S.)	1884	1953-54	205,0	150,0	90,0
1900 SS	1975	1954-55	285,0	210,0	125,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	180,0	135,0	80,0
AR 51 «MATTIA»	1884	1951-55	33,0	22,0	11,0
GIULIETTA SPRINT (I S.)	1290	1954-55	105,0	78,0	47,0
GIULIETTA SPRINT (I S.)	1290	1955-58	85,0	56,5	28,3
GIULIETTA SPRINT (II 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	28,0	17,5	12,3
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	24,0	15,0	10,5
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	122,0	90,0	54,0
GIULIA SUPER (BISCIONE)	1570	1968-72	30,0	20,0	10,0
GIULIA SUPER (BOLLINO)	1570	1965-67	32,5	21,5	10,8
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	13,5	9,0	4,5
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	15,8	10,5	5,3
GIULIA 1300	1290	1964-71	17,3	11,5	5,8
GIULIA 1300 TI	1290	1966-69	15,7	10,5	5,2
GIULIA 1300 TI	1290	1969-72	14,3	9,5	4,8
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	15,0	10,0	5,0
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	15,7	10,5	5,2
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	12,0	8,0	4,0
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	13,5	9,0	4,5
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	48,0	30,0	21,0
GIULIA SPRINT GTA	1570	1965-69	350,0	220,0	155,0
GTAM	1985	1970-71	405,0	300,0	180,0

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
GIULIA SPRINT GT VELOCE	1570	1966-68	53,0	33,0	23,1
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-68	35,0	22,0	15,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1969-71	32,0	20,0	14,0
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	285,0	210,0	125,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	50,0	37,0	22,2
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	26,0	16,3	11,4
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	29,0	18,1	12,7
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	54,0	36,0	18,0
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	90,0	60,0	30,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	1.200,0	880,0	530,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	3.500,0	2.600,0	1.600,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	75,0	50,0	25,0
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	49,5	36,5	21,9
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	46,0	30,5	15,3
1750 SPIDER VELOCE (AMERICA)	1779	1967-69	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	38,0	25,3	12,7
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	23,0	15,3	7,7
SPIDER 1750 VELOCE	1779	1969-72	27,0	18,0	9,0
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1.3 JUNIOR	1290	1972-77	20,0	13,3	6,7
SPIDER 1.6 JUNIOR	1570	1972-75	22,1	14,7	7,4
SPIDER 1.6	1570	1975-82	22,1	14,7	7,4
SPIDER 1.6	1570	1983-90	13,5	9,0	4,5
SPIDER 2.0	1962	1983-90	15,0	10,0	5,0
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	19,1	12,7	6,4
SPIDER 1.6	1570	1990-93	21,0	14,0	7,0
SPIDER 2.0	1962	1990-95	23,0	15,3	7,7
1750	1779	1968-72	15,0	10,0	5,0
1750 GT VELOCE (I S.)	1779	1968-70	49,0	32,5	16,3
1750 GT VELOCE (II S.)	1779	1970-72	45,0	30,0	15,0
2000 BERLINA	1962	1971-77	18,0	12,0	6,0
2000 GTV	1962	1971-76	50,0	33,5	16,7
33 STRADALE	1995	1967-69	45.000,0	11.000,0	6.700,0
MONTREAL	2593	1970-77	85,0	63,0	38,0
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1186-1490	1972-80	10,5	7,0	3,5
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1186-1490	1980-84	7,5	5,0	2,5
ALFASUD TI	1186-1286	1973-77	16,5	11,0	5,5
ALFASUD TI	1286-1490	1977-84	13,5	9,0	4,5
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	15,0	10,0	5,0
ALFASUD GIARDINETTA	1186-1351	1975-80	12,0	8,0	4,0
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5	1286-1490	1976-79	14,0	9,3	4,7
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE	1351-1490	1979-83	15,0	10,0	5,0
ALFASUD SPRINT TROFEO	1490	1982-83	15,0	10,0	5,0
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490	1983-89	11,0	7,3	3,7
SPRINT Q.V.	1490-1772	1983-89	13,1	8,7	4,4
ALFETTA	1779	1972-75	20,0	14,8	8,9
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	14,0	10,4	6,2
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	10,9	8,1	4,9
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	12,8	9,5	5,7
ALFETTA 2000	1962	1977-78	10,9	8,1	4,9
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	11,5	8,5	5,1
ALFETTA 2000 LI AMERICA	1962	1981	9,0	6,7	4,0
ALFETTA 2.0	1962	1981-85	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO (CARB.)	1962	1982-83	14,0	10,4	6,2
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO I (I)	1962	1982-83	13,0	9,6	5,8
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO 2 (I)	1962	1983-85	12,0	8,9	5,3
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	11,0	8,1	4,9
ALFETTA GT 1.8	1779	1974-77	19,0	14,1	8,4
ALFETTA GT 1.6	1570	1976-81	15,0	11,1	6,7
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	17,0	12,6	7,6
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	9,8	7,3	4,4
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	14,0	10,4	6,2
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	18,0	13,3	8,0
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	25,0	18,5	11,1
ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	54,0	40,0	24,0
GTV 2.0	1962	1983-87	14,0	10,4	6,2
GTV 2.5	2492	1983-87	25,0	18,5	11,1
GIULIETTA 1.3/1.6	1357-1570	1977-85	11,3	7,5	3,8
GIULIETTA 1.8/2.0	1779-1962	1979-85	13,5	9,0	4,5
GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	16,5	11,0	5,5
GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	49,0	32,5	16,3
ALFA 6	2492	1979-86	12,8	8,5	4,3
ALFA 6 2.0	1996	1983-87	11,3	7,5	3,8
ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-87	14,3	9,5	4,8
33 1.3/1.3 S/1.5 TI	1351-1490	1983-90	5,5	3,7	1,8
33 1.5 QUADRIFOGLIO ORO	1490	1983-86	7,0	4,7	2,3
33 1.5 4X4	1490	1984-90	6,0	4,0	2,0
33 1.5 GIARDINETTA	1490	1984-88	5,0	3,3	1,7
33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-88	6,0	4,0	2,0
33 Q. VERDE	1490	1984-86	12,0	8,0	4,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
33 1.7 Q.V.	1712 1986-90	15,0	10,0	5,0
33 1.7/1.7 IE	1712 1986-90	7,0	4,7	2,3
33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON	1351-1712 1988-90	4,5	3,0	1,5
33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712 1987-90	5,3	3,5	1,8
33 SPORT WAGON Q.V.	1712 1988-90	11,0	7,3	3,7
NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490 1989-95	4,5	3,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V	1712 1989-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V.	1712 1990-92	12,8	8,5	4,3
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V. SPORT W.	1712 1989-94	12,0	8,0	4,0
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712 1990-92	6,0	4,0	2,0
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4/4 SPORT W.	1712 1991-95	13,5	9,0	4,5
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/4	1712 1991-95	13,5	9,0	4,5
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351 1992-95	8,3	5,5	2,8
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351 1989-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712 1989-94	5,7	3,8	1,9
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V SPORT W.	1712 1990-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.3/1.3 IE SPORT W. 4X4	1351 1990-95	5,0	3,3	1,7
ALFA 90 1.8/2.0	1779-1962 1984-88	6,8	4,5	2,3
ALFA 90 2.0 V6	1996 1985-88	9,0	6,0	3,0
ALFA 90 2.5i	2492 1984-87	11,3	7,5	3,8
ARNA L/S	1086 1983-87	6,8	4,5	2,3
ARNA TI	1351 1984-87	9,8	6,5	3,3
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779 1985-94	8,3	5,5	2,8
ALFA 75 1.8 INDY	1779 1991-92	9,8	6,5	3,3
ALFA 75 2.0	1962 1985-89	12,0	8,0	4,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962 1987-92	16,0	10,0	7,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962 1991-92	18,0	12,0	6,0
ALFA 75 TURBO	1779 1986-87	20,0	13,3	6,7
75 TURBO AMERICA	1779 1987-90	21,0	14,0	7,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1779 1990-92	24,0	16,0	8,0
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1779 1991	28,1	18,7	9,4
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762 1987-88	58,0	43,0	25,8
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492 1985-92	20,0	13,3	6,7
ALFA 75 3.0 V6	2959 1987-92	23,0	15,3	7,7
164 TWIN SPARK	1962-1995 1987-98	6,0	4,0	2,0
164 TURBO	1995 1987-92	9,0	6,0	3,0
164 2.0 V6 TURBO	1996 1991-93	11,3	7,5	3,8
164 3.0 V6	2959 1987-97	13,5	9,0	4,5
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959 1990-94	17,2	11,5	5,8
164 3.0i V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959 1992-93	20,3	13,5	6,8
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996 1991-98	9,8	6,5	3,3
164 3.0 V6 24V SUPER	2959 1992-98	12,0	8,0	4,0
164 3.0 V6 24V Q4	2959 1993-98	26,3	17,5	8,8
SE (S30)	2959 1989-96	83,0	55,0	27,5
RZ	2959 1993-96	90,0	60,0	30,0
155 1.7/1.8i TWIN SPARK	1747-1773 1992-98	4,5	3,0	1,5
155 1.8i TS SILVERSTONE	1773 1994-95	8,0	5,3	2,7
155 2.0i TWIN SPARK	1995 1992-95	7,0	4,7	2,3
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995 1992-97	25,0	15,6	10,9
155 2.5 V6	2492 1992-97	12,0	8,0	4,0
155 1.6/1.8i 16V TWIN SPARK	1598-1747 1996-98	4,0	2,7	1,3
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970 1995-97	6,0	4,0	2,0
155 2.0i 16V TS	1970 1997-98	5,0	3,3	1,7
GTV (916) 1.8i 16V TWIN SPARK	1747 1998-02	9,0	6,0	3,0
GTV (916) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	11,0	7,3	3,7
GTV (916) 2.0i 16V TWIN SPARK CUP	1970 2001-02	13,0	8,7	4,3
GTV (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1995-01	15,0	10,0	5,0
GTV (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1993-03	20,0	13,3	6,7
GTV (916) 2.0 TS	1970 2003-06	9,0	6,0	3,0
GTV (916) 2.0 TS	1970 2003-06	9,5	6,3	3,2
GTV (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	18,0	12,0	6,0
SPIDER (916) 1.8i 16V TWIN SPARK	1747 1998-01	10,0	6,7	3,3
SPIDER (916) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	13,0	8,7	4,3
SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	22,0	14,7	7,3
SPIDER (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1995-03	26,0	17,3	8,7
SPIDER (916) 2.0 TS	1970 2003-06	13,0	8,7	4,3
SPIDER (916) 2.0 TS	1970 2003-06	13,5	9,0	4,5
SPIDER (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	24,0	16,0	8,0
145 1.3/1.6	1351-1596 1994-97	3,8	2,5	1,3
145 1.4i/1.6i/1.8i 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 1.4i/1.6i/1.8i 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. (II 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 (II S.)	1970 1999-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 TS (II S.)	1970 2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 TS SELESPEED (II S.)	1970 2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II 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 TS (II S.)	1970 2003-06	4,1	2,7	1,4
156 2.0 TS 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 TS SPORTWAGON (II S.)	1970 2003-05	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESP. SPORTW. (II S.)	1970 2003-06	5,3	3,5	1,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492 2003-06	9,8	6,5	3,3
156 GTA	3179 2001-06	30,0	20,0	10,0
156 GTA SELESPEED	3179 2001-06	25,0	16,7	8,3
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.) 2.0i TWIN SPARK	1970 1998-04	3,5	2,3	1,2
166 (I S.) 2.5 V6 24V	2492 1998-04	5,0	3,3	1,7
166 (I S.) 3.0 V6 24V	2959 1998-04	7,0	4,7	2,3
166 (I S.) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	6,0	4,0	2,0
166 (II S.) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970 2003-06	3,5	2,3	1,2
166 (II S.) 2.5 V6 24V	2492 2003-05	5,0	3,3	1,7
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959 2003-06	7,0	4,7	2,3
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3179 2003-08	8,0	5,3	2,7
147 (I S.) 1.6 16V TWIN SPARK/T.S.	1598 2000-05	3,8	2,5	1,3
147 (II S.) 1.6 16V T.S.	1598 2004-11	3,8	2,5	1,3
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	5,0	3,3	1,7
GT 2.0 TS	1970 2003-08	8,0	5,3	2,7
GT 3.2 V6 24V	3179 2003-07	15,0	10,0	5,0
159 3.2 TS V6 24V	3195 2005-10	9,0	6,0	3,0
159 3.2 TS V6 24V SPORTWAGON	3195 2006-10	10,0	6,7	3,3
BRERA 3.2 TS V6	3195 2008-10	21,0	14,0	7,0
BRERA 3.2 TS V6 Q4	3195 2005-10	22,5	15,0	7,5
SPIDER (939) 3.2 TS V6	3195 2008-10	22,5	15,0	7,5
SPIDER (939) 3.2 TS V6 Q4	3195 2006-10	24,0	16,0	8,0
8C COMPETIZIONE	4691 2007-10	350,0	235,0	117,0
8C SPIDER	4691 2009-10	275,0	205,0	122,0

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 TS SPORTWAGON (II S.)	1970 2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 TS SELESPEED SPORTW. (II S.)	1970 2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II 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 TS (II S.)	1970 2003-06	4,1	2,7	1,4
156 2.0 TS 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 TS SPORTWAGON (II S.)	1970 2003-05	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESP. SPORTW. (II S.)	1970 2003-06	5,3	3,5	1,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492 2003-06	9,8	6,5	3,3
156 GTA	3179 2001-06	30,0	20,0	10,0
156 GTA SELESPEED	3179 2001-06	25,0	16,7	8,3
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.) 2.0i TWIN SPARK	1970 1998-04	3,5	2,3	1,2
166 (I S.) 2.5 V6 24V	2492 1998-04	5,0	3,3	1,7
166 (I S.) 3.0 V6 24V	2959 1998-04	7,0	4,7	2,3
166 (I S.) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	6,0	4,0	2,0
166 (II S.) 2.0i 16V TWIN SPARK	1970 2003-06	3,5	2,3	1,2
166 (II S.) 2.5 V6 24V	2492 2003-05	5,0	3,3	1,7
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959 2003-06	7,0	4,7	2,3
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3179 2003-08	8,0	5,3	2,7
147 (I S.) 1.6 16V TWIN SPARK/T.S.	1598 2000-05	3,8	2,5	1,3
147 (II S.) 1.6 16V T.S.	1598 2004-11	3,8	2,5	1,3
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	5,0	3,3	1,7
GT 2.0 TS	1970 2003-08	8,0	5,3	2,7
GT 3.2 V6 24V	3179 2003-07	15,0	10,0	5,0
159 3.2 TS V6 24V	3195 2005-10	9,0	6,0	3,0
159 3.2 TS V6 24V SPORTWAGON	3195 2006-10	10,0	6,7	3,3
BRERA 3.2 TS V6	3195 2008-10	21,0	14,0	7,0
BRERA 3.2 TS V6 Q4	3195 2005-10	22,5	15,0	7,5
SPIDER (939) 3.2 TS V6	3195 2008-10	22,5	15,0	7,5
SPIDER (939) 3.2 TS V6 Q4	3195 2006-10	24,0	16,0	8,0
8C COMPETIZIONE	4691 2007-10	350,0	235,0	117,0
8C SPIDER	4691 2009-10	275,0	205,0	122,0

ALLARD

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

ALPINA-BMW

GERMANIA				
B3 3.2 BERLINA/TOURING	3152 1996-98	12,0	8,0	4,0
B3 3.2 CABRIOLET	3152 1996-97	18,0	12,0	6,0
B3 3.2 COUPÉ	3152 1996-97	16,5	11,0	5,5
B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300-3346 1999-05	15,0	10,0	5,0
B3 3.3 COUPÉ	3300 2000-05	18,0	12,0	6,0
B3 3.3 CABRIOLET	3300 2000-05	22,5	15,0	7,5
B10 3.2/3.3 BERLINA/TOURING	3152-3300 1998-02	18,0	12,0	6,0
B10 4.4/4.8 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

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
2 LITRE (DB1)	1970	1948-50	180,0	114,0	80,0
DB2 COUPÉ	2580	1950-53	305,0	190,0	135,0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	455,0	285,0	200,0
DB2/4-MK II - MK III COUPÉ	2580-2922	1953-59	230,0	145,0	100,0
DB2/4-MK II - MK III CABRIOLET	2580-2922	1953-59	305,0	190,0	135,0
DB4 COUPÉ	3670	1958-62	680,0	430,0	300,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-62	840,0	530,0	370,0
DB4 GT	3670	1959-61	3.200,0	2.000,0	1.400,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1961-63	13.600,0	8.000,0	6.000,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	770,0	570,0	340,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	580,0	430,0	260,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69	385,0	285,0	170,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	450,0	335,0	200,0
DB6 MK II COUPÉ	3995	1969-70	325,0	240,0	145,0
DBS	3995	1967-72	160,0	100,0	70,0
DBS VANTAGE	3995	1968-71	185,0	115,0	81,0
DBS V8	5340	1969-72	150,0	95,0	66,5
LAGONDA V8	5340	1974-76	190,0	120,0	84,0
LAGONDA	5340	1976-88	130,0	80,0	56,0
LAGONDA	5340	1988-90	130,0	80,0	56,0
V8	5340	1973-86	145,0	90,0	63,0
V8	5340	1986-90	150,0	95,0	66,5
V8 VANTAGE	5340	1974-82	160,0	100,0	70,0
V8 VANTAGE	5340	1983-91	175,0	110,0	77,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-90	255,0	160,0	112,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	400,0	250,0	175,0
V8 VOLANTE	5340	1976-91	175,0	110,0	77,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	480,0	300,0	210,0
VIRAGE	5340	1989-00	105,0	70,0	35,0
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-98	120,0	80,0	40,0
VOLANTE 2+2	5340	1991-00	113,0	75,0	37,5
DB7	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
CYGNET 1.3	1329	2011-13	36,5	24,2	12,1
CYGNET 1.3 CVT	1329	2011-13	37,5	25,0	12,5

ATS

ITALIA

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

AUDI

GERMANIA

AUDI/AUDI L (72 CV)	1696	1965-68	12,0	8,0	4,0
75 L/80 L	1696	1966-72	11,3	7,5	3,8
75/80 VARIANT	1696	1966-72	13,5	9,0	4,5
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	12,0	8,0	4,0
50 (TUTTE LE VERSIONI)	1093	1975-80	9,0	6,0	3,0
80 (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588	1972-78	9,0	6,0	3,0
80 (B1/B2) GTE/GLE	1588	1975-81	8,3	5,5	2,8
80 (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921	1978-87	6,0	4,0	2,0
80 (B2) 80/80 Q.90 TUTTE LE VER.	1296-2226	1981-87	6,8	4,5	2,3
80 (B3) TUTTE LE VERSIONI	1595-1994	1986-92	3,0	2,0	1,0
80 (B3) 16V	1984	1990-91	3,6	2,4	1,2
80 (B3) QUATTRO	1781-1984	1986-91	5,3	3,5	1,8
80 (B3) QUATTRO 16V	1984	1990-91	6,0	4,0	2,0
80 (B4) 2.0/2.3	1984-2309	1991-94	6,0	4,0	2,0
80 (B4) 2.6 - 2.8 E V6/ QUATTRO	2598-2771	1991-94	9,0	6,0	3,0
80 (B4) 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1992-96	6,0	4,0	2,0
80 (B4) 2.6 E/2.8 E V6 AVANT/QUAT.	2598-2771	1992-95	8,8	6,5	3,9
90 (B3) 90/90 QUATTRO	1781-2309	1987-91	4,5	3,0	1,5
90 (B3) 90/90 QUATTRO 20V	2309	1988-90	4,5	3,0	1,5
100 (C1) 100/100 S/100 LS	1960	1968-71	6,8	4,5	2,3

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
100 (C1) COUPÉ S	1871	1970-73	37,5	25,0	12,5
100 (C1) TUTTE LE VERSIONI	1760-1871	1972-77	8,2	5,5	2,7
100 (C2) TUTTE LE VERSIONI	1588-2144	1977-83	6,7	4,5	2,2
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	6,0	4,0	2,0
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	7,5	5,0	2,5
100 (C4) AVANT/AVANT QUATTRO	1984-2771	1991-94	6,8	4,5	2,3
100 (C4) 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	7,5	5,0	2,5
100 (C4) 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	12,0	8,0	4,0
200 (C3) 200/200 TURBO	2144-2226	1983-90	11,3	7,5	3,8
200 (C3) QUATTRO 20V	2226	1989-90	10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	12,8	8,5	4,3
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	4,1	2,7	1,4
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO	1781	1996-03	5,3	3,5	1,8
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1997-03	7,5	5,0	2,5
S3 (I S.)	1781	1999-03	22,5	15,0	7,5
A3 (II S.) BZ	1390-1984	2003-08	3,8	2,5	1,3
A3 (II S.) SPB BZ	1390-1984	2004-08	3,8	2,5	1,3
A3 (II S.) 3.2 V6 QUATTRO	3189	2003-08	9,8	6,5	3,3
A3 (II S.) SPB 3.2 V6 QUATTRO	3189	2004-08	8,6	5,7	2,9
S3 (II S.)	1984	2006-08	16,5	11,0	5,5
QUATTRO	2144	1981-87	67,5	50,0	30,0
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	680,0	500,0	300,0
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	67,5	50,0	30,0
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-91	81,0	60,0	36,0
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	11,3	7,5	3,8
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 2.0V QUATTRO	2309	1988-94	12,0	8,0	4,0
COUPÉ 2.0 20V QUATTRO	1994	1988-91	11,3	7,5	3,8
COUPÉ 2.0 E	1984	1989-95	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	21,0	14,0	7,0
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-95	12,0	8,0	4,0
COUPÉ 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	12,8	8,5	4,3
CABRIO 1.8/2.0 F/2.0 16V	1781-1984	1993-98	9,0	6,0	3,0
CABRIO 2.3 20V/2.6-2.8 V6	2309-2771	1991-96	10,8	7,2	3,6
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO (I S.)	1595-1781	1994-01	3,0	2,0	1,0
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO AV. (I S.)	1595-1781	1995-02	3,5	2,3	1,2
A4 1.8 T. (180 CV) QUATTRO (I S.)	1781	1998-00	4,1	2,7	1,4
A4 1.8 T. (180 CV) Q. AVANT (I S.)	1781	1998-00	4,5	3,0	1,5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V (I S.)	2598-2771	1994-00	6,0	4,0	2,0
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT (I S.)	2598-2771	1995-01	6,8	4,5	2,3
A4 1.6/1.8 20V T.7/2.0 20V (II S.)	1595-1984	2001-04	3,8	2,5	1,3
A4 1.6/1.8T/2.0 20V AV. (II S.)	1595-1984	2001-04	3,8	2,5	1,3
A4 1.8 20V TURBO 190 CV (II S.)	1781	2002-04	4,5	3,0	1,5
A4 1.8 20V T. 190 CV AVANT (II S.)	1781	2002-04	5,3	3,5	1,8
A4 2.0 16V FSI (II S.)	1984	2002-04	3,8	2,5	1,3
A4 2.0 16V FSI AVANT (II S.)	1984	2002-04	3,8	2,5	1,3
A4 2.4 V6 30V (II S.)	2393	2002-04	5,3	3,5	1,8
A4 2.4 V6 30V AVANT (II S.)	2393	2002-04	6,0	4,0	2,0
A4 3.0 V6 30V (II S.)	2976	2001-04	6,8	4,5	2,3
A4 3.0 V6 30V AVANT (II S.)	2976	2001-04	6,8	4,5	2,3
A4 CABRIO 1.8 T/2.4/3.0/3.2 (II S.)	1781-3123	2002-06	7,5	5,0	2,5
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	4,5	3,0	1,5
A6 1.8/2.0 AVANT (I S.)	1781-1984	1994-97	5,3	3,5	1,8
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V (I S.)	2598-2771	1994-97	6,8	4,5	2,3
A6 2.6/2.8 V6/2.8 V6 30V (I S.) AV.	2771	1994-97	7,5	5,0	2,5
A6 1.8 (II S.)	1781	1997-04	3,0	2,0	1,0
A6 2.4 V6 (II S.)	2393	1997-04	5,3	3,5	1,8
A6 2.7 V6 (II S.)	2671	1999-04	6,8	4,5	2,3
A6 2.8 V6 30V (II S.)	2771	1997-01	7,5	5,0	2,5
A6 3.0 V6 (II S.)	2976	2001-04	7,5	5,0	2,5
A6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04	8,3	5,5	2,8
A6 1.8 AVANT (II S.)	1781	1998-05	3,0	2,0	1,0
A6 2.4 V6 AVANT (II S.)	2393	1998-05	7,7	4,5	3,4
A6 2.7 V6 AVANT (II S.)	2671	1999-05	7,1	4,2	3,2
A6 2.8 V6 30V AVANT (II S.)	2771	1998-01	8,4	5,6	2,8
A6 3.0 V6 AVANT (II S.)	2976	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	10,5	7,0	3,5

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO AV. (III S.)	4163	2005-12	10,8	7,2	3,6
V8	3562-4172	1989-94	13,5	9,0	4,5
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1994-99	7,5	5,0	2,5
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1994-99	9,0	6,0	3,0
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1998-02	6,8	4,5	2,3
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1999-02	8,3	5,5	2,8
A8 6.0 W12 48V QUATTRO (I S.)	5998	1999-02	13,5	9,0	4,5
A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003-05	6,8	4,5	2,3
A8 3.7 V8 QUATTRO (II S.)	3697	2002-06	9,0	6,0	3,0
A8 4.2 V8 FSI QUATTRO (II S.)	4163-4172	2002-10	10,5	7,0	3,5
A8 6.0 W12 QUATTRO (II S.)	5998	2004-10	15,0	10,0	5,0
S2 AVANT	2226	1993-96	16,5	11,0	5,5
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226	1993-94	15,0	10,0	5,0
RS2 AVANT	2226	1994-96	67,5	45,0	22,5
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	15,0	10,0	5,0
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-02	15,0	10,0	5,0
S4 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2002-04	13,5	9,0	4,5
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163	2002-04	13,5	9,0	4,5
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2004-06	18,0	12,0	6,0
S4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2004-07	18,0	12,0	6,0
S4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163	2004-08	22,5	15,0	7,5
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163	2006-09	18,0	12,0	6,0
S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2006-09	18,0	12,0	6,0
RS4 AVANT	2671	1999-01	42,0	28,0	14,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2005-07	45,0	30,0	15,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163	2006-08	48,0	32,0	16,0
RS4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2006-08	48,0	32,0	16,0
S6 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172	1994-97	15,0	10,0	5,0
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172	1994-97	15,0	10,0	5,0
S6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04	12,0	8,0	4,0
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05	12,8	8,5	4,3
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172	2002-04	24,0	16,0	8,0
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172	2002-05	27,0	18,0	9,0
S6 5.2 V10 QUATTRO (III S.)	5204	2006-10	27,0	18,0	9,0
S6 5.2 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	5204	2006-10	30,0	20,0	10,0
RS6 5.0 V10 FSI QUATTRO (III S.)	4991	2008-10	37,5	25,0	12,5
RS6 5.0 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	4991	2008-10	37,5	25,0	12,5
S8 4.2 V8 32V	4172	1996-99	15,0	10,0	5,0
S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	15,0	10,0	5,0
S6 5.2 V10 QUATTRO (II S.)	5204	2006-10	19,5	13,0	6,5
TT (8N)	1781	1998-06	11,3	7,5	3,8
TT (8N) ROADSTER	1781	1999-06	11,3	7,5	3,8
TT (8N) QUATTRO	1781	1999-06	14,3	9,5	4,8
TT (8N) QUATTRO 225 CV	1781	1998-06	16,5	11,0	5,5
TT (8N) ROADSTER QUATTRO	1781	1999-06	14,3	9,5	4,8
TT (8N) ROADSTER QUATTRO 225 CV	1781	1999-05	16,5	11,0	5,5
TT (8N) 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	27,0	18,0	9,0
TT (8N) ROADSTER 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	24,0	16,0	8,0
TT (8N) QUATTRO SPORT	1781	2005-06	35,0	23,3	11,7
A2 1.4 16V	1390	2000-06	5,6	3,7	1,9
A2 1.6 16V FSI	1598	2002-06	6,8	4,5	2,3
Q7 (4L) 4.2 V8 FSI QUATTRO	4163	2005-10	11,3	7,5	3,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
A40 SOMERSET	1199	1952-54	9,8	6,5	3,3
A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	12,8	8,5	4,3
A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	13,5	9,0	4,5
A50 CAMBRIDGE	1489	1954-57	8,3	5,5	2,8
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	1948-51	13,5	9,0	4,5
A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	16,5	11,0	5,5
A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	14,3	9,5	4,8
A90 ATLANTIC (DHC)	2660	1949-52	24,0	16,0	8,0
A90 ATLANTIC (FHC)	2660	1949-52	19,5	13,0	6,5
A90 WESTMINSTER	2639	1954-56	11,3	7,5	3,8
A105 VANDEN PLAS	2639	1958-59	12,8	8,5	4,3
A110/A110 MK II	2912	1961-68	10,5	7,0	3,5
CHAMP	2838	1952-57	19,5	13,0	6,5
GIPSY	2199	1958-67	16,5	11,0	5,5
A95	2639	1956-59	12,0	8,0	4,0
A105	2639	1956-59	12,0	8,0	4,0
A99	2912	1959-61	12,0	8,0	4,0
A55 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489	1957-61	9,0	6,0	3,0
A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	6,0	4,0	2,0
A60 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622	1961-69	9,0	6,0	3,0
METROPOLITAN COUPÉ	1500	1954-62	22,5	15,0	7,5
METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	30,0	20,0	10,0
A40	948-1098	1958-68	7,5	5,0	2,5
1100/1100 MK2	1098	1964-70	5,3	3,5	1,8
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	6,8	4,5	2,3
1300 TRAVELLER	1275	1971-74	6,0	4,0	2,0
1300/1300 GT	1275	1967-74	7,5	5,0	2,5
1800/1800 MK2	1798	1964-74	7,5	5,0	2,5
3 LITRE	2912	1967-71	12,8	8,5	4,3
FXD TAXI	2178-2520	1958-81	10,0	6,7	3,3
CARBODIES TAXI	2286-2664	1962-97	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	10,0	6,7	3,3
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	22,5	15,0	7,5
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	10,0	6,7	3,3
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	7,5	5,0	2,5
METRO MG	1275	1981-90	9,0	6,0	3,0
METRO MG TURBO	1275	1983-90	10,5	7,0	3,5
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	750,0	500,0	250,0
100 BN2	2660	1955	98,0	65,0	32,5
100 M BN2	2660	1956	190,0	125,0	62,5
100/6 BN4-BN6	2639	1956-59	113,0	75,0	37,5
3000 BN7/BI7	2912	1959-61	90,0	60,0	30,0
3000 MK II BN7/BI7	2912	1961-63	98,0	65,0	32,5
3000 MK III BJ8	2912	1963-68	105,0	70,0	35,0
SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1958-61	32,0	21,3	10,7
SPRITE MK II	948	1961-62	23,0	15,3	7,7
SPRITE MK II	1098	1962-66	20,0	13,3	6,7
SPRITE MK III	1098	1966-67	18,5	12,3	6,2
SPRITE MK IV	1275	1967-70	17,0	11,3	5,7

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
AUTO UNION / DKW			GERMANIA		
F9/14	896-980	1954-62	10,5	7,0	3,5
1000/1000 S	980	1959-63	12,0	8,0	4,0
1000/1000 S COUPÉ-DE LUXE C.	980	1958-63	15,0	10,0	5,0
1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	12,0	8,0	4,0
1000 SP COUPÉ/ROADSTER	980	1958-65	21,0	14,0	7,0
MUNGA 4-6-8	980	1963-68	12,0	8,0	4,0
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	8,5	5,7	2,8
Y10 TURBO	1049	1985-89	12,5	8,3	4,2
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301	1987-95	7,5	5,0	2,5
Y10 FIRE I.E./A.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

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	60,0	40,0	20,0
ARNAGE/RED LABEL	4398-6761	1998-02	39,0	26,0	13,0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-04	43,5	29,0	14,5
ARNAGE R/RL	6750-6761	2002-10	45,0	30,0	15,0
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-05	75,0	50,0	25,0
ARNAGE T	6750-6761	2002-10	51,0	34,0	17,0
ARNAGE DHC (AZURE)	6750	2005-06	105,0	70,0	35,0
BROOKLANDS COUPÉ	6761	2008-10	195,0	130,0	65,0
CONTINENTALE SUPERSPORTS	5998	2010-11	101,0	67,0	33,5
CONTINENTALE SUPERSPORTS CONVERT.	5998	2010-12	101,0	67,0	33,5
BERTONE					
ITALIA					
FREELIMBER/FREELIMBER 2	1596-2693	1989-93	3,3	2,2	1,1
BIANCHI					
ITALIA					
S4 TORPEDO	1287	1925-27	41,5	27,5	13,8
S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	41,5	27,5	13,8
S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	41,5	27,5	13,8
S9 BERLINA	1452	1934-39	45,0	30,0	15,0
BIZZARRINI					
ITALIA					
5300 GT STRADA	5358	1964-68	1.000,0	740,0	445,0
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
501/6	2077	1955-58	50,0	33,0	16,6
501/8	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 L/S	3168	1961-63	90,0	60,0	30,0
3200 CS	3168	1962-65	195,0	130,0	65,0
503 COUPÉ	3168	1956-59	310,0	230,0	140,0
503 CABRIOLET	3168	1956-59	445,0	330,0	200,0
507 ROADSTER	3168	1956-60	2.000,0	1.500,0	900,0
250/300 (ISETTA)	245-298	1955-62	37,5	25,0	12,5
600	582	1957-59	21,0	14,0	7,0
700 COUPÉ	697	1959-64	16,5	11,0	5,5
700 CABRIOLET	697	1959-63	24,0	16,0	8,0
700 BERLINA	697	1960-61	12,8	8,5	4,3
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	24,0	16,0	8,0
700 LS BERLINA	697	1962-65	12,0	8,0	4,0
700 LS COUPÉ	697	1964-65	15,0	10,0	5,0
1500	1499	1961-64	14,4	9,0	6,3
1600	1606	1964-66	12,8	8,0	5,6
1800	1773	1963-68	12,8	8,0	5,6
1800 TI	1773	1964-66	20,8	13,0	9,1
1800 TI/SA	1773	1964-65	130,0	80,0	56,0
2000	1990	1966-72	16,0	10,0	7,0
2000 TI/TI LUX	1990	1966-70	24,0	15,0	10,5
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	28,8	18,0	12,6
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	40,0	25,0	17,5
2800 CS (SERIE E9)	2788	1968-71	45,0	30,0	15,0
3.0 CS (SERIE E9)	2986	1971-75	50,0	33,5	16,7
3.0 CSI (SERIE E9)	2986	1971-75	80,0	50,0	35,0
3.0 CSL CARBURATORI (SERIE E9)	2986-3003	1971-73	290,0	195,0	97,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
1502 (SERIE 02)	1573	1975-77	11,2	7,0	4,9
2500/2800/2.8 L (SERIE E3)	2494-2788	1968-77	11,2	7,0	4,9
3.0 S (SERIE E3)	2986	1971-77	23,3	13,7	10,3
3.0 SI (SERIE E3)	2986	1971-77	37,5	22,0	16,5
3.0 L (SERIE E3)	2986	1975-77	19,2	12,0	8,4
3.3 L/I (SERIE E3)	3210-3299	1974-77	48,0	30,0	21,0
518/520 (E12)	1766-1990	1972-81	5,6	3,5	2,5
520I (E12)	1990	1973-77	11,9	7,0	5,3
520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	7,7	4,5	3,4
525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	9,6	6,0	4,2
528I (E12)	2788	1977-81	17,0	10,0	7,5
M535I (E21)	3453	1980-81	38,5	24,0	16,8
316/318 (E21)	1573-1766	1975-80	8,0	5,0	3,5
315/316 (E21)	1573-1766	1980-84	8,8	5,5	3,9
318I (E21)	1766	1980-83	10,4	6,5	4,6
320 (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-78	12,0	7,5	5,3
320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-78	14,4	9,0	6,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	10,4	6,5	4,6
323I (E21)	2316	1977-82	19,2	12,0	8,4
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	12,8	8,0	5,6
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	20,0	12,5	8,8
M1	3430	1979-81	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/G33CSI (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
728I (E23)	2788	1979-82	7,2	4,5	3,2
728I (E23)	2788	1982-86	8,0	5,0	3,5
732I (E23)	3210	1979-82	8,8	5,5	3,9
732I (E23)	3210	1982-86	9,3	5,8	4,1
733I (E23)	3210	1977-79	9,3	6,2	3,1
735I (E23)	3453	1979-82	12,8	8,0	5,6
735I (E23)	3430	1982-86	13,6	8,5	6,0
745I (E23)	3210	1979-82	19,2	12,0	8,4
745I (E23)	3430	1982-87	20,8	13,0	9,1
745I (E23) EXECUTIVE/HIGHLINE	3430	1984-86	30,5	18,0	13,5
518/518I (E28)	1766	1981-87	4,8	3,0	2,1
520I (E28)	1990	1981-88	6,4	4,0	2,8
525I (E28)	2494	1981-85	8,5	5,0	3,8
528I (E28)	2788	1981-87	12,8	8,5	4,3
535I (E28)	3430	1984-89	23,8	14,0	10,5
M535I (E28)	3430	1984-88	32,0	20,0	14,0
M5 (E28)	3453	1985-87	75,0	47,0	33,0
316/318I (E30)	1766	1982-87	6,4	4,0	2,8
316I/318I (E30)	1596-1991	1987-91	6,4	4,0	2,8
320I (E30) 2 PORTE	1990	1984-87	9,6	6,0	4,2
320I (E30) 4 PORTE	1990	1984-87	9,4	5,5	4,1
320I (E30) 2 PORTE	1990-1991	1987-89	8,8	5,5	3,9
320I (E30) 4 PORTE	1991	1987-91	8,8	5,2	3,9
320I (E30) 2 PORTE S	1990	1986-87	12,8	8,0	5,6
318IS (E30)	1766-1796	1989-92	16,2	9,5	7,1
323I (E30)	2316	1982-86	11,2	7,0	4,9
325I (E30) 2 PORTE	2494	1985-91	13,6	8,5	6,0
325I (E30) 4 PORTE	2494	1985-91	12,0	7,5	5,3
325IX 2/4 P (E30)	2494	1985-90	11,9	7,0	5,3
320IS 2 P (E30)	1990	1988-91	31,5	18,5	13,9
320IS 4 P (E30)	1990	1988-90	26,4	15,5	11,6
318I TOURING (E30)	1796	1989-94	6,8	4,0	3,0
320I TOURING (E30)	1991	1987-91	8,5	5,0	3,8
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	11,2	7,0	4,9
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	11,1	6,5	4,9
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-94	11,2	7,0	4,9
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1990	1983-87	11,2	7,0	4,9
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	15,3	9,0	6,8
323I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	13,6	8,0	6,0
325I CABRIOLET (E30)	2494	1985-92	18,7	11,0	8,3
M3 (E30)	2302	1986-89	67,5	45,0	22,5
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	67,5	45,0	22,5
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-89	83,0	55,0	27,5
M3 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-91	120,0	80,0	40,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-91	75,0	50,0	25,0
730I (E32)	2986	1986-92	6,4	4,0	2,8
730I (E32)	2986	1992-94	6,4	4,0	2,8
730I V8 (E32)	2997	1992-94	7,5	4,7	3,3
735I (E32)	3430	1986-92	8,8	5,2	3,9
735I (E32)	3430	1988-92	9,2	5,4	4,1
740I V8 (E32)	3982	1992-94	11,7	6,9	5,2

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
750I/IL/HL (E32)	4988	1986-94	12,8	7,5	5,6
Z1	2494	1989-94	64,0	40,0	28,0
518I (E34)	1796	1990-95	3,5	2,1	1,5
520I/520I 24V (E34)	1991	1988-95	4,5	2,6	2,0
525I (E34)	2494	1988-94	5,5	3,2	2,4
525I 24V (E34)	2494	1990-95	7,0	4,1	3,1
525IX 24V (E34)	2494	1991-95	10,0	6,7	3,3
530I (E34)	2986	1988-94	7,5	4,4	3,3
535I (E34)	3430	1988-94	11,5	6,8	5,1
M5 (E34)	3535	1988-92	30,0	17,6	13,2
518I TOURING (E34)	1796	1990-95	3,5	2,1	1,5
520I/520I 24V TOURING (E34)	1991	1990-97	5,1	3,0	2,3
525I 24V TOURING (E34)	2494	1991-96	6,5	3,8	2,9
525IX 24V TOURING (E34)	2494	1991-96	9,0	5,3	4,0
530I V8 TOURING (E34)	2997	1992-95	8,0	5,0	3,5
540I V8 TOURING (E34) MANUALE	3982	1992-97	22,0	12,9	9,7
540I V8 TOURING (E34) AUTOMATICA	3982	1992-97	14,0	8,8	6,1
M5 TOURING (E34)	3795	1992-95	40,0	23,5	17,6
840 CIV8 32V MANUALE (E31)	3982-4398	1993-00	30,5	19,0	13,3
840 CIV8 32V AUTOMATICA (E31)	3982	1993-95	26,0	16,3	11,4
850I/850 CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379	1990-99	40,0	23,5	17,6
850I/850 CI V12 AUTOMATICA (E31)	4988	1990-95	35,0	20,6	15,4
850 CSI V12 (E31)	5576	1992-96	75,0	44,0	33,0
316I/318I (E36)	1596-1796	1990-98	4,3	2,5	1,9
318IS (E36)	1796-1895	1993-98	5,1	3,0	2,3
320I 24V (E36)	1991	1990-98	5,1	3,0	2,3
323I/325I 24V (E36)	2494	1990-97	7,7	4,5	3,4
328I 24V (E36)	2793	1995-98	8,5	5,0	3,8
318IS RACING/CLASS II (E36)	1796	1994-98	15,0	8,8	6,6
318I COUPÉ (E36)	1596	1993-99	4,8	3,0	2,1
318IS 16V COUPÉ (E36)	1796-1895	1991-99	7,2	4,5	3,2
320I 24V COUPÉ (E36)	1991	1991-99	6,4	4,0	2,8
323I 24V COUPÉ (E36)	2494	1995-99	7,7	4,5	3,4
325I/328I 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1991-99	9,4	5,5	4,1
318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	6,5	3,8	2,9
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	8,5	5,0	3,8
323I/325I 24V CABRIO (E36)	2494-2793	1993-95	12,0	7,5	5,3
328I 24V CABRIO (E36)	2793	1995-00	12,8	8,5	4,3
318I TOURING (E36)	1796	1995-99	3,2	2,0	1,4
320I 24V TOURING (E36)	1991	1995-99	5,1	3,0	2,3
323I/325I 24V TOURING (E36)	2494	1995-00	6,0	3,5	2,6
328I 24V TOURING (E36)	2793	1995-00	8,8	5,5	3,9
M3 (E36)	2990	1994-95	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
728I (E38)	2793	1995-01	6,4	4,0	2,8
730I V8 (E38)	2997	1994-96	6,8	4,0	3,0
735I V8 (E38)	3498	1996-01	9,3	5,8	4,1
740I V8 (E38)	3982	1994-96	8,8	5,2	3,9
740I V8 (E38)	4398	1996-01	9,7	5,7	4,3
750I/IL (E38)	5379	1994-01	11,1	6,5	4,9
520I (E39)	1991-2171	1995-03	5,1	3,0	2,3
523I/525I/528I 24V (E39)	2494-2793	1995-03	6,8	4,0	3,0
530I 24V (E39)	2979	2001-03	8,5	5,0	3,8
535I 32V (E39)	3498	1996-01	7,2	4,5	3,2
540I 32V (E39)	4398	1996-03	9,6	6,0	4,2
520I 24V TOURING (E39)	1991-2171	1997-02	5,4	3,2	2,4
523I/525I/528I 24V TOURING (E39)	2494-2793	1997-04	7,1	4,2	3,2
530I 24V TOURING (E39)	2979	2001-04	8,5	5,0	3,8
535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	7,7	4,8	3,4
540I 32V TOURING (E39)	4398	1997-04	9,6	6,0	4,2
M5 (E39)	4941	1998-03	36,0	24,0	12,0
Z3 1.8/1.9	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
316I 4 PORTE (E46)	1796-1895	1999-05	2,6	1,5	1,1
318I 4 PORTE (E46)	1895-1995	1998-05	2,6	1,6	1,1
320I 4 PORTE (E46)	1991-2171	1998-05	2,9	1,8	1,3
323I/325I 24V (E46)	2494-2495	1998-05	5,1	3,0	2,3

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
328I 24V (E46)	2793	1998-00	6,8	4,0	3,0
330I 24V (E46)	2979	2000-05	7,7	4,5	3,4
325IX 24V (E46)	2494-2495	2000-05	6,0	4,0	2,0
330IX 24V (E46)	2979	2000-05	8,3	5,5	2,8
316I TOURING (E46)	1796	2003-05	2,4	1,5	1,1
318I TOURING (E46)	1895-1995	1999-05	2,6	1,6	1,1
320I TOURING (E46)	1991-2171	1999-05	2,9	1,8	1,3
323I/325I 24V TOURING (E46)	2494-2495	1999-05	6,0	3,5	2,6
328I 24V TOURING (E46)	2793	1999-00	6,8	4,0	3,0
330I 24V TOURING (E46)	2979	2000-05	7,7	4,5	3,4
316/318 TI COMPACT (E46)	1796-1995	2001-05	1,6	1,0	0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	52,5	35,0	17,5
ISABELLA	1493	1959-61	28,5	19,0	9,5
ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1959-61	33,0	22,0	11,0
ISABELLA COMBI	1493	1959-61	22,5	15,0	7,5
ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	45,0	30,0	15,0
ISABELLA COUPÉ	1493	1957-61	45,0	30,0	15,0
ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493	1959-60	45,0	30,0	15,0
ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	52,5	35,0	17,5
2.3 LITER (P 100)	2240	1960-61	20,3	13,5	6,8

BRISTOL

GRAN BRETAGNA

400	1971	1947-51	130,0	86,0	43,0
401	1971	1949-52	71,0	47,5	23,8
402 CABRIOLET	1971	1952-53	71,0	47,5	23,8
403	1971	1953-57	71,5	47,5	23,8
404	1971	1954-57	71,5	47,5	23,8
405	1971	1955-60	71,5	47,5	23,8
406	2216	1958-61	71,5	47,5	23,8
407	5130	1961-63	71,5	47,5	23,8
408	5130	1963-65	75,0	50,0	25,0
409	5211	1965-67	75,0	50,0	25,0
410	5211	1967-69	75,0	50,0	25,0
411 (TUTTE LE VERSIONI)	5211-6556	1968-75	47,5	31,5	15,8
412 (TUTTE LE VERSIONI)	5898-6556	1974-82	50,0	33,5	16,7
603 (TUTTE LE VERSIONI)	5211-5898	1976-82	47,5	31,5	15,8
BEAUFIGHTER	5898	1982-94	54,0	36,0	18,0
BEAUFORT	5898	1984-90	54,0	36,0	18,0
BRIGAND	5898	1982-94	53,0	35,5	17,7
BRITANNIA	5898	1982-94	53,0	35,5	17,7
BLENHHEIM/BLÉN. 2/BLÉN. 3	5898	1993-06	55,0	36,5	18,3

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	2.400,0	1.300,0	670,0
VEYRON GRAND SPORT VITESSE	7993	2012-15	2.400,0	1.600,0	800,0

CATERHAM

GRAN BRETAGNA

SEVEN (BASE 54)	1396-1998	1973-74	43,5	29,0	14,5
SEVEN (BASE 53)		1974-85	49,5	33,0	16,5
SUPER SEVEN	1396-1998	1986-95	46,5	31,0	15,5
SEVEN CSR 200/260	2261	2004-07	49,5	33,0	16,5
SEVEN ROADSPORT	1595	2007-09	40,5	27,0	13,5
SEVEN SV ROADSPORT	1595	2007-09	43,5	29,0	14,5
SEVEN SV-R200	2261	2007-09	54,0	36,0	18,0
SEVEN CSR	2261	2007-09	66,0	44,0	22,0
211.6/1.8/2.0 16V	1588-1998	1996-05	39,0	26,0	13,0

CEIRANO

ITALIA

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

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

CHRYSLER

STATI UNITI

VISION	3518	1993-99	2,0	1,3	0,7
NEON 1.8/2.0 16V	1796-1996	1995-01	1,8	1,2	0,6
SEBRING (II S.) CONVERTIBLE	1996-2736	2001-08	6,8	4,5	2,3
STRATUS	1996-2497	1995-01	3,3	2,2	1,1
STRATUS CONVERTIBLE 2.0 16V	1996	1996-01	6,0	4,0	2,0
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-01	7,1	4,7	2,4
PT CRUISER	1598-2429	1999-08	3,5	2,3	1,2
PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429	2004-08	6,0	4,0	2,0
VOYAGER 3.0 V6 (I S.)	2972	1988-90	3,3	2,2	1,1
GRAND VOYAGER 3.0 V6 (I S.)	2972	1988-90	3,3	2,2	1,1
VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)	2972-3301	1991-95	3,6	2,4	1,2
GRAND VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)	2972-3301	1991-95	3,6	2,4	1,2
VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)	3301-3778	1996-00	3,8	2,5	1,3
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)	3301-3778	1996-00	3,8	2,5	1,3
VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)	3301-3778	2001-08	4,5	3,0	1,5
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)	3301-3778	2001-08	4,2	2,8	1,4
300 M 2.7 V6	2736	1998-05	2,3	1,5	0,8
300 M 3.5 V6	3518	1998-05	2,7	1,8	0,9
300 C 5.7 V8	5654	2003-10	5,0	3,3	1,7
300 C 5.7 V8 HEMI AWD SW	5654	2003-10	5,7	3,8	1,9
300 C 6.1 V8 HEMI SW SRT-8	6063	2006-10	9,0	6,0	3,0
CROSSFIRE	3199	2002-08	13,5	9,0	4,5
CROSSFIRE ROADSTER	3199	2004-08	16,5	11,0	5,5

CISITALIA

ITALIA

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

CITROËN

FRANCIA

C/C2/C3 5 HP TORPÉDO 2/3 POSTI	856	1922-26	22,5	15,0	7,5
B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	24,0	16,0	8,0
B14 TORPÉDO	1539	1926-28	25,5	17,0	8,5
C4 TORPÉDO	1628	1928-32	24,0	16,0	8,0
C6 BERLINA/LIMOUSINE	2442-2650	1928-32	30,0	20,0	10,0
8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	25,5	17,0	8,5
7 A TRACTION AVANT	1303	1934	25,5	17,0	8,5
7 B TRACTION AVANT	1529	1934	25,5	17,0	8,5
7 S TRACTION AVANT	1911	1934	25,5	17,0	8,5
7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	24,0	16,0	8,0
7 CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	24,0	16,0	8,0
7 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1529-1911	1934-38	130,0	87,0	43,5
7 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1303-1628	1934-39	130,0	85,0	42,5
11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	24,0	16,0	8,0
11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	27,0	18,0	9,0
11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	25,5	17,0	8,5
11 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1911	1935-38	123,0	82,0	41,0
11 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1911	1934-39	120,0	80,0	40,0
11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	24,0	16,0	8,0
11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	25,5	17,0	8,5
11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	24,0	16,0	8,0
15 SIX	2867	1938-45	36,0	24,0	12,0
15 SIX	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 LÉGERE	1911	1946-57	22,5	15,0	7,5
2 CV	375-425	1948-60	24,0	14,1	10,6
2 CV	425-602	1961-70	20,0	11,8	8,8
2 CV AZAM/3 CV	425-602	1962-67	22,5	15,0	7,5
2 CV4	435	1970-78	9,8	6,5	3,3
2 CV6/CLUB	602	1970-90	10,2	6,8	3,4
2 CV6 SPECIAL	602	1976-90	8,7	5,8	2,9
2 CV SPOT	435-602	1976	17,3	11,5	5,8
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	12,8	8,5	4,3
2 CV PERRIER/007/COCORICO	602	1981-89	15,0	10,0	5,0
2 CV TRANSAT/FRANCE 3	602	1983-84	15,0	10,0	5,0
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	120,0	89,0	53,5
DS 19	1911	1955-62	37,5	25,0	12,5
DS 19 PRESTIGE	1911	1959-62	71,5	47,5	23,8
DS 19	1911-1985	1963-67	30,0	20,0	10,0
DS 19 PRESTIGE	1911-1985	1963-67	75,0	50,0	25,0
DS 21 PRESTIGE	2175	1966-67	75,0	50,0	25,0
DS 19	1985	1967-68	27,0	18,0	9,0
DS 20	1985	1967-75	27,0	18,0	9,0
DS 20 PALLAS	1985	1968-75	30,0	20,0	10,0
DS PRESTIGE (TUTTI I TIPI)	1985-2347	1968-75	72,0	48,0	24,0
DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)	1911-1985	1960-75	27,0	18,0	9,0

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

DS 21	2175	1965-67	34,5	23,0	11,5
DS 21	2175	1967-72	28,5	19,0	9,5
DS 21 PALLAS	2175	1965-67	37,5	25,0	12,5
DS 21 PALLAS	2175	1967-72	31,0	20,7	10,3
DS 21 I.E.	2175	1969-72	30,0	20,0	10,0
DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	32,5	24,1	14,4
DS 23	2341	1972-75	30,0	20,0	10,0
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	32,5	24,1	14,4
DS 23 I.E.	2341	1972-75	36,0	24,0	12,0
DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	39,0	26,0	13,0
DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)	2347	1972-75	30,0	20,0	10,0
DLUXE	1985	1969-72	18,0	11,3	7,9
DSPÉCIAL	1985	1969-75	18,0	11,3	7,9
DSUPER	1985	1969-75	18,0	11,3	7,9
DSUPER 5	2175	1972-75	21,5	14,3	7,2
DS/ID CABRIOLET USINE	1911-2175	1960-71	245,0	165,0	82,0
ID 19	1911-1985	1957-62	30,0	17,6	13,2
ID 19	1911-1985	1962-67	28,0	16,5	12,4
ID 19 B	1985	1967-72	18,0	11,3	7,9
ID 20	1985	1968-69	18,0	11,3	7,9
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1957-62	35,0	21,9	15,3
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1962-67	30,0	20,0	10,0
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1985-2175	1967-72	28,5	19,0	9,5
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	36,0	24,0	12,0
AMI 6	602	1961-69	16,5	11,0	5,5
AMI 6 BREAK	602	1964-69	10,5	7,0	3,5
AMI 8	602	1969-78	9,0	6,0	3,0
AMI 8 BREAK	602	1969-79	7,5	5,0	2,5
AMI SUPER BERLINA/BREAK	1015	1972-76	12,5	8,3	4,2
DYANE	425	1967-70	9,0	6,0	3,0
DYANE 4/6	435-602	1968-84	11,5	6,8	5,1
MEHARI	602	1968-87	18,0	12,0	6,0
MEHARI 4X4	602	1979-86	45,0	30,0	15,0
SM CARBURATORI	2670	1970-75	45,0	30,0	15,0
SM INIEZIONE	2670	1972-75	50,0	33,5	16,7
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	6,0	4,0	2,0
GS BREAK	1015-1222	1971-79	6,0	4,0	2,0
GS BIROTOR (WANKEL 995X2)	1990	1974-79	26,0	17,3	8,7
CX (TUTTE LE VERSIONI)	1965-2175	1974-79	9,0	6,0	3,0
CX 20/22	1995-2165	1979-85	8,0	5,0	3,5
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	15,0	10,0	5,0
CX 2400/2400 GTI	2347	1977-82	15,0	10,0	5,0
CX 25 PRESTIGE	2500	1983-85	19,0	12,7	6,3
CX 25 GTI	2500	1983-85	17,5	11,7	5,8
CX 25 GTI	2500	1986-89	17,5	11,7	5,8
CX 25 TURBO GTI	2500	1984-86	18,0	12,0	6,0
CX 25 RI/TRI	2500	1986-89	12,8	8,5	4,3
CX 25 TURBO PRESTIGE	2500	1986-87	18,0	12,0	6,0
CX 25 TURBO 2 GTI/PRESTIGE	2500	1987-89	19,0	12,7	6,3
CX 2000 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1975-85	9,0	6,0	3,0
CX 2400 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	2387	1977-85	12,0	8,0	4,0
CX 20/22 BREAK (TUTTE LE VER.)	1995-2165	1982-91	9,0	6,0	3,0
CX 25 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	2499	1985-91	12,0	8,0	4,0
LN/LNA	652-1124	1976-86	3,0	2,0	1,0
AXEL/OLTCIT	652-1299	1981-92	2,3	1,5	0,8
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	3,0	2,0	1,0
VISA SUPER X/14/GT	1219-1360	1979-89	6,0	4,0	2,0
VISA GTI	1580	1984-89	9,0	6,0	3,0
VISA RALLYE/CHRONO	1360	1982-83	12,0	8,0	4,0
VISA 4X4 MILES PISTES	1360	1984-86	46,0	27,0	20,3
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	8,3	5,5	2,8
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	6,0	4,0	2,0
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	6,0	4,0	2,0
BX (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1905	1982-94	2,3	1,5	0,8
BX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1905	1985-92	2,7	1,8	0,9
BX 19 TRS BERLINA/BREAK	1905	1986-89	3,0	2,0	1,0
BX 16/DIGIT/GTI	1905	1983-92	6,0	4,0	2,0
BX 16 GTI	1580	1989-92	6,0	4,0	2,0
BX 19 GTI 16V	1905	1987-91	8,3	5,5	2,8
BX 19 4X4	1905	1988-92	5,3	3,5	1,8
BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	5,7	3,8	1,9
BX 4 TC	2141	1985-86	75,0	50,0	25,0
AX (TUTTE LE VERSIONI)	954-1300	1986-99	2,3	1,5	0,8
AX 1.4 4X4	1360	1991-97	6,8	4,5	2,3
AX SPORT	1294	1987-93	10,5	7,0	3,5
AX GTI/GTI	1360	1988-96	8,3	5,5	2,8
XM 2.0/2.0 INJECTION/2.0 TURBO CT	1998	1989-00	5,3	3,5	1,8
XM 3.0 I 16V/6 24V	2946-2975	1989-00	10,5	7,0	3,5
XM 2.0I/2.0 TURBO CT BREAK	1998	1992-99	5,3	3,5	1,8
XM 3.0 I 16V/6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	10,5	7,0	3,5
ZX (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1905	1991-98	1,8	1,2	0,6

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
ZX 2.0 16V	1998 1992-97	3,0	2,0	1,0
ZX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1761 1993-98	2,0	1,3	0,7
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998 1993-01	2,0	1,3	0,7
XANTIA 3.0 V6	2946 1996-00	6,0	4,0	2,0
XANTIA 1.6/1.8/2.0 BREAK	1761-1998 1995-01	2,6	1,7	0,9
XANTIA 3.0 V6 BREAK	2946 1996-00	6,0	4,0	2,0
EVASION 2.0/2.0 TURBO CT	1997-1998 1994-02	2,6	1,7	0,9
BERLINGO 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 (III S.)	2946 2001-07	2,4	1,6	0,8
C8 2.0/2.2 16V	1997-2230 2002-08	2,3	1,5	0,8
C8 3.0 V6 24V	2946 2002-05	3,5	2,3	1,2
C3 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1124-1587 2002-10	3,8	2,6	1,3
C3 PLURIEL	1360-1587 2003-10	4,5	3,0	1,5
C2 (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587 2003-10	1,5	1,0	0,5
C2 1.6 16V 125 CV	1587 2004-10	6,0	4,0	2,0
C4 (I S.) 2.0/1.6V (177 CV) COUPÉ	1997 2004-07	3,0	2,0	1,0
C6 3.0 V6	2946 2006-09	5,3	3,5	1,8

CIZETA

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

DAEWOO

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

DAF

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

DAIHATSU

GIAPPONE				
TAFT F10	958 1975-78	7,5	5,0	2,5
TAFT F20	1587 1976-84	5,3	3,5	1,8
FEROZA	1590 1988-99	4,5	3,0	1,5
ROCKY/D/TD	1998-2765 1984-00	4,5	3,0	1,5
CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993 1992-96	8,3	5,5	2,8
CHARADE 1.3 4WD	1296 1992-93	6,0	4,0	2,0
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	105,0	70,0	35,0
DB 18 CABRIOLET	2522 1945-53	52,5	35,0	17,5
DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522 1945-53	48,0	32,0	16,0
DB 18 EMPRESS BERLINA	3468 1954-53	42,0	28,0	14,0
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522 1938-40	48,0	32,0	16,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468 1951-54	40,5	27,0	13,5
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468 1954-57	37,5	25,0	12,5
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468 1954-57	33,0	22,0	11,0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952 1951-54	33,0	22,0	11,0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952 1951-54	27,8	18,5	9,3
DF/DK LIMOUSINE	4617 1954-58	40,5	27,0	13,5
DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617 1954-58	33,0	22,0	11,0
DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617 1954-58	27,8	18,5	9,3
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433 1951-54	49,5	33,0	16,5
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433 1953-58	52,5	35,0	17,5
DJ CONQUEST BERLINA	2433 1953-58	26,3	17,5	8,8
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433 1953-58	30,0	20,0	10,0
MAJESTIC	3794 1958-59	48,0	32,0	16,0
MAJESTIC MAJOR	4561 1960-68	52,5	35,0	17,5
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561 1961-68	56,0	37,5	18,8
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
V8 250	2548 1967-69	39,0	26,0	13,0
DS 420 LIMOUSINE	4235 1968-91	30,0	20,0	10,0
SOVEREIGN	4235 1966-69	24,8	16,5	8,3
SOVEREIGN 2.8	2791 1969-72	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 4.2 (I S.)	4235 1969-73	15,0	10,0	5,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (II S.)	3442-4235 1973-79	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (III S.)	3442-4235 1979-86	13,5	9,0	4,5
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ (II S.)	4235 1973-77	30,0	20,0	10,0
DOUBLE SIX 5.3 (I S.)	5345 1972-73	16,5	11,0	5,5
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	55,0	36,5	18,3

DE TOMASO

ITALIA				
VALLELUNGA	1499-1592 1963-67	270,0	180,0	90,0
MANGUSTA	4728 1966-70	375,0	250,0	125,0
PANTERA/PANTERA L	5763 1970-80	150,0	100,0	50,0
PANTERA L	5763 1981-89	180,0	120,0	60,0
PANTERA GT/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1972-80	195,0	130,0	65,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1981-85	225,0	150,0	75,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1985-90	225,0	150,0	75,0
DEAUVILLE	5763 1971-80	83,0	55,0	27,5
DEAUVILLE	5763 1981-88	90,0	60,0	30,0
LONGCHAMP (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1973-89	98,0	65,0	32,5
LONGCHAMP SPIDER	5763 1980-89	120,0	80,0	40,0
NUOVA PANTERA	4942 1991-96	120,0	80,0	40,0
NUOVA PANTERA TARGA	4942 1991-96	150,0	100,0	50,0
BIGUA/MANGUSTA	4601 1996-01	60,0	40,0	20,0
GUARÀ	4601 1996-04	67,5	45,0	22,5
GUARÀ BARCHETTA	4601 1999-04	98,0	65,0	32,5

DELAGE

FRANCIA				
CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524 1918-24	105,0	70,0	35,0
DO	3003 1918-24	90,0	60,0	30,0
DE/ID/DIS 11 CV	2116-2120 1922-28	90,0	60,0	30,0
GL (GRAND LUXE)	5954 1924-27	120,0	80,0	40,0
DM/DM5/DMN 17 CV	3180 1926-30	105,0	70,0	35,0
DR	2170 1927-30	90,0	60,0	30,0
DR/D8S	4060 1929-33	265,0	175,0	88,0
D4	1480 1933-34	75,0	50,0	25,0
D6/D5	2517-3045 1931-33	105,0	70,0	35,0
D6-11/D6-11S	2000 1932-34	90,0	60,0	30,0
D6-65	2678 1934-35	120,0	80,0	40,0
D6-60/D6-80	2449-3226 1935-37	130,0	85,0	42,5
D6-70	2729 1936-37	135,0	90,0	45,0
D6-75	2800-2984 1938-40	150,0	100,0	50,0
D8-15/D8-15S	2660 1933-39	205,0	150,0	90,0
D8-85/D8-105	3570 1934-35	245,0	180,0	108,0
D8-100/D8-120	4300-4750 1935-37	500,0	370,0	220,0
DI-12	2151 1935-38	90,0	60,0	30,0
DI-50	2370 1938-39	98,0	65,0	32,5
3 L	2984 1946-54	107,0	71,5	36,0
SPORT OLYMPIC	2984 1946-54	124,0	82,0	41,0

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

DELAHAYE

TYPE 82	4410 1919-24	105,0	70,0	35,0
TYPE 84/84 N	2940 1919-24	90,0	60,0	30,0
TYPE 87	1843 1921-26	83,0	55,0	27,5
TYPE 94	2940 1923-26	90,0	60,0	30,0
TYPE 97	1847 1923-26	83,0	55,0	27,5
TYPE 92	2513 1924-28	90,0	60,0	30,0
TYPE 107/107 M	1785 1926-29	83,0	55,0	27,5
TYPE 112	2872 1927-29	90,0	60,0	30,0
TYPE 102 M SPORT	2750 1928-31	98,0	65,0	32,5
TYPE 108/108 N	2460 1928-33	90,0	60,0	30,0
TYPE 109	1496 1929-31	45,0	30,0	15,0
TYPE 110	2178 1930-31	60,0	40,0	20,0
TYPE 124	2102 1931-34	60,0	40,0	20,0
TYPE 126	2860 1931-34	90,0	60,0	30,0
TYPE 122/123	1800 1932-33	52,5	35,0	17,5
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151 1933-46	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/MS/M COMPETITION	3557 1938-52	295,0	220,0	130,0
TYPE 168	3557 1938-39	90,0	60,0	30,0
TYPE 175	4455 1947-50	950,0	700,0	420,0
TYPE 178/180	4455 1947-50	340,0	250,0	150,0
TYPE 182 V.L.R.	1995 1950-53	22,5	15,0	7,5
TYPE 235	3557 1951-54	225,0	150,0	75,0
TYPE 235 BERLINA	3557 1951-54	130,0	86,0	43,0

Modello	cm ³ anni			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+		
FERRARI						
					ITALIA	
166 SPORT	1995 1947-49	3.000,0	2.200,0	1.300,0		
166 INTER	1995 1948-51	800,0	590,0	355,0		
195 INTER	2341 1950-52	800,0	590,0	355,0		
212 INTER	2562 1951-53	800,0	590,0	355,0		
250 EUROPA	2953 1953-55	1.500,0	1.100,0	660,0		
250 GT P.F./BOANO/ELLENA	2953 1956-58	1.200,0	900,0	540,0		
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953 1958-60	550,0	410,0	245,0		
250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953/3967 1960-64	405,0	300,0	180,0		
250 GTL	2953 1963-64	1.400,0	1.000,0	600,0		
250 GT CABRIOLET PININFARINA I S.	2953 1967-59	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	220,0	165,0	98,0		
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	400,0	295,0	180,0		
500 SUPERFAST	4961 1964-67	3.500,0	2.600,0	1.600,0		
208 GTB	1990 1980-82	67,5	50,0	30,0		
208 GTS	1990 1980-82	73,0	54,0	32,5		
208 GTB TURBO	1991 1982-85	88,0	65,0	39,0		
208 GTS TURBO	1991 1982-85	95,0	70,0	42,0		
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991 1986-89	101,0	75,0	45,0		
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991 1986-89	108,0	80,0	48,0		
288 GTO	2855 1984-85	4.000,0	3.000,0	1.800,0		
308 GT4	2926 1977-80	81,0	60,0	36,0		
308 GTB VETRORESINA	2926 1975-78	175,0	110,0	77,0		
308 GTB	2926 1977-81	95,0	70,5	42,5		
308 GTS	2926 1977-81	95,0	70,5	42,5		
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926 1982-85	88,0	65,0	39,0		
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926 1982-85	88,0	65,0	39,0		
308 GTB CABRIOLET	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	350,0	260,0	155,0		
512 BBI	4942 1981-84	300,0	220,0	135,0		
MONDIAL 8	2926 1980-82	40,5	30,0	18,0		
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926 1982-85	47,5	35,0	21,0		
MONDIAL CABRIOLET	2926 1983-85	67,5	50,0	30,0		
MONDIAL 3.2	3185 1985-89	51,5	38,0	22,8		
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185 1985-89	74,5	55,0	33,0		
MONDIAL 3.4 T	3405 1989-93	58,0	43,0	25,8		
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405 1989-94	81,0	60,0	36,0		
TESTAROSSA	4942 1984-86	200,0	150,0	89,0		
TESTAROSSA	4942 1986-92	160,0	119,0	71,0		
512 TR	4942 1992-95	220,0	165,0	98,0		
F512 M	4942 1994-96	350,0	260,0	155,0		
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	101,0	75,0	45,0		
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	125,0	93,0	56,0		
360 MODENA F1	3586 1999-04	95,0	70,0	42,0		

Modello	cm ³ anni			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+		
FERRARI						
360 CHALLENGE STRADALE	3586 2003-05	325,0	240,0	145,0		
360 SPIDER	3586 2000-05	150,0	110,0	66,0		
360 SPIDER F1	3586 2000-05	116,0	86,0	51,5		
456 GT	5474 1993-98	75,0	55,5	33,5		
456 GTA	5474 1996-98	58,0	43,0	25,8		
456 M GT	5474 1998-04	80,0	59,5	35,5		
456 M GTA	5474 1998-04	61,0	45,0	27,1		
550 BARCHETTA	5474 2000-01	340,0	250,0	150,0		
550 MARANELLO	5474 1996-02	135,0	100,0	60,0		
575M MARANELLO	5748 2002-05	220,0	165,0	98,0		
575M MARANELLO F1	5748 2002-05	130,0	95,0	57,0		
612 SCAGLIETTI	5748 2004-08	100,0	74,0	44,5		
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	120,0	89,0	53,5		
F355 BERLINETTA F1	3496 1997-99	95,0	70,0	42,0		
F355 GTS	3496 1994-99	145,0	108,0	65,0		
F355 GTS F1	3496 1997-99	105,0	78,0	46,5		
F355 SPIDER	3496 1995-00	140,0	105,0	63,0		
F355 SPIDER F1	3496 1997-00	109,0	81,0	48,5		
F40	2936 1988-93	2.500,0	1.900,0	1.100,0		
F430	4307 2004-10	180,0	130,0	79,0		
F430 F1	4307 2004-10	150,0	110,0	66,0		
F430 SPIDER	4307 2005-10	205,0	150,0	90,0		
F430 SPIDER F1	4307 2005-10	155,0	115,0	69,0		
F430 SCUDERIA F1	4307 2007-10	255,0	190,0	114,0		
F50	4698 1995-97	4.000,0	3.000,0	1.800,0		
MARANELLO SUPERAMERICA	5748 2005-06	405,0	300,0	180,0		
599 GTB FIORANO	5999 2006-12	400,0	265,0	135,0		
599 GTB FIORANO F1	5999 2006-12	140,0	93,0	46,5		
599 GTO	5999 2010	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/SS MILLE MIGLIA	1438 1929-32	250,0	165,0	83,0		
514/514 L	1438 1929-32	30,0	20,0	10,0		
522 C/522 L	2516 1931-33	52,5	35,0	17,5		
522 S	2516 1932-33	57,0	38,0	19,0		
515	1438 1931-34	30,0	20,0	10,0		
524 C/524 L	2516 1931-34	52,5	35,0	17,5		
508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995 1932-34	30,5	19,0	13,3		
508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSO	995 1932-34	31,5	21,0	10,5		
508 «BALILLA» (3M) TORPEDO	995 1932-34	37,5	25,0	12,5		
508 «BALILLA» (3M) SPIDER	995 1932-34	45,0	30,0	15,0		
508 «BALILLA» (3M) SPIDER SPORT	995 1933-34	235,0	155,0	79,0		
508 M	995 1933-37	37,5	25,0	12,5		
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 2 P.	995 1934-37	27,0	18,0	9,0		
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995 1934-37	27,0	18,0	9,0		
508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995 1934-37	36,0	24,0	12,0		
508 GIARDINIERA (4M) SPIDER	995 1934-37	42,0	28,0	14,0		
508 S «BALILLA» (4M) S.S. COPPA D'ORO	995 1934-37	235,0	155,0	79,0		
508 S «BALILLA» (4M) BERL. MILLE M.	995 1935-37	265,0	175,0	88,0		
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758 1933-38	45,0	30,0	15,0		
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944 1933-38	49,5	33,0	16,5		
527/527 S «ARDITA» 2500	2516 1934-37	67,5	45,0	22,5		
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852 1938-44	120,0	80,0	40,0		
500 «TOPOLO» BERLINA (B. CORTA)	569 1936-38	22,4	14,0	9,8		
500 «TOPOLO» TRASF. (B. CORTA)	569 1936-38	22,5	15,0	7,5		
500 «TOPOLO» BERLINA (B. LUNGA)	569 1938-45	19,5	13,0	6,5		
500 «TOPOLO» 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	25,0	16,7	8,3		

Modello	cm ³ anni	
---------	----------------------	--

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	25,5	17,0	8,5
1500 COUPÉ (OSCA)	1491	1959-62	40,5	27,0	13,5
1500 COUPÉ	1481	1964-65	24,0	16,0	8,0
1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	37,5	25,0	12,5
1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	37,5	25,0	12,5
1600 S COUPÉ	1568	1963-66	37,5	25,0	12,5
1300	1295	1961-66	8,3	5,5	2,8
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	15,0	10,0	5,0
1500/1500 C	1481	1961-67	9,0	6,0	3,0
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	16,5	11,0	5,5
850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	4,5	3,0	1,5
850 IDROMATIC	843	1966-68	5,3	3,5	1,8
850 SPECIAL	843	1968-71	4,5	3,0	1,5
850 COUPÉ	843	1965-68	12,0	8,0	4,0
850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	10,5	7,0	3,5
850 SPIDER	843	1965-68	19,5	13,0	6,5
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	18,0	12,0	6,0
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	45,0	30,0	15,0
DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	180,0	120,0	60,0
124	1197	1966-70	6,8	4,5	2,3
124 FAMILIARE	1197	1966-74	9,0	6,0	3,0
124 SPECIAL	1438	1968-70	9,8	6,5	3,3
124 (II/III S.)	1197	1970-74	6,0	4,0	2,0
124 SPECIAL (II/III S.)	1438	1970-74	9,7	6,5	3,3
124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	12,0	8,0	4,0
124 SPORT COUPÉ (I S.)	1438	1967-69	13,5	9,0	4,5
124 SPORT COUPÉ (II S.)	1438-1608	1969-72	15,0	10,0	5,0
124 SPORT COUPÉ 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	13,5	9,0	4,5
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	11,3	7,5	3,8
125 SPECIAL	1608	1968-70	12,8	8,5	4,3
125 SPECIAL (II S.)	1608	1970-72	12,8	8,5	4,3
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	15,0	10,0	5,0
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	15,0	10,0	5,0
130 COUPÉ MANUALE	3235	1971-77	27,0	18,0	9,0
130 COUPÉ AUTOMATICA	3235	1971-77	22,5	15,0	7,5
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	1972-80	5,0	3,0	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	13,0	8,7	4,3
128 3P	1116-1290	1975-80	10,0	6,7	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	21,3	12,5	9,4
X1/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1979-82	17,0	10,0	7,5
X1/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1982-89	19,5	11,5	8,6
126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	5,8	3,9	1,9
126/BIS/UP	652-704	1983-96	5,0	3,3	1,7
131 (I/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)	1585-1995	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	6,0	4,0	2,0
RITMO 105 TC (I S.)	1585	1981-83	16,5	11,0	5,5
RITMO 85 S CABRIO	1498	1981-83	9,0	6,0	3,0
RITMO (II S.)	1116-1498	1982-88	4,5	3,0	1,5
RITMO 105 TC (II S.)	1585	1983-85	15,0	10,0	5,0
RITMO 70-85 CAB. (II S.) CABRIO B.	1301-1498	1983-85	8,3	5,5	2,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
RITMO 125 TC	1995	1981-83	25,6	16,0	11,2
RITMO 130 TC	1995	1983-88	25,5	17,0	8,5
RITMO (III S.)	1116-1585	1985-88	4,2	2,8	1,4
BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)	1301	1985-88	7,5	5,0	2,5
BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	8,3	5,5	2,8
REGATA (TUTTE LE VERSIONI)	1299-1585	1983-90	3,8	2,5	1,3
REGATA WEEKEND (TUTTE LE VER.)	1301-1585	1984-90	3,8	2,5	1,3
PANDA 30	652	1980-84	5,3	3,5	1,8
PANDA 30 L	652	1984-86	5,3	3,5	1,8
PANDA 30 CL	652	1984-86	5,0	3,3	1,7
PANDA 30 S	652	1983-86	5,1	3,4	1,7
PANDA 30 CL COLLEGE	652	1984-86	6,0	4,0	2,0
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	13,0	8,7	4,3
PANDA 1000 4X4 SISLEY 2	999	1990-91	12,5	8,3	4,2
PANDA 1000 4X4 VAL D'ISERE (EXPORT)	999	1987-92	14,0	9,3	4,7
PANDA 1000 4X4 TREKKING	999	1990-92	8,0	5,3	2,7
PANDA 1000 I.E. 4X4 TREKKING	999	1990-94	8,0	5,3	2,7
PANDA 1100 I.E. 4X4 COUNTRY CLUB	1108	1992-98	8,8	5,9	2,9
PANDA 1100 I.E. 4X4 TREKKING	1108	1992-04	8,0	5,3	2,7
PANDA 1100 I.E. 4X4 CLIMBING	1108	2002-04	8,0	5,3	2,7
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	20,0	13,3	6,7
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	5,0	3,3	1,7
CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-97	8,0	5,3	2,7
CROMA 2.0 I.E. 16V	1995	1992-96	6,5	4,3	2,2
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	10,0	6,7	3,3
TIPO (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1995	1988-96	3,0	2,0	1,0
TIPO 1.8 I.E. 16V	1756	1989-93	6,8	4,5	2,3
TIPO 2000 16V	1995	1990-96	9,0	6,0	3,0
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 900I/1.1	899-1108	1998-05	1,8	1,2	0,6
SEICENTO 1.1I SPORTING	1108	1998-04	5,3	3,5	1,8
SEICENTO 1.1I SPORT. M. SCHUMACHER	1108	2001-02	6,5	4,3	2,2
PUNTO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1108-1581	1993-99	1,8	1,2	0,6
PUNTO (I S.) GT TURBO	1372	1993-99	10,5	7,0	3,5
PUNTO (I S.) CABRIO	1242-1581	1994-00	4,5	3,0	1,5
PUNTO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1242	1999-05	1,5	1,0	0,5
PUNTO (II S.) 1.8I 16V HGT/ABARTH	1747	1999-03	9,0	6,0	3,0
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	9,0	6,0	3,0
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	6,8	4,5	2,3
BARCHETTA 16V	1747	1995-03	10,0	8,7	4,3
BARCHETTA 16V (II S.)	1747	2002-05	15,0	10,0	5,0
COUPÉ 1.8 16V	1747	1996-00	11,0	7,3	3,7

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-98	15,0	10,0	5,0
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	17,0	11,3	5,7
COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED ED.	1998	1998-99	24,0	16,0	8,0
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	4,5	3,0	1,5
MAREA WEEKEND (TUTTE LE VER.)	1581-1747	1996-03	2,6	1,7	0,9
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V WEEK.	1998	1996-03	3,0	2,0	1,0
PALIO 65/1.2	1242	1999-03	0,8	0,5	0,3
PALIO 75/1.2/1.2I 16V WEEKEND	1242	1997-04	1,2	0,8	0,4
STILO 1.2I 16V/1.4I 16V	1242-1368	2001-07	0,8	0,5	0,3
STILO 1.6I/1.8I 16V	1596-1598	2001-07	1,1	0,7	0,4
STILO 1.8I 16V	1747	2003-06	1,5	1,0	0,5
STILO 2.4 ABARTH 3P/3P SELESPEED	2446	2001-06	6,4	4,0	2,8
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-06	6,4	4,0	2,8
STILO 2.4 ABARTH 3P M. SCHUMACHER	2446	2004-06	8,0	5,0	3,5
STILO 1.4I 16V MULTI WAGON	1368	2003-07	1,2	0,8	0,4
STILO 1.6I 16V MULTI WAGON	1596-1598	2002-07	1,5	1,0	0,5
STILO 1.8I 16V MULTI WAGON	1747	2002-06	2,0	1,3	0,7
MULTIPLA (I S.)	1581-1596	1998-04	4,5	3,0	1,5
MULTIPLA (I S.) BLU/BIPOWER	1581-1596	1998-04	3,8	2,5	1,3
ULYSSE 1.8I/2.0/2.0 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	2002-12	3,8	2,5	1,3
PANDA (II S.) 1.4 16V 100 HP	1368	2006-11	7,5	5,0	2,5
IDEA 1.2/1.4/1.4 16V	1242-1368	2003-12	3,0	2,0	1,0
AR 51	1901	1991-55	13,5	9,0	4,5
AR 55	1901	1991-59	12,0	8,0	4,0
AR 59	1901	1991-73	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA	1901	1991-55	13,5	9,0	4,5
CAMPAGNOLA A	1901	1991-73	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1991-55	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1991-60	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1991-68	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	10,5	7,0	3,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	6,8	4,5	2,3
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	6,0	4,0	2,0
FORD			EUROPA		
KÖLN	921	1933-36	18,0	12,0	6,0
RHEINLAND	3285	1934-36	48,0	32,0	16,0
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	60,0	40,0	20,0
EIFEL	1172	1935-39	15,0	10,0	5,0
EIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	26,3	17,5	8,8
EIFEL ROADSTER	1172	1936-39	30,0	20,0	10,0
V8	2225-3620	1935-41	60,0	40,0	20,0
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	90,0	60,0	30,0
TAUNUS (TUTTE LE VER.)	1172	1939-52	12,0	8,0	4,0
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	14,0	9,3	4,7
TAUNUS 12M G13 (TUTTE LE VER.)	1172	1952-59	10,0	6,7	3,3
TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	13,0	8,7	4,3
TAUNUS 12M (TUTTE LE VER.)	1172-1498	1959-62	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	13,0	8,7	4,3
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	13,0	8,7	4,3
TAUNUS 12M P6 (TUTTE LE VER.)	1183-1305	1966-70	7,0	4,7	2,3
TAUNUS 15M G48 (TUTTE LE VER.)	1498	1955-58	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 15M G48 CABRIOLET	1498	1955-58	11,5	7,7	3,8
TAUNUS 15M P6 (TUTTE LE VER.)	1498-1699	1966-70	7,0	4,7	2,3
TAUNUS 17M P2 (TUTTE LE VER.)	1699	1957-60	9,0	6,0	3,0
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	16,5	11,0	5,5
TAUNUS 17M P3 (TUTTE LE VER.)	1498-1758	1960-64	9,0	6,0	3,0
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	10,0	6,7	3,3
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	15,0	10,0	5,0
TAUNUS 17M P5 (TUTTE LE VER.)	1498-1699	1964-67	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 20M P5 (TUTTE LE VER.)	1998	1964-67	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	8,5	5,7	2,8
17M P7A (TUTTE LE VER.)	1498-1998	1967-68	8,5	5,7	2,8
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	9,0	6,0	3,0
17M P7B (TUTTE LE VER.)	1498-2293	1968-71	8,5	5,7	2,8
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	15,0	10,0	5,0
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	9,0	6,0	3,0
20M P7A (TUTTE LE VER.)	1998-2293	1967-68	8,5	5,7	2,8
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	9,0	6,0	3,0
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	15,5	10,3	5,2
20M P7B (TUTTE LE VER.)	1998-2550	1968-71	8,5	5,7	2,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	9,0	6,0	3,0
26M P7B (TUTTE LE VER.)	2550	1969-71	11,0	7,3	3,7
OSI 20M/75 COUPÉ	1998-2293	1967-68	45,0	30,0	15,0
TAUNUS BERLINA (I/II/III S.)	1294-1999	1970-82	4,0	2,7	1,3
TAUNUS S.W. (I/II/III S.)	1294-1993	1970-82	4,0	2,7	1,3
CAPRI (II/III S.) TUTTE LE VERSIONI	1305-2293	1969-73	12,8	8,5	4,3
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	90,0	60,0	30,0
CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	63,0	42,0	21,0
CAPRI (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1293-2994	1974-78	11,3	7,5	3,8
CAPRI (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1298-2994	1978-87	10,5	7,0	3,5
ESCORT (I S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1298	1968-74	7,5	5,0	2,5
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/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	2,0	1,3	0,7
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	13,5
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 (I/II 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	4,5	3,0	1,5
FIESTA GHIA/S (VII SERIE)	957-1391	1976-89	5,3	3,5	1,8
FIESTA SUPER SPORT 11/13	1117-1297	1976-89	6,8	4,5	2,3
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	9,8	6,5	3,3
FIESTA XR2i	1597-1796	1989-94	9,0	6,0	3,0
FIESTA TURBO	1598	1990-93	12,8	8,5	4,3
FIESTA ST (V S.)	1999	2005-06	8,3	5,5	2,8
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 2.9i 4X4	2933	1988-92	6,8	4,5	2,3
SIERRA S.W. (TUTTE LE VERSIONI)	1593-1999	1982-93	2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-88	6,8	4,5	2,3
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-90	6,7	4,5	2,2
SIERRA XR4i	2792	1983-85	9,8	6,5	3,3
SIERRA XR4i 4X4/2.8i 4X4	2792	1985-88	10,5	7,0	3,5
SIERRA RS COSWORTH	1993	1985-92	36,0	24,0	12,0
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	67,5	45,0	22,5
SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	27,8	18,5	9,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1998-01	3,8	2,5	1,3
FOCUS BERLINA (I S.)	1388-1989	1998-05	1,8	1,2	0,6
FOCUS STATION WAGON (I S.)	1388-1989	1998-05	1,8	1,2	0,6
FOCUS ST 170 (I S.)	1988	2002-05	11,3	7,5	3,8
FOCUS ST 170 STATION WAGON (I S.)	1988	2002-05	10,5	7,0	3,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988	2003-05	15,0	10,0	5,0
FOCUS ST TURBO (II S.)	2532	2005-07	12,0	8,0	4,0
FOCUS CC (II S.)	1999	2007-08	7,1	4,7	2,4
GALAXY 2.0 16V	1998	1995-00	2,6	1,7	0,9
GALAXY 2.8 VR6 (I S.)	2792	1996-06	3,9	2,6	1,3
MONDEO 4 P./5 P. (I S.)	1597-1998	1993-96	1,8	1,2	0,6
MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200 (II/III S.)	2544	1995-00	3,0	2,0	1,0
MONDEO 2.5 V6 SW/ST-200 (II/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. (II 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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 (II S.)	2967	2002-06	3,0	2,0	1,0
MONDEO 3.0 V6 24V SW (II S.)	2967	2002-06	3,8	2,5	1,3
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II S.)	2967	2002-07	4,5	3,0	1,5
MONDEO 3.0 V6 ST220 SW (II S.)	2967	2002-07	5,3	3,5	1,8
PUMA	1388-1679	1997-02	4,0	2,7	1,3
SCORPIO 2.9i 24V/4X4 (I S.)	2935	1991-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (I S.)	2933	1992-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO SW (I S.)	1998-2935	1991-94	2,0	1,3	0,7
SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)	1998	1995-98	2,0	1,3	0,7
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	6,8	4,5	2,3
SPORT KA	1599	2003-08	5,3	3,5	1,8
FUSION/FUSION+ 1.4 16V	1388	2002-08	2,3	1,5	0,8
FUSION/FUSION+ 1.6 16V	1596	2002-09	2,3	1,6	0,8
FORD FRANCIA					
T "BORDELAISE"	2896	1924-28	30,0	20,0	10,0
A	3285	1928-32	33,0	22,0	11,0
AF	2043	1928-32	22,5	15,0	7,5
ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	27,0	18,0	9,0
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	22,5	15,0	7,5
V8-66 (MATFORD)	3621	1936-37	25,5	17,0	8,5
V8-72 (MATFORD)	2225	1937	18,0	12,0	6,0
V8-76 (MATFORD)	3621	1937	21,0	14,0	7,0
V8-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	19,5	13,0	6,5
V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	15,0	10,0	5,0
V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	18,0	12,0	6,0
V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	13,5	9,0	4,5
F 472 A	2225	1946-48	15,0	10,0	5,0
COMETE	2158-2351	1951-53	23,3	15,5	7,8
MONTE-CARLO	3923	1953-54	36,0	24,0	12,0
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	16,5	11,0	5,5
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	16,5	11,0	5,5
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	18,8	12,5	6,3
VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	18,0	12,0	6,0
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	22,5	15,0	7,5
VEVDOME (F39E)	3923	1953-54	24,0	16,0	8,0
ABEILLE	2158	1952-54	22,5	15,0	7,5
FORD GRAN BRETAGNA					
PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	11,3	7,5	3,8
POPULAR 103 E	1172	1953-59	9,8	6,5	3,3
PREFECT 107 E	997	1959-61	8,3	5,5	2,8
ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	12,0	8,0	4,0
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	10,0	6,7	3,3
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	10,0	6,7	3,3
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	10,0	6,7	3,3
CONSUL (TUTTE LE VER.)	1508	1951-56	10,0	6,7	3,3
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	13,0	8,7	4,3
CONSUL MK2 (TUTTE LE VER.)	1703	1956-62	11,0	7,3	3,7
CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1956-62	20,0	13,3	6,7
ZEPHYR SIX	2262	1951-56	11,0	7,3	3,7
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1952-56	16,0	10,7	5,3
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	12,0	8,0	4,0
ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	17,5	11,7	5,8
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	10,0	6,7	3,3
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	11,0	7,3	3,7
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	9,0	6,0	3,0
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	10,0	6,7	3,3
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	12,0	8,0	4,0
ZODIAC MK2	2553	1956-62	13,0	8,7	4,3
ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	18,0	12,0	6,0
ZODIAC MK3	2553	1962-66	12,0	8,0	4,0
ZODIAC MK4	2994	1966-72	11,0	7,3	3,7
CONSUL 315	1340-1498	1961-63	12,0	8,0	4,0
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	10,5	10,0	5,0
CORSAR (TUTTE LE VERSIONI)	1498-1996	1964-70	15,0	7,0	3,5
CORTINA (TUTTE LE VER.)	1198-1500	1962-66	11,3	7,5	3,8
CORTINA LOTUS	1558	1963-66	83,0	55,0	27,5
CORTINA MK2 (TUTTE LE VER.)	1298-1599	1967-70	9,0	6,0	3,0
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	60,0	40,0	20,0
FRAZER-NASH GRAN BRETAGNA					
TT	1496-1660	1933-39	530,0	350,0	175,0
328 (BMW)	1971	1938-40	1.100,0	750,0	375,0
LE MANS	1971	1949-53	1.300,0	850,0	425,0

Modello			cm³ anni			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+			
MILLE MIGLIA	1971	1949-53	1.200,0	800,0	400,0			
TARGA FLORIO	1971	1952	1.100,0	750,0	375,0			
GAZ						RUSSIA		
69 M/AM	2430	1953-73	7,5	5,0	2,5			
GIANNINI						ITALIA		
500 GT	586	1963-65	28,5	19,0	9,5			
500 TV/TV S	498	1963-65	34,5	23,0	11,5			
500 TV (TUTTE LE VERSIONI)	498	1965-72	31,5	21,0	10,5			
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	31,5	21,0	10,5			
590 GT (TUTTE LE VERSIONI)	586	1964-72	39,0	26,0	13,0			
650 NP (TUTTE LE VERSIONI)	652	1970-72	25,5	17,0	8,5			
350 EC	390	1973-75	21,0	14,0	7,0			
750 TV	797	1962-64	33,0	22,0	11,0			
850 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	10,0	6,7	3,3			
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	18,0	12,0	6,0			
590 CORSA REPLICA	652	1993	27,0	18,0	9,0			
GINETTA						GRAN BRETAGNA		
G2	1172	1958-60	34,5	23,0	11,5			
G3	997	1961	34,5	23,0	11,5			
G4	997	1960-69	34,5	23,0	11,5			
G15	875-998	1967-74	26,3	17,5	8,8			
G21	1599-2954	1970-79	30,0	20,0	10,0			
G32	1597	1982-88	21,0	14,0	7,0			
G32	1597	1988-91	26,3	17,5	8,8			
G32 CONVERTIBILE	1597	1990-91	33,0	22,0	11,0			
G33	3947	1990-91	34,5	23,0	11,5			
G34/G27	1986-1993	1990-97	34,5	23,0	11,5			
G40	1986	1995-00	39,0	26,0	13,0			
G20/G27 (II S.)	1988-3950	2002-06	43,0	28,5	14,3			
GLAS						GERMANIA		
GOGGOMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	24,8	16,5	8,3			
GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPÉ	247-296	1957-69	27,0	18,0	9,0			
GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	24,8	16,5	8,3			
GOGGOMOBIL TS 400 COUPÉ	395	1957-67	30,0	20,0	10,0			
ISAR T600/1700	584-688	1958-65	21,0	14,0	7,0			
1004/1204/1304	992-1290	1962-67	16,5	11,0	5,5			
1700/1700 TS	1682	1964-67	30,0	20,0	10,0			
1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	42,0	28,0	14,0			
BMW 1600 GT	1573	1967-68	83,0	55,0	27,5			
2600 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	52,5	35,0	17,5			
BMW 3000 COUPÉ	2982	1967-68	83,0	55,0	27,5			
HEALEY						GRAN BRETAGNA		
WESTLAND	2443	1949-50	270,0	180,0	90,0			
SILVERSTONE	2443	1949-50	400,0	265,0	135,0			
ELLIOTT	2443	1949-50	120,0	80,0	40,0			
TICKFORD	2443	1949-50	98,0	65,0	32,5			
HEINKEL						GERMANIA		
KABINENROLLER	175-204	1956-61	34,0	22,7	11,3			
HILLMAN						GRAN BRETAGNA		
11	1593	1919-26	20,0	13,3	6,7			
14	1953	1926-28	20,0	13,3	6,7			
SPEED MODEL	1122	1920	18,0	12,0	6,0			
SPORTING	1496	1921	19,0	12,7	6,3			
VORTIC	2618	1928-32	25,0	16,7	8,3			
WIZARD 65/75	2110-2810	1931-33	20,0	13,3	6,7			
14	1944	1937-39	16,0	10,7	5,3			
16 HP	2110-2576	1933-35	20,0	13,3	6,7			
16 HP	2110-2576	1935-37	22,0	14,7	7,3			
20/70	2810	1933-35	24,0	16,0	8,0			
80	3181	1935-38	24,0	16,0	8,0			

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
AERO MINX	1185 1932-35	18,0	12,0	6,0
HAWK	3181 1935-37	25,0	16,7	8,3
MINX	1185 1931-35	16,0	10,7	5,3
MINX MAGNIFICENT	1185 1935-39	15,0	10,0	5,0
MINX PHASE I/II	1185 1939-48	12,0	8,0	4,0
MINX PHASE II CONVERTIBLE	1185 1945-48	15,0	10,0	5,0
MINX PHASE III/IV	1185-1265 1948-53	10,0	6,7	3,3
MINX PHASE III/IV CONVERTIBLE	1185-1265 1948-53	16,5	11,0	5,5
MINX MK V/VI/VII/VIII A	1265-1390 1953-56	10,0	6,7	3,3
MINX MK V/VI/VII/VIII A C.V.-C.F	1265-1390 1953-56	16,5	11,0	5,5
HUSKY	1265 1954-57	7,5	5,0	2,5
MINX SERIES I/II/III A-B-C	1390-1592 1956-63	9,0	6,0	3,0
MINX SERIES I/II/III A-B-C CONVERT.	1390-1592 1956-62	13,5	9,0	4,5
HUSKY SERIES I/II/III	1390 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
H5 26 JUNIOR	4560 1930-34	135,0	100,0	60,0
T48	2498 1926-31	67,5	50,0	30,0
T49	3746 1924-36	95,0	70,0	42,0
T64	4581 1929-33	130,0	95,0	57,0
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404 1932-43	61,0	45,0	27,0
J12 (T68)	9424-1131 1931-37	780,0	580,0	345,0
K6 (T70)	5181 1934-37	610,0	450,0	270,0

HONDA

GIAPPONE

S 600	606 1965-66	22,5	15,0	7,5
S 800	791 1966-70	27,0	18,0	9,0
N360/N400/N600	354-599 1969-74	10,5	7,0	3,5
CITY/JAZZ	1238-1296 1986-95	3,0	2,0	1,0
CIVIC TUTTE LE VERSIONI (III/IV S.)	1342-1595 1983-92	3,0	2,0	1,0
CIVIC BERLINA (V S.)	1343-1590 1991-02	3,0	2,0	1,0
CIVIC TUTTE LE VERSIONI (VI S.)	1396-1590 1995-02	3,8	2,5	1,3
CIVIC BERLINA (VII S.)	1396-1998 2001-05	3,0	2,0	1,0
CIVIC 1.6 16V VTI	1595 1991-95	12,0	8,0	4,0
CIVIC 1.6i 16V V-TEC	1595 1990-92	12,8	8,5	4,3
CIVIC TYPE-R	1998 2001-05	21,0	14,0	7,0
CIVIC AERODECK (VI S.)	1396-1797 1998-01	3,8	2,5	1,3
CIVIC CRX	1590-1595 1984-94	15,0	10,0	5,0
CIVIC CRX 1.6i 16V V-TEC	1595 1990-94	19,5	13,0	6,5
CRX	1590-1595 1992-97	21,0	14,0	7,0
STREAM (TUTTE LE VERSIONI)	1668-1998 2001-06	5,3	3,5	1,8
ACCORD V S. (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2675 1993-98	3,0	2,0	1,0
ACCORD VI S. 1.8i/2.0i 16V V-TEC	1850-1997 1998-02	4,5	3,0	1,5
ACCORD VI S. 2.2i 16V V-TEC TYPE-R	2157 1998-01	10,5	7,0	3,5
ACCORD VI S. COUPÉ 2.0i 16V V-TEC	1997 1998-02	7,5	5,0	2,5
ACCORD VI S. COUPÉ 3.0i V6 24V V-T.	2997 1998-01	9,0	6,0	3,0
ACCORD VII S. 2.0i V-TEC	1998 2003-08	7,5	5,0	2,5
ACCORD VII S. 2.4i V-TEC	2354 2003-08	9,0	6,0	3,0
CR-V (I S.)	1973 1995-02	3,5	2,3	1,2
CR-V (II S.)	1973-2354 2002-07	4,5	3,0	1,5
INTEGRA TYPE R	1797 1997-01	30,0	20,0	10,0
LEGEND (I S.) 2.7i V6 24V COUPÉ	2675 1988-90	7,5	5,0	2,5
LEGEND (I S.) 3.2i/3.5i V6 24V COUPÉ	3206-3474 1991-98	9,0	6,0	3,0
NSX	2977-3179 1991-01	105,0	70,0	35,0
PRELUDE 1.6/1.8 (I S.)	1602-1751 1978-82	3,0	2,0	1,0
PRELUDE 2.0/2.0i-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	1897 1999-09	26,3	17,5	8,8
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	33,0	22,0	11,0
864	2312 1938-50	26,3	17,5	8,8
13.50 ANJOU	2312 1950-54	22,5	15,0	7,5
20.50 ANJOU	3485 1950-54	27,0	18,0	9,0

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

HUMBER

GRAN BRETAGNA

10.5	1593 1919-23	18,0	12,0	6,0
15.96	2815 1919-28	22,5	15,0	7,5
10.8	1743 1921	18,0	12,0	6,0
11.4	1743 1922-25	21,0	14,0	7,0
12/25	1795 1925-27	21,0	14,0	7,0
14/40	2050 1927-29	22,5	15,0	7,5
16/50	2110 1928-32	33,0	22,0	11,0
20/55	3075 1927-28	43,0	28,5	14,3
20/65	3075 1929-30	43,0	28,5	14,3
25/70 SNIPE	3498 1930-35	43,0	28,5	14,3
SNIPE IMPERIAL	4086 1937-39	49,5	33,0	16,5
SUPER SNIPE	4086 1938-40	24,0	16,0	8,0
6/50	2110 1929	21,0	14,0	7,0
8/18	985 1922-25	16,5	11,0	5,5
9/20	1056 1925-28	16,5	11,0	5,5
9/28	1056 1929-30	18,0	12,0	6,0
12 HP	1669 1933-37	19,5	13,0	6,5
16 HP	2576 1937-39	25,5	17,0	8,5
16/60	2276 1932-35	30,0	20,0	10,0
18 HP	2731 1935-37	27,0	18,0	9,0
PULLMAN	3498 1932-35	45,0	30,0	15,0
PULLMAN	4086 1935-39	48,0	32,0	16,0
PULLMAN MK I	4086 1945-48	23,3	15,5	7,8
PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139 1948-54	26,3	17,5	8,8
HAWK MK VII	1944 1945-48	16,5	11,0	5,5
HAWK MK III/IV/V/VI/VIA	1944-2267 1948-57	12,0	8,0	4,0
HAWK SERIES VI A/II/III/IV/IV A	2267 1957-67	9,8	6,5	3,3
SNIPE 80	3498 1932-35	41,5	27,5	13,8
SNIPE 80	4086 1935-37	45,0	30,0	15,0
SNIPE	3180 1937-39	36,0	24,0	12,0
SNIPE	2731 1945-48	18,8	12,5	6,3
SUPER SNIPE MK I	4086 1945-48	21,8	14,5	7,3
SUPER SNIPE MK II/MK III	4086 1948-52	24,8	16,5	8,3
SUPER SNIPE MK IV/IV A/IV B	4139 1952-57	20,3	13,5	6,8
SUPER SNIPE SER. I/II/III/IV	2651-2965 1958-67	12,8	8,5	4,3
IMPERIAL MK II/III/IV	4086-4139 1949-54	27,0	18,0	9,0
NEW IMPERIAL	2965 1964-67	15,0	10,0	5,0
SCEPTRE	1592 1963-65	9,0	6,0	3,0
SCEPTRE MK II	1725 1965-67	8,3	5,5	2,8
SCEPTRE MK III	1725 1967-76	6,0	4,0	2,0

HYUNDAI

COREA DEL SUD

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

INNOCENTI

ITALIA

A 40 BERLINA/COMBINATA	948 1960-63	7,5	5,0	2,5
A 40 S	1098 1963-67	8,3	5,5	2,8
950 SPIDER	948 1960-63	15,0	10,0	5,0
1100 SPIDER	1098 1963-68	15,0	10,0	5,0
1100 C COUPÉ	1098 1967-69	15,0	10,0	5,0
IM3/IM3S	1098 1963-70	10,5	7,0	3,5
J4/J4S/J5	1098 1964-73	8,3	5,5	2,8
MINI MINOR (33.1 CV DIN)	848 1965-67	12,0	8,0	4,0
MINI MINOR (37 CV DIN)	848 1967-68	11,3	7,5	3,8
MINI MINOR MK2	848 1968-70	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR MK3	848 1970-72	9,8	6,5	3,3
MINI 1000/1001/EXPORT	998 1972-75	9,0	6,0	3,0
MINI MATIC 1000	998 1972-74	10,5	7,0	3,5
MINI COOPER	998 1966-68	22,5	15,0	7,5
MINI COOPER MK2	998 1968-70	21,0	14,0	7,0
MINI COOPER MK3	998 1970-72	19,5	13,0	6,5
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275 1972-76	18,0	12,0	6,0
MINI T MK1 LEGNO	848 1966-68	13,5	9,0	4,5
MINI T MK2 LEGNO	848 1968-70	12,8	8,5	4,3
MINI T MK2 METALLICA	848 1968-70	10,5	7,0	3,5
MINI T MK3 METALLICA	848 1971-72	10,5	7,0	3,5
MINI T 1000	998 1972-73	10,5	7,0	3,5
REGENT	1275-1485 1974-76	6,0	4,0	2,0
MINI 90/120 (TUTTE LE VER.)	998-1275 1974-82	5,0	3,3	1,7
MINI DE TOMASO	1275 1976-83	12,0	8,0	4,0
MINI DE TOMASO TURBO	993 1983-90	12,0	8,0	4,0

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

3 CILINDRI (TUTTE LE VERSIONI)	993 1982-87	3,5	2,3	1,2
650	617 1984-90	3,5	2,3	1,2
990	993 1986-90	3,5	2,3	1,2
550	548 1987-90	3,5	2,3	1,2
SMALL 500	659 1990-94	3,5	2,3	1,2
SMALL 990	993 1990-94	3,5	2,3	1,2
ELBA 1.5 3 P./5 P.	1498 1982-94	2,3	1,5	0,8
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
--------	-----------------	------	------	------

ISO RIVOLTA

ITALIA

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

ISOTTA FRASCHINI

ITALIA

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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
3.4 LITRE	3442	1957-59	48,0	32,0	16,0
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	33,0	22,0	11,0
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	40,5	27,0	13,5
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	55,5	37,0	18,5
340	3442	1967-68	37,5	25,0	12,5
240	2483	1967-69	30,0	20,0	10,0
3.4 S	3442	1964-68	28,5	19,0	9,5
3.8 S	3781	1964-68	31,5	21,0	10,5
420	4235	1966-68	27,0	18,0	9,0
MK X	3781-4235	1961-66	34,5	23,0	11,5
420 G	4235	1966-70	31,5	21,0	10,5
E TYPE (I.S.) FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I.S.) COUPÉ	3781	1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I.S.) COUPÉ	4235	1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (II S.) COUPÉ 2+2	4235	1966-68	107,0	63,0	47,5
E TYPE (II S.) COUPÉ	4235	1968-71	111,0	65,0	49,0
E TYPE (II S.) COUPÉ 2+2	4235	1968-71	89,0	52,5	39,5
E TYPE V12 COUPÉ	5345	1971-73	85,0	50,0	37,5
E TYPE (I.S.) FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I.S.) SPIDER	3781	1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I.S.) SPIDER	4235	1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (II S.) SPIDER	4235	1968-71	115,0	67,5	50,5
E TYPE V12 SPIDER	5345	1971-75	102,0	60,0	45,0
XJ6 (I.S.) 2.8	2791	1968-73	10,5	7,0	3,5
XJ6 (I.S.) 4.2	4235	1968-73	13,5	9,0	4,5
XJ12/XJ12 L (I.S.)	5345	1972-73	15,0	10,0	5,0
XJ6 (II S.) 3.4/4.2/4.2L	3442-4235	1973-79	10,5	7,0	3,5
XJ12 (II S.)	5345	1973-79	12,0	8,0	4,0
XJ6 (II S.) 4.2 COUPÉ	4235	1975-77	25,5	17,0	8,5
XJ12 (II S.) COUPÉ	5345	1975-77	30,0	20,0	10,0
XJ6 (III S.) 3.4/4.2	3442-4235	1979-86	9,8	6,5	3,3
XJ12 (III S.) XJ12 H.E.	5345	1979-81	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1982-92	14,3	9,5	4,8
XJ5 H.E.	5345	1975-81	25,5	17,0	8,5
XJ5 H.E.	5345	1981-87	27,0	18,0	9,0
XJ5 H.E.	5345	1988-93	28,5	19,0	9,5
XJR-5	5993	1990-93	41,5	27,5	13,8
XJ5 6.0 V12	5993	1993-96	34,5	23,0	11,5
XJ5 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	24,0	16,0	8,0
XJ5 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
XJ5 CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	39,0	26,0	13,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	7,5	5,0	2,5
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	8,3	5,5	2,8
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	9,8	6,5	3,3
XJ6 3.2/4.0 (XJ40)	3239-3990	1989-97	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40)	3239-3990	1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (XJ40)	3980	1990-94	16,5	11,0	5,5
XJR-15	5993	1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	14,3	9,5	4,8
XJ 220	3498	1992-94	680,0	500,0	300,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/SOVEREIGN	3239-3996	1994-00	11,3	7,5	3,8
XJR (X300)	3980	1994-97	15,8	10,5	5,3
XJ12 (X300) 6.0	5993	1994-97	16,5	11,0	5,5
XJ8 (X308) 3.2/4.0	3253-3996	1997-03	13,5	9,0	4,5
XJR (X308) SUPER CHARGED	3996	1997-03	18,0	12,0	6,0
XJR (X308) 100 SUPER CHARGED	3996	2001-02	24,0	16,0	8,0
XK8 COUPÉ	3996-4196	1996-06	27,2	17,0	11,9
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-06	33,5	21,0	14,7
XKR	3996-4196	1998-06	38,5	24,0	16,8
XKR 100	3996	2001-02	46,5	29,0	20,3
XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-06	45,0	28,0	19,6
XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001-02	53,0	33,0	23,1
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967	1999-08	5,3	3,5	1,8
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1999-08	6,8	4,5	2,3
S-TYPE 4.2 R	4196	2002-08	13,5	9,0	4,5
X-TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2001-05	3,8	2,5	1,3
X-TYPE 2.5 V6 24V/ESTATE	2495	2001-09	4,5	3,0	1,5
X-TYPE 3.0 V6 24V/ESTATE	2968	2001-10	5,3	3,5	1,8
XJ6 (X350/8/9) 3.0 V6	2967	2003-09	9,0	6,0	3,0
XJ8 (X350/8/9) 3.5 V8	3555	2003-08	10,5	7,0	3,5
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8	4196	2003-09	12,0	8,0	4,0
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4196	2003-07	15,0	10,0	5,0
XJR (X350/8/9) V8	4196	2003-08	18,0	12,0	6,0
XK (X150) 3.5 V8 COUPÉ	3555	2007-10	25,5	17,0	8,5
XK (X150) 3.5 V8 CONVERTIBLE	3555	2007-10	31,5	21,0	10,5
XK (X150) 4.2 V8 COUPÉ	4196	2006-09	30,0	20,0	10,0
XK (X150) 4.2 V8 CONVERTIBLE	4196	2006-09	34,5	23,0	11,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
XKR (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196	2006-09	36,0	24,0	12,0
XKR (X150) 4.2 V8 S/C CONVERTIBILE	4196	2006-09	39,0	26,0	13,0
XKR-S (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196	2008-09	42,0	28,0	14,0
XK (X150) 5.0 V8 CONVERTIBILE	5000	2009-13	52,5	35,0	17,5
XK (X150) 5.0 V8 S/C COUPÉ	5000	2009-13	35,0	23,3	11,7
XK (X150) 5.0 V8 S/C CONVERTIBILE	5000	2009-13	45,0	30,0	15,0
XKR (X150) 5.0 V8 COUPÉ	5000	2009-13	40,0	26,7	13,3
XKR (X150) 5.0 V8 S/C COUPÉ	5000	2009-13	43,0	28,6	14,3
XKR (X150) 5.0 V8 S/C CONVERTIBILE	5000	2009-13	55,0	36,5	18,3
XKR-S (X150) 5.0 V8 S/C COUPÉ	5000	2011-13	50,0	33,5	16,7
XKR-S (X150) 5.0 V8 S/C CONVERTIBILE	5000	2012-13	60,0	40,0	20,0

JEEP

Modello	cm ³	anni	STATI UNITI		
			A+	AB	B+
MB/GPW	2199	1941-45	45,0	30,0	15,0
GPA	2199	1942-43	52,5	35,0	17,5
M 38	2199	1950-52	34,5	23,0	11,5
M 38 A1	2199	1952-68	31,5	21,0	10,5
M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	26,3	17,5	8,8
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	22,5	15,0	7,5
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	45,0	30,0	15,0
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	27,0	18,0	9,0
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	24,8	16,5	8,3
CJ-5	2199	1955-65	21,0	14,0	7,0
CJ-5	2199-3800	1966-70	18,0	12,0	6,0
CJ-5	2199-4981	1971-79	18,0	12,0	6,0
CJ-5	2475-4981	1980-85	18,0	12,0	6,0
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	27,8	18,5	9,3
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	27,8	18,5	9,3
CJ-6	2199	1955-65	14,3	9,5	4,8
CJ-6	2199-3801	1966-70	12,0	8,0	4,0
CJ-6	2199-4981	1971-79	12,8	8,5	4,3
CJ-6	2475-4981	1980-85	12,8	8,5	4,3
CJ-7	2199-4981	1976-79	21,0	14,0	7,0
CJ-7	1995-4981	1980-86	21,0	14,0	7,0
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	28,5	19,0	9,5
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	27,0	18,0	9,0
WRANGLER (YJ)	2464-4235	1986-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	18,0	12,0	6,0
WRANGLER 4.0/4.2 LAREDO (YJ)	3960-4230	1987-96	21,0	14,0	7,0
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3960	1990-94	22,5	15,0	7,5
WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-07	21,0	14,0	7,0
WAGONEER	3177-5359	1962-73	27,0	18,0	9,0
WAGONEER	4235-5896	1974-83	25,5	17,0	8,5
WAGONEER	2466-3956	1984-92	18,0	12,0	6,0
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	25,5	17,0	8,5
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	10,5	7,0	3,5
CHEROKEE	2464-3988	1984-01	7,5	5,0	2,5
CHEROKEE (II S.)	2429-3700	2001-08	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	10,5	7,0	3,5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-05	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 4.7 V8	4701	2005-09	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 5.7 V8 HEMI	5654	2005-08	9,0	6,0	3,0
GRAND C. (III S.) 6.1 V8 HEMI SRT-8	6059-6063	2006-09	12,0	8,0	4,0
COMMANDER 4.7 V8	4701	2006-08	9,0	6,0	3,0
COMMANDER 5.7 V8 HEMI	5654	2006-08	10,5	7,0	3,5

JENSEN

Modello	cm ³	anni	GRAN BRETAGNA		
			A+	AB	B+
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-V8	5916-6276	1962-66	64,0	43,0	21,4
INTERCEPTOR (I/II/III S.)	6276-7212	1966-76	75,0	50,0	25,0
INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	72,0	48,0	24,0
INTERCEPTOR (III S.) CONVERTIBLE	7212	1974-76	83,0	55,0	27,5
INTERCEPTOR S4	5898	1987-91	75,0	50,0	25,0
FF (I/II/III S.)	6276-7212	1967-72	90,0	60,0	30,0
JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	33,0	22,0	11,0
GT	1973	1975-76	26,3	17,5	8,8
S-V8	4601	1998-02	41,5	27,5	13,8
C-V8 COUPÉ	4601	2000-02	41,5	27,5	13,8

JOWETT

Modello	cm ³	anni	GRAN BRETAGNA		
			A+	AB	B+
7/17	907	1921-36	12,0	8,0	4,0
10	1166	1936-39	13,5	9,0	4,5
8	946	1937	13,5	9,0	4,5
JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	18,0	12,0	6,0
JUPITER 1/1A	1486	1950-54	22,5	15,0	7,5

KIA

Modello	cm ³	anni	COREA DEL SUD		
			A+	AB	B+
SPORTAGE I.S.	1998	1993-04	2,0	1,3	0,7
CARNIVAL I.S.	2497	1999-06	2,3	1,5	0,8

Modello	cm³ anni					Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+			
LADA						RUSSIA		
NIVA	1568	1976-81	3,5	2,3	1,2			
NIVA	1568-1690	1982-11	5,0	3,3	1,7			
NIVA D/TD	1905	1986-01	3,0	2,0	1,0			
NIVA MASTER	1568-1690	1994-01	5,5	3,7	1,8			
21043/2105 SW/NOVA SW	1998-1690	1992-96	1,1	0,7	0,4			
2107 BERLINA/NOVA	1997-1690	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			

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
LANCHESTER			GRAN BRETAGNA		
40	6178	1919-28	72,0	48,0	24,0
21	3100-3327	1923-31	49,5	33,0	16,5
30	4437	1928-33	66,0	44,0	22,0
40	6180	1928-31	66,0	44,0	22,0
18	2504	1931-34	30,0	20,0	10,0
10	1203	1932-35	18,0	12,0	6,0
LIGHT 6	1378	1933-37	21,0	14,0	7,0
E 18	2390	1935	30,0	20,0	10,0
18	2565	1935-39	30,0	20,0	10,0
11	1444	1936-39	15,0	10,0	5,0
SPECIAL S-8	4625	1936-39	49,5	33,0	16,5
14	1809	1937-39	19,5	13,0	6,5
ROADRIDER	1527	1937-38	18,0	12,0	6,0
10	1287	1946-51	15,0	10,0	5,0
114 LEDA	1968	1950-54	13,5	9,0	4,5
LANCIA			ITALIA		
LAMBDA (I S.) TORPEDO	2120	1922-23	250,0	185,0	111,0
LAMBDA (II/III/IV/V/VI S.) TORPEDO	2120	1923-26	150,0	110,0	66,0
LAMBDA (VII S.) TORPEDO	2370	1927	135,0	100,0	60,0
LAMBDA (VIII/IX S.) TORPEDO	2570	1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VI/VIII/IX SERIE SPIDER	2370-2570	1927-31	245,0	180,0	108,0
DILAMBDA (I/II S.) BERLINA	3960	1928-32	160,0	120,0	72,0
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	67,5	45,0	22,5
ASTURA (I/II/III/IV S.) BERL.	2604-2972	1931-39	150,0	100,0	50,0
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	48,0	32,0	16,0
APRILIA BERLINA	1352	1937-39	67,5	45,0	22,5
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	67,5	45,0	22,5
APRILIA 1500	1485	1945-49	64,5	43,0	21,5
ARDEA (I S.) BERLINA	903	1939-41	31,5	21,0	10,5
ARDEA (II S.) BERLINA	903	1941-48	27,0	18,0	9,0
ARDEA (III S.)	903	1948-49	24,0	16,0	8,0
ARDEA (IV S.)	903	1949-53	22,5	15,0	7,5
AURELIA B50/B51	1754	1950-51	90,0	60,0	30,0
AURELIA B10	1754	1950-52	60,0	40,0	20,0
AURELIA B21	1991	1951-52	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 VIOTTI (III S.)	1090	1960-63	25,5	17,0	8,5
APPIA COUPÉ PININFARINA (III S.)	1090	1959-63	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (III S.)	1090	1959-63	45,0	30,0	15,0
APPIA GTE ZAGATO (III S.)	1090	1959-62	120,0	80,0	40,0
APPIA SPORT ZAGATO (III S.)	1090	1961-63	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	40,5	27,0	13,5
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	42,0	28,0	14,0
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	110,0	73,5	36,5
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	120,0	80,0	40,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	90,0	60,0	30,0
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	160,0	90,0	70,5
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	175,0	103,0	77,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	350,0	205,0	155,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	300,0	175,0	130,0
FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	325,0	190,0	145,0
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800	1963-68	22,5	15,0	7,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	24,0	16,0	8,0
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	41,5	27,5	13,8
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	45,0	30,0	15,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	49,5	33,0	16,5
FLAVIA SPORT	1500	1962-64	83,0	55,0	27,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA (II S.)	1488	1967-70	8,3	5,5	2,8
FLAVIA (II S.) 1800	1800	1967-70	9,0	6,0	3,0
FLAVIA (II S.) 1800 INIEZ.	1800	1967-70	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	9,0	6,0	3,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	9,8	6,5	3,3
FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	18,0	12,0	6,0
FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	19,5	13,0	6,5
FULVIA BERLINA	1091	1963-64	9,8	6,5	3,3
FULVIA 2C	1091	1964-69	9,8	6,5	3,3
FULVIA GT	1216	1967	10,5	7,0	3,5
FULVIA GT	1231	1967-69	10,5	7,0	3,5
FULVIA GTE	1298	1968-69	11,3	7,5	3,8
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	9,0	6,0	3,0
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/LUSO	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 S ZAGATO (I S.)	1298	1968-70	45,0	30,0	15,0
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (II S.)	1298	1970-72	43,5	29,0	14,5
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	73,0	43,0	32,5
2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	9,8	6,5	3,3
2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	11,3	7,5	3,8
2000 COUPÉ	1991	1971-74	21,0	14,0	7,0
2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	24,0	16,0	8,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I S.)	1297-1756	1972-75	6,8	4,5	2,3
BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)	1297-1995	1975-79	6,0	4,0	2,0
BETA 1.6/2.0 (III S.)	1585-1995	1979-82	6,0	4,0	2,0
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	5,3	3,5	1,8
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	6,0	4,0	2,0
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	9,8	6,5	3,3
BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755	1973-75	11,3	7,5	3,8
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 (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	30,0	20,0	10,0
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-93	40,0	26,7	13,3
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	50,0	33,5	16,7
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-93	105,0	70,0	35,0
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1993-94	110,0	73,5	36,5
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 5	1995	1992	170,0	113,0	56,5

Modello	cm³		anni			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+			
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 6	1995	1992	200,0	150,0	89,0			
DELTA HF INTEGRALE 16V EVO. YORK	1995	1993-94	130,0	87,0	43,5			
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. SPECIALE	1995	1993-94	125,0	83,0	41,5			
DELTA HF INT. 16V EVO. DEALERS C.	1995	1994-95	140,0	93,0	46,5			
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. FINALE	1995	1995	150,0	100,0	50,0			
PRISMA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585	1983-89	4,0	2,7	1,3			
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1986-89	9,0	6,0	3,0			
THEMA 2.0 I.E.	1995	1984-88	6,0	4,0	2,0			
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	9,8	6,5	3,3			
THEMA V6	2849	1984-88	9,0	6,0	3,0			
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	21,0	14,0	7,0			
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	9,8	6,5	3,3			
THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)	1995	1988-94	6,8	4,5	2,3			
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995	1988-92	9,8	6,5	3,3			
THEMA V6 (II S.)	2849	1988-92	9,0	6,0	3,0			
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995	1988-92	7,5	5,0	2,5			
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995	1988-92	10,5	7,0	3,5			
THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)	1995	1992-94	6,0	4,0	2,0			
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995	1992-94	9,8	6,5	3,3			
THEMA 3.0 V6 (III S.)	2959	1992-94	10,5	7,0	3,5			
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)	1995	1992-94	7,5	5,0	2,5			
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (III S.)	1995	1992-94	10,5	7,0	3,5			
THEMA 3.0 V6 (III S.) SW	2959	1992-94	11,3	7,5	3,8			
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			
DEDDA (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995	1989-99	2,3	1,5	0,8			
DEDDA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	15,0	10,0	5,0			
DEDDA 2.0 I.E. TURBO HF INTEGRALE	1995	1992-94	18,0	12,0	6,0			
DEDDA SW (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995	1994-99	3,0	2,0	1,0			
DEDDA SW INTEGRALE	1995	1994-97	6,0	4,0	2,0			
DELTA 1.6/1.8 (II S.)	1581-1756	1993-01	1,8	1,2	0,6			
DELTA 2.0 16V (II S.)	1995	1993-97	2,6	1,7	0,9			
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-96	9,8	6,5	3,3			
DELTA HPE 2.0 16V TURBO (II S.)	1995	1995-99	10,5	7,0	3,5			
K 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446	1994-01	3,7	2,5	1,3			
K 2.0 TURBO 16V	1995	1994-98	4,5	3,0	1,5			
K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	4,5	3,0	1,5			
K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	5,3	3,5	1,8			
K 2.0 20V/2.4 20V S.W.	1998-2446	1996-01	3,8	2,5	1,3			
K 2.0 TURBO 16V S.W.	1995	1996-98	4,5	3,0	1,5			
K 2.0 20V TURBO S.W.	1998	1998-00	5,3	3,5	1,8			
K 3.0 V6 24V S.W.	2959	1996-00	5,3	3,5	1,8			
K COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	12,0	8,0	4,0			
K COUPÉ 2.4 20V	2446	1997-00	12,8	8,5	4,3			
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1997-00	14,3	9,5	4,8			
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-00	15,0	10,0	5,0			
Y 11	1108	1997-00	1,8	1,2	0,6			
Y 1.2/1.2 16V	1242	1996-04	2,1	1,4	0,7			
Y 1.4	1370	1996-98	2,4	1,6	0,8			
Z 2.0 16V	1997-1998	1999-02	2,3	1,5	0,8			
Z 2.0 TURBO	1998	1994-02	3,0	2,0	1,0			
LYBRA 1.6i 16V	1581-1596	1999-06	1,5	1,0	0,5			
LYBRA 1.8i 16V	1747	1999-06	1,8	1,2	0,6			
LYBRA 2.0i 20V	1998	1999-06	2,3	1,5	0,8			
LYBRA 1.6i 16V SW	1581	1999-06	1,5	1,0	0,5			
LYBRA 1.8i 16V SW	1747	1999-06	1,8	1,2	0,6			
LYBRA 2.0i 20V SW	1998	1999-06	2,3	1,5	0,8			
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2002-08	4,5	3,0	1,5			
THESIS 2.4 20V	2446	2002-08	3,8	2,5	1,3			
THESIS 3.0 V6	2959	2002-04	4,5	3,0	1,5			
THESIS 3.2 V6	3179	2003-07	5,6	3,7	1,9			
PHEDRA 2.0 16V	1997	2002-05	3,0	2,0	1,0			
PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-05	4,5	3,0	1,5			
YPSILON (I S.) 1.2/1.2 16V	1242	2003-06	3,3	2,2	1,1			
YPSILON (I S.) 1.4 16V	1368	2003-06	3,0	2,0	1,0			

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
109 D (SERIE 2A)	2052-2286 1962-71	14,8	9,9	4,9
88 HALF TON	2286 1968-78	23,0	15,3	7,7
88 HALF TON	2286 1979-84	23,0	15,3	7,7
1011 TON PWC	3528 1975-78	25,0	16,7	8,3
109 FWC	2286 1963-66	23,0	15,3	7,7
110 FWC	2286-2625 1967-72	23,0	15,3	7,7
88 (SERIE 3)	2286-2625 1971-84	16,3	10,9	5,4
88 D (SERIE 3)	2286 1971-84	14,0	9,3	4,7
109 (SERIE 3)	2286-2625 1971-85	17,3	11,5	5,8
109 D (SERIE 3)	2286 1971-85	15,0	10,0	5,0
109 V8	3528 1979-85	29,0	19,3	9,7
90	2286-3528 1984-89	21,0	14,0	7,0
90 D	2495 1984-90	18,0	12,0	6,0
90 TD	2495 1986-90	19,0	12,7	6,3
110	2495-3528 1983-88	22,0	14,7	7,3
110 D	2495 1983-90	19,0	12,7	6,3
110 TD	2495 1986-90	20,0	13,3	6,7
DEFENDER 90	3528-3947 1990-02	30,0	20,0	10,0
DEFENDER 110	3528-3950 1990-02	32,0	21,3	10,7
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1970-76	45,0	30,0	15,0
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1977-82	25,5	17,0	8,5
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1983-85	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528 1985-89	19,5	13,0	6,5
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 2005-06	15,0	10,0	5,0
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	9,0	6,0	3,0
LS (I S.) 460	4608 2007-12	15,0	10,0	5,0
LS (I S.) 600H	4969 2007-12	23,0	15,3	7,7
SC 430	4293 2001-09	16,5	11,0	5,5
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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 1.1	1973 1976-78	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S2	1973 1978-80	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S2 2.2	2174 1980-82	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S3 2.2	2174 1982-88	51,0	34,0	17,0
ESPRIT TURBO ESSEX S2	2174 1980	90,0	60,0	30,0
ESPRIT TURBO S2 (CARTER SECCO)	2174 1981-83	54,0	36,0	18,0
ESPRIT TURBO S2 (CARTER UMIDO)	2174 1983-86	54,0	36,0	18,0
ESPRIT TURBO S3 HC	2174 1986-87	54,0	36,0	18,0
ESPRIT SE TURBO	1973-2174 1989-93	57,0	38,0	19,0
ESPRIT S4/S4S	1973-2174 1993-97	60,0	40,0	20,0
ESPRIT GT3 2.0	1973 1996-99	66,0	44,0	22,0
ESPRIT V8 (TUTTE LE VERSIONI)	3506 1996-04	75,0	50,0	25,0
ELAN 1.6i	1588 1989-92	21,0	14,0	7,0
ELAN 1.6i TURBO/ELAN S2	1588 1989-96	27,0	18,0	9,0
ELISE S1	1796 1996-01	33,0	22,0	11,0
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 2009-11	37,5	25,0	12,5
EXIGE	1796 2000	57,0	38,0	19,0
EXIGE (II S.)	1796 2004-06	48,0	32,0	16,0
EXIGE S/220 S	1796 2006-08	52,5	35,0	17,5
EXIGE S PP 240	1796 2008-11	60,0	40,0	20,0
EXIGE 260 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	2792-3528 1992-96	30,0	20,0	10,0
MANTIS	4933 1997-99	36,0	24,0	12,0

MASERATI

ITALIA

A6 1500	1488 1946-50	680,0	500,0	300,0
A6 G 2000 PININ FARINA	1954 1951-53	740,0	550,0	330,0
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954 1951-53	3.400,0	2.500,0	1.500,0
A6 G/54 BERLINETTA ZAGATO	1985 1954-57	5.400,0	4.000,0	2.400,0
A6 G/54 GT ALLEMANO	1985 1954-57	1.400,0	1.000,0	600,0
A6 G/CS BERLINETTA PININ FARINA	1985 1954	8.100,0	6.000,0	3.600,0
A6 G/54 GRAN SPORT FRUA SPIDER	1985 1954-57	4.100,0	3.000,0	1.800,0
3500 GT (CARBURATORI)	3485 1957-64	250,0	185,0	111,0
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARB.)	3485 1959-64	1.000,0	600,0	450,0
3500 GTI (INIEZIONE)	3485 1961-65	220,0	165,0	98,0
3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485 1961-64	940,0	550,0	415,0
5000 GT SCIÀ 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	250,0	185,0	111,0
MISTRAL (3700)	3692 1964-67	200,0	150,0	89,0
MISTRAL 4000	4014 1966-70	220,0	165,0	98,0
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	270,0	200,0	120,0
SEBRING 3700/4000 (II S.)	3692-4014 1963-69	250,0	185,0	111,0
Ghibli	4719 1968-73	315,0	210,0	104,0
Ghibli SS	4930 1970-73	300,0	220,0	135,0
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
4000 QUATTRO PORTE (2 FARI)	4136 1963-70	120,0	80,0	40,0
4000/4700 QUATTRO PORTE (4 FARI)	4136-4719 1966-70	90,0	60,0	30,0
BORA/BORA 4900	4719-4930 1971-80	270,0	180,0	90,0
MERAK	2965 1973-75	98,0	65,0	32,5
MERAK SS	2965 1975-80	120,0	80,0	40,0
MERAK SS MODELLO '80	2965 1980-83	150,0	100,0	50,0
MERAK 2000 GT	1999 1977-83	75,0	50,0	25,0
KHAMISIN	4930 1973-83	265,0	175,0	88,0
QUATTRO PORTE (II S.)	2965 1975-78	75,0	50,0	25,0
KYALAMI	4136 1977-83	90,0	60,0	30,0
KYALAMI 4900	4930 1978-83	105,0	70,0	35,0
QUATTROPORTE (III S.)	4136 1979-86	37,5	25,0	12,5
QUATTROPORTE III S. 4900 (MANUALE)	4930 1979-89	41,5	27,5	13,8
QUATTROPORTE III S. 4900 (AUT.)	4930 1979-89	34,5	23,0	11,5
ROYALE	4930 1986-90	75,0	50,0	25,0
BITURBO/BITURBO II	1996 1982-84	13,2	8,8	4,4
BITURBO/BITURBO II	1996 1985-86	13,5	9,0	4,5
BITURBO S/S II	1996 1984-86	21,0	14,0	7,0
BITURBO I	1996 1986-88	14,3	9,5	4,8
BITURBO SI	1996 1987-88	22,5	15,0	7,5
222/222 S	1996 1988-91	19,5	13,0	6,5
2.24V.	1996 1989-94	25,5	17,0	8,5
BITURBO 420	1996 1985-86	9,0	6,0	3,0
BITURBO 420I	1996 1986-88	9,8	6,5	3,3
422	1996 1988-90	14,1	9,4	4,7
4.24V.	1996 1990-94	18,0	12,0	6,0
4.18V.	1996 1991-93	15,0	10,0	5,0
420 S	1996 1986	12,8	8,5	4,3
420 SI	1996 1987-88	14,9	9,9	5,0
BITURBO 425	2491 1984-87	11,6	7,7	3,9
430	2790 1988-91	15,0	10,0	5,0
430 4V.	2790 1990-93	22,5	15,0	7,5
BITURBO SPYDER	1996 1985-86	31,5	21,0	10,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996 1987-88	34,5	23,0	11,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996 1988-93	39,0	26,0	13,0
SPYDER I M.Y. '92 (24V)	1996 1992-93	52,5	35,0	17,5
SPYDER IE	2790 1988-93	42,0	28,0	14,0
228	2790 1987-90	28,5	19,0	9,5
KARIF	2790 1988-91	52,5	35,0	17,5
SHAMAL	3217 1991-96	130,0	85,0	42,5
RACING	1996 1991-92	48,0	32,0	16,0
GIBLI	1996-2790 1992-93	40,0	26,5	13,3
GIBLI	1996-2790 1994-95	43,5	29,0	14,5
GIBLI GT	1996-2790 1995-97	48,0	32,0	16,0
GIBLI CUP	1996-2790 1996-97	102,0	68,0	34,0
GIBLI PRIMAIST	1996 1997	60,0	40,0	20,0
QUATTROPORTE (IV S.) SECILINDRI	1996-2790 1994-98	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (IV S.) OTTOCILINDRI	3217 1996-98	25,5	17,0	8,5
QUATTROPORTE (IV S.) V6 EVOLUZIONE	2790 1998-01	21,0	14,0	7,0
QUATTROPORTE (IV S.) V8 EVOLUZIONE	3217 1998-01	30,0	20,0	10,0
QUATTROPORTE (V S.) DUOSELECT	4244 2004-10	22,5	15,0	7,5
QUATTROPORTE (V S.) AUTOMATICA	4244 2007-10	30,0	20,0	10,0
QUATTROPORTE V S. SPORT GT-S (4.2)	4244 2007-10	34,5	23,0	11,5
QUATTROPORTE V S. SPORT GT-S (4.7)	4691 2008-12	49,5	33,0	16,5
QUATTROPORTE (V S.) S	4691 2008-12	39,0	26,0	13,0
NEW QUATTROPORTE	4244 2008-12	33,0	22,0	11,0
3200 GT	3217 1998-02	48,0	30,0	21,0
3200 GTA	3217 1999-01	43,0	27,0	18,9
3200 GT ASSETTO CORSA	3217 2001	83,0	55,0	27,5
COUPÉ GT	4244 2002-08	60,0	40,0	20,0
COUPÉ CAMBIOCORSA	4244 2002-08	45,0	30,0	15,0
GRANSPORT	4244 2004-08	75,0	50,0	25,0
GRANSPORT MC VICTORY	4244 2006-07	90,0	60,0	30,0
SPYDER GT	4244 2001-06	83,0	55,0	27,5
SPYDER CAMBIOCORSA	4244 2001-06	52,5	35,0	17,5
GRANSPORT SPYDER	4244 2006-08	95,0	63,0	31,5
MC 12 STRADALE	5988 2004-05	3.100,0	2.300,0	1.400,0
GRANTURISMO 4.2 V8	4244 2007-12	60,0	40,0	20,0
GRANTURISMO 4.7 V8	4691 2008-12	83,0	55,0	27,6

MATRA

FRANCIA

D JET 5	108 1965-69	30,0	20,0	10,0
D JET 6	1255 1966-68	34,5	23,0	11,5
M530/LX/SX	1699 1967-73	17,5	11,7	5,8
BAGHEERA	1294 1973-80	12,0	8,0	4,0
BAGHEERA S	1294-1442 1975-80	13,0	8,7	4,3
BAGHEERA X	1442 1978-80	15,0	10,0	5,0
MURENA 1600	1592 1980-84	9,0	6,0	3,0
MURENA 2200	2155 1980-84	10,5	7,0	3,5
RANCH (TUTTE LE VERSIONI)	1442 1977-84	8,0	5,3	2,7

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MAYBACH			GERMANIA		
57/57S (W/V240)	5513-5980	2002-13	95,0	70,0	42,0
62/62S/62 GUARD (W/V240)	5513-5980	2002-13	135,0	100,0	60,0
MAZDA			GIAPPONE		
626 (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-2184	1984-86	1,8	1,2	0,6
626 (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-2184	1987-92	1,8	1,2	0,6
RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	13,5	9,0	4,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	16,5	11,0	5,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	18,8	12,5	6,3
RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	24,0	16,0	8,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	21,0	14,0	7,0
RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	24,8	16,5	8,3
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2) SERIE FD	1308	1992-96	33,0	22,0	11,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2) FD-JDM	1308	1996-02	37,5	25,0	12,5
121	1324-1498	1990-96	4,5	3,0	1,5
121 (FIESTA)	1242-1299	1996-00	1,8	1,2	0,6
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-95	22,5	15,0	7,5
323 LANTIS	1324-1995	1994-00	3,0	2,0	1,0
MX-3	1598-1845	1991-98	7,5	5,0	2,5
MX-5 (MIATA) (I S.)	1598-1840	1990-98	13,5	9,0	4,5
MX-5 (MIATA) (II S.)	1597-1991	1998-06	8,3	5,5	2,8
MX-5 (MIATA) (III S.)	1798-1999	2005-11	9,8	6,5	3,3
MX-5 (MIATA) (III S.) ROAD. COUPÉ	1798-1999	2006-11	11,3	7,5	3,8
RX8 (WANKEL 654X2)	1308	2002-09	18,0	12,0	6,0
XEDOS 6	1995	1993-99	3,0	2,0	1,0
DEMIO	1324-1498	1996-03	1,8	1,2	0,6
626 (VI S.) 1.8I/2.0I 16V (BER./SW)	1840-1991	1998-03	2,3	1,5	0,8
MPV (II S.)	1991-2261	2000-06	1,5	1,0	0,5
MAZDA2 (I S.) 1.2/1.4 16V	1242-1388	2003-07	3,2	2,1	1,1
MAZDA2 (I S.) 1.6 16V	1596	2003-07	4,1	2,7	1,4
MAZDA3 (I S.) 1.4/1.6 16V	1349-1598	2003-09	3,8	2,5	1,3
MAZDA3 (I S.) 2.0 16V 150 CV	1999	2003-09	4,5	3,0	1,5
MAZDA3 (I S.) 2.3 16V 260 CV	2261	2006-09	7,5	5,0	2,5
MAZDA6 (I S.) 1.8/2.0 16V (BER./SW)	1798-1999	2002-09	5,9	3,9	2,0
MAZDA6 (I S.) 2.3 16V (BERLINA/SW)	2261	2002-08	6,0	4,0	2,0
MCLAREN			GRAN BRETAGNA		
F1	6064	1993-98	13.500,0	10.000,0	6.000,0
MERCEDES			GERMANIA		
S TORPEDO	6789	1926-30	1.500,0	1.100,0	660,0
SS TORPEDO	7065	1928-34	2.300,0	1.700,0	1.000,0
NÜRBURG BERLINA	4622	1928-39	90,0	60,0	30,0
SSK	7065	1929-33	5.300,0	3.900,0	2.300,0
MANNHEIM BERLINA	3663	1929-34	75,0	50,0	25,0
STUTTGART TORPEDO	1988	1928-36	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	37,5	25,0	12,5
170 D DIESEL	1767	1949-53	30,0	20,0	10,0
170 DS DIESEL	1767	1949-53	27,0	18,0	9,0
170 S/V	1767	1949-55	40,5	27,0	13,5
220 BERLINA (W180)	2195	1951-55	34,5	23,0	11,5
2220A BERLINA (W180)	2195	1954-56	36,0	24,0	12,0
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	32,0
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	16,5	11,0	5,5
180 D/190 D	1767-1897	1953-61	13,5	9,0	4,5
190	1897	1955-61	16,5	11,0	5,5
190 C	1897	1961-65	13,5	9,0	4,5
219	2195	1956-59	25,5	17,0	8,5
220 S BERLINA (W180)	2195	1956-59	39,0	26,0	13,0
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	12,8	8,5	4,3
230	2292	1965-68	15,0	10,0	5,0
220 (W111)	2195	1959-65	19,5	13,0	6,5
220 S (W111)	2195	1959-65	21,0	14,0	7,0
220 SE (W111)	2195	1959-65	22,5	15,0	7,5
230 S	2292	1965-68	17,3	11,5	5,8
300 SE	2996	1961-65	31,5	21,0	10,5
300 SE/SEL	2996	1965-67	25,5	17,0	8,5
300 SEL	2996	1962-65	31,5	21,0	10,5
220 SE COUPÉ (W111)	2195	1961-65	75,0	50,0	25,0
250 SE COUPÉ (W111)	2496	1965-67	90,0	60,0	30,0
280 SE COUPÉ (W111)	2778	1967-71	101,0	67,5	34,0
300 SE COUPÉ	2996	1962-65	116,0	78,0	39,0
220 SE CABRIOLET (W111)	2195	1961-65	130,0	85,0	42,5
250 SE CABRIOLET (W111)	2496	1965-67	145,0	95,0	47,5
280 SE CABRIOLET (W111)	2778	1967-71	175,0	115,0	57,5
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	220,0	145,0	72,5
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	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	1963-81	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)	1998	2496 1973-76	9,0	6,0	3,0
230-6/250 (W114)	2292	2496 1968-73	9,0	6,0	3,0
280/280 E (W114)	2746	1972-76	12,0	8,0	4,0
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	14,0	9,3	4,7
280 C (W114)	2746	1972-77	14,0	9,3	4,7
280 CE (W114)	2746	1972-77	16,0	10,7	5,3
280 SL (R107)	2746	1974-75	37,0	24,5	12,3
280 SL (R107)	2746	1975-79	34,0	22,5	11,3
280 SL (R107)	2746	1979-86	34,0	22,5	11,3
280 SL (R107)	2962	1985-89	43,5	32,0	19,3
350 SL (R107)	3499	1971-75	40,0	29,6	17,7
350 SL (R107)	3499	1975-80	40,0	29,6	17,7
380 SL (R107)	3818	3839 1980-86	48,5	36,0	21,7
420 SL (R107)	4196	1985-89	48,5	36,0	21,7
450 SL (R107)	4520	1973-75	45,5	30,5	15,2
450 SL (R107)	4520	1975-80	45,5	30,5	15,2
500 SL (R107)	4973	1980-85	64,0	42,5	21,3
500 SL (R107)	4973	1985-89	64,0	42,5	21,3
560 SL (R107)	5547	1985-89	49,0	32,5	16,3
280 SLC (C107)	2746	1974-81	28,0	13,8	6,9
350 SLC (C107)	3499	1971-80	22,3	14,8	7,4
380 SLC (C107)	3818	1980-81	22,0	14,7	7,3
450 SLC (C107)	4520	1973-80	22,3	14,8	7,4
450 SLC 5.0 (C107)	5025	1978-80	37,0	24,5	12,3
500 SLC (C107)	4973	1980-81	29,5	19,7	9,8
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)	1998	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	14,0	9,3	4,7
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
260 SE (W126)	2599	1986-90	8,0	5,3	2,7
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1980-82	8,0	5,3	2,7
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1982-85	8,0	5,3	2,7
300 SE/SEL (W126)	2962	1986-89	8,5	5,7	2,8
300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	8,5	5,7	2,8

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
380 SE/SEL (W126)	3818	1980-81	10,0	6,7	3,3
380 SE/SEL (W126)	3818	1982-85	10,0	6,7	3,3
420 SE/SEL (W126)	4196	1986-91	11,0	7,3	3,7
500 SE/SEL (W126)	4973	1980-81	12,0	8,0	4,0
500 SE/SEL (W126)	4973	1982-87	12,5	8,3	4,2
500 SE/SEL (W126)	4973	1987-91	12,5	8,3	4,2
560 SE (W126)	5547	1988-91	15,0	10,0	5,0
560 SEL (W126)	5547	1986-89	17,0	10,6	7,4
560 SEL (W126)	5547	1989-91	17,0	10,6	7,4
380 SEC (C126)	3818	1981-86	28,8	19,2	9,6
420 SEC (C126)	4196	1986-92	31,0	20,5	10,3
500 SEC (C126)	4973	1981-87	34,0	22,5	11,3
500 SEC (C126)	4973	1987-92	34,0	22,5	11,3
560 SEC (C126)	5547	1985-87	42,0	27,9	14,0
560 SEC (C126)	5547	1987-92	41,5	27,5	13,8
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	44,0	29,2	14,6
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1988-93	47,0	31,6	16,6
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
2000 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-93	7,5	5,0	2,5
200/E 220 (W124)	1998-2199	1992-95	9,0	6,0	3,0
260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	9,8	6,5	3,3
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	11,3	7,5	3,8
E 280 (W124)	2799	1993-95	9,0	6,0	3,0
300 E (W124)	2962	1984-93	9,8	6,5	3,3
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-93	11,3	7,5	3,8
300 E-24 (W124)	2960-3199	1989-93	12,0	8,0	4,0
E 300 4 MATIC (W124)	2962	1993-95	11,2	7,5	3,8
E 320 (W124)	3199	1993-95	11,2	7,5	3,8
400 E/E 400/E 420 (W124)	4196	1991-95	24,8	16,5	8,3
500 E/E 500 (W124)	4973	1989-95	55,5	37,0	18,5
200 T/200 TE/230 TE (T124)	1997-2299	1986-93	8,3	5,5	2,8
E 200 T/E 220 T (T124)	1998-2199	1992-96	9,0	6,0	3,0
280 T (T124)	2799	1992-95	10,5	7,0	3,5
300 TE (T124)	2962	1986-93	13,5	9,0	4,5
300 TE-24 (T124)	2960	1989-93	15,0	10,0	5,0
300 T 4 MATIC (T124)	2962	1987-93	16,5	11,0	5,5
E 300 T 4 MATIC (T124)	2962	1994-95	15,0	10,0	5,0
E 320 T (T124)	3199	1993-96	15,0	10,0	5,0
200 CE/CE-16 E 200/220 C.P.É (C124)	1997-2199	1991-96	15,0	10,0	5,0
230 CE (C124)	2299	1987-92	16,5	11,0	5,5
300 CE/320 CE/E 320 C.P.É (C124)	2960-3199	1987-96	19,5	13,0	6,5
300 CE-24 (C124)	2960	1989-92	21,0	14,0	7,0
300/320 CE-24/E 320 CABR. (A124)	2960-3199	1992-97	33,5	22,5	11,3
E 200/E 220 CABRIO (A124)	1997-2199	1993-97	27,0	18,0	9,0
280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	31,0	20,7	10,3
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	29,0	19,3	9,7
300 SL/24/SL 300-24 (R129)	2960-2962	1989-93	30,0	20,0	10,0
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	30,0	20,0	10,0
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	32,0	21,3	10,7
500 SL (R129)	4973	1993-98	40,0	26,7	13,3
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	40,0	26,7	13,3
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	45,0	30,0	15,0
SL 60 AMG (R129)	5956	1997-00	65,0	43,5	21,7
280/300/320 SE/SEL (W/V140)	2799-3199	1991-98	6,0	4,0	2,0
420 SE/SEL (W/V140)	4196	1991-98	7,5	5,0	2,5
500 SE/SEL (W/V140)	4973	1991-98	9,0	6,0	3,0
600 SE/SEL (W/V140)	5987	1991-98	11,5	7,5	3,8
420/500 S COUPÉ/CL (C140)	4196-4973	1992-99	13,5	9,0	4,5
600 S COUPÉ/CL (C140)	5987	1992-99	16,5	11,0	5,5
C 180/200/220/230 (W202)	1799-2295	1993-02	2,6	1,7	0,9
C 200/230 COMPRESSOR (W202)	1998-2295	1995-00	4,2	2,8	1,4
C 240 V6 (W202)	2397	1997-00	3,5	2,3	1,2
C 280 (W202)	2799	1993-98	4,5	3,0	1,5
C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	4,5	3,0	1,5
C 180/200/220/230 S.W. (S202)	1799-2295	1996-02	3,6	2,4	1,2
C 240 V6 S.W. (S202)	2397-2597	1997-01	5,0	3,3	1,7
C 280 S.W. (S202)	2799	1996-98	5,1	3,4	1,7
C 280 V6 S.W. (S202)	2799	1997-00	5,1	3,4	1,7
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	22,0	14,7	7,3
C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	24,0	16,0	8,0
C 43 AMG S.W. (S202)	4266	1997-00	25,0	16,7	8,3
C 200/230 COMPRESSOR S.W. (S202)	1998-2295	1997-00	5,3	3,5	1,8
E 200/230/280 (W210)	1998-2799	1995-00	5,3	3,5	1,8
E 200 COMPRESSOR (W210)	1998	1997-02	6,0	4,0	2,0
280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-02	9,0	6,0	3,0
E 240/280/320 V6 (W210)	2397-3199	1997-03	8,3	5,5	2,8
E 320 (W 210)	3199	1995-97	7,5	5,0	2,5
E 420 (W210)	4196	1996-97	9,8	6,5	3,3
E 430 V8 (W210)	4266	1997-02	11,3	7,5	3,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
E 50 AMG (W210)	4973 1995-97	26,3	17,5	8,8
E 55 AMG (W210)	5439 1997-02	29,3	19,5	9,8
E 200/230/280 T (S210)	1998-2799 1996-03	7,5	5,0	2,5
E 200 COMPRESSOR T (S210)	1998 1999-03	8,3	5,5	2,8
E 240/280/320 V6 T (S210)	2397-3199 1997-03	10,5	7,0	3,5
E 320 T (S210)	3199 1996-97	12,8	8,5	4,3
E 280/320 V6 T 4 MATIC (S210)	2799-3199 1997-03	15,0	10,0	5,0
E 420 T (S210)	4196 1996-97	15,8	10,5	5,3
E 430 V8 T (S210)	4266 1997-03	17,3	11,5	5,8
E 55 AMG T (S210)	5439 1997-02	31,0	20,5	10,3
SLK (R170) 200	1998 1996-00	12,0	8,0	4,0
SLK (R170) 200 K	1998 1996-04	13,5	9,0	4,5
SLK (R170) 230 K	2295 1996-04	15,0	10,0	5,0
SLK (R170) 320 V6	3199 2000-04	15,8	10,5	5,3
SLK (R170) 32 AMG	3199 2001-04	22,5	15,0	7,5
SLK (R171) 200 K	1796 2004-11	13,5	9,0	4,5
SLK (R171) 280/300	2996 2005-11	16,5	11,0	5,5
SLK (R171) 350	3498 2004-11	18,0	12,0	6,0
SLK (R171) 55 AMG	5439 2004-11	24,8	16,5	8,3
CLK-GTR	6898 1998-00	4.100,0	3.000,0	1.800,0
CLK 200 (C208)	1998 1997-01	7,5	5,0	2,5
CLK 200 COMPRESSOR (C208)	1998 1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 230 COMPRESSOR (C208)	2295 1997-02	9,8	6,5	3,3
CLK 320 (C208)	3199 1997-02	11,8	7,8	3,9
CLK 430 (C208)	4266 1997-02	14,8	9,8	4,9
CLK 200 CABRIO (A208)	1998 1998-01	9,8	6,5	3,3
CLK 200 COMPRESSOR CABRIO (A208)	1998 1998-03	12,0	8,0	4,0
CLK 230 COMPRESSOR CABRIO (A208)	2295 1998-03	12,8	8,5	4,3
CLK 320 CABRIO (A208)	3199 1998-03	17,3	11,5	5,8
CLK 430 CABRIO (A208)	4266 1999-03	20,3	13,5	6,8
CLK 55 AMG (C208)	5439 1999-02	26,3	17,5	8,8
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	20,3	13,5	6,8
CLK 63 AMG (C209)	6208 2006-10	21,9	14,6	7,3
CLK 55 AMG CABRIO (A209)	5439 2003-06	21,8	14,5	7,3
CLK 63 AMG CABRIO (A209)	6208 2006-10	23,4	15,6	7,8
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	9,0	6,0	3,0
CLS 350 (C219)	3498 2004-10	9,0	6,0	3,0
CLS 500 (C219)	4966-5461 2004-10	11,3	7,5	3,8
CLS 55 COMPRESSOR AMG (C219)	5439 2004-06	15,0	10,0	5,0
CLS 63 AMG (C219)	6208 2006-10	19,5	13,0	6,5
S 350 (W/V221)	3498 2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461 2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513 2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (V/V221)	6208 2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980 2006-09	37,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439 2004-08	300,0	220,0	135,0
SLR ROADSTER	5439 2007-10	400,0	295,0	180,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439 2006-08	500,0	370,0	220,0
SLR ROADSTER 722S	5439 2008-10	750,0	560,0	335,0
R 350	3498 2005-07	5,3	3,5	1,8
R 500	4966 2005-07	7,5	5,0	2,5
R 63 AMG	6208 2006-07	14,0	9,3	4,7
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/G 320 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 COMPRESSOR AMG	5439 2004-06	85,0	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

MG

GRAN BRETAGNA

J1/J2/J3 MIDGET	746-847 1932-33	52,5	35,0	17,5
L1/L2 MAGNA	1087 1933-34	57,0	38,0	19,0
MIDGET PA ROADSTER	847 1934-36	80,0	53,0	26,5
MIDGET PB ROADSTER	939 1934-36	80,0	53,0	26,5
NA MAGNETTE	1087-1271 1934-36	60,0	40,0	20,0
SA SALOON	2288-2322 1937-39	30,0	20,0	10,0
SA DROPHEAD COUPÉ	2288-2322 1937-39	60,0	40,0	20,0
VA SALOON	1548 1937-39	27,0	18,0	9,0
VA DROPHEAD COUPÉ	1548 1937-39	55,5	37,0	18,5
WA SALOON	2561 1938-39	34,5	23,0	11,5
WA DROPHEAD COUPÉ	2561 1938-39	67,5	45,0	22,5
TA ROADSTER	1292 1936-39	57,0	38,0	19,0
TB ROADSTER	1250 1939	101,0	67,0	33,5
TC	1250 1945-49	54,0	36,0	18,0
TD	1250 1949-53	49,5	33,0	16,5
TD ARNOLD	1250 1951-53	49,5	33,0	16,5
TF	1250 1953-54	54,0	36,0	18,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
TF 1500	1466 1954-55	54,0	36,0	18,0
YA BERLINA	1250 1947-50	20,3	13,5	6,8
YB BERLINA	1250 1951-53	20,3	13,5	6,8
YT TOURER	1250 1948-50	36,0	24,0	12,0
MAGNETTE ZA/ZB	1489 1953-59	12,8	8,5	4,3
MAGNETTE MKII/MKIV	1489-1622 1959-68	11,3	7,5	3,8
A	1489 1955-59	51,0	34,0	17,0
A COUPÉ	1489 1956-59	42,0	28,0	14,0
A TWIN CAM ROADSTER	1588 1958-60	80,0	50,0	35,0
A TWIN CAM COUPÉ	1588 1958-60	64,0	40,0	28,0
A 1600 ROADSTER	1588 1959-61	48,0	32,0	16,0
A 1600 COUPÉ	1588 1959-61	40,5	27,0	13,5
A 1600 MK2 ROADSTER	1622 1961-62	49,5	33,0	16,5
A 1600 MK2 COUPÉ	1622 1961-62	42,0	28,0	14,0
B SPIDER	1798 1962-74	31,5	21,0	10,5
B SPIDER	1798 1974-80	24,0	16,0	8,0
B SPIDER LIMITED EDITION	1798 1979-80	27,0	18,0	9,0
B GT COUPÉ	1798 1965-74	24,0	16,0	8,0
B GT COUPÉ	1798 1974-80	18,0	12,0	6,0
B GT LIMITED EDITION	1798 1979-80	19,5	13,0	6,5
B GT V8	3528 1972-76	40,5	27,0	13,5
C SPIDER	2912 1967-69	48,0	32,0	16,0
C GT COUPÉ	2912 1967-69	40,5	27,0	13,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
LANCER (V S.) 1.3/1.6 16V	1299-1584 2003-08	4,2	2,8	1,4
LANCER (V S.) 2.0 16V SW	1997 2003-08	4,7	3,1	1,6
PAJERO (I S.)	1997-2972 1982-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 3.0 V6 (I S.)	2972 1988-91	7,5	5,0	2,5
PAJERO WAGON (I S.)	1997-2972 1983-90	9,0	6,0	3,0
PAJERO 2.4/2.6 (II S.)	2351-2555 1991-99	6,0	4,0	2,0
PAJERO (II S.) V6/V6 GDI	2972-3497 1991-00	7,5	5,0	2,5
PAJERO V6 (III S.)	3497 1999-06	7,5	5,0	2,5
PAJERO IO (PININ)	1834 1988-06	3,8	2,5	1,3
PAJERO IO (PININ) GDI	1834-1999 1999-06	3,8	2,5	1,3
PAJERO SPORT	2972 1996-99	5,3	3,5	1,8
PAJERO SPORT (II S.)	2972 1998-04	5,3	3,5	1,8
CARISMA 1.6i 16V/1.8i 16V GDI	1597-1834 1996-03	2,0	1,3	0,7
SPACE GEAR	1997-2972 1994-97	2,4	1,6	0,8
SPACE RUNNER (I S.)	1834-1997 1991-99	1,8	1,2	0,6
SPACE WAGON	1997 1991-96	1,8	1,2	0,6
SPACE WAGON (III S.) 2.0i 2.4i 16V	1997-2351 1998-01	2,4	1,6	0,8
SPACE STAR 1.3/6i 16V/1.8i 16V GDI	1299-1834 1998-07	2,1	1,4	0,7
OUTLANDER (I S.)	1997-2378 2003-08	5,3	3,5	1,8

MORGAN

GRAN BRETAGNA				
THREEWHEELER (JAP)	980-1096 1919-39	52,5	35,0	17,5
THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098 1930-39	45,0	30,0	15,0
THREEWHEELER (MATCHLESS)	990 1934-39	52,5	35,0	17,5
F-4/F-2/F-SUPER 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)	1796-1999 1993-08	55,5	37,0	18,5
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088 1950-54	52,5	35,0	17,5
PLUS 4 «COWLED» (VANG./TR2/TR3/TR4)	1991-2138 1954-69	57,0	38,0	19,0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138 1961-68	66,0	44,0	22,0
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	1292-1560 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

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MOSKVITCH			RUSSIA		
2136/2137	1357-1479 1974-87	2,3	1,5	0,8	
2138/2140	1357-1479 1974-90	3,0	2,0	1,0	
2141 (ALEKO)	1479-1890 1987-91	1,5	1,0	0,5	
ISH-2126	1479 1987-91	1,5	1,0	0,5	

NISSAN

GIAPPONE				
DATSUN 240Z/2G	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+2	2753 1978-81	22,5	15,0	7,5
PRAIRIE	1974-2388 1988-94	1,8	1,2	0,6
SKYLINE GTS-T	1998 1989-91	25,5	17,0	8,5
SKYLINE GT-R	2568 1989-91	33,0	22,0	11,0
200/240 SX	1809-2388 1989-02	18,0	12,0	6,0
PRIMERA I S. (TUTTE LE VER.)	1597-1998 1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I S. 4WD (TUTTE LE VER.)	1998 1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I S. SW (TUTTE LE VER.)	1597-1998 1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA II S. (TUTTE LE VERSIONI)	1597-1998 1996-02	1,5	1,0	0,5
PRIMERA II S. SW (TUTTE LE VER.)	1597-1998 1998-02	1,5	1,0	0,5
PRIMERA III S. (TUTTE LE VERSIONI)	1769-1998 2002-06	1,5	1,0	0,5
PRIMERA III S. SW (TUTTE LE VER.)	1769-1998 2002-06	1,5	1,0	0,5
SUNNY GT-R	1998 1990-95	25,0	16,7	8,3
300 ZX	2960 1990-97	24,0	16,0	8,0
FIGARO	988 1991-92	18,0	12,0	6,0
MICRA (I S.)	997-1275 1992-03	2,3	1,5	0,8
MICRA CABRIOLET	1275 1997-98	4,5	3,0	1,5
MICRA (III S.) 1.0/1.2/1.4 16V	998-1386 2003-10	3,5	2,3	1,2
MICRA (III S.) 1.6 16V	1598 2005-09	4,8	3,2	1,6
MICRA C+C	1386-1598 2005-10	5,3	3,5	1,8
SERENA	1597-1998 1993-01	1,2	0,8	0,4
NX ALMERA 1.4i/1.6i 16V	1392-1597 1996-01	1,2	0,8	0,4
NX ALMERA 2.0 16V 3 PORTE GTI	1998 1996-01	3,8	2,5	1,3
ALMERA 1.5/1.8 16V (II S.)	1497-1769 2000-06	2,3	1,5	0,8
MAXIMA QX (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2988 1995-03	3,8	2,5	1,3
PRAIRIE JOY	1998 1995-96	1,8	1,2	0,6
MURANO (I S.)	3498 2004-08	5,0	3,3	1,7
350 Z	3498 2003-09	21,0	14,0	7,0
350 Z ROADSTER	3498 2004-09	22,5	15,0	7,5
PATROL	2753-3956 1980-95	6,8	4,5	2,3
SAFARI/PATROL GR (SERIE Y60)	4169 1988-97	6,0	4,0	2,0
SAFARI/PATROL GR (SERIE Y61)	4479 1998-04	10,5	7,0	3,5
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275 1986-97	3,8	2,5	1,3
TERRANO II	2389-2960 1992-02	4,5	3,0	1,5
PATHFINDER (II S.)	3275-3954 1997-06	5,3	3,5	1,8
X-TRAIL TUTTE LE VERSIONI (I S.)	1998-2498 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 U/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

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 11-1.5-1.7)	1078-1698	1965-70	10,5	7,0	3,5
KADETT B RALLYE COUPÉ 1100 S	1078	1965-70	15,0	10,0	5,0
KADETT B RALLYE COUPÉ 1900 S	1897	1966-70	22,5	15,0	7,5
KADETT LS (TUTTE BERL. DA 1.1 A 1.7)	1078-1698	1967-70	9,0	6,0	3,0
KADETT LS (TUTTE COUPÉ DA 1.1 A 1.7)	1078-1698	1967-71	12,0	8,0	4,0
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1100-1200	1078-1196	1967-73	15,0	10,0	5,0
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1900	1897	1967-73	22,5	15,0	7,5
KADETT C (TUTTE LE VERSIONI)	993-1196	1973-79	4,0	2,7	1,3
KADETT D (TUTTE LE VERSIONI)	993-1584	1979-84	3,5	2,3	1,2
KADETT E (TUTTE LE VER.)	1196-1796	1984-92	2,5	1,7	0,8
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	13,0	8,7	4,3
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	14,0	9,3	4,7
KADETT 2.0 CABRIO/LE/GSI	1998	1985-93	12,0	8,0	4,0
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	11,3	7,5	3,8
ADMIRAL V8	4638	1965-68	13,5	9,0	4,5
ADMIRAL DIPLOMAT	2784	1969-77	13,5	9,0	4,5
KAPITAEN	2473	1938-40	18,0	12,0	6,0
KAPITAEN	2473	1948-50	13,5	9,0	4,5
KAPITAEN	2473	1951-53	12,8	8,5	4,3
KAPITAEN	2473	1954-55	12,0	8,0	4,0
KAPITAEN	2473	1955-57	12,0	8,0	4,0
KAPITAEN	2473	1958-59	12,7	8,5	4,3
KAPITAEN	2586-2605	1959-63	12,0	8,0	4,0
KAPITAEN	2605-2784	1964-68	11,3	7,5	3,8
KAPITAEN V8	4638	1965-68	18,0	12,0	6,0
KAPITAEN	2784	1968-70	11,3	7,5	3,8
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VERSIONI)	1488	1953-55	9,0	6,0	3,0
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VERSIONI)	1488	1956-57	9,0	6,0	3,0
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VER.)	1488-1680	1958-60	9,0	6,0	3,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	18,0	12,0	6,0
1200	1196	1959-62	6,8	4,5	2,3
REKORD	1488-1680	1960-63	9,0	6,0	3,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	8,3	5,5	2,8
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	7,5	5,0	2,5
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	6,8	4,5	2,3
REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	15,0	10,0	5,0
REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	3,0	2,0	1,0
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	3,0	2,0	1,0
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	2,3	1,5	0,8
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	2,3	1,5	0,8
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	10,5	7,0	3,5
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	10,5	7,0	3,5
COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77	24,0	16,0	8,0
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	33,0	22,0	11,0
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	27,0	18,0	9,0
SENATOR A	2490-2969	1977-88	9,0	6,0	3,0
SENATOR B (II S.)	2490-2599	1987-93	5,3	3,5	1,8
SENATOR B (3.0/3.0i 24V (II S.))	2490-2969	1987-93	5,3	3,5	1,8
GT 1100	1078	1968-70	18,0	12,0	6,0
GT	1078-1897	1968-73	21,0	14,0	7,0
GT/1	1896-1897	1971-73	19,5	13,0	6,5
MANTA (I S.)	1196-1897	1970-75	12,0	8,0	4,0
MANTA (III/III S.)	1297-1979	1975-88	10,5	7,0	3,5
MANTA 400	2410	1980-85	45,0	30,0	15,0
ASCONA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1897	1970-75	4,5	3,0	1,5
ASCONA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1979	1975-80	3,0	2,0	1,0
ASCONA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1297-1980	1981-89	2,5	1,7	0,8
ASCONA 400	2410	1980-82	52,5	35,0	17,5
MONZA	2784-2969	1977-82	13,5	9,0	4,5
MONZA	2784-2969	1983-87	15,0	10,0	5,0
CORSA (TUTTE LE VERSIONI)	993-1598	1982-94	1,8	1,2	0,6
CORSA TR (TUTTE LE VERSIONI)	993-1297	1982-93	1,2	0,8	0,4

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
CORSA GSI	1598	1987-94	7,5	5,0	2,5
CORSA (II S.)	973-1389	1993-00	1,7	1,1	0,6
CORSA (II S.) GSI	1598	1993-01	8,3	5,5	2,8
CORSA (III S.)	973-1389	2000-06	1,5	1,0	0,5
CORSA (III S.) GSI/SPORT1.8	1796	2001-06	5,3	3,5	1,8
OMEGA 1.8/2.0	1796-1998	1986-94	2,3	1,5	0,8
OMEGA CD 2.4i	2410	1988-93	2,6	1,7	0,9
OMEGA GL 2.6i V6	2594	1990-93	2,7	1,8	0,9
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	3,0	2,0	1,0
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-94	3,8	2,5	1,3
OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-94	2,4	1,6	0,8
OMEGA CARAVAN 2.4i	2410	1988-93	2,6	1,7	0,9
OMEGA GL 2.6i V6 CARAVAN	2594	1990-93	2,7	1,8	0,9
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1991-94	57,0	38,0	19,0
OMEGA 2.0/2.2/2.5/2.6 (II S.)	1998-2597	1994-03	2,4	1,6	0,8
OMEGA 2.0/2.2/2.5/2.6 SW (II S.)	1998-2597	1994-03	2,7	1,8	0,9
OMEGA 3000 V6 24V/MV6/S.W. (II S.)	2962	1994-01	3,8	2,5	1,3
OMEGA 3.2 V6 24V/SW (II S.)	3175	2000-03	4,5	3,0	1,5
VECTRA I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1389-1998	1988-95	1,2	0,8	0,4
VECTRA (I S.) 2000 16V	1998	1989-95	1,7	1,1	0,6
VECTRA (I S.) 4X4	1796-1998	1988-95	2,0	1,3	0,7
VECTRA (I S.) 2.0i TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	4,5	3,0	1,5
VECTRA (II S.) 2.5 V6 24V	2498	1993-00	3,0	2,0	1,0
VECTRA (II S.) 2.5 V6 24V CARAVAN	2498	1996-00	2,3	1,5	0,8
VECTRA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-2198	1995-02	1,2	0,8	0,4
VECTRA (II S.) 1500	2498	1999	2,0	1,3	0,7
VECTRA (II S.) CARAVAN	1598-2198	1996-02	2,0	1,3	0,7
VECTRA (II S.) (TUTTE LE VERSIONI)	1796-2198	2002-08	4,4	2,9	1,5
VECTRA (III S.) 2.8 T/3.2 V6 24V	2792-3175	2002-06	3,8	2,5	1,3
VECTRA (III S.) CARAVAN	1796	2003-08	5,1	3,4	1,7
VECTRA (III S.) 2.8 T/3.2 V6 CARAVAN	2792-3175	2003-06	4,5	3,0	1,5
CALIBRA 2.0i/2.0i 16V	1998	1989-98	8,3	5,5	2,8
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	12,0	8,0	4,0
CALIBRA 2.0i 16V 4X4	1998	1989-97	9,0	6,0	3,0
CALIBRA 2.0i TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	15,0	10,0	5,0
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 (II S.) COUPÉ 1.8 16V	1796	2000-05	3,8	2,5	1,3
ASTRA (II S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998	2000-05	5,3	3,5	1,8
ASTRA (II S.) CABRIO 1.6/1.8 16V	1598-1796	2001-06	5,3	3,5	1,8
ASTRA (II S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V	1998	2002-06	8,3	5,5	2,8
ASTRA (III S.) GTC TURBO OPC	1998	2005-10	7,5	5,0	2,5
FRONTERA (TUTTE LE VERSIONI)	1998-2410	1991-98	3,8	2,5	1,3
FRONTERA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	2198-2165	1998-05	4,5	3,0	1,5
MONTEREY	3059-3165	1992-98	3,8	2,5	1,3
MONTEREY (II S.)	2999-3494	1998-99	4,5	3,0	1,5
TIGRA	1389-1598	1994-01	4,5	3,0	1,5
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796	2005-08	6,8	4,5	2,3
SINTRA 2.2 16V	2198	1997-99	2,0	1,3	0,7
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	2,1	1,4	0,7
ZAFAIR 2.0 TURBO OPC	1998	2001-05	4,5	3,0	1,5
ZAFAIR 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

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

DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	19,5	13,0	6,5
DYNA Z	851	1953-59	12,0	8,0	4,0
DYNA Z CABRIOLET	851	1957-59	21,0	14,0	7,0
PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	12,0	8,0	4,0
PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	24,0	16,0	8,0
17 B/17 BT	848	1963-65	11,3	7,5	3,8
17/17 BREAK	848	1963-65	10,5	7,0	3,5
24 B/BA	848	1964-67	12,0	8,0	4,0
24 BT (TIGRE)	848	1964-67	13,5	9,0	4,5
24 C COUPÉ	848	1963-67	19,5	13,0	6,5
24 CT COUPÉ TIGRE	848	1963-67	21,0	14,0	7,0
CD/RALLYE	848	1963-65	60,0	40,0	20,0

PEGASO

SPAGNA

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

PEUGEOT

FRANCIA

172 BS SPORT	720	1923-24	62,5	41,5	20,8
172 BC CABRIOLET	667-720	1924-25	20,0	13,3	6,7
172 BC CABRIOLET (ITALIA)	667-720	1925-26	25,1	16,7	8,4
172 R/M/S CABRIOLET	695-950	1926-29	17,0	11,3	5,7
177 B/BL TORPEDO	1525	1924-26	20,0	13,3	6,7
172 R/M/S TORPEDO	695-950	1926-29	16,0	10,7	5,3
172 R/M/S COUPÉ	695-950	1926-29	18,8	12,5	6,3
177 M TORPEDO	1393-1615	1927-28	16,0	10,7	5,3
177 M BERLINA WEYMANN	1393-1615	1927-28	18,8	12,5	6,3
177 R BERLINA	1393-1615	1928	16,0	10,7	5,3
190 S COACH	695	1928-31	13,0	8,7	4,3
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 C 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	17,0	11,3	5,7
301 LIMOUSINE FAMILIARE	1465	1933	16,0	10,7	5,3
301 C COUPÉ	1465	1932-33	31,0	20,8	10,4
301 C COUPÉ APRIBILE	1465	1932-33	35,0	23,3	11,7
301 C ROADSTER	1465	1932-33	43,5	29,0	14,5
301 CR BERLINA	1465	1933-34	21,3	14,2	7,1
301 CR BERLINA AERODINAMICA	1465	1933-34	37,0	24,7	12,3
301 CR COUPÉ	1465	1933-34	31,0	20,8	10,4
301 CR COUPÉ GOLF	1465	1933-34	39,0	26,0	13,0
301 CR COUPÉ APRIBILE	1465	1933-34	45,0	30,0	15,0
301 CR CABRIOLET AERODINAMICA	1465	1933-34	37,5	25,0	12,5
301 CR ROADSTER	1465	1933-34	52,5	35,0	17,5
301 LR LIMOUSINE FAMILIARE	1465	1933-34	15,0	10,0	5,0
301 D BERLINA	1465	1935-36	12,0	8,0	4,0
301 D LIMOUSINE	1465	1935-36	8,5	5,7	2,8
301 D COUPÉ	1465	1935-36	45,0	30,0	15,0
301 D CABRIOLET	1465	1935-36	47,5	31,5	15,8
401 D BERLINA	1720	1934-35	22,5	15,0	7,5
401 D LIMOUSINE	1720	1934-35	13,5	9,0	4,5
401 D LIMOUSINE FAMILIARE	1720	1934-35	15,5	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	60,0	40,0	20,0
401 D ECLIPSE	1720	1935	37,5	25,0	12,5
601 C BERLINA	2148	1934	25,1	16,7	8,4
601 L/DL BERLINA AERODINAMICA	2148	1934-35	35,0	23,3	11,7
601 L LIMOUSINE	2148	1934	25,1	16,7	8,4
601 D/DL LIMOUSINE	2148	1934-35	25,1	16,7	8,4
601 L/DL COUPÉ AERODINAMICA	2148	1934-35	100,0	66,5	33,5
601 L/DL COUPÉ SPORT	2148	1934-35	88,0	58,5	29,3
601 D COUPÉ	2148	1935	83,0	55,0	27,5
601 C/D ROADSTER	2148	1934	125,0	84,0	42,0
601 D ECLIPSE	2148	1935	500,0	335,0	170,0
202 BERLINA	1133	1938-49	12,7	8,5	4,2

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

			A+	AB	B+
202 BERLINA TETTO APRIB.DECOVRABLE	1133	1939-48	19,0	12,7	6,3
202 FAMILIARE	1133	1939-40	18,0	12,0	6,0
202 FAMILIARE LEGNO	1133	1947-49	25,1	16,7	8,4
202 CABRIOLET	1133	1939-48	25,0	16,7	8,3
302 BERLINA	1758	1937-38	18,8	12,5	6,3
302 CABRIOLET	1758	1937-38	75,0	50,0	25,0
402 LIMOUSINE/C4/C4Y/L FAMILIARE	1991-2142	1936-38	18,8	12,5	6,3
402 COUPÉ	1991	1936-38	65,0	43,5	21,7
402 CABRIOLET	1991	1936-38	96,0	64,0	32,0
402 ROADSTER	1991	1936-38	98,0	65,5	32,5
402 ECLIPSE	1991	1936-38	210,0	140,0	70,0
402-302 DARL'MAT	1991	1937	870,0	580,0	290,0
402 LEGÈRE	1991-2142	1937-40	20,0	13,3	6,7
402 LEGÈRE COUPÉ	1991	1937-38	56,5	37,5	18,8
402 LEGÈRE COUPÉ APRIBILE	1991	1937-38	60,0	40,0	20,0
402 B LEGÈRE BERLINA	2142	1938-40	29,0	19,3	9,7
402 B LIM./BL LIM. FAM./FURGO. K3	2142	1938-40	16,5	11,0	5,5
402 B COUPÉ	2142	1938-39	65,0	43,5	21,7
402 B COUPÉ APRIBILE	2142	1938-39	75,0	50,0	25,0
402 B ECLIPSE	2142	1938-39	315,0	210,0	105,0
203 BERLINA	1290	1948-60	12,5	8,3	4,2
203 BERLINA DECOUVRABLE	1290	1948-54	31,0	20,8	10,4
203 BERLINA SPECIAL DARL'MAT	1290	1948-60	69,5	43,5	30,5
203 L/C.L FAMILIARE	1290	1950-56	11,3	7,5	3,8
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/8	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	12,4	8,3	4,1
403 FAMILIALE D	1816	1960-62	9,0	6,0	3,0
403 COUPÉ (DARL'MAT)	1468	1956-61	90,0	56,5	39,5
403 CABRIOLET (USINE)	1468	1956-61	75,0	47,0	33,0
403 CABRIOLET DARL'MAT	1468	1956-61	102,0	64,0	45,0
404 BERLINA	1618	1960-75	7,5	5,0	2,5
404/8	1468	1968-69	5,6	3,7	1,9
404 SUPER LUXE CARB./INIEZIONE	1618	1962-68	9,0	6,0	3,0
404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	9,0	6,0	3,0
404 FAMILIARE SUPERLUXE	1618	1962-71	10,5	7,0	3,5
404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618	1962-69	37,0	24,7	12,3
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	48,0	32,0	16,0
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	10,0	6,7	3,3
204 CABRIOLET	1130	1966-70	14,3	9,5	4,8
304 BERLINA	1288	1969-80	3,8	2,5	1,3
304 BREAK	1288	1970-80	6,0	4,0	2,0
304 COUPÉ	1288	1971-75	9,0	6,0	3,0
304 S COUPÉ	1288	1972-75	10,0	6,7	3,3
304 CABRIOLET	1288	1971-75	10,0	6,7	3,3
304 S CABRIOLET	1288	1972-75	12,0	8,0	4,0
504 BERLINA CARBURATORI	1769-1971	1968-83	6,8	4,5	2,3
504 BERLINA INIEZIONE	1796-1971	1968-78	9,0	6,0	3,0
504 BREAK/FAMILIARE 2000	1971	1971-92	10,1	6,7	3,4
504 COUPÉ 1800	1796	1969-74	18,0	12,0	6,0
504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	20,0	13,3	6,7
504 COUPÉ V6	2664	1975-78	23,0	15,3	7,7
504 COUPÉ V6 TI	2664	1978-83	28,0	18,7	9,3
504 CABRIOLET 1800	1796	1969-74	25,0	16,7	8,3
504 CABRIOLET 2000 (I S.)	1971	1971-74	28,0	18,7	9,3
504 CABRIOLET 2000 (II S.)	1971	1978-83	24,5	16,3	8,2
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	48,0	32,0	16,0
104 BERLINA	954-1361	1972-88	3,0	2,0	1,0
104 Z/ZL/ZR	954-1124	1973-88	3,8	2,5	1,3
104 ZS (80CV)	1361	1975-85	15,4	10,3	5,1
104 ZS (95CV)	1360	1979	18,0	12,0	6,0
604 SL	2664	1975-81	8,7	5,8	2,9
604 TUSTI	2664	1978-83	10,1	6,7	3,4
604 GTI	2849	1983-86	12,3	8,2	4,1
305 GL/GR BERLINA	1290-1580	1978-87	2,5	1,7	0,8
305 SR/S/GT BERLINA	1372-1580	1978-87	4,1	2,7	1,4
305 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1290-1905	1980-89	4,0	2,7	1,3
P4 2.0 (XNB)	1971	1982-85	13,5	7,9	6,0
P4 2.7 V6 (PRV)	2664	1982-85	24,6	14,5	10,9
205 (TUTTE LE VERSIONI)	954-1905	1983-96	2,7	1,8	0,9
205 RALLYE	1294	1988-92	16,4	12,1	7,3
205 GTI (105 -115 CV)	1580	1984-92	14,9	11,0	6,6
205 GTI 1.9	1905	1986-94	27,0	20,0	12,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
205 GTI (105 - 115 CV) GUTMANN	1580	1984-92	42,0	28,0	14,0
205 GTI 1.9 GUTMANN	1905	1986-94	49,5	33,0	16,5
205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	5,4	4,0	2,4
205 1.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-93	12,2	9,0	5,4
205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	13,5	10,0	6,0
205 1.9 CTI CABRIOLET GUTMANN	1905	1992-94	48,0	32,0	16,0
205 CABRIOLET ROLAND GARROS	1360-1580	1990-95	9,0	6,0	3,0
205 TURBO 16	1775	1984-86	360,0	265,0	160,0
309 (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1905	1985-94	2,6	1,7	0,9
309 GTI	1905	1989-92	11,0	7,3	3,7
309 GTI 16V	1905	1990-94	15,8	10,5	5,3
505 (TUTTE LE VERSIONI)	1796-1995	1979-92	5,0	3,3	1,7
505 2.0/2.2 GTI	1995-2165	1984-90	9,0	6,0	3,0
505 2.2 TURBO INIEZIONE/V6	2155-2849	1985-89	11,5	8,5	5,1
505 BREAK/FAMILIARE	1796-2165	1982-92	5,5	3,7	1,8
505 BREAK 4X4 DANGEL	1971	1985	22,5	15,0	7,5
405 GL/GR/GRI	1360-1905	1987-97	2,1	1,4	0,7
405 SR/SRI/STI	1560-1998	1987-94	3,8	2,5	1,3
405 BREAK (TUTTE LE VER.)	1360-1998	1988-97	2,6	1,7	0,9
405 X4/X4 BREAK	1905-1998	1989-95	2,6	1,7	0,9
405 M16/M16 X4	1905-1998	1987-95	10,5	7,0	3,5
405 T16	1998	1992-95	24,8	16,5	8,3
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	5,0	3,7	2,2
106 XSI 1.6	1587	1994-96	5,3	3,9	2,4
106 RALLYE (I S.)	1294	1993-96	8,5	6,3	3,8
106 RALLYE (II S.) 8V	1587	1996-98	8,0	5,9	3,6
106 RALLYE (II S.) 16V	1587	1998-04	10,0	7,4	4,4
106 GT1/5 16 (II S.)	1587	1996-98	10,0	7,4	4,4
306 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1998	1993-01	2,6	1,7	0,9
306 STATION WAGON (TUTTE LE VER.)	1360-1761	1997-02	2,6	1,7	0,9
306 GTI 16V/RALLYE	1998	1996-00	8,7	5,8	2,9
306 S16	1998	1993-96	8,7	5,8	2,9
306 CABRIOLET 1.6	1587	1997-02	5,0	3,3	1,7
306 CABRIOLET 1.8/2.0	1761-1998	1994-97	6,0	4,0	2,0
306 CABRIOLET 1.8/2.0 16V	1761-1998	1997-02	8,5	5,7	2,8
306 CABRIOLET ROLAND GARROS	1761	1995-97	6,5	4,3	2,2
406 (TUTTE LE VERSIONI)	1580-2230	1995-04	2,6	1,7	0,9
406 SV (TURBO)	1998	1996-99	3,0	2,0	1,0
406 3.0 V6 24V/II S.	2946	1997-01	5,5	3,7	1,8
406 BREAK (TUTTE LE VER.)	1749-2230	1996-04	2,6	1,7	0,9
406 BREAK SV (TURBO)	1998	1996-99	3,0	2,0	1,0
406 BREAK 3.0 V6 24V/II S.	2946	1997-01	5,5	3,7	1,8
406 COUPE 2.0/2.2 16V	1997-2230	1997-05	6,0	4,0	2,0
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1997-05	10,0	6,7	3,3
406 3.0 COUPE V6 24V PLUS 70 ANNI	2946	2000-01	13,5	9,0	4,5
406 COUPE 3.0 V6 24V "ULTIMA ED."	2946	2004-05	12,5	8,3	4,2
206 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587	1998-09	2,6	1,7	0,9
206 SW (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587	2002-08	2,6	1,7	0,9
206 GT1/5.W GTI	1997	1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT (WRC)	1997	1999-00	9,0	6,0	3,0
206 RC	1997	2003-06	7,0	4,7	2,3
206 CC	1587-1997	2001-07	5,3	3,5	1,8
307 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1587	2001-08	2,4	1,6	0,8
307 2.0 16V	1997	2001-07	2,7	1,8	0,9
307 STATION WAGON (TUTTE LE VER.)	1360-1587	2002-08	2,4	1,6	0,8
307 STATION WAGON 2.0 16V	1997	2002-07	2,7	1,8	0,9
307 CC 1.6 16V	1587	2004-08	4,5	3,0	1,5
307 CC 2.0 16V	1997	2004-08	4,5	3,0	1,5
605 2.0 SVI/SVI PLUS	1998	1990-92	4,0	2,7	1,3
605 2.0 SRI	1998	1991-94	3,0	2,0	1,0
605 2.0 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1998	1993-99	4,4	2,9	1,5
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	4,5	3,0	1,5
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	5,5	3,7	1,8
605 2.9 V6 SRI	2946	1997-99	3,3	2,2	1,1
605 3.0 SV	2975	1991-94	5,0	3,3	1,7
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.) COUPE 2.2	2230	2005-09	5,3	3,5	1,8
407 (I S.) COUPE 3.0 V6	2946	2005-09	7,5	5,0	2,5
607 2.2 16V	2230	2000-07	2,5	1,7	0,8
607 3.0 V6 24V	2946	2000-09	5,1	3,4	1,7
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

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
207 1.6 THP 175 CV	1598	2007-10	5,1	3,4	1,7
207 CC VTI	1598	2007-11	4,7	3,1	1,6
207 CC THP	1598	2007-11	5,8	3,9	1,9
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

PORSCHÉ		GERMANIA			
356 1100 (40 CV)	1086	1950-51	320,0	200,0	140,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086	1950-51	400,0	250,0	175,0
356 1100 (40 CV)	1086	1952-54	190,0	120,0	84,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086	1952-54	240,0	150,0	105,0
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	145,0	90,0	63,0
356 1300 (60 CV) S	1290	1953-55	160,0	100,0	70,0
356 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286	1951-54	175,0	110,0	77,0
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	160,0	100,0	70,0
356 1500 (60 CV) CABRIOLET	1488	1951-52	180,0	120,0	60,0
356 1500 (54 CV)	1488	1952-55	160,0	100,0	70,0
356 1500 (54 CV) CABRIOLET	1488	1952-55	200,0	125,0	88,0
356 1500 (70 CV) SUPER	1488	1952-55	165,0	110,0	55,0
356 1500 (70 CV) SUPER CABRIOLET	1488	1952-55	205,0	135,0	67,5
356 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498	1955	550,0	405,0	245,0
356 1500 (54 CV) SPEEDSTER	1488	1954	370,0	275,0	165,0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286	1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (44 CV) S	1286	1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286	1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286	1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286	1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286	1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286	1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1600 (60 CV)	1582	1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582	1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1600 (75 CV) S	1582	1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582	1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498	1955-57	550,0	405,0	245,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA	1587	1958-59	580,0	425,0	255,0
356 A 1500 (110 CV) GT CARRERA	1498	1956-57	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA	1587	1958-59	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (60 CV) SPEEDSTER	1582	1955-58	300,0	220,0	135,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA SP.	1498	1955-57	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA SP.	1587	1958-59	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA SP.	1587	1958-59	810,0	600,0	360,0
356 1600 (60 CV) CONVERTIBLE D	1582	1958-59	225,0	165,0	99,0
356 B 1600 (60 CV)	1582	1959-60	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

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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1995-98	84,0	62,5	37,5
911 (993) CARRERA TARGA	3600-3746	1995-98	130,0	80,0	56,0
911 (993) CARRERA TARGA TIPTRONIC	3600-3746	1995-98	104,0	65,0	45,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1994-95	130,0	82,0	57,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1994-95	106,0	66,0	46,0
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1995-98	118,0	73,5	51,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1995-98	98,0	61,5	43,0
911 (993) CARRERA 4	3600	1994-95	88,0	65,0	39,0
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1994-95	107,0	67,0	47,0
911 (993) CARRERA 4	3600	1995-98	92,0	68,0	41,0
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1995-98	107,0	67,0	47,0
911 (993) CARRERA 4S	3600	1995-98	150,0	100,0	50,0
911 (993) CARRERA RS	3746	1993-97	420,0	280,0	140,0
911 (993) CARRERA S	3600	1996-97	160,0	105,0	52,5
911 (993) GT2	3600	1995-98	1.100,0	750,0	375,0
911 (993) TURBO 3.6	3600	1995-98	250,0	165,0	83,0
911 (993) TURBO 3.6 S	3600	1997-98	420,0	245,0	185,0
911 (996) CARRERA	3387	1997-01	44,0	32,5	19,6
911 (996) CARRERA TIPTRONIC	3387	1997-01	32,5	24,1	14,4
911 (996) CARRERA CABRIOLET	3387	1998-01	49,5	31,0	21,7
911 (996) CARRERA CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	40,0	25,0	17,5
911 (996) CARRERA 4	3387	1998-01	38,0	28,1	16,9
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET	3387	1998-01	46,5	34,5	20,7
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	40,0	29,6	17,8
911 (996) GT1	3198	1997-98	7.000,0	5.200,0	3.100,0
911 (996) GT2	3600	1998-02	190,0	140,0	84,0
911 (996) GT2	3600	2002-04	195,0	145,0	87,0
911 (996) GT3	3600	1999-01	110,0	81,0	49,0
911 (996) GT3	3600	2003-05	120,0	89,0	53,5
911 (996) GT3 RS	3600	2003-05	270,0	200,0	120,0
911 (996) CARRERA 3.6	3596	2001-04	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	46,0	30,5	15,3
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA	3596	2001-04	55,5	37,0	18,5
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA TIP.	3596	2001-05	49,0	32,5	16,3
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 3.6 CABR. TIP.	3596	2001-05	47,5	31,5	15,8
911 (996) CARRERA 4 3.6	3596	2001-04	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 4 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	46,0	30,5	15,3
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABR. TIP.	3596	2001-05	47,5	31,5	15,8
911 (996) CARRERA 4S	3596	2001-04	70,0	46,5	23,3
911 (996) CARRERA 4S TIPTRONIC	3596	2001-05	62,0	41,5	20,7
911 (996) CARRERA 4S CABRIOLET	3596	2003-05	73,5	49,0	24,5
911 (996) CARRERA 4S CABR. TIP.	3596	2003-05	67,0	44,5	22,3
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANNIV.	3596	2003-04	78,0	51,5	25,8
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANN. TIP.	3596	2003-04	70,0	46,5	23,3
911 (996) TURBO 3.6	3600	2000-01	84,0	62,0	37,5
911 (996) TURBO 3.6	3600	2001-06	84,0	62,0	37,5
911 (996) TURBO 3.6 S	3600	2000-05	95,0	70,5	42,0
911 (996) TURBO 3.6 CABRIOLET	3600	2003-06	100,0	74,0	44,5
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600	2003-06	110,0	81,0	49,0
911 (997) CARRERA MK1	3596-3614	2004-08	47,5	35,0	21,0
911 (997) CARRERA TIPTRONIC MK1	3596-3614	2004-08	52,0	38,5	23,1
911 (997) CARRERA CABRIOLET MK1	3596-3614	2005-08	62,5	39,0	27,3
911 (997) CARRERA CABRIOLET MK1 TIP.	3596-3614	2005-07	56,5	35,0	24,6
911 (997) CARRERA 4 MK1	3596-3614	2005-08	61,0	38,0	26,6
911 (997) CARRERA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614	2005-08	54,5	34,0	23,9
911 (997) TARGA 4 MK1	3596-3614	2006	79,0	49,5	34,5
911 (997) TARGA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614	2006-08	71,0	44,5	31,0
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET MK1	3596-3614	2005-08	57,0	35,5	24,9
911 (997) CARRERA 4 CABR. MK1 TIP.	3596-3614	2005-07	56,5	35,0	24,6
911 (997) CARRERA S MK1	3800-3824	2004-08	70,5	52,0	31,5
911 (997) CARRERA 4S MK1	3800-3824	2005-08	79,0	49,5	34,5
911 (997) CARRERA S MK1 TIPTRONIC	3800-3824	2004-08	64,0	47,5	28,4
911 (997) TARGA 4S MK1	3800-3824	2006	83,0	51,5	36,0
911 (997) CARRERA S CABRIOLET MK1	3800-3824	2005-07	79,0	49,5	34,5
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET MK1	3800-3824	2005-08	79,0	49,5	34,5
911 (997) CARRERA 4S MK1 CABR. TIP.	3800-3824	2005-06	72,0	45,0	31,5
911 (997) TARGA 4S MK2 PDK	3800-3824	2008-11	74,0	46,0	32,5
911 (997) CARRERA 4 GTS MK2	3800	2010-12	90,0	60,0	30,0
911 (997) TURBO MK1	3600-3800	2006-08	120,0	89,0	53,5
911 (997) TURBO MK1 TIPTRONIC	3600-3800	2006-08	110,0	81,0	49,0
911 (997) TURBO MK2	3600-3800	2008-11	125,0	94,0	56,0
911 (997) TURBO MK2 PDK	3600-3800	2008-11	120,0	89,0	53,5
911 (997) TURBO S MK2	3800	2010-11	150,0	99,0	49,5
911 (997) TURBO S MK2 PDK	3800	2010-11	140,0	94,0	47,0
911 (997) TURBO CABRIOLET MK2	3600-3800	2007-11	130,0	98,0	58,5
911 (997) TURBO CABRIOLET MK2 PDK	3600-3800	2007-11	125,0	84,0	42,0
911 (997) TURBO S CABRIOLET MK2	3800	2010-11	165,0	110,0	55,0
911 (997) GT3 MK1	3600-3797	2006-07	125,0	94,0	56,0
911 (997) GT3 MK2	3600-3797	2008-11	140,0	102,0	61,5

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
911 (997) GT3 RS	3600-3797	2006-11	200,0	150,0	89,0
911 (997) GT3 RS 4.0	3996	2011	370,0	275,0	165,0
911 (997) GT2	3600	2007-10	275,0	205,0	122,0
911 (997) GT2 RS	3600	2010-10	440,0	325,0	195,0
CARRERA GT	5733	2003-06	1.900,0	1.400,0	840,0
912 1.6 (TRE STRUMENTI)	1582	1965-66	60,0	37,5	26,3
912 1.6 TARGA (TRE STRUMENTI)	1582	1965-66	70,0	44,0	30,5
912 1.6 (CINQUE STRUMENTI)	1582	1967-69	55,0	36,5	18,3
912 1.6 TARGA (CINQUE STRUMENTI)	1582	1967-69	60,0	40,0	20,0
912 2.0 E	1971	1975	40,0	25,0	17,5
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	33,0	22,0	11,0
928 S	4664	1979-86	49,5	33,0	16,5
928 S AUTOMATICA	4664	1979-86	39,5	26,4	13,2
928 S4	4957	1986-89	41,5	27,5	13,8
928 S4	4957	1989-90	41,5	27,5	13,8
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	36,5	24,2	12,1
928 GT	4957	1989-92	44,5	29,7	14,9
928 GTS	5397	1992-95	80,0	53,5	26,7
928 GTS AUTOMATICA	5397	1992-96	50,0	33,5	16,7
944	2479	1982-87	26,3	17,5	8,8
944	2681	1988-89	27,8	18,5	9,3
944 S	2479	1986-88	28,5	19,0	9,5
944 S2	2990	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	36,0	24,0	12,0
968 (TIPTRONIC)	2990	1991-95	33,0	22,0	11,0
968 CS	2990	1993-95	50,0	33,5	16,7
968 CABRIOLET	2990	1991-95	42,0	28,0	14,0
968 CABRIOLET (TIPTRONIC)	2990	1991-95	39,0	26,0	13,0
BOXSTER (986)	2480-2687	1996-05	24,8	16,5	8,3
BOXSTER (986) TIPTRONIC	2480-2687	1996-05	22,3	14,9	7,4
BOXSTER (986) S	3179	1999-05	29,7	19,8	9,9
BOXSTER (986) S TIPTRONIC	3179	1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687-2893	2004-12	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) S 4.5 V8	4511	2003-07	15,0	10,0	5,0
CAYENNE (955) TURBO 4.5 V8	4511	2003-07	18,0	12,0	6,0
CAYMAN (987)	2687-2893	2006-12	36,0	24,0	12,0
CAYMAN (987) TIPTRONIC	287-2687	2006-10	33,0	22,0	11,0
CAYMAN (987) S	3387-3436	2005-12	40,5	27,0	13,5
CAYMAN (987) S TIPTRONIC	3387	2005-10	36,0	24,0	12,0

RAYTON FISSORE

Modello	cm ³	anni	ITALIA		
			A+	AB	B+
MAGNUM 4X4	1995	1985-91	3,8	2,5	1,3
MAGNUM V6	2492	1986-88	5,3	3,5	1,8
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	6,8	4,5	2,3

RELIANT

Modello	cm ³	anni	GRAN BRETAGNA		
			A+	AB	B+
REGAL V/III/IV/V/VI	747	1952-62	9,0	6,0	3,0
REGAL 3/25	598	1962-68	7,5	5,0	2,5
REGAL 3/30	701	1968-73	8,3	5,5	2,8
SABRE 4	1703	1961-64	15,0	10,0	5,0
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703	1962-64	18,0	12,0	6,0
SABRE 6	2553	1964-66	18,0	12,0	6,0
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	21,0	14,0	7,0
REBEL	598	1964-67	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II	701-748	1967-73	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II ESTATE	701-748	1967-72	4,5	3,0	1,5
SCIMITAR GT SE4	2553	1964-66	19,5	13,0	6,5
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR GTE SE5	2994	1968-75	15,0	10,0	5,0
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994	1975-86	13,5	9,0	4,5
SCIMITAR GTC	2792	1980-86	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR SSI/T/SSI/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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
RENAULT			FRANCIA		
10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	26,3	17,5	8,8
6 CV TORPEDO	950	1922-28	22,5	15,0	7,5
NN/NN1/NN2 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 LUSO	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 LUSO DÉCAPOTABLE	747	1950-57	25,5	17,0	8,5
COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383	1950-55	12,8	8,5	4,3
DOMAINE/MANOIR BREAK	2141	1955-60	15,0	10,0	5,0
FREGATE (TUTTE LE VERSIONI)	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/CAVAV/1100/CAVAV. S	956-1108	1962-67	17,3	11,5	5,8
CARAVELLE 1100 CABR. /S CABR.	1108	1963-67	20,3	13,5	6,8
3	603	1961-62	11,3	7,5	3,8
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1961-66	12,0	8,0	4,0
4 PARISIENNE	747-845	1963-68	16,5	11,0	5,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1966-67	10,5	7,0	3,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1967-74	9,3	6,2	3,1
4 (TUTTE LE VERSIONI)	782-845	1974-78	7,5	5,0	2,5
4 SAFARI	782-845	1975-78	10,5	7,0	3,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	782-1108	1978-92	7,5	5,0	2,5
4 FROG	956	1987-88	16,5	11,0	5,5
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	10,5	7,0	3,5
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	45,0	30,0	15,0
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	9,0	6,0	3,0
16 L/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	845	1977-84	6,0	4,0	2,0
5 TL	956	1972-76	6,8	4,5	2,3
5 TL	956	1977-84	5,3	3,5	1,8
5 GTL	1108	1976-84	5,6	3,7	1,9
5 LS/TS	1289	1974-83	12,0	8,0	4,0
5 TX	1397	1982-84	12,8	8,5	4,3
5 AUTOMATIQUE	1289-1397	1978-85	10,5	7,0	3,5
5 PARISIENNE/PARISIENNE 2	845	1982-84	7,5	5,0	2,5
5 LAUREATE	956-1108	1984-85	6,8	4,5	2,3
LE CAR	956-1397	1975-79	9,0	6,0	3,0
5 ALPINE	1397	1976-82	17,3	11,5	5,8
5 ALPINE COUPE	1397	1976-82	29,3	19,5	9,8
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	20,3	13,5	6,8
5 ALPINE TURBO COUPE	1397	1981-84	34,0	22,5	11,3
5 TURBO 1	1397	1980-82	140,0	93,0	46,5
5 TURBO 2	1397	1983-85	105,0	70,0	35,0
5 RODEO	1108	1981-87	14,0	9,3	4,7
SIETE 4 PORTE (FASA)	956-1108	1974-82	10,5	7,0	3,5
30 TS/TX	2664	1974-84	5,3	3,5	1,8
20 (TUTTE LE VERSIONI)	1647-2165	1975-84	3,8	2,5	1,3
14 (TUTTE LE VERSIONI)	1218-1360	1976-83	4,0	2,7	1,3
18 BERLINA	1397-1995	1978-86	3,5	2,3	1,2
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	12,8	8,5	4,3
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	12,8	8,5	4,3
18 BREAK	1397-1995	1979-86	3,0	2,0	1,0
18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	5,0	3,3	1,7
FUEGO TL/GTL	1397-1647	1980-85	6,0	4,0	2,0
FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	8,3	5,5	2,8
FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	12,8	8,5	4,3
FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	9,8	6,5	3,3
9 (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1721	1981-89	2,6	1,7	0,9
9 TURBO	1397	1985-89	11,3	7,5	3,8
11 (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1721	1983-89	2,6	1,7	0,9
11 TURBO	1397	1983-89	11,3	7,5	3,8
SUPER 5 (TUTTE LE VERSIONI)	956-1721	1984-94	3,5	2,3	1,2
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	17,3	11,5	5,8

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ESPACE (I S.)	1995-2165	1984-91	6,0	4,0	2,0
ESPACE QUADRA (I S.)	1995	1988-91	6,8	4,5	2,3
ESPACE (II S.)	1995-2849	1991-97	4,5	3,0	1,5
ESPACE QUADRA (II S.)	2165	1991-97	5,0	3,3	1,7
ESPACE 2.0/2.0 16V (III S.)	1998	1997-02	3,0	2,0	1,0
GRAND ESPACE 2.0/2.0 16V (III S.)	1998	1997-02	3,0	2,0	1,0
ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1996-02	3,8	2,5	1,3
GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1997-02	3,8	2,5	1,3
ESPACE 2.0 16V (IV S.)	1998	2002-10	3,5	2,3	1,2
GRAND ESPACE 2.0 16V (IV S.)	1998	2002-08	3,5	2,3	1,2
ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-08	4,5	3,0	1,5
GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-08	4,5	3,0	1,5
21 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-2165	1986-94	2,0	1,3	0,7
212L TURBO	1995	1987-93	15,0	10,0	5,0
212L TURBO QUADRA	1995	1989-93	15,0	10,0	5,0
21 NEVADA (TUTTE LE VERSIONI)	1721-2165	1986-95	2,0	1,3	0,7
21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	2,7	1,8	0,9
25 (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2849	1984-93	2,3	1,5	0,8
25 V6 TURBO	2458	1985-92	10,5	7,0	3,5
25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	11,3	7,5	3,8
19 1.2/1.4/1.7/1.8 SPI/MPi	1071-1794	1988-96	1,5	1,0	0,5
19 1.8 16V/16 S	1764	1990-96	11,3	7,5	3,8
19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	9,8	6,5	3,3
19 1.8 SPI/MPi CABRIOLET	1794	1993-96	6,0	4,0	2,0
19 CHAMADE (TUTTE LE VER.)	1237-1794	1989-95	1,5	1,0	0,5
CLIO I SERIE 11-12-14	1108-1390	1990-98	2,3	1,5	0,8
CLIO I SERIE 1.7-1.8	1721-1794	1990-98	4,0	2,7	1,3
CLIO 1.8I 16V	1764	1991-96	17,0	11,3	5,7
CLIO 2.0I 16V WILLIAMS	1998	1993-96	35,0	23,3	11,7
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 (III S.) 2.0 16V RS	1998	2006-11	10,5	7,0	3,5
SPORT SPIDER	1998	1996-99	60,0	40,0	20,0
SAFRANE (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2165	1992-96	1,5	1,0	0,5
SAFRANE 2.9 24V V6/3.0I V6(II S.)	2946-2975	1992-01	4,5	3,0	1,5
SAFRANE BITURBO	2963	1994-96	10,5	7,0	3,5
SAFRANE (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1948-2435	1996-00	1,5	1,0	0,5
TWINGO (I S.)	1149-1239	1993-07	3,8	2,5	1,3
LAGUNA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1998	1994-01	1,2	0,8	0,4
LAGUNA (I S.) 3.0I V6/3.0I V6 24V	2946-2963	1994-00	3,0	2,0	1,0
LAGUNA (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

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	11,0	7,3	3,7

ROLLS-ROYCE

SILVER GHOST TORPEDO		7428	1919-25	600,0	445,0	265,0
----------------------	--	------	---------	-------	-------	-------

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	1971-80	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
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1987-89	83,0	55,0	27,5
CORNICHE CABRIOLET III	6749	1990-91	90,0	60,0	30,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6753-6761	1992-95	150,0	100,0	50,0
CORNICHE V	6761	2000-04	135,0	90,0	45,0
CAMARGUE	6750	1975-86	100,0	66,5	33,5
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

P3 60	1595	1948-49	18,0	12,0	6,0
P3 75	2103	1948-49	19,5	13,0	6,5
P4 75	2103	1949-54	21,0	14,0	7,0
P4 75	2230	1954-56	19,5	13,0	6,5
P4 60	1997	1953-59	19,5	13,0	6,5
P4 90	2638	1953-59	18,8	12,5	6,3
P4 105	2638	1956-59	19,5	13,0	6,5
P4 80	2286	1959-62	18,0	12,0	6,0
P4 100	2625	1959-62	19,5	13,0	6,5
P4 110	2625	1962-64	21,0	14,0	7,0
P4 95	2625	1962-64	18,8	12,5	6,3
P5 3 LITRI	2995	1958-62	20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65	26,0	17,3	8,7
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	26,0	17,3	8,7
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	25,0	16,7	8,3
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	28,0	18,7	9,3
P6 2000 SC	1978	1963-76	11,3	7,5	3,8
P6 2000 TC	1978	1967-76	13,5	9,0	4,5
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	18,8	12,5	6,3
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	12,0	8,0	4,0
2300/2300S (SD1)	2350	1977-86	7,0	4,7	2,3
2600/2600S (SD1)	2597	1977-86	8,0	5,3	2,7
3500 (SD1)	3528	1977-82	9,0	6,0	3,0
3500 V8S/SE (SD1)	3528	1978-82	10,0	6,7	3,3
3500 VANDEN PLAS/I (SD1)	3528-3532	1980-86	11,0	7,3	3,7

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86	13,0	8,7	4,3
2000 (SD1)	1994	1982-86	6,0	4,0	2,0
213/216	1342-1598	1984-90	2,3	1,5	0,8
214 SI/SLI/GSI 16V	1396	1990-96	2,7	1,8	0,9
216 GSI/GTI 16V	1590	1990-94	3,8	2,5	1,3
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994	1990-94	4,8	3,2	1,6
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1588-1796	1992-98	4,5	3,0	1,5
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	6,0	4,0	2,0
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-99	4,5	3,0	1,5
820/825	1994-2494	1986-92	3,8	2,5	1,3
820 16V/16V TURBO	1994	1992-99	4,5	3,0	1,5
820 TURBO COUPÉ T/800 COUPÉ T.	1994	1992-98	6,0	4,0	2,0
827 SI/SLI/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	4,5	3,0	1,5
827 V6 24V	2675	1992-96	4,5	3,0	1,5
827 FASTBACK/VITESSE	2675	1989-92	5,3	3,5	1,8
827 V6 24V COUPÉ	2675	1992-96	6,0	4,0	2,0
800 2.5 V6 24V	2497	1996-98	3,8	2,5	1,3
800 2.5 V6 24V COUPÉ	2497	1996-98	5,5	3,7	1,8
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998-1292	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	1991-01	22,5	15,0	7,5
MINI CABRIOLET	1275	1996-96	26,3	17,5	8,8
100 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1336	1990-98	2,6	1,7	0,9
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-95	6,0	4,0	2,0
114 GTI/GTA	1396	1990-97	5,3	3,5	1,8
111/114 CABRIOLET	1196	1996-96	6,8	4,5	2,3
414 SI/SLI 16V	1396	1992-96	2,0	1,3	0,7
416/420 TOURER	1588-1994	1990-99	2,0	1,3	0,7
416 SI/GSI/GTI 16V	1590	1990-94	2,3	1,5	0,8
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95	3,0	2,0	1,0
400 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1994	1995-00	2,0	1,3	0,7
600 (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2259	1993-00	2,0	1,3	0,7
620 TI	1994	1994-97	3,0	2,0	1,0
200 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1796	1996-02	1,8	1,2	0,6
75 1.81 16V/TURBO	1796	1999-04	1,5	1,0	0,5
75 2.0/2.5 V6 24V	1997-2497	1999-04	3,0	2,0	1,0
75 1.8 TURBO 16V ESTATE	1796	2002-04	2,3	1,5	0,8
75 2.0/2.5 V6 24V ESTATE	1997-2497	2001-04	3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V (II S.)	2497	2004-05	3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V ESTATE (II S.)	2497	2004-05	4,5	3,0	1,5
75 V8 (II S.)	4601	2004-05	12,0	8,0	4,0
25 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1796	2000-05	1,5	1,0	0,5
45 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1997	2000-05	1,5	1,0	0,5
STREETWISE (TUTTE LE VERSIONI)	1396	2003-05	2,0	1,3	0,7

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-03	12,0	8,0	4,0
9-3 (I S.) CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-00	15,0	10,0	5,0
9-3 (II S.) BERLINA	1796-1998	2002-10	1,5	1,0	0,5
9-3 (III S.) 2.0 TURBO/AERO	1998	2003-11	3,8	2,5	1,3
9-3 (II S.) SW	1796-1998	2005-10	1,5	1,0	0,5
9-3 (II S.) 2.0 TURBO SW	1998	2005-11	2,3	1,5	0,8
9-3 (II S.) CABRIOLET	1998	2003-11	7,5	5,0	2,5
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO	2792	2005-09	8,3	5,5	2,8
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO SW	2792	2005-09	8,3	5,5	2,8
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO CABRIOLET	2792	2005-09	12,0	8,0	4,0
9-3X	1998	2009-11	10,5	7,0	3,5

SAMAS

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
YETI	843-903	1968-73	10,5	7,0	3,5

SEAT

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
1400	1395	1953-54	12,0	8,0	4,0
1400 A	1395	1954-60	10,5	7,0	3,5
1400 B/B SPECIAL	1395	1958-59	11,3	7,5	3,8
600 N	633	1957-63	15,0	10,0	5,0
600 D	767	1963-70	10,5	7,0	3,5
600 E	767	1970-72	9,0	6,0	3,0
600 L	767	1972-73	7,5	5,0	2,5
800 (600 4 PORTE)	767	1964-67	13,5	9,0	4,5
1400 C	1395	1960-64	9,0	6,0	3,0
1400 C FAMILIAR	1395	1960-64	11,3	7,5	3,8
1500	1401	1963-72	9,8	6,5	3,3
850 N/S/E	843	1966-74	3,8	2,5	1,3
850 ESPECIAL 4 PUERTAS	843	1969-74	6,8	4,5	2,3
850 COUPÉ/SPORT COUPÉ	843-903	1968-72	9,8	6,5	3,3
850 SPORT (SPIDER)	843-903	1968-72	13,5	9,0	4,5
124/124 L/124 D/FAMILIAR	1197-1297	1968-80	6,0	4,0	2,0
124 ESPECIAL	1438-1919	1975-80	7,5	5,0	2,5
1430 I/II/III SERIE	1438-1576	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	3,8	2,5	1,3
IBIZA (I S.) SXI	1461	1988-92	6,8	4,5	2,3
IBIZA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1984	1993-02	2,0	1,3	0,7
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1984	1996-99	5,2	3,5	1,7
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1781	1999-02	5,3	3,5	1,8
IBIZA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390	2001-09	1,8	1,2	0,6
IBIZA (III S.) CUPRA	1781	2004-07	6,8	4,5	2,3
IBIZA (III S.) FR	1781	2004-08	5,3	3,5	1,8
MALAGA	1193-1461	1985-93	1,2	0,8	0,4
TOLEDO (I S.)	1595-1984	1991-99	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781	1999-04	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) 2.3 V5	2325	1999-02	3,0	2,0	1,0
CORDOBA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1984	1993-02	1,2	0,8	0,4
CORDOBA (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1390-1598	1997-03	1,5	1,0	0,5
CORDOBA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390	2002-09	1,5	1,0	0,5
ALHAMBRA (I S.) TUTTE LE VER.	1781-1984	1996-10	1,4	0,9	0,5
ALHAMBRA (I S.) 2.8 V6 24V	2792	2000-09	2,6	1,7	0,9
AROSA 1.0/1.4	999-1390	1997-05	1,5	1,0	0,5
AROSA 1.4 16V SPORT/FR	1390	2001-05	3,0	2,0	1,0
LEON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781	2000-06	1,5	1,0	0,5
LEON (I S.) 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2792	2000-06	5,3	3,5	1,8
LEON (II S.) 2.0 TSI CUPRA	1984	2006-11	8,8	5,9	2,9

SIATA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			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	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
5 (3 CV)	569	1936-48	15,0	10,0	5,0
6 CV BERLINA	995	1935-37	18,0	12,0	6,0
6 CV COUPÉ	995	1935-37	21,0	14,0	7,0
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	30,0	20,0	10,0
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	19,5	13,0	6,5
ARONDE 9	1221	1951-55	9,5	6,3	3,2
ARONDE (TUTTE LE VERSIONI)	1290	1956-64	10,5	7,0	3,5
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	19,0	12,7	6,3
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	25,0	15,6	10,9
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	6,8	4,5	2,3
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	997-1118	1973-78	5,7	3,8	1,9

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
1000 RALLYE	1118	1970-71	16,0	10,7	5,3
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	19,0	12,7	6,3
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	22,0	14,7	7,3
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	21,0	14,0	7,0
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	25,0	16,7	8,3
1300/1500	1290-1475	1963-66	6,0	4,0	2,0
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	8,5	5,7	2,8
1301/1501	1290-1475	1967-76	6,0	4,0	2,0
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	8,5	5,7	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	4,5	3,0	1,5
HORIZON (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1592	1977-87	3,8	2,5	1,3
SAMBA	954-1360	1981-87	2,5	1,7	0,8
SAMBA CABRIOLET	1360	1982-86	8,0	5,3	2,7
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	16,0	10,7	5,3
SOLARA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-1592	1980-87	3,0	2,0	1,0
TAGORA 4 CILINDRI	2155	1980-84	2,8	1,9	0,9
TAGORA V6	2664	1980-84	6,9	4,6	2,3

SINGER

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
NINE SPORTS	972	1932-37	60,0	40,0	20,0
NINE LE MANS	972	1935-39	75,0	50,0	25,0
GAZELLE	1497	1955-67	10,5	7,0	3,5
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	16,0	10,0	7,0
VOGUE	1725	1961-66	7,5	5,0	2,5
CHAMOI	875	1964-70	6,8	4,5	2,3

SKODA

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
418/420 POPULAR	903-995	1934-38	12,0	8,0	4,0
420 RAPID	1195	1934-35	14,4	9,0	6,3
640 SUPERB	2492	1934-36	19,5	13,0	6,5
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	18,0	12,0	6,0
POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	30,0	20,0	10,0
POPULAR OHV/995	995	1937-46	12,0	8,0	4,0
POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	14,4	9,0	6,3
RAPID SIX	1961	1935	36,0	24,0	12,0
RAPID	1385	1935-38	15,0	10,0	5,0
RAPID OHV	1564	1938-47	18,0	12,0	6,0
RAPID 2200	2199	1941-47	21,0	14,0	7,0
SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	21,0	14,0	7,0
SUPERB 4000	3991	1939-40	27,0	18,0	9,0
1101/1102	1089	1946-52	9,0	6,0	3,0
1200	1221	1952-59	7,5	5,0	2,5
440/445	1089-1221	1958-61	7,5	5,0	2,5
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	7,2	4,5	3,2
FELICIA	1089-1221	1959-64	9,0	6,0	3,0
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	4,5	3,0	1,5
1100 MB/MBX	1107	1967-69	4,5	3,0	1,5
1000/1100/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	3,5	2,3	1,2
105/120/130 (TUTTE LE VER.)	1046-1289	1976-92	3,0	2,0	1,0
GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	4,0	2,7	1,3
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	8,0	5,3	2,7
SMART BRABUS	698	2003-04	3,5	2,3	1,2
SMART CABRIO BRABUS	698	2003-04	4,5	3,0	1,5
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

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
RAPIER IV/V	1592-1725 1963-67	10,5	7,0	3,5
ALPINE (ARROW TYPE)	1725 1967-76	5,3	3,5	1,8
ALPINE II/III/IV/V	1592-1725 1960-68	24,0	16,0	8,0
RAPIER (ARROW TYPE)	1725 1967-76	6,0	4,0	2,0
RAPIER H 120	1725 1967-76	6,8	4,5	2,3
IMP SPORT/SPORT	875 1966-76	7,5	5,0	2,5
STILETTO	875 1967-73	8,5	5,7	2,8
VENEZIA	1592 1963-65	35,0	23,3	11,7
TIGER I (260)	4261 1964-66	105,0	70,0	35,0
TIGER II (289)	4727 1967	150,0	100,0	50,0

SUZUKI

GIAPPONE

LJ10/JIMNY	359 1970-73	7,5	5,0	2,5
LJ50/JIMNY	539 1970-80	7,0	4,7	2,3
LJ80/JIMNY	797 1975-80	7,5	5,0	2,5
SJ 410/413/SAMURAI	970-1324 1982-03	7,0	4,7	2,3
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298-1328 1988-94	7,0	4,7	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	3995 2009-10	6,9	4,6	2,3
SWIFT III/III 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
X-90	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

FRANCIA

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

TALBOT/SUNBEAM

GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTE LE VERSIONI)	928-1295 1977-81	3,0	2,0	1,0
SUNBEAM TI	1592 1979-81	12,0	8,0	4,0
SUNBEAM LOTUS	2174 1979-81	33,0	22,0	11,0

TOYOTA

GIAPPONE

FJ 40	3878 1960-69	15,0	10,0	5,0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878 1970-83	13,5	9,0	4,5
FJ 55 SW	3878 1967-70	12,8	8,5	4,3
FJ 55 SW	2977-3878 1971-79	11,3	7,5	3,8
FJ 60 SW	3431-4228 1980-82	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980 1983-86	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER (I S.)	2977-4228 1979-85	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER II	2446-4164 1986-97	12,0	8,0	4,0
LAND CRUISER J9	2694-3378 1996-03	9,8	6,5	3,3
LAND CRUISER 100/1500	4477-4664 1998-07	12,8	8,5	4,3
LAND CRUISER 300 3P./5P.	2694-3956 2003-06	12,0	8,0	4,0
HI-LUX	1968-2188 1979-82	4,5	3,0	1,5
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 (IV 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 1988-89	16,0	10,7	5,3
MR2 II - III SERIE	1998-2164 1988-99	23,5	15,7	7,8
MR2 (IV S.)	1794 1999-06	17,5	11,7	5,8
PASEO	1496 1991-95	3,5	2,3	1,2
PASEO (II S.)	1496 1996	3,5	2,3	1,2
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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	23,0	15,3	7,7
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 (I S.) VERSO	1998 2001-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1794 2003-09	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) SW TUTTE LE VER.	1794 2003-09	3,0	2,0	1,0
AVENSIS (II S.) VERSO	1998 2003-08	3,0	2,0	1,0
YARIS (I S.) 1.0/1.6V/1.3/1.6V	998-1299 1999-05	1,8	1,2	0,6
YARIS (I S.) 1.5/1.6V	1497 2001-05	3,7	2,5	1,2
VARIS (I S.) VERSO	1299 2001-07	2,3	1,5	0,8

TRIUMPH

GRAN BRETAGNA

10/20	1393 1923-25	19,5	13,0	6,5
13/35	1873 1925-27	22,5	15,0	7,5
15	2170 1927-30	22,5	15,0	7,5
SUPER 7	747 1928-29	17,3	11,5	5,8
SUPER 8	832 1930	18,8	12,5	6,3
SUPER 9	1018 1931-32	21,0	14,0	7,0
SOUTHERN CROSS	1087-1232 1932	37,5	25,0	12,5
12/16 SCORPION	1203 1931-33	43,0	28,5	14,3
GLORIA 10	1087 1933	16,5	11,0	5,5
GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPÉ	1232-1496 1934-37	22,5	15,0	7,5
GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496 1934-37	41,5	27,5	13,8
GLORIA SIX (6 - 6/16) SALOON/COUPÉ	1476-1991 1934-35	33,0	22,0	11,0
GLORIA SIX (6 - 6/16) TOURER/DHC	1476-1991 1934-35	52,5	35,0	17,5
DOLOMITE/VITESSE SALOON	1496-1991 1937-39	33,0	22,0	11,0
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990 1934	195,0	130,0	65,0
DOLOMITE 14/60 ROADSTER	1776 1936-38	75,0	50,0	25,0
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991 1938-39	75,0	50,0	25,0
1800 SALOON	1776 1946-49	19,5	13,0	6,5
1800/2000 ROADSTER	1776-2088 1946-49	60,0	40,0	20,0
2000 SALOON (RENOVIN)	2088 1949-51	20,3	13,5	6,8
RENOVIN 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	10,0	6,7	3,3
HERALD COUPÉ	948-1147 1959-64	12,0	8,0	4,0
HERALD CONVERTIBILE	948-1147 1961-71	17,5	11,7	5,8
VITESSE	1596-1998 1962-71	14,0	9,3	4,7
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998 1962-71	20,0	13,3	6,7
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	12,0	8,0	4,0
DOLOMITE SPRINT	1998 1973-79	20,0	13,3	6,7
SPITFIRE 4	1147 1962-64	25,5	17,0	8,5
SPITFIRE MK II	1147 1964-67	24,0	16,0	8,0
SPITFIRE MK III	1296 1967-70	21,0	14,0	7,0
SPITFIRE MK IV	1296 1970-74	15,0	10,0	5,0
SPITFIRE 1500	1493 1974-80	18,0	12,0	6,0
GT6 COUPÉ MK I	1998 1966-68	37,5	25,0	12,5
GT6 COUPÉ MK II	1998 1968-70	36,0	24,0	12,0
GT6 COUPÉ MK III	1998 1967-73	34,5	23,0	11,5
ACCLAIM (TUTTE LE VERSIONI)	1335 1980-84	1,8	1,2	0,6

TVR

GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1588-1798 1958-66	37,5	25,0	12,5
GRIFFITH	4727 1962-67	55,0	36,5	18,3
VIXEN	1598-1798 1967-70	35,0	23,3	11,7
TUSCAN	2994-4727 1968-71	50,0	33,5	16,7
S CONVERTIBILE/S2/S2C	2792-2935 1986-90	37,5	25,0	12,5
TASMIN	1993-4441 1980-91	37,5	25,0	12,5
SPEED EIGHT	3947-3950 1989-91	43,0	28,7	14,3
S3/S3C	2935 1990-91	50,0	33,5	16,7
GRIFFITH 500 (4.0-4.3-4.5-5.0)	3950-4988 1991-02	70,0	46,5	23,3
CHIMAERA	3947-4997 1992-04	65,0	43,5	21,7
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475 1995-05	60,0	40,0	20,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
TUSCAN	4441 1990-91	70,0	46,5	23,3
TUSCAN/S	3605-3996 2000-06	60,0	40,0	20,0
TAMORA	3605 2002-06	55,0	36,5	18,3
SAGARIS	3996 2005-06	65,0	43,5	21,7

UAZ

RUSSIA

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

VANDEN PLAS

GRAN BRETAGNA

PRINCESS 3 LITRI	2912 1959-64	18,0	12,0	6,0
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909 1964-68	27,0	18,0	9,0
4 LITRI BERLINA	3993 1960-68	34,5	23,0	11,5
4 LITRI LIMOUSINE	3993 1960-68	48,0	32,0	16,0
PRINCESS 1100/1300	1098-1275 1963-74	9,8	6,5	3,3

VAUXHALL

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	37,5	25,0	12,5
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	33,0	22,0	11,0
KARMANN GHIA 1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	45,0	30,0	15,0
1500/1500 S	1493	1961-65	15,8	10,5	5,3
1600 LTL	1584	1965-66	15,0	10,0	5,0
1600 LTL	1584	1966-73	13,5	9,0	4,5
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-66	16,5	11,0	5,5
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1966-73	15,0	10,0	5,0
411/412 (TUTTE LE VERSIONI)	1679-1795	1968-74	11,3	7,5	3,8
PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	20,3	13,5	6,8
TYP 183 ILTIS	1714	1979-82	15,0	10,0	5,0
K70 (TUTTE LE VER.)	1605-1807	1970-75	8,3	5,5	2,8
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588	1973-77	10,5	7,0	3,5
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1272-1588	1977-80	7,5	5,0	2,5
PASSAT I S. (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921	1980-88	4,5	3,0	1,5
PASSAT II S. (B2) VAR. TUTTE LE V.	1272-1994	1980-88	6,8	4,5	2,3
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	4,5	3,0	1,5
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6	1595-1984	1991-93	13,5	9,0	4,5
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-93	14,3	9,5	4,8
PASSAT IV S. (B4) TUTTE LE VER.	1595-1984	1993-96	3,8	2,5	1,3
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6	2861	1995-96	11,3	7,5	3,8
PASSAT IV S. (B4) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984	1993-99	3,8	2,5	1,3
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	3,0	2,0	1,0
PASSAT V S. (B5) 1.8 TURBO 20V	1781	1996-05	4,5	3,0	1,5
PASSAT V S. (B5) 2.3 V5 SYN/4MOT.	2325	1997-03	7,5	5,0	2,5
PASSAT V S. (B5) 2.8 V6 30V	2771	1996-04	9,0	6,0	3,0
PASSAT V S. (B5) 4.0 W8	3999	2001-05	10,5	7,0	3,5
PASSAT V S. (B5) VAR. TUTTE LE VER.	1595-1984	1997-06	3,0	2,0	1,0
PASSAT V S. (B5) VAR. 1.8 TURBO 20V	1781	1997-06	4,5	3,0	1,5
PASSAT V S. (B5) 2.3 V5 VAR. S/4M.	2324-2327	1997-03	9,0	6,0	3,0
PASSAT V S. (B5) 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	7,8	5,2	2,6
PASSAT V S. (B5) 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-05	11,3	7,5	3,8
PASSAT V S. (B6) 2.0 FSI TURBO	1984	2005-07	4,5	3,0	1,5
PASSAT V S. (B6) 3.2 V6 FSI	3668	2005-08	6,0	4,0	2,0
PASSAT V S. (B6) 3.6 V6 FSI	3597	2008-09	11,3	7,5	3,8
PASSAT V S. (B6) 2.0 FSI TURBO V.	1984	2005-07	3,8	2,5	1,3
PASSAT V S. (B6) 3.2 V6 FSI VAR.	3668	2005-08	6,0	4,0	2,0
PASSAT V S. (B6) 3.6 V6 FSI VAR.	3597	2008-09	9,8	6,5	3,3
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1974-79	9,0	6,0	3,0
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1980-83	6,0	4,0	2,0
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-81	28,5	19,0	9,5
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	24,0	16,0	8,0
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	21,0	14,0	7,0
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1093-1595	1979-87	10,5	7,0	3,5
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1588-1781	1979-87	12,0	8,0	4,0
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1595-1781	1987-93	10,5	7,0	3,5
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1781	1987-93	13,5	9,0	4,5
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	3,8	2,5	1,3
GOLF (II S.) GTI	1781	1983-89	13,5	9,0	4,5
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	15,0	10,0	5,0
GOLF (II S.) GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-92	11,3	7,5	3,8
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-92	12,8	8,5	4,3
GOLF GTI G60	1781	1990-91	18,8	12,5	6,3
GOLF (II S.) SYNCRO	1781	1986-91	6,8	4,5	2,3
GOLF RALLYE	1781	1989-90	45,0	30,0	15,0
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	16,5	11,0	5,5
GOLF III (TUTTE LE VER.)	1391-1984	1991-98	3,0	2,0	1,0
GOLF III GTI/GTI 16V	1984	1991-98	7,5	5,0	2,5
GOLF (III) 2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	10,5	7,0	3,5
GOLF III VARIANT (TUTTE LE VER.)	1391-1984	1993-98	3,8	2,5	1,3
GOLF III CABRIO (TUTTE LE VER.)	1595-1984	1993-98	5,3	3,5	1,8
GOLF IV (TUTTE LE VERSIONI)	1390-1984	1997-04	3,8	2,5	1,3
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	6,0	4,0	2,0
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2002-04	6,8	4,5	2,3
GOLF IV 2.3 V5	2325	1997-04	7,4	5,0	2,5
GOLF IV 2.8 VR6	2792	1999-03	9,7	6,5	3,3
GOLF IV R32	3189	2002-03	22,5	15,0	7,5
GOLF IV VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1984	1999-06	3,0	2,0	1,0
GOLF IV VARIANT 2.3 V5	2325	1999-04	5,3	3,5	1,8
GOLF IV CABRIO	1595-1984	1998-02	5,3	3,5	1,8
GOLF V 1.4 16V/FSI	1390	2003-04	3,0	2,0	1,0
GOLF V 1.6/2.0 FSI	1598-1984	2003-08	4,4	2,9	1,5
GOLF V GTI	1984	2004-08	8,3	5,5	2,8
GOLF V R32	3189	2005-08	19,5	13,0	6,5
SCIROCCO (I S.)	1093-1588	1974-77	12,0	8,0	4,0
SCIROCCO (I S.)	1272-1588	1977-81	10,5	7,0	3,5
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	9,0	6,0	3,0
POLO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272	1981-90	3,8	2,5	1,3
POLO (II S.) MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-95	3,8	2,5	1,3

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
POLO II S. COUPÉ (TUTTE LE VER.)	1043-1272	1982-90	5,3	3,5	1,8
POLO (II S.) COUPÉ MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	5,3	3,5	1,8
POLO (II S.) COUPÉ G40	1272	1985-94	11,2	7,5	3,7
POLO (III S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1598	1994-02	2,3	1,5	0,8
POLO (III S.) CLASSIC	1390-1598	1996	3,0	2,0	1,0
POLO (III S.) GTI	1598	1999-01	9,0	6,0	3,0
POLO III S. VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1598	1997-02	3,0	2,0	1,0
POLO (IV S.) 1.2/1.2 12V	1198	2001-09	3,8	2,5	1,3
POLO (IV S.) 1.4 16V	1390	2001-09	3,8	2,5	1,3
POLO (IV S.) 1.8 T. 20V GTI	1781	2006-09	6,3	4,2	2,1
DERBY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1093	1976-81	5,3	3,5	1,8
DERBY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272	1981-88	3,8	2,5	1,3
JETTA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1588	1979-84	4,1	2,7	1,4
JETTA GLI (I S.)	1588-1781	1979-84	6,8	4,5	2,3
JETTA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1272-1781	1984-92	2,7	1,8	0,9
JETTA (II S.) GTI/GTX 16V	1781	1987-91	4,5	3,0	1,5
JETTA (II S.) SYNCRO	1781	1986-91	4,5	3,0	1,5
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	2,3	1,5	0,8
BORA 1.8 TURBO	1781	2001-04	3,8	2,5	1,3
BORA 2.3 V5	2325	1999-02	5,3	3,5	1,8
BORA 2.8 VR6	2792	2000-03	6,8	4,5	2,3
BORA VARIANT 1.6/2.0	1595-1984	2000-06	2,3	1,5	0,8
BORA VARIANT 1.8 TURBO	1781	2001-04	3,8	2,5	1,3
BORA VARIANT 2.8 VR6	2792	2000-03	6,8	4,5	2,3
SHARAN (I S.) 1.8 TURBO 20V	1781	1998-06	3,8	2,5	1,3
SHARAN (I S.) 2.0	1984	1995-11	3,8	2,5	1,3
SHARAN (I S.) 2.8 V6/VR6	2792	1995-03	4,5	3,0	1,5
SHARAN (I S.) 2.8 V6/VR6 SYNC./4M.	2792	1996-06	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 1.6	1595	2000-11	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 1.8 T/2.0	1781-1984	1999-10	6,0	4,0	2,0
NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-05	10,5	7,0	3,5
NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	27,0	18,0	9,0
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-11	7,5	5,0	2,5
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003-10	9,0	6,0	3,0
LUPU 1.0/1.4/1.4 16V	997-1390	1998-05	2,7	1,8	0,9
LUPU GTI	1598	1999-05	9,8	6,5	3,3
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	9,8	6,5	3,3
TOUAREG 6.0 W12 (I S.)	5998	2005-10	11,3	7,5	3,8
TOUAREG 3.2/3.6 V6	3189-3597	2002-09	6,0	4,0	2,0
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	96,0	60,0	42,0

VOLVO SVEZIA

PV 36 «CARIACA»	3670	1935-38	24,0	16,0	8,0
PV 444 (TUTTE LE VERSIONI)	1414-1583	1944-58	21,0	14,0	7,0
PV 445 DUETT	1414-1583	1955-60	22,5	15,0	7,5
SPORT	1414	1956-57	45,0	30,0	15,0
PV 544	1583-1778	1958-65	18,0	12,0	6,0
TP 21	3650	1956-59	15,0	10,0	5,0
LAPLANDER	1778-1990	1959-76	19,5	13,0	6,5
SERIE 120 - AMAZON (TUTTE LE VER.)	1583-1986	1956-70	11,3	7,5	3,8
SERIE 140 (TUTTE LE VER.)	1778-1986	1966-74	8,3	5,5	2,8
164	2978	1968-74	12,0	8,0	4,0
P1800/P1800 S	1778-1986	1961-71	28,5	19,0	9,5
1800 ES	1986	1971-73	30,0	20,0	10,0
66 (TUTTE LE VER. ANCHE DAF)	1108-1289	1972-79	4,5	3,0	1,5
343/345	1397-1986	1976-81	2,3	1,5	0,8
340/360 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-1986	1982-91	2,3	1,5	0,8
440 (TUTTE LE VERSIONI)	1596-1998	1988-96	1,2	0,8	0,4
440 TURBO	1721	1988-96	2,0	1,3	0,7
460 (TUTTE LE VERSIONI)	1596-1998	1989-96	1,2	0,8	0,4
480 ES	1721-1998	1986-95	6,8	4,5	2,3
480 TURBO	1721	1988-95	8,6	5,7	2,9
244 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2127	1974-81	6,0	4,0	2,0
240 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1982-91	5,3	3,5	1,8
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	10,5	7,0	3,5
245 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2127	1974-81	7,5	5,0	2,5
240 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1982-93	5,3	3,5	1,8
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	10,5	7,0	3,5
264 DL/GI/GLE	2664-2849	1974-81	7,5	5,0	2,5
265 DL/GI/GLE	2664-2849	1974-81	7,5	5,0	2,5
262 COUPÉ	2664-2849	1977-81	16,5	11,0	5,5
740 (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1984-92	3,0	2,0	1,0

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
740 TURBO	1986-2316	1984-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V	1986	1989-90	4,2	2,8	1,4
740 SW	1986-2316	1985-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO SW	1986	1985-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	4,2	2,8	1,4
760 GLE V6	2849	1982-87	4,5	3,0	1,5
760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	9,0	6,0	3,0
760 TURBO 2.3	2316	1982-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW	2849	1985-87	4,5	3,0	1,5
760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 (II S.)	2849	1987-90	4,5	3,0	1,5
760 TURBO (II S.)	2316	1987-90	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW (II S.)	2849	1987-90	4,5	3,0	1,5
760 TURBO SW (II S.)	2316	1987-90	5,3	3,5	1,8
780 TURBO	1986	1986-90	7,5	5,0	2,5
780 TURBO 16	1986	1989-92	8,3	5,5	2,8
780 V6	2458-2849	1985-92	7,5	5,0	2,5
S40 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1948	1996-04	1,2	0,8	0,4
S40 (I S.) T4	1855-1948	1997-02	3,2	2,1	1,1
V40 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1948	1996-04	1,2	0,8	0,4
V40 (I S.) SW T4	1855-1948	1997-02	3,0	2,0	1,0
940 GLE	2849	1990-93	3,8	2,5	1,3
940 2.0/2.3	1986-2316	1990-96	3,8	2,5	1,3
940 TURBO	1986-2316	1990-96	3,8	2,5	1,3
940 POLAR/SUPER POLAR	1986	1993-95	4,5	3,0	1,5
(940) POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	5,3	3,5	1,8
940 GLE SW	2849	1990-93	3,8	2,5	1,3
940 2.0/2.3 SW	1986-2316	1990-96	3,8	2,5	1,3
940 TURBO SW	1986-2316	1990-96	3,8	2,5	1,3
(940) POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	5,3	3,5	1,8
960 2.0i TURBO 16V	1986	1990-94	5,3	3,5	1,8
960 TURBO	2316	1990-92	4,5	3,0	1,5
960 2.9i 24V	2922	1990-96	6,0	4,0	2,0
960 2.5 24V	2473	1995-96	5,3	3,5	1,8
960 2.0i TURBO 16V SW	1986	1990-94	5,3	3,5	1,8
960 TURBO SW	2316	1990-92	4,5	3,0	1,5
960 2.9i 24V S.W.	2922	1990-96	6,0	4,0	2,0
960 2.5 24V SW	2473	1995-96	5,3	3,5	1,8
850 GLE/GLT	1984-2435	1991-96	3,0	2,0	1,0
850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	7,5	5,0	2,5
850 R/T-5 R	1984-2319	1994-96	12,0	8,0	4,0
850 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1993-96	3,8	2,5	1,3
850 TURBO 20V T-5 SW	1984-2319	1993-96	8,3	5,5	2,8
850 R/T-5 R SW	1984-2319	1994-96	13,5	9,0	4,5
S70 (I S.) 2.0i/2.4i	1984-2435	1996-00	3,0	2,0	1,0
S70 20V TURBO	1984-2435	1996-99	4,5	3,0	1,5
V70 2.0i/2.4i	1984-2435	1996-06	3,8	2,5	1,3
V70 20V TURBO	1984-2521	1996-06	5,3	3,5	1,8
V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2435	1996-02	6,0	4,0	2,0
V70 R	1984-2521	1997-06	12,0	8,0	4,0
S90 2.9 24V	2922	1996-98	6,8	4,5	2,3
V90 2.9 24V	2922	1996-98	6,8	4,5	2,3
S80 (I S.) 2.4i 20V	2435	1999-06	3,8	2,5	1,3
S80 (I S.) 2.0i TURBO 20V T	1984	1998-01	3,8	2,5	1,3
S80 (I S.) 2.4i/2.5i TURBO 20V	2435-2521	2000-06	4,1	2,7	1,4
S80 (I S.) 2.0i TURBO 20V T5	1984	1998-00	4,5	3,0	1,5
S80 (I S.) 2.8 24V TURBO T6	2783	1998-02	6,0	4,0	2,0
S80 (I S.) 2.9 24V	2922	1998-06	5,0	3,3	1,7
XC70 2.5i T. 20V AWD (TUTTE LE V.)	2521	2002-06	6,0	4,0	2,0
XC70 3.0i AWD (TUTTE LE VERSIONI)	2953	2008-09	7,5	5,0	2,5
XC90/XC90 T6 (I S.)	2521-3121	2002-08	6,8	4,5	2,3
XC90 V8 (I S.)	4413	2004-10	7,5	5,0	2,5
S60 (I S.) 2.4i 20V	2435	2000-09	2,0	1,3	0,7
S60 (I S.) 20V TURBO	1984-2521	2000-09	3,0	2,0	1,0
S60 R	2521	2003-07	8,0	5,3	2,7
C70 COUPÉ	1984-2435	1997-02	9,0	6,0	3,0
C70 CABRIOLET	1984-2435	1999-05	10,0	6,7	3,3
C70 C/C	2435-2521	2005-06	8,0	5,3	2,7
C30 T5	2521	2006-12	8,0	5,3	2,7
WIESMANNGERMANIA					
ROADSTER	2793-3246	1993-06	90,0	60,0	30,0
WOLSELEYGRAN BRETAGNA					
6/80-6/90-6/99-6/110	2215-2912	1948-68	13,5	9,0	4,5
15/50-15/60	1489	1956-61	12,8	8,5	4,3
16/60	1622	1961-71	12,8	8,5	4,3
HORNET MKI/MKII/MKIII	849-998	1961-70	16,5	11,0	5,5
1100/1300	1098-1275	1964-73	10,5	7,0	3,5
ZAGATOITALIA					
HYENA	1995	1993-96	190,0	125,0	62,5
ZAZRUSSIA					
968M/969M	1171-1196	1977-94	3,0	2,0	1,0

Grimaldi Classic Cars

Certificazione di qualità



ISO 9001:2015



Viale Monte Grappa, 15
Vigevano PV - Italy
Tel. +39 0381.22787

www.grimaldiauto.it
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Tel. WhatsApp +39 347-7376032 - 340.7170541

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



BMW Z3 ROADSTER 1.8,

ITALIANA DA SEMPRE, targhe bianche di prima immatricolazione, frangivento, clima full optionals. SOLO 94.000 KM

ANNO 1998



BMW Z3 ROADSTER 2.8 192 CV

ITALIANA DA SEMPRE, targhe bianche di prima immatricolazione, interni e capote beige, full optionals. SOLO 85.000 KM.

ANNO 1997



ALFA ROMEO BRERA 2.4,
• SOLO 8.100KM DA NUOVA •
ITALIANA DA SEMPRE

ANNO 2006 - UNICO PROPRIETARIO



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

ANNO 1991 - UNICO PROPRIETARIO



ALFA ROMEO GIULIA 1.300 TI,
COLORE BLU, PERFETTAMENTE CONSERVATA,
interni cioccolato.

ANNO 1968



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

ANNO 1998 - UNICO PROPRIETARIO



LANCIA FLAMINIA TOURING 2.8 GTL 3C,
CONDIZIONI MERAVIGLIOSE

TARGHE MI.200.... - NOVEMBRE 1965



ALFA ROMEO GT 1.300
ITALIANA DA SEMPRE, ROSSA

TARGHE ASTI - APRILE 1974 !



ALFA ROMEO 166 2.0 V6 TURBO 205CV,
INTERNI E MOTORE STREPITOSI

IMMATRICOLATA 1999 !



FRANCIS LOMBARDI MY CAR,
°°RESTAURATA dal nostro Reparto Classic°°
°°VITE per VITE°° MOTORE DA RODARE,
targhe nere. **ITALIANA DA SEMPRE**
ANNO 1969 ! UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



FIAT 600 MULTIPLA °°RESTAURATA°°
targhe nere, bicolore d'origine.

**TARGHE CZ.57....
ANNO 1964 ! ITALIANA DA SEMPRE**



ALFA ROMEO GTA 1.600, "STRADALE",
ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE
originale al 100% DALLA NASCITA.

**MARZO 1967
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



RANGE ROVER 300 TDI 6 CILINDRI 177cv,
L322 ***SOLO 65.000 km da nuova***, interni
originali, BOOK SERVICE CON TUTTI I TAGLIAN-
DI, Italiana da sempre, INTROVABILE !

ANNO 2004 !



JEEP WRANGLER JK 2.8 CRD 200cv,
3 porte lungo solo 4.22 mt ***SOLO 51.000
KM DA NUOVA*** cambio automatico, grigio
pastello.

ITALIANA DA SEMPRE - ANNO 2014 !



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

TARGHE VE.2279...



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

IMMATRICOLATA 1986



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 !



TOYOTA RAV 4, primissima serie, 2.000cc 4x4
benzina 3 porte, SOLO 65.000 KM DA NUOVA,
TARGHE D'ORIGINE, TRAZIONE INTEGRALE E
DOPPIO TETTO APRIBILE.

**TARGHE AR.025...
ANNO 1997 - UNICO PROPRIETARIO**



MERCEDES SL 350,
CAMBIO MANUALE, ORO METALLIZZATO,
Ligure da Sempre.

**TARGHE GE.A60...
ITALIANA DA SEMPRE**



FERRARI DINO 246 GT,
CERTIFICATA FERRARI CLASSICHE 2023

IMMATRICOLATA 1972



LANCIA FULVIA 1.3,
COLORE BLU LANCIA, INTERNI CREMA,
CERCHI CROMODORA, ASI.

TARGHE TO.N04... ANNO 1975 !



FERRARI F430 SPIDER, ***SOLO 13.000 KM
DA NUOVA*** ITALIANA DA SEMPRE, GRIGIO
SILVERSTONE MET. CON INTERNI BORDEAUX
SCURI. TARGHE ORIGINALI.

IMMATRICOLATA 2007



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

TARGHE PS.405... APRILE 1991 !



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.

TARGHE CO.284...



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

TARGHE VA.497... ANNO 1968



ALFA ROMEO DUETTO OSSO DI SEPIA 1.6,
RESTAURATO ITALIANO DA SEMPRE,
TARGA IMPERIA, HERITAGE ALFA ROMEO
nato di COLORE NERO.

ANNO 1966



JAGUAR MK2 3.8 •ITALIANA DA SEMPRE•
con TARGE VARESE NERE•. RESTAURATA da
NOI COMPLETAMENTE !

**TARGHE VA.312...
ANNO 1963 - STRABILIANTE !**

Siamo alla Ricerca di Porsche 911 Carrera 3.200cc, pagamento immediato !

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

1900 SUPER bicolore bianca e azzurra del 1957, conservata, motore rifatto, funzionante, 33 mila euro, visibile a Terracina (LT)



3280871356

GIULIA 1600 SUPER "BISCIONE" grigia del 1969, conservata e perfettamente funzionante, 29 mila euro, visibile a Milano



w.maccione@libero.it

146 1.6 TWIN SPARK del 1997, unico proprietario, perfettamente marciante, 3.000 euro, visibile a Pescara



alexnicogto@gmail.com

SPIDER 1.6 rossa del 1991, iscritta Asi, motore perfetto, interni buoni, 22.900 euro, visibile a Prato



balestraantonio64@gmail.com

145 grigia del 1995, distribuzione rifatta, numerosi pezzi sostituiti, iscritta Asi, 3.600 euro, visibile a Montechiarugolo (PR)



gabriele.bertoraglia@gmail.com

SPIDER 2.0 Rosso Winner del 1992, iniezione, non catalizzata, Asi targa oro, hardtop in tinta, 27 mila euro, visibile a Vicenza



italianclassictours@gmail.com

SPIDER (916) 2.0i 16V TWIN SPARK rossa del 2002, meccanica restaurata, sempre in garage, qualche segno sulla carrozzeria, 9.500 euro, visibile a Robassomero (TO)



fabio.dipasquale@edidomus.it

2000 (BERLINA 102) blu del 1959, da restaurare, completa, targhe originali, documenti in regola, 12 mila euro, visibile a Cormano (MI)



308gtb@libero.it

AUSTIN

MINI MOKE gialla del 1965, prima serie, restaurata nel 1999, 29.500 euro, visibile a Bagno a Ripoli (FI)
Mikelino74@me.com

MINI CLUBMAN ESTATE 1100 bianca del 1979, iscritta Asi, restaurata completamente, 15.350 euro, visibile a Milano
riccardo.favero1987@gmail.com

AUSTIN HEALEY

3000 MK III verde e crema del 1964, perfetta, 70 mila euro, visibile a Roma



segreteria@ricalco.it

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH 5° SERIE del 1979, completamente originale, restauro conservativo, 12.900 euro, visibile a Minturno (LT)



squgnizzo@gmail.com

BIANCHINA PANORAMICA del 1965, restaurata completamente, ottima, 8.700 euro, visibile a Pozzoleone (VI)
Victoristrate10@yahoo.it

BEDFORD

CF 230 COMBI DIESEL bianco del 1980, vetrato, 4.000 euro trattabili, visibile a Como
qscbrfm76m@privaterelay.appleid.com

Per ordini o informazioni sulle riviste

ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

02 56568800

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

uf.abbonamenti@edidomus.it

Q P QUATTORRUOTE Professional

SEI UN PROFESSIONISTA?

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

www.quattorruote.pro.it

o richiedi informazioni scrivendo a **professional@quattorruote.pro.it**

BMW

Z3 ROADSTER 1.8 del 1997, 8.600 euro, visibile a Prato



balestraantonio64@gmail.com

M3 (E46) SMG blu del 2002, condizioni perfette, full optional, sempre tagliandata e controllata da officina BMW, 60 mila euro, visibile a Casalgrande (RE)



marzio.stabile@gmail.com

CITROËN

2 CV grigia del 1982, totalmente restaurata con chassis e capote nuovi, 9.500 euro, visibile a Carpi (MO)

Bassi.alessandro01@gmail.com

2 CV azzurra del 1982, restaurata con ricambi originali, fondi senza ruggine, meccanica a posto, accensione elettronica, 7.500 euro, visibile a Roma



Salvogrillo1946@gmail.com

2 CV AK600 del 1977, completamente restaurata, gomme nuove, trattative riservate, visibile a Roma



ingegneriapreziosa@gmail.com

DS 23 PALLAS bianca del 1972, 15.750 euro, visibile a Quarrata (PT)

taalejandro3@gmx.it

2 CV CHARLESTON del 1985, perfette condizioni, selleria e verniciatura nuove, accensione elettronica al posto delle puntine, 7.500 euro, visibile a Vigevano (PV)



seby68misr@gmail.com

AC4F LIMOUSINE bianca e blu del 1931, perfettamente restaurata, documenti in regola, 30 mila euro, visibile a Senago (MI)



ducieleonora4@gmail.com

C4 TORPEDO gialla del 1931, perfettamente funzionante, restaurata, documenti in regola, 30 mila euro, visibile a Senago (MI)

ducieleonora4@gmail.com

DAIMLER

SP 250 DART bianca del 1963, perfette condizioni di utilizzo, 55 mila euro, visibile a Bassano del Grappa (VI)



giorgiogalvanin@gmail.com

FERRARI

400i del 1979, perfette condizioni, iscritta Asi, restaurata e riverniciata, trattativa riservata, visibile a Pegognaga (MN)



info@ilmercatoedisogni.com

F512 M rossa del 1995, introvabile, striscia bianca adesiva, trattativa riservata, visibile a Reggolo (RE)

info@ilmercatoedisogni.com

ENNE PI
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.
targhe d'epoca e decorative
Sede Leg: 38028 Revò (TN)-Pzza Madonna,5
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
P. Iva e Cod Fisc. 02233160221

www.targheetarghe.it



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



Pratiche Auto ad Elevato Grado di Difficoltà
Nicolini Bruno snc
Reggio Emilia Tel. 0522.551061
paolo@nicolinibruno.it
www.nicolinibruno.it

EPOCA CAR



www.epocacar.com



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

NEGOZIO ON LINE

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

Officina specializzata Alfa Romeo



Alfa Giulia I Serie - 1965
km 77.000 conservata - € 33.000



Alfa 2.6 Sprint Bertone - 1966
km 54.000 guida dx premiata - € 78.500



Alfa GT Junior - 1974
km 79.000 - € 38.800



Formula Alfa Boxer 1.7 16V
Plurivittoriosa - € 29.900



Vespa PX 125 - 1979
km. 13.000 - conservata - € 5.200

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

www.mucciauto.com - info@mucciauto.com



Partner Ufficiale

Officina Scuderia Jaguar Storiche



MONDIAL CABRIOLET

del 1984, conservata, tagliando completo nel 2023, 63 mila euro, visibile a San Vito al Tagliamento (PN)



mondial68@libero.it

FIAT

600 MULTIPLA del 1958, Asi targa oro, restaurata completamente, 35 mila euro, visibile a Serra De' Conti (AN)



silvano103@virgilio.it

500 R rossa del 1972, unico proprietario, sana, interni perfetti, 5.100 euro, visibile a Goito (MN)
officinelusetti@gmail.com

1100 ARL del 1946, condizioni ottime, da immatricolare, 21.500 euro, visibile ad Albaredo D'Adige (VR)



Paolo42.martinelli@gmail.com

128 del 1970, 1.000 euro, visibile ad Anzio (RM)

pietrodark@libero.it

BALILLA del 1933, tre marce, ottime condizioni, marciante, 23 mila euro, visibile a Nocera Inferiore (SA)



3471027543

128 del 1971, pochi chilometri, sempre in garage, completamente originale, 7.500 euro, visibile a Lugagnano Val D'Arda (PC)
Norberto.gmb@gmail.com

500 F bianca del 1967, ottime condizioni generali, 6.000 euro, visibile ad Arezzo



Riccardo.meacci.97@gmail.com

600 (vetri scorrevoli) del 1956, molti accessori, trattativa riservata, visibile a Sizzano (NO)



Vittorio.gianola@tiscali.it

1500 CABRIOLET bianca del 1963, restaurata, ottima meccanica, 21.200 euro, visibile a Pontedera (PI)
Rigio5364@gmail.com

500 L arancione del 1972, restaurata sia di meccanica che di carrozzeria, 8.500 euro, visibile a Casalpusterleno (LO)

Gabriel_f@tiscali.it

PANDA 4X4 grigia del 1985, meccanicamente come nuova, senza ruggine, 6.000 euro, visibile a Lariano (RM)



3474978353

BALILLA del 1935, restaurata da zero, 18 mila euro, visibile a Cassano Spinola (AL)



Emanuele.boccalatte@gmail.com

128 bianca del 1972, buono stato, pochi chilometri, 6.000 euro, visibile a Chiaverano (TO)
Ruggeroporte03@gmail.com

500 F blu del 1968, tutta da rinfrescare e pulire perché molto arrugginita e impolverata, 695 euro, visibile a Genova
339 4007107



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Restauri e revisione Porsche 356-911-914

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



la nostra Officina

850 SUPER IDROMATIC blu scuro del 1967, ottime condizioni generali, 8.000 euro, visibile a Lallio (BG)



giuseppe.fratus5@gmail.com

1100 D grigia e bianco panna del 1964, in ordine, marciante, diversi lavori eseguiti, 7.000 euro, visibile a Varese

bmax.d@tiscali.it

600 D del 1962, motore nuovo, ottime condizioni, 8.500 euro, visibile a Lagnasco (CN)

monica.bertola70@gmail.com

BALILLA del 1935, completamente restaurata, 16 mila euro, visibile a Pianezza (TO)



giampaolo.panero@gmail.com

128 del 1970, 7.000 euro, visibile a Sapri (SA)



giovanna_filizzola@yahoo.it

BARCETTA grigia del 1999, Limited Edition, perfettamente originale, tagliandi effettuati, 9.200 euro, visibile a Casale Monferrato (AL)



smaury63@libero.it

500 F bianca del 1967, targhe e libretto originali, restaurata di meccanica e carrozzeria, trattativa riservata, visibile a Verdello (BG)

cnegri@gruppodcm.it

UNO 1.0 FIRE del 1995, sempre in garage, ottima di meccanica e di carrozzeria, 2.500 euro, visibile a Varazze (SV)

abbyelilla@gmail.com

1500 B del 1938, Asi targa oro, 15 mila euro, visibile a Bagheria (PA)

corrado.conti1966@gmail.com

500 B del 1948, restaurata a nuovo, 17 mila euro, visibile a San Lazzaro di Savena (BO)



maurirag54g@gmail.com

RITMO 85 CABRIO grigia del 1983, buone condizioni, meccanica perfetta, 3.900 euro, visibile a Fagnano Castello (CS)



francoliparoti@virgilio.it

500 L rossa del 1971, originale, tenuta benissimo, da usare tutti i giorni, iscritta Asi, 6.800 euro, visibile a Pian Camuno (BS)

andrea.remo051964@gmail.com

500 C BELVEDERE del 1954, restaurata totalmente, riverniciata, trattativa riservata, visibile a Roma



carlo_enea@yahoo.com

500 A del 1948, buone condizioni, 12 mila euro, possibile rifacimento motore con sovrapprezzo di 4.000 euro, visibile a Montalcino (SI)



tropy1951@gmail.com

500 C del 1951, restaurata, iscritta Asi con attesa targa oro, 14.500 euro, visibile a San Salvatore Telesino (BN)

armellino71@gmail.com

500 L del 1972, ottime condizioni, messa a punto completa, 4.300 euro, visibile a Palermo

econsoli@alice.it

F.I.I. DEMINICI

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



Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955



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

www.deminici.it

MERCE PRONTA CONSEGNA

EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

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

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.

di Pavan Nicola

NUOVA SEDE
600m²
RICAMBI & AUTO



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

VENDITA E RICAMBI
PER CITROËN 2CV
MEHARI E DYANE



CI VEDIAMO A...
43° edizione Mostra Scambio
GONZAGA (Mn)
5-6-7 Aprile PAD 4 stand 50-60



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

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

500 L blu del 1971, completamente restaurata nella meccanica e nella carrozzeria, iscritta Asi, 17.998 euro, visibile a Cremona



ear013@hotmail.it

FORD

SIERRA RS COSWORTH bianca del 1986, estetica superlativa, manutenzione regolare, 62.880 euro, visibile ad Alpage (BL)



amazon69@libero.it

FORD (USA)

THUNDERBIRD I SERIE del 1957, completa al 90%, completa di manuali, telaio, carrozzeria e motore, 7.000 euro, visibile a Rovigo

tognin.mauro@gmail.com

INNOCENTI

990 SE Matic grigia del 1986, unico proprietario, ottime condizioni, cambio automatico, 12.990 euro, visibile a Vicenza



francescolupoamatori@gmail.com

MINI COOPER del 1970, buone condizioni, numerosi ricambi, trattative riservate, visibile a Savignano (CN)



olocco.fabio@libero.it

MINI COOPER 1300 rossa del 1972, conservata, buone condizioni, 15 mila euro, visibile a Carpi (MO)

elisa.caffagni@outlook.com

MINI MINOR MK III del 1971, ottime condizioni, ferma da un po' ma funzionante, 9.500 euro, visibile a Zola Predosa (BO)

nets@fastwebnet.it

ISO RIVOLTA

GRIFO IR8 del 1973, pezzo unico, motore Ford 429 da 360 cavalli, 40 mila euro, visibile a Vicenza



luciospeedster@gmail.com

JAGUAR

MK VII M bianca del 1955, iscritta Asi, 33 mila euro, visibile a Cenate Sopra (BG)



topo120983@gmail.com

XJS 4.0 del 1993, manuale, manutenzioni regolari, 36.500 euro, visibile a Padova

nicolanalotto99@gmail.com

XJ8 3.2 (X308) del 1999, ottime condizioni, manutenzioni regolari, 12.700 euro, visibile a Padova

nicolanalotto99@gmail.com

XJ6 (XJ40) del 1992, ottime condizioni, iscritta Asi, 5.200 euro, visibile a Piosasco (TO)



and.m64@gmail.com

XJ6 III SERIE marrone del 1980, iscritta Asi, 7.000 euro, visibile a Trecenta (RO)

gennaro.ciardiello1234@gmail.com

XJ6 3.2 (XJ40) blu scuro del 1993, interni in pelle, cerchi in lega, 15 mila euro, visibile a Mottalciata (BI)



morelloLucadb9@yahoo.it

JEEP

GRAND CHEROKEE ZJ 5.2 V8 del 1995, perfetta, sempre in garage, trattative riservate, visibile a Frascati (RM)

3462485750

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

"Da 50 anni proteggiamo le nostre passioni"
1973 - 2024

50
ANNIVERSARY
CONFEZIONI ANDREA GROUP



Teli sartoriali su misura per la tua auto e moto, coprisedili, coprivolanti e autoshoes antiovalizzanti. La qualità e affidabilità dei nostri prodotti ci garantisce di poter collaborare e fornire le più importanti case automobilistiche del mondo. Dall'estetica alla protezione, personalizza ora il tuo telo su misura sul nostro sito o inviaci una mail per scoprire le innumerevoli possibilità di configurazione!

Per ogni ulteriore informazione non esitate a contattare il servizio clienti.

CARATTERISTICHE

- Antistatico • Elasticizzato
- Interno felpato • Traspirante
- Lavabile nella comune lavatrice domestica
- Ampia gamma di colori
- Personalizzabile con il proprio logo
- Ingombri ridotti
- Piping in contrasto • Borsa inclusa

LANCIA

FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 nera del 1967, Asi targa oro, ottime condizioni, 25 mila euro, visibile a Rieti



elena.tesoriere@gmail.com

DELTA 1.6 GT I.E. del 1988, Asi, impeccabile, completamente originale, 7.800 euro, visibile a Minturno (LT)



squgnizzo@gmail.com

BETA COUPÉ 1.6 I SERIE rossa del 1975, funzionante, ma bisogna di una revisione, trattativa riservata, visibile a Reggio (RE)



info@ilmercatoeisogni.com

APPIA COUPÉ PININFARINA del 1961, targa originale, iscritta Asi, trattativa riservata, visibile a Pegognaga (MN)



info@ilmercatoeisogni.com

ARDEA IV SERIE grigio pastello del 1952, guida a destra, conservata, meccanica revisionata, 12.500 euro, visibile a Terracina (LT)



3280871356

BETA MONTECARLO SPIDER azzurra del 1977, impianto frenante Tarox, trattativa riservata, visibile a Grosseto
Luis.felipe.cardenas.roa@gmail.com

DELTA GT del 1992, meccanica perfetta, 15.500 euro, visibile a Pisticci (MT)



mobileondesign@gmail.com

LAMBDA IX SERIE COUPÉ DE VILLE BONESCHI del 1931, a lungo in rimessa, pubblicata su Ruoteclassiche, 150 mila euro, visibile a Ranica (BG)



3473591741

FLAMINIA berlina prima serie del 1960, marciante, conservata, 28 mila euro, visibile a Catania



Stefanogazzi60@gmail.com

ARDEA II SERIE del 1948, buone condizioni generali, ferma da qualche anno ma funzionante, 30 mila euro trattabili, visibile a Seveso (MB)



3452772710

AUGUSTA immatricolata nel 1953, targhe originali, iscritta Asi, 40 mila euro, visibile a Vignate (MI)



Daniela.eraldo50@gmail.com

AURELIA B20 GT III SERIE del 1953, elaborata da Nardi, 180 mila euro, visibile a Appiano Gentile (CO)

3355857901

APPIA III SERIE bianca del 1961, iscritta Asi, 10 mila euro, visibile a Spoleto (PG)



albertoclarici@hotmail.com

FULVIA COUPÉ blu del 1973, sempre in box, mai sotto la pioggia, 10 mila euro, visibile a Torino



cottimassimo957@gmail.com

DELTA HF INTEGRALE 8V rossa del 1988, ottime condizioni, tutta originale, revisione completa nel 2023, 40 mila euro, visibile a Verona



3400576928

FULVIA COUPÉ bianca del 1973, 11.992 euro, visibile a Montaguto (AV)



patriciopparra@tiscali.it

APPIA III SERIE del 1961, funzionante, ottime condizioni, 7.000 euro, visibile a Tagliacozzo (AQ)



marciors@hotmail.it

FULVIA COUPÉ 1.3 S II SERIE Rosso Corsa del 1972, iscritta Asi, in ordine in tutte le sue parti, targhe e libretto originali, 22 mila euro, visibile a Palermo

eculotta73@gmail.com

FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8

Iniezione grigia del 1966, ottime condizioni di meccanica e di carrozzeria, 26 mila euro, visibile a Roma



giodevir@gmail.com

FULVIA COUPÉ 1.3 S rossa del 1974, completa di tutti i suoi pezzi, smontata per restauro, documenti originali, 5.900 euro trattabili, visibile a Gattinara (VC)



gio98delm@gmail.com

ARDEA IV SERIE del 1951, targhe originali, Asi targa oro, restaurata nel 2005, 18.500 euro, visibile a Grosseto



leonardo.mazzi8@gmail.com

AUGUSTA berlina del 1936, perfettamente funzionante, interni e carrozzeria in ottime condizioni, targhe originali, Asi targa oro, 29 mila euro, visibile a Rubiera (RE)



daniegab@tin.it

LOTUS

ELAN +2 del 1975, bicolore originale ma riverniciata, meccanica in ordine, motore rifatto, Asi targa oro, 33 mila euro, visibile a Terracina (LT)



3280871356

MASERATI

KARIF nera del 1989, molto curata, manutenzione puntuale, trattative riservate, visibile a Bolzano



andrea@northsouth.it

BITURBO SPYDER rossa del 1986, rara versione esportata negli Stati Uniti, da eseguire leggero restauro, 15 mila euro, visibile a Vicenza



luciospeedster@gmail.com

MAZDA

MX-5 (NA) grigia del 1996, 12.770 euro, visibile a Verona



lisa.cambruzzi@gmail.com

MERCEDES

190 (W201) bianca del 1983, carburatore, conservata e funzionante, 6.000 euro trattabili, visibile a Valvasone Arzene (PN)



unodelluno@libero.it

190 SL grigia del 1956, colore e motore originali, 82.500 euro, visibile a Bari



Anita54gallo@krotosair.com

200 (W124) bianca del 1990, carrozzeria perfetta, 8.000 euro, visibile a Pesaro

Ventura_nicola@hotmail.com

220 SE COUPÉ bianca del 1963, completamente originale, perfettamente funzionante, Asi targa oro, trattative riservate, visibile a Cattolica (RN)



fiorenzorovelli@gmail.com

300 SE (W126) del 1986, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, iscritta Asi, 8.000 euro, visibile a Pinerolo (TO)



339 8484809

MG

MIDGET 1500 MK IV verde del 1977, guida a destra, 13.500 euro, visibile a Scarperia San Piero (FI)

francesco.perezzi@tiscali.it

Bergia Paolo

Restauro Auto d'Epoca

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

Officina specializzata
Alfa Romeo



Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

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



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

di Bertamini Renzo & C. snc

RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE

RICAMBI PER ALFA ROMEO
FERRARI - FIAT - LANCIA - MASERATI
SPECIALIZZATI IN 124 SPIDER

www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

VICENZA CLASSIC CAR SHOW

19-20-21 aprile 2024
FIERA DI VICENZA



The new top event

Vendi la tua auto a Vicenza Classic Car Show

Hai un'auto d'epoca che desideri esporre e vendere?
Puoi riservare uno spazio a Vicenza Classic Car Show.

Informati sulle modalità e condizioni inviando una mail
con i tuoi dati:

Nome / Cognome / Città / Telefono / Email
a info@vicss.it

19-20-21 aprile 2024 | FIERA DI VICENZA

WWW.VICENZACLASSICCARSHOW.COM

info line: +39 376 214 0975



Powered by
ITALIAN EXHIBITION GROUP
Providing the future

B SPIDER rossa del 1969, guida a destra, ottimo stato, 17.800 euro, visibile a Borgo Verezzi (SV)



massimilianounere@gmail.com

TD del 1956, completamente restaurata nel 1999, revisioni periodiche, 30 mila euro, visibile a Benevento
marcellotraglia@gmail.com

MORGAN

4/4 bianca del 1996, perfetta di motore e carrozzeria, 41 mila euro, visibile a Fermo (FM)



charly45@libero.it

MORRIS

MINOR 1000 TRAVELLER del 1968, ottime condizioni, 13 mila euro, visibile a La Spezia



leonardo.caramelli@libero.it

PEUGEOT

304 S CABRIOLET grigia del 1974, carrozzeria e interni perfetti, funzionante, 12.800 euro, visibile a Genova
casalititti@gmail.com

106 bianca del 1992, perfette condizioni, pochi chilometri, 2.500 euro, visibile a Mortara (PV)



ggmrossi3@gmail.com

PORSCHE

911 2.4 T TARGA nera del 1972, conservata, originale in tutto, trattativa riservata, visibile a Torino
riccardobianco1975@gmail.com

911 3.0 CARRERA del 1976, perfetta, omologata Asi, 84.999 euro, visibile a Brescia



Tommaso.briozzo@alice.it

356 A (T1) Aquamarine Blue Metallic del 1956, condizioni ottime, certificato di origine Porsche, 130 mila euro, visibile a Salerno



3519342447

RENAULT

4 CV rossa del 1959, 13.900 euro, visibile a Como



Giancarlo.mantelli@virgilio.it

ROLLS-ROYCE

SILVER CLOUD II SERIE grigia del 1960, guida a sinistra, completamente originale, motore mancante, da immatricolare, 45 mila euro, visibile a Cormano (MI)
308gtb@libero.it

TOYOTA

LAND CRUISER II rossa del 1989, ottimo stato, completamente originale, trattativa riservata, visibile a Latina



Massimo.lasalvia@virgilio.it

TRIUMPH

TR2 SHORT DOOR bianca del 1955, restaurata, perfetta in ogni particolare, 65 mila euro, visibile a Vaiano (BO)
balestraantonio64@gmail.com

VOLKSWAGEN

MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET nera del 1979, perfetta, revisionata, 19 mila euro, visibile a Collecchio (PR)



alex.gandolfi@gmail.com

KARMANN GHIA rossa del 1973, ottimo stato di meccanica e di carrozzeria, 23.500 euro, visibile a Padova
Gae.bet@libero.it

PASSAT W8 VARIANT blu del 2002, condizioni originali, cambio manuale, 8.950 euro, visibile a Verona



jochenmeuren@gmail.com

MAGGIOLINO 1200 del 1963, ottime condizioni, completamente originale, 16.500 euro, visibile a Malnate (VA)
p.casonato61@gmail.com

MAGGIOLONE CABRIOLET rossa del 1976, 19 mila euro non trattabili, visibile a Busto Arsizio (VA)



eligiufer@gmail.com

MAGGIOLINO "Ovalino" del 1955, conservata, ottime condizioni, targhe nere, 27.500 euro, visibile a Sondrio



oscaromegialli@gmail.com

TYP 2 rosso del 1980, allestimento camper, marciante, 16 mila euro, visibile a Roma
ccopnk@gmail.com

MAGGIOLINO 1200 (12V) del 1969, restaurata, 15 mila euro non trattabili, visibile a Roma



gianluigifanelli@hotmail.com

MAGGIOLONE 1303 KARMANN bianca del 1972, fondi sani, meccanica perfetta, 17.500 euro, visibile a Gallarate (VA)
monica.manuela.salvitti@gmail.com

MAGGIOLINO (6V) del 1966, completamente restaurata, 15.800 euro, visibile a Lanzo Torinese (TO)



cabodi@libero.it

VENDO MOTO

BMW

R1200 C grigia del 2003, 3.000 euro, visibile a Bareggio (MI)



+31 6 4756 7967

MOTO GUZZI

V35 III SERIE caffè racer del 1986, funzionante, targata Milano, 1.800 euro, visibile a Milano
3939369749

PIAGGIO

VESPA 150 GS grigia del 1960, documenti e targa originali, 5.500 euro, visibile a Sacile (PN)
garagesriuniti@gmx.com

VENDO VARIE

PER LANCIA FULVIA, FLAVIA E FLAMINIA

lotto di più di 200 pezzi vendibile solo integralmente, trattativa riservata, visibile a Montebelluna (TV)

fabio@shirt.it



RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO INGLESI CLASSICHE



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

**COMPONENTI DI MECCANICA, CARROZZERIA E TAPPEZZERIA
PRONTA CONSEGNA**

CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO

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



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



Inquadra il QR Code con lo smartphone per inserire subito il tuo annuncio

LE MODALITÀ

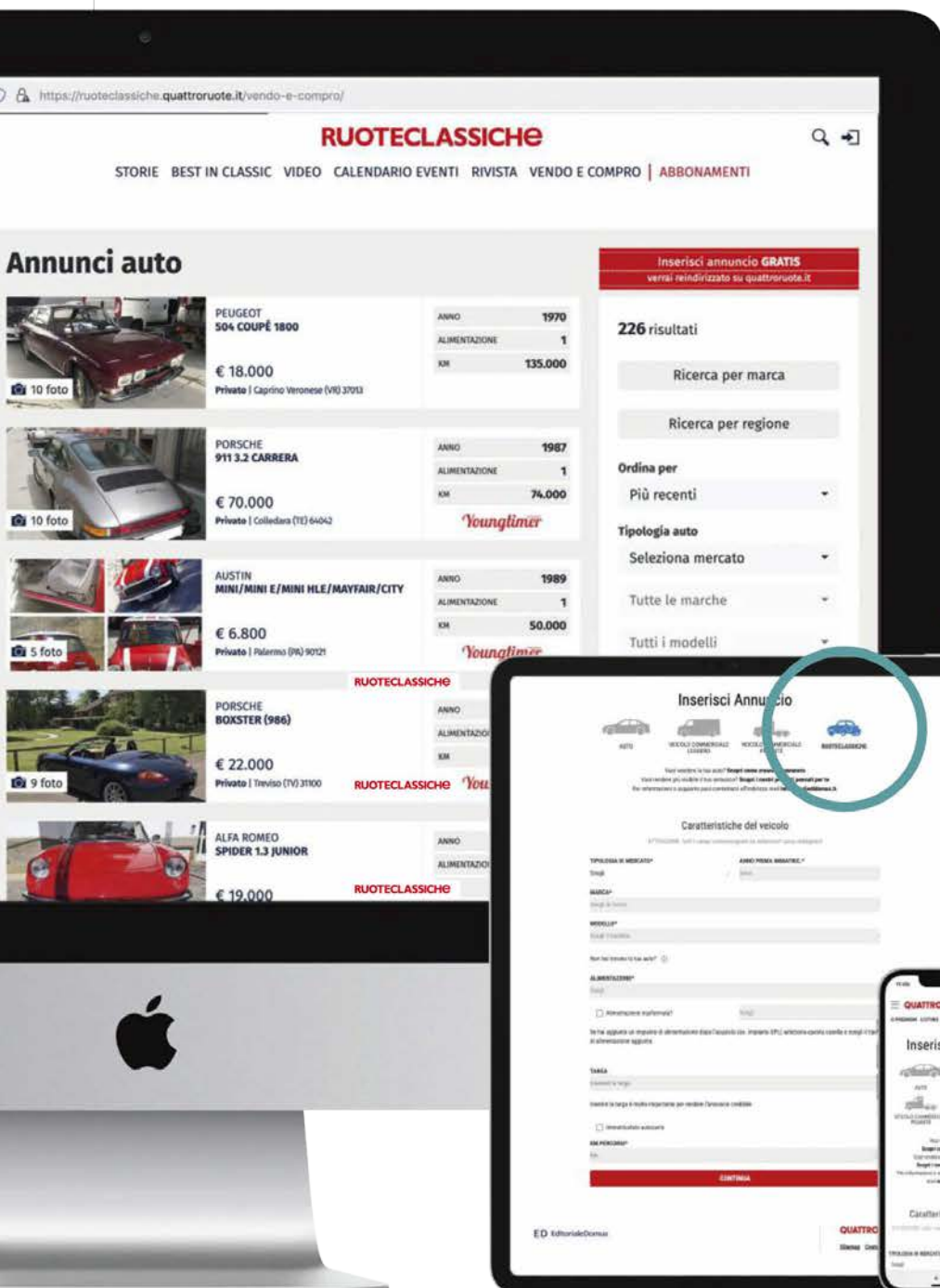
GLI ANNUNCI SONO ONLINE

- Volete vendere auto o ricambi? Comprarli? 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 a opera della redazione 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 2004**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2014.**

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.



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



Monge
Gift

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

Cercali nel tuo pet shop di fiducia e online.

NO CRUELTY TEST

Monge
La famiglia italiana del pet food

GREENCOMPANY



*Showroom di Moto d'epoca, Auto d'epoca,
Youngtimer, Instant Classic in vendita*



RUOTE DA SOGNO SRL

Via Daniele da Torricella, 29 - Reggio Emilia - Italy

RUOTE DA SOGNO FIRENZE

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

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



**1998 FERRARI
F355 F1 SPIDER**