

RUOTECLASSICHE

D.LSC. 06/09/2024



FIAT RITMO RENAULT 4 GTL

DUE MILLECENTO
TUTT'AVANTI
AD ALTO GRADIMENTO

CLASSICHE DI DOMANI

FIAT CINQUECENTO SPORTING

PICCOLA BOMBA
AL PROFUMO
DI ABARTH

IMPRESSIONI

HONDA NSX

LA SUPERCAR
CHE SENNA RESE
LEGGENDARIA

VEICOLI MILITARI

WILLYS MB VW TYP 82

LE VECCHIE "NEMICHE"
SI AFFRONTANO
A 80 ANNI DAL CONGEDO

REGINE

LANCIA APRILIA PININ FARINA

DISTILLATO D'ELEGANZA
DALLA LINEA
SENZA TEMPO





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

FERRARI, LA DINO E LA (MIA) SPY STORY

Siccome le vendite della Maserati non vanno benissimo, da mesi circola nell'ambiente la voce che il marchio sia sul mercato. In Stellantis, ovviamente, negano, ma a fine luglio Nathalie Knight - la direttrice finanziaria del gruppo - s'è lasciata sfuggire una battuta abbastanza inquietante: "Per ora siamo impegnati a creare quanto più valore possibile per il marchio, però in futuro il management potrebbe riconsiderare quale sia la migliore casa per la Maserati". Di fronte alle polemiche, alla fine è dovuto intervenire Carlos Tavares in persona, scrivendo una lettera ai sindacati per ribadire il suo "deciso impegno al fine di garantire un brillante futuro a Maserati". Smentita la vendita, sono partite le illusioni sull'eventualità di portare il Tridente sotto il rassicurante cappello della Ferrari. Nell'attesa di vedere se andrà davvero così (ma la vedo difficile,

perché nessuno vuole incrinare il magico equilibrio finanziari-produttivo che si è creato dopo la quotazione in Borsa della Casa diretta da Benedetto Vigna), al vecchio cronista non sfugge che l'eventuale unione sarebbe in realtà un déjà vu, considerato

che c'è stato un momento neppure breve - a cavallo fra gli anni 90 e i Duemila - in cui i due marchi convivevano, di fatto rappresentando il polo del lusso di casa Fiat. A quel periodo è legato un aneddoto personale che vide coinvolte le due Case, che è rimasto segreto per oltre 20 anni e che oggi voglio rivelare.

Corre l'anno 2005 e ai primi di gennaio vengo spedito da Quattroruote al Salone di Detroit. Partire il primo di gennaio per il Michigan è una gran seccatura, il freddo è terrificante, a girare di notte per la città si rischia lo smembramento, però è una manifestazione ideale per gli inviati di tutto il mondo, che dal Cobo Hall escono sempre con un numero impareggiabile di spunti e notizie. Terminati i due giorni riservati ai media, riparto per l'Italia via New York, dove mi imbarco sul volo Alitalia con destinazione Milano. Mi accomodo al mio posto vista corridoio, e mi accorgo che un top manager della Ferrari siede alla mia destra, leggermente più avanti perché in Business (allora ci si trattava bene) le file sono sfalsate. Lui non mi ha visto e per un

momento sono tentato di salutarlo. Poi rinuncio: per due giorni sarà stato assediato sullo stand da quei rompiscatole dei giornalisti, immagino che vorrà starsene in pace. Dopo cena, mentre mi sto appisolando, lo vedo estrarre dalla ventiquattrore un faldone di cartone rigido di quelli che si usano in azienda. Sulla prima pagina c'è scritto Dino. Ora, in quegli anni a Modena accadeva di tutto. Nel 2002 si era parlato della nascita di un supergruppo Ferrari-Maserati-Alfa, nel 2003 Luca Cordero di Montezemolo aveva firmato un accordo tecnico con l'Audi che avrebbe dovuto dare il la a una vendita (poi sfumata) e a livello di prodotto e sinergie si parlava insistentemente di una Ferrari entry level frutto di un programma congiunto con - appunto - la Maserati: vuoi vedere che l'ignaro ingegnere sta per regalarmi uno scoop? Così è.

Mi sporgo fin quasi a cadere dal sedile, osservato da steward e hostess assai perplessi dalle mie contorsioni, e di soppiatto apprendo tutto, ma proprio tutto, del progetto baby Ferrari, nome in codice 159. Allungando l'occhio fino a farmelo fuoriuscire dall'orbita scopro bozzetto di stile, dimensioni, motore e piattaforma (quelli della Gran Turismo di là da venire), obiettivi di vendita di una Ferrari che arriverà fra almeno quattro anni. Quando atterro mi precipito in redazione. L'allora direttore Mauro Tedeschini decide di andarci cauto, conoscendo da modenese qual è la ben nota suscettibilità di Maranello: magari ci denuncia per rivelazione di segreti industriali. Usciamo allora con un pezzo d'esemplare vaghezza, in cui si riportano soltanto la decisione di chiamare Dino il futuro modello e le informazioni tecniche base. In Ferrari non la prendono affatto bene, fors'anche perché Dino è un nome che da quelle parti scatena una comprensibile sensibilità, e ci accusano di esserci inventati tutto: potremmo replicare, ma significherebbe rivelare il modo non proprio ortodosso con cui abbiamo carpito le informazioni. Esattamente un anno più tardi Sergio Marchionne rompe gli indugi e decide di dare il via libera al progetto "quarto modello". Nel giugno del 2008, il progetto 159 lato Ferrari finalmente vedrà la luce: il nome, però, non è Dino, ma California (che ora, peraltro, inizia a divenire ricercata dai collezionisti: se volete fare la pazzia, è il momento giusto). Bene, il segreto non è più tale. Confido nel perdono degli interessati e, soprattutto, nella prescrizione...

“Nel 2005, Maranello voleva fare **un modello entry level** rilanciando un nome mitico. **E io scoprii tutto.** Ecco come”

 ruoteclassiche.it

 RuoteclassicheIT

 @ruoteclassiche

 RuoteclassicheVideo



Epoche a confronto
La Fiat Ritmo e la Renault 4 GTL sono due 1.100 a trazione anteriore spaziose e moderne per le rispettive epoche. Tra fine anni 70 e anni 80 sono state anche concorrenti sul mercato

- 6 Iniziative**
Allegata al numero di ottobre la Guida al Mercato
- 8 Best in classic**
Verso il traguardo le candidature
- 10 Ruoteclassiche.it**
Il nostro sito e Instagram
- PENSIERI LIBERI**
- 13 La memoria**
di Pino Allievi
- 15 La grande storia**
di Gianni Cancellieri
- 17 Destra3 lunga chiude**
di Carlo Cavicchi
- PASSIONI**
- 18 Posta**
La voce dei lettori
- 23 Photobox**
Le vostre storie
- 24 Quattroruote**
Alfa Romeo 33 Stradale
- PRIMO PIANO**
- 28 Certificazioni Fiva**
Le card dell'ente internazionale

ICONE

- 31 Peugeot RCZ R**
Instant classic top di gamma
- 32 Test a test**
Fiat Ritmo 60 CL (1979)
Renault 4 GTL (1984)
- 42 Regine**
Lancia Aprilia Cabriolet
Pinin Farina (1949)
- 48 Impressioni**
BMW 1800 (1968)
- 54 Impressioni**
Honda NSX (1993)
- 62 Classiche di domani**
Fiat Cinquecento Sporting (1998)
- 70 Veicoli militari**
Willys Overland MB (1944)
Volkswagen Typ 82 (1943)



48



54



70



92

STORIE

- 79 125 anni della Horch**
La mostra all'Audi Forum
- 80 Museo Targa Florio**
L'esposizione di Collesano
- 84 Le donne alla "Targa"**
Costanza Florio
- 86 Fiat - Seat**
Un matrimonio mancato
- MONDOCLASSICO**
- 91 Coppa Mazzotti**
A ottobre la 16ª edizione
- 92 Specialisti**
Tapezzeria "Il Paperino"
- 96 Eventi**
Monterey Car Week

MERCATO

- 105 Aston Martin**
Volano le DB5
- 106 Aste**
Monterey Car Week
- 110 Classic Garage**
Specialisti
- 113 Quotazioni**
► Come leggere i nostri prezzi
► Auto e fuoristrada
- 139 Vendo&Compro**
► Un ponte tra domanda e offerta
► Come fare un'inserzione



62



80

Sommario



TOTAL PROTECTION FOR CAR COLLECTORS



banchero costa

INSURANCE BROKER
SPECIALTIES DIVISION

Forniamo soluzioni su misura ai nostri clienti in tutto il mondo per assicurare collezioni d'auto speciali, d'epoca e da corsa; in ogni classe di rischio, compresi quelli relativi alla giacenza, ai trasporti e all'utilizzo stradale, sia per uso privato che per la partecipazione a eventi motoristici.



INDUSTRIAL



CARGO



MARINE



SPECIALTIES



CAR
COLLECTORS

LLOYD'S correspondent

Member of CIEQ Federation



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



part of

banchero costa
NETWORK

BROKERAGE
SHIP FINANCE
SHIP AGENTS

SHIPYARDS
TOWAGE AND SALVAGE
YACHTS

RESEARCH

bancosta.com



UNA BUSSOLA PER IL MARKETPLACE

Torna il nostro vademecum, dedicato all'acquisto e vendita delle storiche, **che tira le somme degli ultimi 12 mesi** di aste e transazioni

Giunge all'ottava edizione la pubblicazione fondamentale per comprendere le logiche economiche dietro al mondo delle vetture d'epoca. La Guida al Mercato (in edicola a richiesta con Ruoteclassiche di ottobre, a 6,90 euro in aggiunta al prezzo della rivista) rappresenta una bussola irrinunciabile per chi si avvicina al mondo delle storiche, per i collezionisti o per coloro che da anni desiderano un'auto particolare. Nelle oltre 200 pagine del volume trovano posto i pareri degli esperti e le

indicazioni del nostro Comitato Prezzi riguardo ai modelli più apprezzati negli ultimi 12 mesi, a quelli che, invece, hanno subito un calo nella quantità o nell'entità delle transazioni e alle classiche di domani. Si parte con la sezione dedicata alle aste più importanti dell'anno e alle vendite record. Alla prima classifica è dedicato uno spazio specifico. La parte di resistenza è, come da tradizione, il listino aggiornato delle quotazioni

di Ruoteclassiche, declinato in un numero maggiore di livelli di valutazione rispetto a quello della rivista mensile e contenente

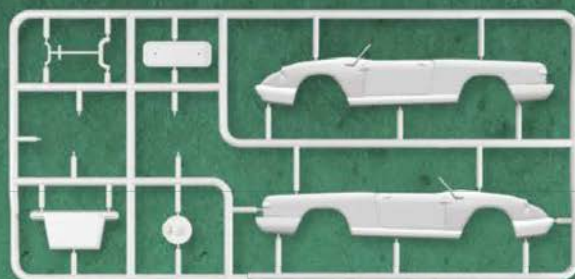
la maggior parte dei modelli che sono presenti nel nostro database.



TI SERVE UN PEZZO ALFA ROMEO?

Anglo Parts Italia è felice di annunciare la partnership con Bertelsbeck MyAlfa. Da oggi abbiamo disponibili anche i ricambi di Alfa Romeo d'epoca nella nostra sede di Treviso.

www.angloparts.com
www.myalfagroup.com/it



Contattateci

☎ 0422 321500
✉ treviso@angloparts.com
✉ myalfa@angloparts.com
📞 347 0488828

Anglo Parts srl

📍 Vicolo G. Verdi 14
31020 Villorba (TV)
Italy

Ricambi di carrozzeria e meccanica,
componenti elettrici e manuali,
attrezzi e accessori.

Distributore ufficiale di



RIAR

CULTURALFA ATTO SECONDO

Il secondo evento targato CulturAlfa (una collaborazione tra il Museo Fratelli Cozzi di Legnano e la collezione di Alfa Romeo del socio Riar Axel Marx) si terrà il 22 settembre al Teatro Filodrammatici di Milano e si intitola "I Signori di Galliate:

Varzi e Fangio, 30 anni a tutto gas". Autore e protagonista Davide Da Fidel. 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

UNA SCUOLA VERA PER PROFESSIONISTI

Da anni Federperiti ha istituito la prima scuola in Europa per formare dei veri

professionisti, sia a livello di valutazione danni (riservata ai periti assicurativi) sia per gli aspetti commerciali (aperta a tutti). Si tratta di una preparazione scientifica affiancata da veri esperti e che porta a ottenere non un semplice attestato di frequenza, ma, superato l'esame finale del corso, la certificazione della qualifica rilasciata da un ente pubblico come Aicq-Sicev-Accredia, che sovrintende a tutto il processo formativo e all'esame finale. Il ruolo degli Eve (Esperti veicoli d'epoca) è più che mai rilevante in un mercato quale quello dei veicoli storici. Per 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 PUBBLICITÀ
Paolo Muratore

LICENSING & SYNDICATION
licensing@edidomus.it

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

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

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

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

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

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

PERIODICO MENSILE
SETTEMBRE 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)
Deborah Nocentini

ARCHIVIO
Massimo Calzone, Stefano Negri

HANNO COLLABORATO

Progetto e grafica: Stefano Tosi

Testi: Pino Allievi, Giosuè Boetto Cohen,
Valerio Boni, Alberto Bonvicini,
Gianni Cancellieri, Carlo Cavicchi,
Massimo Condolo, Michele Di Mauro,
Marco Di Pietro, Nicolò Minerbi,
Andrea Paoletti, Cesare Sasso,
Lorenzo Stocco Gastaldi, Daniele Turrisi
Foto: Paolo Carlini, Michele Di Mauro,
Fabrizio Ferrari, Gabriele Galli,
Nicolò Minerbi, Daniele Russo,
Cesare Sasso, Massimiliano Serra
Foto di copertina: Massimiliano Serra

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 RUOTECLASSICHE desiderati.
Si prega di accettarsi sempre della effettiva
disponibilità delle copie.

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

ULTIMA CHIAMATA PER CANDIDARLE

Fino a metà settembre si possono segnalare le vetture e le realtà per l'edizione 2024 del nostro contest. E **da ottobre si vota su Instagram** per eleggere Auto Classica e Classica di Domani dell'anno

Volete segnalare un'automobile, un evento, una gara, un club oppure una collezione da proporre per Best in Classic? Affrettatevi, c'è ancora tempo fino al 15 settembre per farlo. L'iniziativa, giunta alla quarta edizione, vuole valorizzare le eccellenze italiane del mondo heritage e vede anche quest'anno Aci Storico come main partner, al quale si sono aggiunti Bancherò Costa Insurance e Trinchero come partner. Dall'Auto Classica alla Classica di Domani, passando per le altre sette categorie, che potete leggere nel riquadro a destra, sono già numerose le proposte giunte in redazione. Per segnalare le vostre preferenze basta inviare una mail all'indirizzo

bestinclassic@ruoteclassiche.it, indicando la categoria per la quale suggerite la candidatura e corredandola di una descrizione dettagliata e di almeno un paio di immagini. Per le prime cinque categorie, che vedono coinvolte le automobili, possono essere candidate vetture pubblicate sulle nostre pagine, presentate, restaurate o protagoniste di eventi nel periodo compreso tra agosto 2023 e luglio 2024. Alla fine del mese di settembre la redazione stilerà una short list delle proposte più interessanti, che saranno poi sottoposte al vaglio delle due giurie. Quella dei lettori definirà le vincitrici delle categorie Auto Classica e Classica di Domani, attraverso una votazione che verrà effettuata nel mese

di ottobre attraverso la nostra pagina Instagram. Sulle altre sette categorie, invece, si esprimerà la giuria di esperti, presieduta dal direttore Gian Luca Pellegrini e composta da collezionisti e protagonisti del mondo delle auto classiche. I vincitori del contest saranno annunciati il 15 novembre a Milano AutoClassica (nella foto sotto, la premiazione dell'edizione 2023).

TUTTO IN UN CLIC

Per seguire le fasi del contest e scoprire quali sono i giurati e le finaliste di Best in Classic 2024 inquadra il Qr code con il tuo smartphone.



LE CATEGORIE

Auto Classica

La vettura d'epoca più interessante per rilevanza, unicità o per la storia di cui è protagonista

Classica di Domani

Quella che sarà una protagonista del motorismo storico ed è già ora nelle mire dei collezionisti

Restomod

La miglior vettura classica "remasterizzata" in chiave contemporanea

Reloaded

La riedizione di un modello del passato, che ne conserva il Dna, reinterpretandolo

Restauro

L'intervento di ripristino più rilevante, straordinario o impegnativo

Evento

L'avvenimento imperdibile per cultori e appassionati, là dove bisogna essere

Gara

La sfida più entusiasmante tra quelle del calendario sportivo nazionale Aci

Club

Chiamatelo anche ritrovo o sodalizio: è ciò che unisce le persone nel nome della passione

Museo/Collezione

Una raccolta o un'esposizione che promuove e celebra la cultura dell'auto classica



Main Partner



Partner





QUOTAZIONI SU
WWW.PERTESICURO.COM

PREMI A PARTIRE DA 100€

- Guida libera per i maggiori di 25 anni
- Massimale R.C.A. 6.450.000,00 € persone / 1.300.000,00 € cose-animali
- Infortuni conducente 60.000.00 Euro IP 60.000.00 Euro morte
- Tutela legale
- Traino in caso di incidente stradale e/o avaria
- Incendio primo fuoco 7.000.00 Euro
- Rinuncia alla rivalsa come da condizioni

GARANZIE OPZIONABILI

- AUMENTO MASSIMALE RCA a 20.000.000€ (unico)
- RICORSO TERZI DA INCENDIO
- SCACCIA PENSIERI urto animali selvatici
- AUMENTO CAPITALE INFORTUNI CONDUCENTE
- FURTO/INCENDIO PURO
- ALL RISKS
- KASKO

Per Te S.r.l.

Via Beaumont, 10 - 10143 Torino - T: +39 0110883111 - F: +39 0110883110
info@pertesicuro.com - perte@legalmail.it - www.pertesicuro.com
iscrizione al registro degli intermediari Per Te S.r.l. n. A000391451 dal 15/09/2011
Responsabili dell'attività di intermediazione:
Tricomi Emanuela Numero Iscrizione RUI A000170367 dal 22/04/2007
Tricomi Roberto Numero Iscrizione RUI A000166705 dal 01/02/2008
Consultabile presso il sito www.ivass.it

PER INFORMAZIONI 011 0883111

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.
Il Cliente prima della sottoscrizione della polizza deve prendere visione delle norme di accesso al prodotto e deve leggere attentamente il set informativo disponibile presso l'agenzia Per Te Srl e sul sito www.pertesicuro.com

NON PERDETEVI LE NOVITÀ ONLINE

Dalle utilitarie sportive alle supercar, trovate tutto su **Ruoteclassiche.it**, assieme a notizie, eventi e molto altro. Su Instagram, poi, le auto del nostro passato, ricordi e storie interessanti e curiosi



Piccole bombe italiane

Fiat Uno Turbo I.E., icona nazionale degli anni 80 capace di prestazioni "monstre"



Modellismo

Lancia Rally 037 Topmarques: leggendaria Gruppo B in scala 1:12



Direttamente dai primi del '900

All'asta una delle prime auto prodotte dalla Fratelli Ceirano, conservata e perfettamente funzionante



Granturismo di nome e di fatto

La Peugeot 106 GTI si contrapponeva alla Rallye, offrendo una più ricca dotazione



Autobianchi A112 Abarth

L'utilitaria di classe ma con tanta grinta, amata da tutte le generazioni



Nordiche da viaggio

Saab 9-3 Turbo: l'ultima vera vettura della Casa, nonostante la meccanica della Opel Vectra



Fiat Croma

La prima grande Fiat a trazione anteriore, rimarrà nei listini fino al 1996



I due cuori del bolide

Due 4 cilindri per la Lancia Trevi Bimotore, esperimento integrale



Occhio alla fuoriserie

Sarebbe una normale Giulietta se non fosse per qualche dettaglio...



Vantaggi e svantaggi

Tutti i segreti dei freni, con i pro e i contro di tamburi e dischi

BRITISH CLASSIC

Riservato alle auto inglesi



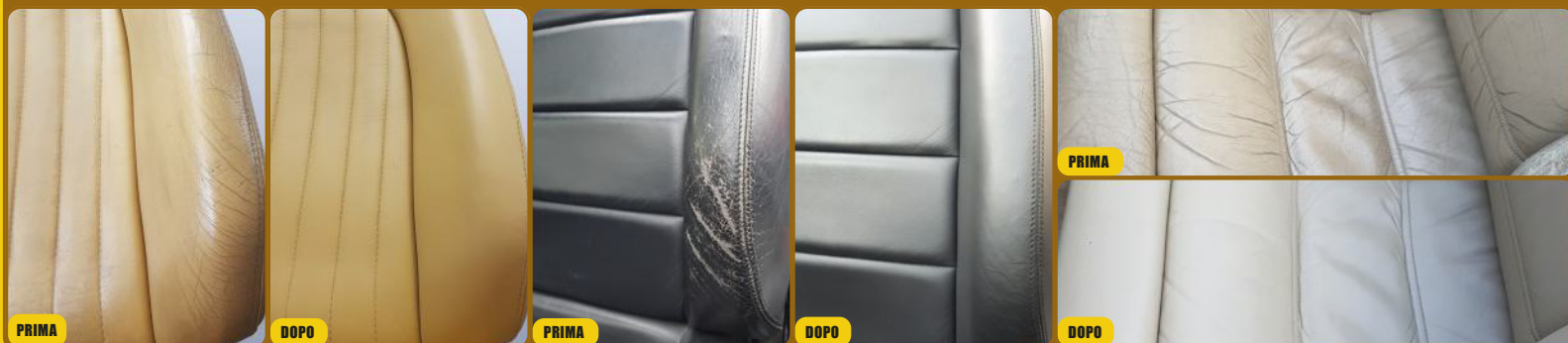
CACCIA ALLA VOLPE
PALAZZO MINELLI
DOMENICA 20 OTTOBRE
Via Reatti 7, Sala Bolognese BO

Non sono previste attività di caccia. "Caccia alla Volpe" rappresenta il nome storico della manifestazione.

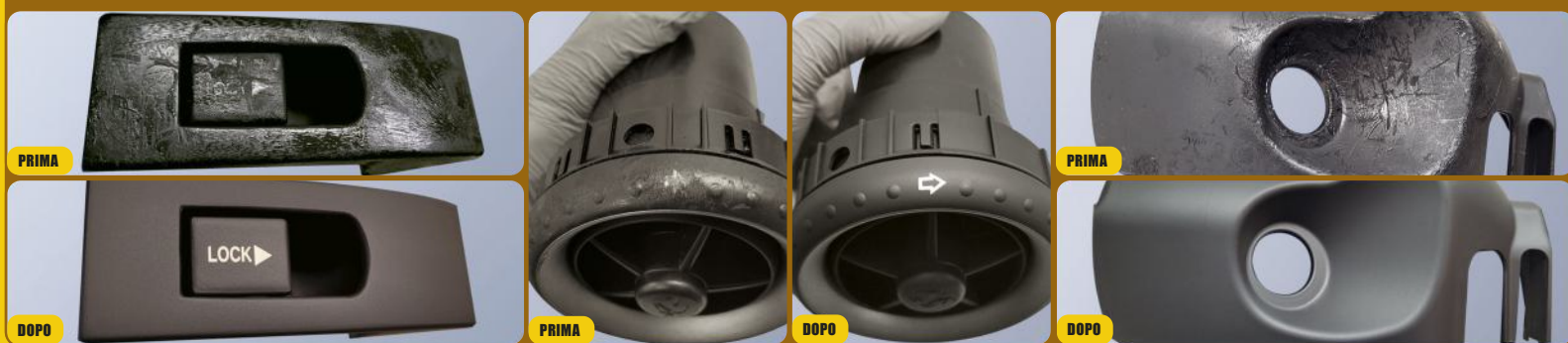
DAI NUOVA VITA AI TUOI INTERNI!

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

RESTAURO CONSERVATIVO DEGLI INTERNI IN PELLE



RESTAURO DELLE PLASTICHE



RESTAURO PULSANTI RETROILLUMINATI



SPECIALIZZATI IN FERRARI, MASERATI, PORSCHE E AUTO DI LUSSO



**RESTAURO
PELLE**
di Alessandro Cantarelli

Tel. e ☎ 344.1590328

✉ info@acrestaupelle.com

Via Insorti Bosco Martese, 46
Teramo (TE)

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

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



PINO ALLIEVI

PATRICK HEAD

ZERO NOSTALGIA



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

“Inutile chiedergli di F.1: sotto sotto è ben informato, ma preferisce **parlare del Lago di Como**, che incanta molte star del circus”

La Formula 1 è un treno in perenne movimento, gente che sale e gente che scende in una successione senza tempo. Ci sono personaggi che hanno fatto la storia delle corse e che da un momento all'altro sono usciti dai riflettori e se ne sono perse le tracce. Come Ron Dennis, col quale la McLaren è diventata grande. Come John Barnard, Gordon Murray e tantissimi altri.

Mi chiedeva qualcuno in Ferrari, un paio di mesi fa, che fine avesse fatto Patrick Head, il socio di Frank Williams, ma soprattutto guida tecnica della squadra negli anni dei titoli iridati di Jones, Keke Rosberg, Mansell, Piquet, Jacques Villeneuve, Damon Hill, Prost. Parliamo di un personaggio di primo piano della Formula 1, che poco prima della vendita del team si è fatto da parte. Onestamente, non seppi come rispondere. Poi ecco l'estate, il caldo, il via vai dei turisti e mi ritrovo Patrick Head sorprendentemente davanti, col sorriso aperto e cordiale, in una viuzza di Bellano, Lago di Como.

to da parte. Onestamente, non seppi come rispondere. Poi ecco l'estate, il caldo, il via vai dei turisti e mi ritrovo Patrick Head sorprendentemente davanti, col sorriso aperto e cordiale, in una viuzza di Bellano, Lago di Como.

Prima che glielo chieda io, è lui a pormi la domanda: “Che cosa fai qui?”. “Che cosa ci fai tu, io sono nato a quattro chilometri da qui...”. E allora mi spiega di essersi regalato qualche giorno in un luogo che gli piace molto, dove non era mai stato. Poi sorride ancora: “Non siamo lontani da Monza, mi hanno invitato al Gran premio, non so se ci andrò. Guardo ogni tanto le gare in tv, non tutte, le vedo come una cosa distante...”.

Sembra il discorso con un tifoso qualsiasi, ma Head è l'uomo che ha dato alla Williams nove titoli mondiali Costruttori e sette Mondiali Piloti. Lui però non dà peso alla sua fama: “Per tanti anni ho vissuto esclusivamente per le corse e le automobili in generale, oggi ho il tempo per leggere, per andare in barca, per la moto. Vivo a Cagliari, c'è il mare che ho sempre amato, ho altri panorami davanti e ho una figlia innamorata del design. Mia moglie Monica è italiana. Poi ho anche un figlio e una figlia avuti da Betise (Asuncion, brasiliana, era l'addetta stampa di Senna, ndr), ma nessuno pare sia innamorato delle auto”.

Inutile chiedergli di F.1: benché sotto sotto sia ben informato, preferisce parlare del lago dove ha appena preso la residenza - a Como - Kimi Raikkonen, dove Schumacher soggiornava volentieri a Cernobbio e a Bellagio, dove è nato Arturo Merzario (Civenna), dove ha trascorso la gioventù Andrea Chiesa (Gravedona), dove ha casa l'ex presidente di Mercedes, Dieter Zetsche (Lierna), non lontano dalla dimora valtellinese (Lanzada) di Corrado e Teo Fabi, per citare nomi popolarissimi sulle piste. Head si diverte a sentire queste cose, che però gli paiono distanti.

È contento del suo passato, ma non ha né rimpianti né nostalgie. Un bel modo per guardare oltre, senza farsi trascinare dal peso dei ricordi. Non sono in tanti a esserci riusciti. **R**

Binomio vincente

Sir Patrick Head, classe 1946, a destra nella foto, insieme a sir Frank Williams, negli anni in cui il team di Grove vinceva molti titoli mondiali in F.1. L'ingegner Head è stato co-fondatore e direttore tecnico della famosa scuderia britannica





PREMI INDICATIVI DEI MEZZI CON PIÙ DI 25 ANNI

NORD

265€
FINO A 3 MEZZI

CENTRO

278€
FINO A 3 MEZZI

SUD

313€
FINO A 3 MEZZI

PREMI INDICATIVI DEI MEZZI TRA 20 E 25 ANNI

317€
FINO A 3 MEZZI

329€
FINO A 3 MEZZI

365€
FINO A 3 MEZZI

Le polizze possono comprendere fino a 20 mezzi

**MASSIMALE AUMENTATO A 15.000.000€ A MAGGIOR TUTELA DELL'ASSICURATO
GARANZIE E SERVIZI PROPOSTI**

Durata contratto annuale

**Forma tariffaria: franchigia fissa
e assoluta per ogni sinistro € 80,00**

**Massimale Rc Auto
massimale unico 15 milioni**

All Risks opzionale

**Guida libera al raggiungimento
di 26 anni compiuti**

**Incendio p.r.a. € 5.000,00
scoperto 10% min. € 250,00**

**Garanzia infortuni conducente
€ 50.000,00 morte / € 50.000,00 i/p**

**Rinuncia alla rivalsa
come da condizioni**

Rimborso traino
Garanzia prestata da UCA Assicurazione
Spese legali e Peritali S.p.a.

Protezione legale
Garanzia prestata da UCA Assicurazione
Spese legali e Peritali S.p.a.

Assistorica è una convenzione. Prima della sottoscrizione leggere il set informativo su www.assilogos.com

CONDIZIONI DI POLIZZA, NOTE INFORMATIVE, TABELLA PREMI/PROVVIGIONI E INFO SU WWW.ASSILOGOS.COM

GIANNI CANCELLIERI L'INEGUAGLIABILE BUGATTI ROYALE



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

“Un'icona dell'auto di ogni tempo e, più in generale, della meccanica come **fatto d'arte**”

Fra i cultori più severi di storia dell'automobilismo, alcuni sostengono con ferma convinzione che dopo il 1929 non sia mai più stata costruita una vettura degna di essere considerata una “classica”. Questa opinione estremistica, da... fondamentalisti dell'auto d'epoca, si fonda forse sul fatto che gli anni 20 furono un periodo incredibilmente fecondo, così ricco di fermenti e di sviluppi avveniristici nella tecnica costruttiva non meno che nella raffinatezza stilistica da dover essere considerato, questo sì, irripetibile.

Quel decennio “esagerato” si avviò alla fine segnato dall'avvento di un'automobile che ne compendia - mirabilmente, s'intende - tutti gli eccessi:

la Bugatti Type 41, detta Royale. Perché Royale? Sia perché il suo aspetto era ed è di una magnificenza regale, sia perché Ettore Bugatti l'aveva concepita pensando di poterla vendere come quintessenza del prestigio

automobilistico a un po' di teste coronate. Costruito il prototipo, infatti, lo portò in giro per l'Europa e lo mostrò, fra gli altri, ad Alfonso XIII re di Spagna, il quale - incontentabile - ordinò una carrozzeria più grande, ma poi (1931) perdette la corona prima di poter procedere all'acquisto. Leopoldo del Belgio la ritenne troppo cara (da due a tre volte il prezzo della Rolls-Royce più costosa). Carol di Romania si tirò indietro, temendo addirittura una sommossa popolare. Mohammed Abdel Said, re del Marocco, la provò, ma poi si fece di nebbia. Insomma, nessun monarca volle la Royale, della quale furono venduti fra il 1929 e il 1933 solo tre esemplari dei sei co-

struiti e variamente e stupendamente carrozzati e ricarrozzati da Weymann, Park Ward, Binder, Weinberger, Kellner e Bugatti stesso, mentre il prototipo del '28 finì distrutto in un incidente. Il motore era un autentico monumento meccanico: 8 cilindri in linea di 12.763 cm³, con una lunghezza di 1,41 metri e un albero motore che pesava 135 kg. La distribuzione era a 3 valvole per cilindro e albero a camme in testa, doppia accensione, potenza di 300 CV a soli 1.700 giri. Il cambio era a 3 rapporti con la seconda in presa diretta e la terza sovramoltiplicata. Altri dati impressionanti di quel capo d'opera di una bellezza assoluta, quasi oltraggiosa: il cofano era lungo due metri, il passo 4,30 (4,57 nel prototipo!), il peso era di quasi tre tonnellate e mezza (350 kg il solo motore). La velocità massima, in seconda, toccava i 150 orari. “E in terza?”, chiesero a Bugatti. “Quella che più vi aggrada”, fu la risposta.

I fratelli Schlumpf, nella deriva della loro favolosa quanto rovinosa ossessione, ne acquistano addirittura due per la loro collezione, oggi Musée National de l'Automobile, di Mulhouse.

La versione davanti alla quale, a ogni incontro, l'anziano scriba, a rischio delle proprie rotule sospette, non esita a genuflettersi, è la Coupé Napoléon, telaio 41.000, derivata dal prototipo che sfoggiava una carrozzeria Packard con un motore di 14.726 cm³. Ma già nel 1929, quando fu presentata a Parigi, la vettura era stata ricarrozzata come coupé e poi come coach, ma finì distrutta in un incidente, con lo stesso Ettore Bugatti al volante. Il numero di telaio 41.000 fu però utilizzato per un nuovo esemplare, carrozzato come Coupé Napoléon su disegno del figlio di Ettore, Jean. E ancor oggi, credetemi, può far delirare.

R

Nessuna come lei
La Bugatti Type 41, nota come Royale, nella versione Coupé Napoléon. Un'opera d'arte monumentale, con un motore a otto cilindri in linea di quasi 13 litri contenuto in un cofano di due metri e un passo equivalente alla lunghezza di un'auto media, ossia 4,30 metri



LUGANO CLASSIC

Esposizione di automobili storiche
nelle piazze della città di Lugano e
tour alla scoperta del Ticino



ASSOCIAZIONE
CLASSIC CARS TICINO



Conferenza
Sabato 12.10.2024 ore 16:00
Palazzo Comunale



MONTEVERDI

Un sogno svizzero

CARLO CAVICCHI

LE LACRIME DI SANDRO MUNARI



Una carriera al timone

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

Sono passati più di 40 anni da quando Sandro Munari ha smesso di fare il pilota professionista, ma per gli appassionati di rally rimane sempre una leggenda, anche se da troppi anni la salute gli è nemica e lui non frequenta più nessuno, né i suoi amici più cari e nemmeno i tanti appassionati che ancora lo ricordano come il più grande di sempre, per come portò in alto la disciplina dei rally. Ma anche per un campionissimo c'è sempre una prima volta assoluta e per Munari avvenne come copilota del grande Arnaldo Cavallari, che la descrive in una maniera speciale in un suo libro ormai introvabile, "La vita nel Sole". La prima volta di Munari al volante, invece, l'avete già letta nel numero di agosto. Ecco il racconto di Arnaldo.

"Avevo in programma il Rally di Sardegna con il veronese Sergio Lipizer, il quale, nella settimana faticosa, si ammalò. Angiolini mi telefonò in ufficio per dirmi dell'indisponibilità. Munari era nella mia stessa stanza, seduto su una sedia. Misi

giù pensieroso il telefono e incrociai il suo sguardo. Il destino, l'attimo fuggente, una concausa. 'Vieni a correre con me in Sardegna?' gli chiesi. 'Ma cosa devo fare?'. 'Tranquillo, niente di difficile'. Non potendo allontanarmi dal lavoro, Sandro doveva andare in treno

a Milano, al Jolly Club, ritirare la Giulia 'Quadrifoglio' da gara, arrivare a Genova, imbarcarsi sul traghetto e sbarcare a Olbia. Io l'avrei raggiunto all'ultimo momento, in aereo. Come d'accordo, lo raggiunsi in Sardegna. Venne a prendermi a Olbia e assieme andammo a Nuoro, in albergo. Un bagno e scesi in sala per cenare. Incrociai Luigi Tabaton, grande capo della scuderia Grifone. 'Ehi, Cavallari, ma adesso ti metti con i mastini?'. Non capii la battuta. Tabaton prese a raccontare. 'Nella stiva del traghetto ho tentato di avvicinarmi alla tua Giulia. Non l'avessi mai fatto. Dall'interno è sbucata la faccia di un tipo che ha preso a inveire digrignando i denti: 'Chi siete? Cosa volete? Via di qui'. Un mastino!'. Scoppiai a ridere. Sandro aveva fatto tutta la traversata chiuso in auto. La Giulia era diventata una fortezza da difendere. Chiunque si fosse avvicinato, automaticamente sarebbe diventato un

nemico, un pericolo. In gara fu dominio assoluto. Corsi l'ultima prova, attento a non deconcentrarmi, poi mi lasciai andare. 'Thu, ihu!' gridai. Braccia tese e pugni chiusi per scaricare la tensione. Quindi via, verso il traguardo di Cagliari. Improvvisamente Sandro scoppiò a piangere. Un singhiozzo continuo, mesto, con la testa bassa e le mani a nascondere la faccia. Uno sfogo sospetto. 'Sandro, non avrai mica sbagliato il controllo orario, vero?'. E giù lacrimoni. Arrestai di colpo la 'Quadrifoglio'. 'Sandro, fammi vedere la tabella!'. Temevo il peggio. Temevo non avesse il coraggio di confessarmi un errore. Sandro alzò la testa. 'No, no, non gò (ho) sbaglià (sbagliato). A penso solo 'na roba...'. 'Ma Sandro, dime (dimmi), cosa ela (cos'è) 'sta roba?'. 'Penso che un adrioto e un cavarzeran - erano uno di Adria e l'altro di Cavarzere, località venete distanti solo nove chilometri - i è drio vinsere (stanno vincendo) el raly internazionale de Sardegna'. Lo mandai a quel paese...".

R

“Sandro aveva fatto **tutta la traversata chiuso in auto**. La Giulia era diventata una fortezza da difendere...”

Il "Drago" legge le note

Nella foto, l'Alfa Romeo Giulia 1600 TI Super (nota come Quadrifoglio) dell'equipaggio Cavallari-Munari, all'arrivo del vittorioso Rally San Martino di Castrozza del 1964, che la fortissima, "strana" coppia si aggiudicò bissando il successo del Rally di Sardegna, di cui si parla in questa pagina



FORD COMPATTA MA PERICOLOSA

“La Pinto nei guai”, così esordiva Quattroruote in un articolo sul numero di maggio del 1978. La ragione? **Una caratteristica che rendeva “esplosiva”** la vettura subcompact della Casa di Dearborn



Vorrei sapere quali caratteristiche aveva la Ford Pinto, che vedevo sempre di colore azzurro fuori da scuola negli anni 70.

Lettera firmata

Di auto passate tristemente alla storia per i difetti ce ne sono state tante. La Nsu RO 80 soffriva la scarsa affidabilità del suo motore rotativo. Della Chevrolet Corvair Ralph Nader, padre del consumerismo americano, scrisse che era “insicura a ogni velocità”, per il comportamento del retrotreno a semiassi oscillanti in curva. La Ford Pinto appartiene a questa schiera per un vizio di progettazione costato la vita a molti automobilisti. Nata nel 1971 come vettura subcompact e pensata per combattere la concorrenza delle piccole vetture di importazione (Volkswagen in testa), la Pinto era una piccola berlina a trazione posteriore, due porte e due volumi, dall'estetica tipicamente anni 70: linee morbide, vetri ampi

e cromature sui paraurti e intorno ai finestrini. Il frontale presentava una griglia del radiatore a sviluppo orizzontale, che correva tra i fari, a seconda dell'anno di produzione rotondi o rettangolari. Dietro, un portellone costituito, inizialmente, da un unico grande vetro, offriva un'ottimale accessibilità al vano bagagli. All'interno, in un abitacolo dallo spiccato gusto d'Oltreoceano, tra materiali plastici, moquette e finta pelle, c'era spazio sufficiente per quattro occupanti, anche se quelli posteriori si trovavano sacrificati. Nel cofano, due unità di origine europea provvedevano a muovere la vettura: un 1.600, prodotto in parte in Inghilterra e offerto con cambio manuale, e un 2.000 proveniente dalla Germania, abbinato a una trasmissione automatica. Dal 1974 in poi, sarà disponibile con un propulsore di 2.3 litri fino al 1980, affiancato, dal 1975, dal V6 “Cologne” nella configurazione di 2.800 cm³.

A far diventare famosa, anzi famigerata, l'auto, però, è stato un altro particolare. A causa della fretta e del contenimento dei costi, infatti, era stato trascurato il posizionamento del serbatoio del carburante, il quale si trovava tra il paraurti e l'assale posteriore, con pochi centimetri di tolleranza in caso di urto. Nei tamponamenti questo portava il serbatoio a schiacciarsi contro gli organi meccanici adiacenti, con conseguente perdita di carburante e forte rischio di incendio. A seguito dei numerosi incidenti mortali, le sentenze contro la Ford cominciarono a fioccare, insieme a risarcimenti milionari e a una vera e propria gogna mediatica. La Casa, inoltre, fu quasi obbligata dal Dipartimento dei Trasporti a richiamare un milione e mezzo di vetture per le modifiche necessarie. Le cause intentate contro il costruttore superarono il centinaio e, mentre la Cbs definì la vettura una “trappola di fuoco”, la questione assunse

i connotati di un caso etico quando emerse che alla Ford erano al corrente del problema, ma decisi a non risolverlo, visto che si calcolava come tre volte più conveniente addossarsi qualche risarcimento. Uno scandalo che relegò la Pinto a modello, fatte le debite proporzioni, di modesto successo, visti i 3,1 milioni di esemplari venduti a fronte di prospettive ben più ambiziose. La piccola Ford si è anche guadagnata un posto nel cinema, in “Top Secret”, film comico-demenziale del 1984 nel quale, in una sconclusionata sparatoria, una camionetta militare perde il controllo a seguito di una foratura e si dirige pericolosamente verso una Pinto, parcheggiata in un campo. A nulla valgono gli sforzi del conducente, il quale, con il terrore negli occhi, non riesce a frenare in tempo. È sufficiente che il mezzo si appoggi appena al paraurti posteriore dell'auto perché questa, in una comica iperbole, esploda in modo spettacolare.





QUATTRO PERCORSI

UN



VIAGGIO STRAOR-



DINARIO

Benvenuti al **Salone Internazionale** per Appassionati e Collezionisti delle **4 e 2** ruote, a Bologna.



Auto e Moto d'Epoca, anche quest'anno, è pronta ad accoglierti con **quattro percorsi tutti da scoprire**. **PERCORSO AUTO** tra classiche, sportive, youngtimer e le instant classic, i padiglioni del **PERCORSO IL MONDO DELLE CLASSICHE** con

Club, Scuderie, Musei e Case Automobilistiche..., il **PADIGLIONE MOTO** per gli appassionati delle due ruote e non solo e il **PERCORSO RICAMBI** tra pezzi selezionati e oggettistica di pregio.

Gira la pagina e vieni con noi... ►



BOLOGNA FIERE
24-25-26-27
OTTOBRE 2024

Ad **Auto** e **Moto d'Epoca** i colori seguono l'onda della passione...



PERCORSO IL MONDO DELLE CLASSICHE

Enti, Istituzioni, Eventi, Asta, Club,
Scuderie e Registri, Musei e Case Automobilistiche.



EMOZIONE GOLF

Volkswagen ITALIA celebra i 50 anni di Golf partecipando per la prima volta a Bologna. **Esposte le 8 generazioni della bestseller tedesca**, compresa la versione appena aggiornata. **37 milioni gli esemplari finora venduti.**



MODELLI ESCLUSIVI

Registri storici, case automobilistiche, grandi musei e i marchi della motor valley. Un'occasione unica per abbracciare la **storia dei motori** e ammirare **modelli esclusivi**, in esposizione solo a Bologna.



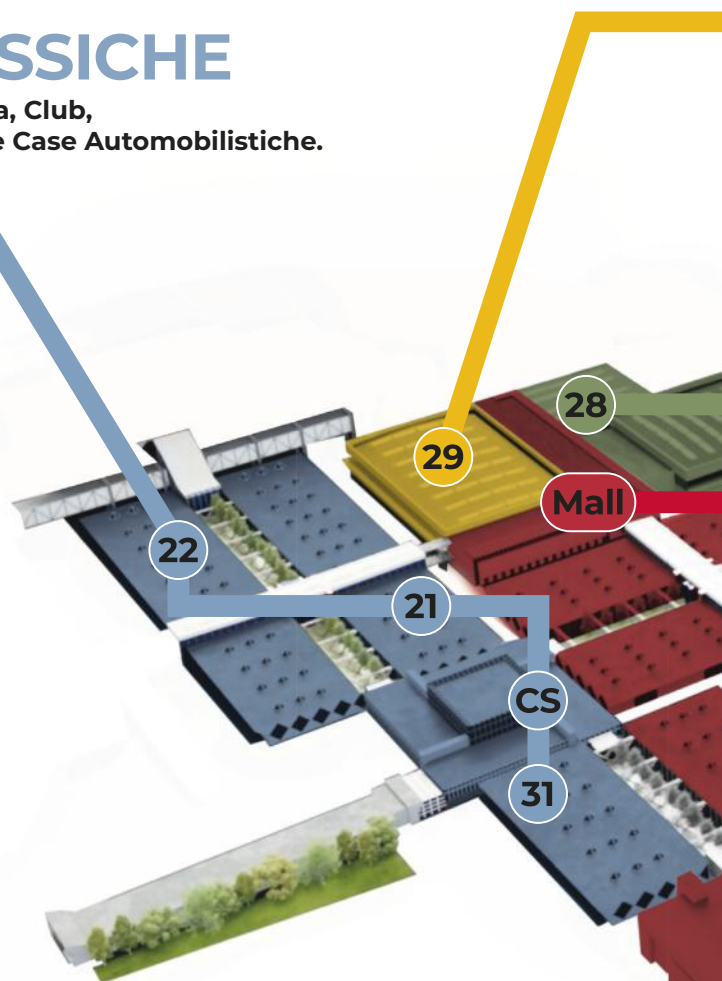
OLTRE 7.000 AUTO IN VENDITA

Dai rari esemplari da collezione alle promettenti **Instant Classic e Youngtimers**, con sezioni dedicate al restauro, ai materiali e alla manutenzione.



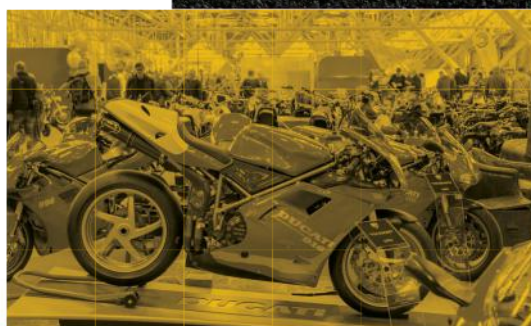
PERCORSO **AUTO**

Commercianti auto,
Restauratori auto,
Automotive, Arts&Crafts.



PERCORSO MOTO

Dealers, Restauratori, Musei,
Club e Scuderie, Ricambi.

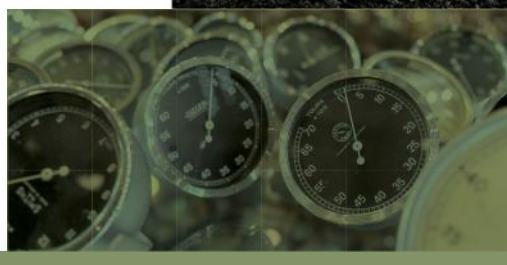


UN'OCCASIONE UNICA

Un viaggio nel **motociclismo d'epoca** con un intero padiglione di **15.000 mq riservato a moto e ricambi storici**.

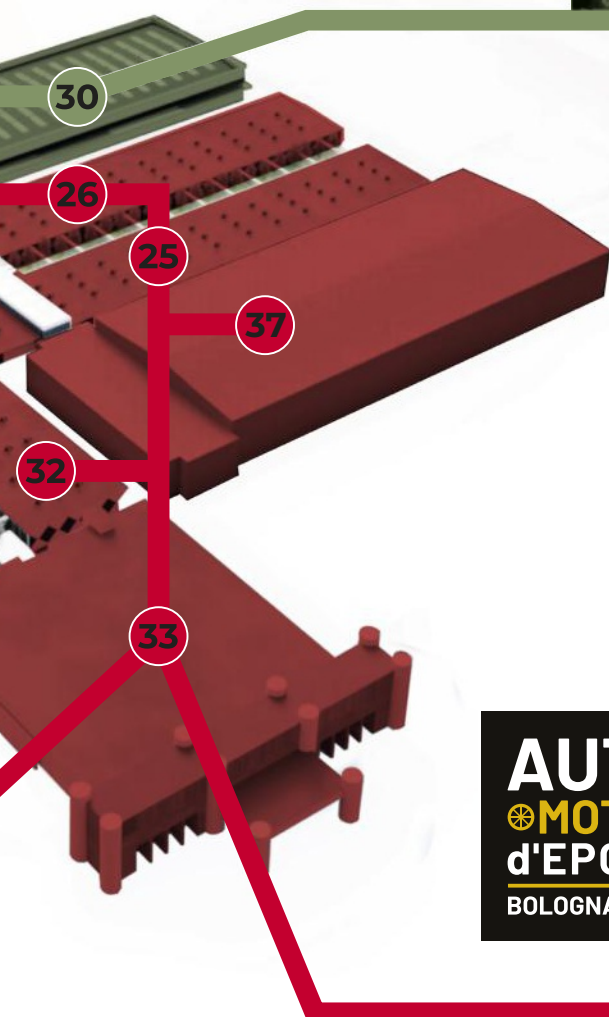
PERCORSO RICAMBI

Ricambi auto,
Modellismo
e Automobilia.



LA MAMMA DEL BICILINDRICO DUCATI.

Nel 2024 debutta il **Top Motorcycle Mountain Museum** con la **Ducati 500 GP** guidata, tra gli altri, da Phil Read nel 1971: la moto che ha definito **l'architettura classica del motore bicilindrico Ducati** in uso ancora oggi. Tra i ricambi moto, sempre nel PAD 29, focus speciale su **Kawasaki e Guzzi**.



RICAMBI? LI TROVI AI PADIGLIONI 28 E 30

La più grande offerta europea di **ricambi d'epoca**, dalla meccanica all'elettronica del motore, fino alle componenti per gli interni, con una vasta selezione di **modellismo e automobilia**.

AUTO
MOTO
d'EPOCA
BOLOGNA FIERE



Anche quest'anno, per **quattro giorni**,
Bologna è il cuore della passione per le **4 e 2 ruote!**

235.000 m²

ESPOSITIVI

*auto, moto,
ricambi
ed esposizioni
esclusive*

4

PERCORSI
TEMATICI

14

PADIGLIONI
ESPOSITIVI

*per
appassionati
e collezionisti
di 4 e 2 ruote*

14.500

POSTI
AUTO
COPERTI

*con accessi
rapidi
agli ingressi*

7

FERMATE
TRENINO
INTERNO
AL QUARTIERE

*per
raggiungere
tutti
i padiglioni*

6

CANALI
UFFICIALI
IN CUI
SEGUIRE
LA FIERA

*social media
e sito web
per tutte
le novità
dell'edizione
2024*

I numeri dell'edizione 2023



Più di **7.000** auto
in vendita e in esposizione



Oltre **1.200** espositori
provenienti da tutta Europa



Più di **300** riviste e portali online
che hanno parlato e scritto
dell'edizione 2023

E quest'anno? **Ci vediamo a Bologna...!**

In **aereo** con l'**aeroporto internazionale Guglielmo Marconi**, in **auto** con un **casello di uscita dedicato** e l'accesso diretto ai parcheggi con **14.500 posti auto coperti** oppure in **treno** con collegamenti continui verso BolognaFiere e **la speciale offerta Trenitalia con sconti fino all'80%**.



Acquista
on-line
il biglietto
d'ingresso

BOLOGNAFIERE
24-25-26-27
OTTOBRE 2024

AUTO
MOTO
d'EPOCA
BOLOGNAFIERE

organizzato da

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Bologna
Fiere

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

autoemotodepoca.com

Inviare le vostre immagini a **redazione@ruoteclassiche.it**

L'ARTE DI ARRANGIARSI

Viaggiare **sotto la pioggia senza tergicristalli** è un po' come guidare a fari spenti nella notte, cantava qualcuno: molti rinunciavano.

Non è il caso dei protagonisti di questa storia, che non si sono arresi



Il maltempo, si sa, non va d'accordo con le vetture d'antan; se poi, ad aumentare le difficoltà, subentrano anche rotture e malfunzionamenti, l'inventiva e l'esperienza dei conducenti viene veramente messa alla prova. È quello che è successo ad Alessandro Cacciotti e all'amico Giuliano

quando, durante la 1000 Miglia del 1991, a pochi chilometri dalla partenza da Brescia, sotto una pioggia scrosciante, un forte odore di bruciato e fumo pervadono l'abitacolo. Poco dopo i tergicristalli della Salmons 2300 del 1954 si fermano: il motorino che aziona le spazzole si è rotto.

Impossibile reperire in tempo utile il ricambio, tuttavia, nonostante le precipitazioni non accennino a diminuire, i nostri eroi non si scoraggiano: legano una corda ai due bracci dei tergicristalli, facendola passare sul parabrezza. Poi infilano nell'abitacolo le estremità della

fune dai deflettori e, tirando alternativamente da destra e da sinistra, riescono a tenere pulito il parabrezza e a raggiungere Ferrara. Il congegno, però, torna utile anche i giorni di gara successivi, con il persistere della pioggia e, ovvio, dell'inconveniente.



Foto di famiglia

1. Massimo Lombardi e il figlio Dario con la loro Lancia Fulvia Coupé 1.3 S.
2. Umberto Bisi (il bambino al centro) con la famiglia e la loro Lancia Ardea



Ammiraglie

3. La Jaguar XJ di Andrea Bonsi mostra orgogliosa la certificazione Targa oro.
4. La Mercedes 280 SE di Giangiacomo Ricca, fedele compagna da 20 anni

ALLA REGINA PIACEVA CAMBIARE

Soltanto 18 esemplari realizzati a mano, **uno diverso dall'altro**, per via degli aggiornamenti o delle richieste del cliente. Il marchio Laudoracing-Models ne propone quattro varianti, tre rosse e una blu, in scala 1:18

Quando ti cimenti nella riproduzione di un'icona come l'Alfa Romeo 33 Stradale del 1967, la questione diventa delicata. E non solo perché la supercar del Biscione è assai nota, ma perché la "produzione" dell'auto fu limitata a soli 18 esemplari, uno diverso dall'altro.

PICCOLE GRANDI VARIABILI

In queste pagine esaminiamo tre varianti rosse, più una blu, proposte dalla Laudoracing-Models. Un'offerta che rende

bene la complessità del modello. Partiamo dalle 33 rosse e dalla variante che riproduce la vettura esposta al Museo Storico Alfa Romeo di Arese (come riportato pure sulla targa), dagli inconfondibili cerchi dorati e dal doppio gruppo ottico anteriore. È forse la Stradale più famosa, con prese d'aria laterali posteriori e i finestrini scorrevoli. Un modello da esporre come capofila in una collezione sul "gotha" dell'Alfa. Una seconda variante (targata

"Prova MI 1310") vanta sempre il doppio faro, ma si differenzia per finestrini fissi, cerchi argento, specchietti retrovisori e tergi infulcrato sul tetto. Inoltre, la presa d'aria posteriore del V8 è divisa in quattro (sulle altre, invece, è singola), mentre non compaiono gli sfoghi laterali. La terza 33 si riconosce per il faro singolo, gli indicatori di direzione e, nel frontale, per le piccole luci di posizione sui parafranghi, i doppi tergi e il profilo cromato a livello calandra.

Realizzati in resina, i modelli non sono apribili. Gli interni sono ben visibili, grazie alle ampie vetrate. Ogni variante costa 119,90 euro, un prezzo in linea con la qualità e il livello del prodotto. Quale scegliere? Dipende da voi, in ogni caso vi porterete a casa un pezzo di storia dell'auto italiana. Per i più esigenti è in arrivo pure la versione "museo" in scala 1:12, a 234,90 euro. Tutte disponibili fino a esaurimento sul sito della Casa (laudoracing-models.com).

VEDERLE COSÌ DI PROFILO, CON
LE LORO DIFFERENZE, **È UN SOGNO.**
DIFFICILE NON PENSARE
DI PORTARLE NEL PROPRIO BOX...





VESTITA DI BLU

LA SUPERCAR DEL CONTE

Ulteriore dimostrazione di realizzazione artigianale del mini-lotto delle 18 Alfa Romeo 33 Stradale prodotte (e disegnate dal grande Franco Scaglione) arriva dall'esemplare blu, appartenuto al conte Corrado Agusta, classe 1923. Coupé che è stata a sua volta oggetto della riproduzione del marchio Laudoracing-Models (sotto, prezzo di 121,90 euro), come le altre tre del servizio. Il magnate, fratello minore di Domenico, imprenditore aeronautico e delle due ruote con l'MV Agusta, acquistò infatti una 33 personalizzata, verniciata in Blu Reale e dotata di elementi legati al mondo degli elicotteri, come i cristalli azzurrati e i sedili speciali di cuoio. Da notare anche il doppio tergicristallo, forse per un utilizzo dell'auto meno corsaiolo, e i gruppi ottici anteriori monofaro, mentre è presente un elegante profilo cromato ad altezza brancardo. Ma, ovviamente, la peculiarità di questa supercar resta la tinta blu della carrozzeria di Peraluman H35, anche perché le altre "33" erano tutte rosse.



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 SUBITO

OPPURE 2 ANNI

Ruoteclassiche

24 NUMERI
DIGITALE INCLUSO



SOLO
€ 89,90

INVECE DI € ~~144,00~~

+ € 5,90 di spese di spedizione

SCONTO
38%

1 ANNO



Ruoteclassiche + Quattroruote

12 NUMERI
DIGITALE INCLUSO

12 NUMERI
DIGITALE INCLUSO

SOLO
€ 84,70

INVECE DI € ~~142,80~~

+ € 3,90 di spese di spedizione

SCONTO
41%

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



PER ABBONARTI SUBITO: WWW.SHOPED.IT/RCL24

o se preferisci telefona al numero **02 56568800**

dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 18.00. Numero telefonico di rete fissa nazionale.
I costi della chiamata dipendono dal gestore e dal piano tariffario.

AD AMPIO SPETTRO

L'ente certificatore mondiale può emettere **Carte d'Identità diverse** per veicoli d'epoca di almeno 30 anni o per quelli tra 20 e 29. In Italia il delegato ufficiale è l'Asi. **Il costo della card**, che include tutti i dati della storica, **è di 150 euro**

Possedere un veicolo storico non è solo un modo per “fermare” il tempo e gustarsi il sapore degli anni più belli. Porta in dote pure la consapevolezza di avere in garage un tassello di storia dell'automobile o della motocicletta. Un piccolo, pregiato pezzo di un mondo che rappresenta poi la nostra grande passione. E, come tale, il mezzo non solamente va seguito e controllato regolarmente, per poterlo utilizzare al meglio in un contesto in cui il rispetto per l'ambiente è diventato ormai irrinunciabile. Ma andrebbe pure conosciuto nei suoi dettagli più nascosti e reconditi, per poterne apprezzare a fondo l'importanza.

FISSARE I CONTENUTI

Questa responsabilità, che in genere va di pari passo con la curiosità della passione per la propria storica, trova una sua espressione istituzionale nelle certificazioni. Qui parliamo di quelle rilasciate dalla Fiva, la Fédération Internationale des Véhicules Anciens, fondata nel 1966, con

sede legale a Parigi e sede operativa a Torino, e che include organizzazioni affiliate in ben 71 Paesi nel mondo. Compresa naturalmente l'Italia.

La Fiva rilascia le proprie certificazioni e card tramite le ANF (Autorità Nazionale Fiva): per l'Italia si tratta dell'Automotoclub Storico italiano, l'Asi, ente certificatore riconosciuto dallo Stato (nell'articolo 60 del Codice della Strada).

Per “veicolo storico” la Fiva intende un mezzo stradale a propulsione meccanica di almeno 30 anni, conservato e mantenuto in condizioni corrette, che non viene utilizzato come strumento di trasporto quotidiano e che fa parte, quindi, del nostro patrimonio tecnico e culturale. Inoltre, la Federazione internazionale definisce le “youngtimer” come veicoli stradali, questa volta di età compresa tra 20 e 29 anni, in buone condizioni e di buona conservazione, di solito utilizzati per scopi ricreativi e che possono diventare idonei al rilascio di una Carta d'Identità Fiva al raggiungimento dei 30 anni. Non si tratta solo di auto e moto: rientrano nelle due categorie tutti i veicoli a motore destinati al trasporto di persone o merci, inclusi camion, autobus, mezzi militari e agricoli. Alimentati a benzina, gasolio, vapore, elettricità, o qualsiasi altra fonte di energia impiegata in quel dato periodo storico.

La commissione tecnica Fiva ha il compito di creare metodi e regole standardizzate per descrivere l'originalità e le condizioni di una storica. E il modo di fissare delle certezze è proprio quello della certificazione, ossia la Fiva Card. Due sono le categorie di veicoli, dicevamo, e altrettanti i documenti: uno è la Fiva Identity Card (Certificato d'Identità Fiva), riservato, appunto, ai veicoli che abbiano compiuto 30 anni dalla data di costruzione; l'altro è il Youngtimer Registration Document, destinato ai veicoli tra i 20 e i 29 anni, sempre dalla fabbricazione.

In Italia, come detto, è l'Asi a gestire la procedura, la quale prevede che il proprietario sia tesserato Asi (costo annuo 41,32 euro, più quota

Legami stretti

In questo stand sono ben evidenti sulla colonna azzurra i loghi dell'Automotoclub Storico italiano (sopra) e, poco sotto, quello ovale in verde della Fiva. Il legame tra i due enti è molto stretto, in quanto l'Asi viene riconosciuto in Italia come ANF (Autorità Nazionale Fiva), con facoltà di presentare domande di certificazione su richiesta, in questo caso, di un proprietario italiano





del club) e che presenti la domanda utilizzando la piattaforma online applications.fiva.org, oppure, in via eccezionale, tramite il club stesso. Il veicolo verrà ispezionato in una sessione di omologazione da un esperto di marca e modello della Commissione Tecnica Nazionale e da uno “scrutineer” Fiva, che verificheranno tanto il veicolo stesso, quanto la documentazione inclusa nell’applicazione. In seguito all’esame, lo “scrutineer” redigerà un report per il Technical Administrator, il quale, in presenza dei requisiti necessari, autorizzerà il rilascio della Card Fiva. Quest’ultima ha validità massima di dieci anni. Nel caso di passaggio di proprietà o di modifica delle specifiche del veicolo, sarà necessaria una nuova registrazione. La card resta di proprietà della Fiva e deve essere restituita all’autorità emittente o all’ente internazionale, ove richiesto.

A SOLO SCOPO IDENTIFICATIVO

La Fiva Card, che in Italia costa 150 euro, è un documento di riconoscimento del veicolo storico contenente la datazione, gli estremi identificativi, la storia, le immagini, nonché le eventuali modifiche riscontrate rispetto allo stato d’origine. Non costituisce garanzia dell’autenticità della storica e non dev’essere utilizzata per scopi

“LA **FIVA CARD** SERVE A DOCUMENTARE LA STORIA DI UN VEICOLO, MA **NON VALE** COME GARANZIA DI AUTENTICITÀ”

commerciali o come prova della cronologia del veicolo. Il documento, insieme all’adesivo da applicare all’esterno, è concesso in uso al tesserato e permette la partecipazione alle manifestazioni iscritte a calendario internazionale Fiva. Il documento, in Italia, è riservato solo a veicoli con registrazione nel nostro Paese, oppure non registrati, ma il cui proprietario sia residente da noi.

I dati del veicolo e delle Card Fiva emesse sono archiviati in un database criptato, ben protetto. A ogni automobile o motocicletta in questione viene assegnato un numero di registrazione Fiva (FRN), generato da parametri individuali e univoco per il veicolo per tutta la sua durata. Il database della Fiva consente di proteggere al meglio i contenuti da eventuali tentativi legati ad attività fraudolente o illegali. Un’identificazione precisa che può portare a un potenziale aumento del valore del veicolo.



L'officina dei sogni di Majorette

L'ESPERIENZA UNICA BUILD YOUR CAR

Esiste un luogo speciale dove la fantasia prende forma e i sogni a quattro ruote di grandi e piccini possono diventare realtà in miniatura. Si tratta di Build Your Car (BYC), un'esperienza che cattura l'immaginazione degli appassionati di qualunque età, in un viaggio tra tecnologia e artigianato che si può vivere alle fiere Auto e Moto d'Epoca e Milano Auto-classica, oppure nel negozio fisico FAO Schwarz a Milano, in via Orefici.



Tra grandi schermi interattivi e totem tecnologici, ha inizio l'avventura: con pochi e semplici tocchi, è possibile configurare l'auto dei propri sogni scegliendo tra modelli iconici come la Porsche 911, la Lamborghini Urus, la Porsche 934, la Fiat 500 o, prossimamente, per i veri intenditori di auto sportive, anche la Bugatti Chiron. La magia comincia con la selezione dei dettagli, poiché ogni modello offre una gamma di varianti di colore per la carrozzeria, tipologie di chassis e opzioni per interni, inclusi sedili e fari. Il totem interattivo non è solo uno strumento di configurazione, ma anche una finestra che mostra in tempo reale come sarà la creazione, così che grandi e piccini possano vedere ogni scelta prendere vita sullo schermo. Con la lista delle componenti in mano, ci si dirige poi al banco dove gli artigiani BYC attendono di mettere la loro maestria al servizio della tecnologia per completare l'opera. Le abili mani assemblano ogni pezzo con cura, trasformando l'idea digitale in un oggetto tangibile in un processo capace di incantare. La macchinina prende forma, ogni dettaglio si incastra, ogni componente trova il suo posto. Per i bambini è un momento di pura meraviglia, per gli adulti – soprattutto i collezionisti e gli appassionati di auto – è un ritorno alla gioia pura e semplice del modellismo.

Una volta completato il modellino, però, l'avventura non finisce: l'auto viene consegnata insieme a un set di adesivi, permettendo così di aggiungere quel tocco personale che rende ogni modello unico. A coronare l'esperienza, c'è infine la confezione speciale con il logo BYC factory, una scatola che non solo protegge il modellino, ma che diventa essa stessa un oggetto da collezione, un ricordo tangibile di un momento speciale, simbolo del legame tra creatività e manualità.

CONCEPT CAR DI SERIE

La Peugeot RCZ R è, a dieci anni dal lancio, la versione più ricercata della sportiva francese. Grazie **alla linea inconfondibile e alle prestazioni**, ha avuto da subito una valenza collezionistica

come



I casi in cui il successo di un prototipo esposto a un Salone convince una Casa a metterlo in produzione sono rari, quelli in cui l'auto acquistabile ricalca fedelmente le linee della concept, praticamente unici. È quello che è avvenuto con la Peugeot RCZ, quando il gradimento della 308 RCZ esposta al Salone di Francoforte del 2007 fu tale da indurre la dirigenza di Sochaux a studiare un modello di serie che seguisse le linee audaci e avveniristiche della show car. Era l'auto delle primizie: la prima Peugeot dopo 80 anni a non essere identificata da una sigla numero-zero-

numero e la prima su cui debuttasse il nuovo logo, ristilizzato in occasione dei 200 anni del marchio.

STILEMI NEI DETTAGLI

Gli elementi classici del Leone rimanevano confinati ai dettagli, era il profilo a farla da padrone, con i passaruota molto pronunciati e lo scenografico tetto a doppia gobba che si estendeva fino al lunotto, coprendo l'abitacolo avanzato. In coda, uno spoiler attivo si inclinava di 19 gradi superati gli 85 km/h e di 34 gradi oltre i 155 orari, dando slancio alla coda stessa. Nel cofano, abbinati alla trazione anteriore, erano,

al momento del debutto, disponibili due motori: il 1.600 a benzina 16 valvole THP nelle configurazioni da 156 CV (velocità di punta di 217 km/h) e 200 CV (237 km/h), e poi il 2.0 HDI da 163 CV. Assieme allo schema meccanico derivato dalla 308, la vettura era dotata di un cambio manuale a sei marce, oppure, a richiesta, di un sei rapporti robotizzato. La RCZ veniva assemblata nello stabilimento Magna Steyr di Graz e declinata, fin da subito, in due edizioni speciali: la Limited Edition, prodotta in 200 esemplari, e la Black Yearling, riservata al solo mercato italiano. Nel 2011

si aggiungeva la Asphalt, versione full optional, e nel 2012 la RCZ subiva un restyling, adottando un frontale inedito. Ma era nel 2013, in vendita dal 2014, che arrivava la RCZ R, forte dello stesso 1.6 THP ma con 270 CV, che la facevano diventare la Peugeot stradale più potente di sempre. L'altissimo valore di potenza specifica la faceva scattare da zero a cento in appena 5,9 secondi, per una velocità massima di oltre 250 orari. Oggi, tutte le RCZ hanno resistito bene alla prova del tempo: il design, la rarità e le prestazioni hanno contribuito a renderle instant classic. protagoniste di club dedicati e ricercate dagli appassionati.

L.S.G.





ECONOMIA GLOBALE

Millecento di cilindrata con trazione anteriore, nate in epoche di erenti
ma concorrenti verso la fin degli anni 70, entrambe hanno portato
innovazioni tecniche e stilistiche concretizzate in milioni di esemplari prodotti



Gamma colori vivace

Al momento della presentazione, la Ritmo 60 CL 5 porte aveva un prezzo di listino di 4 milioni 879 mila lire.

La gamma colori comprendeva l'Azzurro Rodi, il Rosso Cina, l'Arancio Messico, il Verde Kent, il Grigio Jet, il Bianco Yacht, il Blu Lord più quattro tinte metallizzate (verde medio, Rosso Rame, azzurro e alluminio), con relativo sovrapprezzo di 82.600 lire

Sono nate in epoche differenti, eppure per una decina di anni sono state anche concorrenti. Quando la Fiat Ritmo viene presentata al Salone di Torino del 1978, la Renault 4 vanta già un'invidiabile carriera con milioni di esemplari venduti. La Régie non pensa minimamente alla sua pensione, anzi, la rilancia in grande stile, allestendo una versione (la GTL) più curata e con motorizzazione di 1.1 litri. Per di più, in entrambi i casi si tratta di modelli che rompono decisamente gli schemi del passato per proporre soluzioni tecniche e stilistiche destinate a far scuola in tutto il mondo.

LA PARTENZA DEL ROBOGATE

Innovativa anche per quanto riguarda il nome, la Ritmo è la prima Fiat dopo la seconda guerra mondiale non identificata da una sigla nu-

Plancia rigida

Sotto, la plancia ottenuta in un'unica stampata di poliuretano. Rigida e sensibile alle temperature, è molto raro trovarla nelle condizioni perfette di questo esemplare

merica. Lo scopo è quello di distinguerla meglio dalle concorrenti, sottolineandone l'origine italiana. Il nome viene scelto tra i 400 individuati da tre gruppi di creativi, rispettivamente di cultura italiana, tedesca e anglosassone, perché associato ai concetti di velocità e di dinamismo (ma in Inghilterra e negli Usa verrà poi ribattezzata Strada). Costruita negli stabilimenti di Rivalta (Torino) e di Cassino (Frosinone) con il nuovo processo automatizzato Robogate e sottoposta a un trattamento anticorrosione Zincrometal nelle parti più esposte della scocca, la Ritmo è anche una vettura sicura, comoda e funzionale, pienamente all'altezza delle concorrenti e superiore a molte per abitabilità e prestazioni.

Dal punto di vista costruttivo, i caratteristici scudi paraurti sono in grado di resistere senza deformazioni permanenti o fratture a urti fino a 6 km/h. Stampabili in forme anche molto complesse, coordinate allo stile della vettura, più leggeri e poco più cari, gli scudi di questo tipo, prodotti con materiali sempre più evoluti, avrebbero presto soppiantato per sempre i paraurti di acciaio su tutta la produzione automobilistica. Trovare oggi una Ritmo in buone condizioni è impresa ardua: moltissimi esemplari sono finiti dallo sfasciacarrozze. Quella che compare in queste pagine è un'autentica mosca bianca: in perfette condizioni originali, con soli 26 mila km all'attivo. Fa parte della collezione di Marco Reggio, 52 anni, presidente del Fiat Ritmo Club Italia: "La classica ➔





SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, trasversale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 80 mm
- Corsa 55,5 mm
- Cilindrata 1.116 cm³
- Rapporto di compressione 9,2:1
- Potenza 60 CV a 5.800 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme in testa
- Carburatore monocorpo invertito Weber 32 ICEV21/250 oppure Solex C32 DISA/1
- Raffr. ad acqua, 71 litri
- Lubrificazione forzata, 4,4 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio a 4 marce (a richiesta 5 marce)
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 145SR13

Corpo vettura

- Berlina 5 porte, 5 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti (schema MacPherson), puntoni long., molle elic.
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari oscillanti, balestra trasversale
- Amm. idraulici telescopici
- Freni ant. a disco, post. a tamburo
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 51 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.448 mm
- Carreggiate: ant. 1.400 mm post. 1.410 mm
- Lunghezza 3.937 mm
- Larghezza 1.650 mm
- Altezza 1.400 mm
- Peso 895 kg

Prestazioni

- Velocità 145 km/h
- Consumo medio 8,3 litri/100 km

IL MATERIALE PLASTICO
DEL PARAURTI E IL SUO
PROCESSO DI STAMPAGGIO
HANNO FATTO SCUOLA



Un po' di R5

A partire dal 1983 sulla GTL arrivano alcune novità, come lo specchietto retrovisore esterno maggiorato e la plancia modificata col cruscotto della R5

sere un'utilitaria, ma anche un'auto per le signore e un'infaticabile compagna per il lavoro e per il tempo libero. Inoltre, dovrà essere caratterizzata da un basso prezzo di listino, essere semplice nella manutenzione e affidabile in qualsiasi condizione climatica". Sembra una missione impossibile, invece la R4 che debutta al Salone di Parigi nel 1961 è un prodotto di tanta sostanza: trazione anteriore, buona abitabilità e ottima capacità di carico, diventa da subito il veicolo ideale per la famiglia e gli artigiani. Infatti, nel primo depliant la nuova nata viene presentata anche come berlina ideale per la famiglia benestante, che la utilizza per recarsi nella casa di campagna. Il suo successo si concretizza in tante versioni in 32 anni di produzione per un totale di ben 8.126.200 esemplari venduti.

La GTL debutta nel 1983. Si contraddistingue per le fasce paracolpi sui fianchi e il motore di 1.1 litri (analogo a quello delle 6 TL e 5 GTL) con potenza di 34 CV, velocità massima di 120 km/h e i freni a disco anteriori. L'esemplare protagonista in queste pagine appartiene da oltre trent'anni a Tonino Belli, classe 1962, di Fiorenzuola (Piacenza): "L'ho comprata di seconda mano con pochi km all'attivo nel 1989", spiega, "qualche anno fa ho deciso di risistemarla dopo averla usata sia come auto da famiglia sia come comodo furgoncino. Alcuni particolari oggi sono quasi introvabili, ma con tanta pazienza sono riuscito a recuperare tutto. L'ho smontata da solo, in realtà è un gioco da ragazzi, ha una semplicità costruttiva incredibile".

➔ auto del dipendente Fiat, ha ancora la plastica protettiva sul pianale. È una delle prime prodotte. Dopo la scomparsa del proprietario, la sorella decise di venderla. Andai a ritirarla subito ad Asti, era ferma da otto anni, ma con la batteria nuova è andata in moto al primo colpo".

Fasce laterali

Esteticamente la 4 GTL è riconoscibile per le fasce laterali grigie, oltre che per i rinforzi tubolari agli angoli del frontale. Al momento del debutto costava 3 milioni 794 mila lire. I colori a disposizione erano beige, bianco, blu, rosso e (a richiesta con sovrapprezzo di 67.200 lire) rosso metallizzato, grigio metallizzato e blu metallizzato

VEICOLO TUTTOFARE

L'R4 rimane uno dei progetti più interessanti creati alla fine degli anni 50 in Europa. Sono tante le primizie tecniche su questo modello, che per la verità ha una missione ben precisa: spingere al massimo la filosofia costruttiva per aumentare le doti di praticità, pur mantenendo ridotto il prezzo, che viene fissato già in fase di progetto sui 350.000 franchi. "Riassumendo", così spiega Pierre Dreyfus, presidente della Régie, alla dirigenza tecnica, "la nuova piccola Renault dovrà non solo es-



SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 70 mm
- Corsa 72 mm
- Cilindrata 1.108 cm³
- Rapporto di compressione 9,5:1
- Potenza 34 CV a 4.000 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri
- Un albero a camme laterale
- Carburatore monocorpo invertito Zenith 28 IF oppure Solex 32 SEIA
- Raffreddamento ad acqua, 5,9 litri
- Lubrificazione forzata, 3 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 28 Ah

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando a leva sul cruscotto
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 135SR13

Corpo vettura

- Berlina 5 porte, 4 posti
- Telaio a piattaforma
- Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, barre di torsione long., barra stabilizzatrice
- Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci oscillanti long., barre di torsione trasv.
- Amm. idraulici telescopici
- Freni a disco anteriori, a tamburo posteriori
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 34 litri

Dimensioni e peso

- Passo dx 2.443 mm, sx 2.395 mm
- Carreggiate: ant. 1.280 mm, post. 1.240 mm
- Lunghezza 3.670 mm
- Larghezza 1.480 mm
- Altezza 1.550 mm
- Peso 710 kg

Prestazioni

- Velocità 122 km/h
- Consumo medio 5,9 litri/100 km

LA CLASSICA LEVA AL CRUSCOTTO
È LA CONSEGUENZA DELLA
SCATOLA DEL CAMBIO
MONTATA DAVANTI AL MOTORE

TRADIZIONE E INNOVAZIONE

Largo uso di materiali di nuova concezione **con processo produttivo automatizzato** negli stabilimenti di Rivalta (Torino) e Cassino (Frosinone).
La meccanica rivista e corretta della 128 completa il capolavoro

A pieni voti
Vettura moderna
e confortevole, consumo
modesto, buona tenuta
di strada e ottima
silenziosità: questi i punti
a favore della Ritmo
rilevati nella prova
di Quattroruote nel
numero di settembre 1978

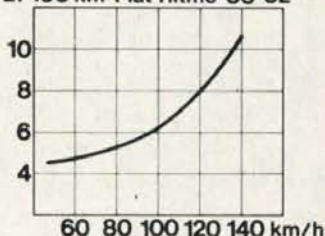
Le prestazioni fondamentali della FIAT «RITMO 60 CL»

Rilevazioni effettuate a cura dell'Istituto Sperimentale Auto e Motori - Anagni (Frosinone)

CONSUMI

CAMBIO
IN QUINTA
MARCIA

L/100 km Fiat Ritmo 60 CL



Velocità in km/h	CONSUMO	
	litri/100 km	km/litro
60	4,76	21,0
70	5,0	20,0
80	5,30	18,8
90	5,70	17,5
100	6,27	15,9
110	7,0	14,3
120	8,01	12,5
130	9,20	10,8
140	10,55	9,5

CONDIZIONI ATMOSFERICHE DELLA PROVA

Temperatura 28 °C - Pressione atmosferica 742 mm Hg
Umidità relativa 48 %

CONDIZIONI CARBURANTE

Densità 730 gr/l

VELOCITA' MASSIMA

Dichiarata: 145 km/h

Effettiva: 147,209 km/h (in IV)

CAMBI MARCIA

Rilevazione eseguita con un microinterruttore collegato al pedale della frizione.

passaggio I-II	sec. 0,435
passaggio II-III	sec. 0,445
passaggio III-IV	sec. 0,370
Tempo medio	sec. 0,417

Sforzo pedale frizione 10,5 kg

ACCELERAZIONE E RIPRESA SUL CHILOMETRO:

ACCELERAZIONE a minimo carico con partenza da fermo con uso del cambio:

Tempo impiegato:

37,819 sec., media: 95,190 km/h
velocità d'uscita: 132,743 km/h

PROVA SEMAFORO

400 METRI con partenza da fermo

20,009 sec.

RIPRESA a minimo carico da 30 km/h in quarta:

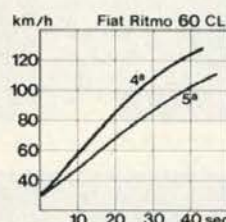
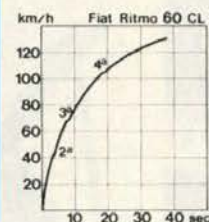
Tempo impiegato:

42,868 sec., media: 83,979 km/h
velocità iniziale: 30,329 km/h
velocità d'uscita: 126,760 km/h

RIPRESA a minimo carico da 30 km/h in quinta:

Tempo impiegato:

48,511 sec., media: 74,210 km/h
velocità iniziale: 29,925 km/h
velocità d'uscita: 112,958 km/h



ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 40	3,2
0 - 60	6,1
0 - 80	10,4
0 - 100	16,4
0 - 120	27,2

RIPRESA

Velocità in km/h	Tempo	
	in secondi in IV	in V
30 - 40	4,1	6,0
30 - 60	11,3	16,0
30 - 80	18,5	26,1
30 - 100	26,4	28,4
30 - 120	37,6	—

PROVA IN CIRCUITO

Prova eseguita al circuito di Vallelunga

TEMPO E MEDIA:

75,810 sec., media: 85,477 km/h
Velocità massima: 116,054 km/h

«SLALOM» o prova di maneggevolezza

Si fanno 10 prove in un senso e 10 nell'altro, e si prendono in considerazione i tempi migliori.
La media dei due tempi minimi realizzati dà un indice di maneggevolezza della vettura.



Miglior tempo tra 10 passaggi in un senso e 10 nell'altro.

Tempo minimo medio:
11,380 sec. (media 31,634 km/h)

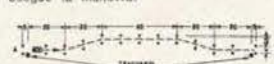
RUMOROSITÀ

Velocità km/h	decibel	
	ant.	post.
40	91	89
60	91	90
80	90	91,5
100	92	91,5
120	94	92
140	95	93

Rilevate all'interno della vettura, al sedile anteriore e posteriore su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio di velocità in « quinta ». Velocità indicate al tachimetro. Rumore di fondo: 58 db.

PROVA DI SORPASSO

Si effettuano 10 prove in un senso e 10 nell'altro; la media dei tempi migliori è l'indice della facilità e rapidità con cui la vettura esegue la manovra.



Tempo minimo medio:

4,506 sec. (media 95,872 km/h)

CLOTOIDE

Tempo totale:

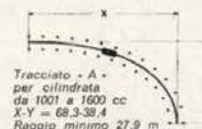
4,530 sec.

Velocità entrata:

78,775 km/h

Velocità uscita:

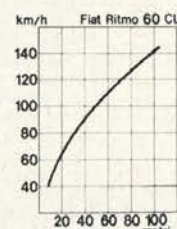
55,641 km/h



Tracciato: A + per cilindrate da 1001 a 1600 cc
X-Y = 68,3-38,4
Raggio minimo 27,9 m

FRENATA

Spazi frenata in funzione della velocità effettiva. Fondo stradale buono. Misurazione col « cronotachigrafo » e indicatore elettrico pressione al pedale freno. Sforzo medio al pedale: 34 kg



Velocità km/h	Metri
60	17,2
80	30,8
100	48,5
120	71,0
140	98,0

Metodo sofisticato

I paraurti sono realizzati con una sofisticata tecnica di stampaggio a caldo, in una speciale resina composita termoindurente, colorata di grigio medio nella massa

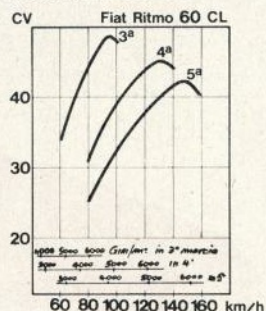
Tempi minimi medi:

75 m di diametro: 15,073 sec. (56,240 km/h)
50 m di diametro: 12,373 sec. (45,680 km/h)
25 m di diametro: 8,898 sec. (31,760 km/h)

Media miglior tempo con rotazione sinistra e destra.

POTENZA ALLE RUOTE

Grafico della curva della potenza effettiva rilevata sul banco a rulli dell'ISAM in funzione della velocità effettiva (in III, in IV, in V) a confronto con la potenza al banco secondo i dati della Casa.



Potenza massima rilevata alle ruote sul banco a rulli:

(in V) 42,3 CV a 5121 giri/min pari a 148 km/h
(in IV) 45,1 CV a 5439 giri/min pari a 130 km/h
(in III) 48,6 CV a 5556 giri/min pari a 95 km/h

Potenza massima dichiarata dalla Casa:

60 CV DIN a 5800 giri/min

PROVA INQUINAMENTO

La «Ritmo 60 CL» è stata sottoposta alle prove delle Norme Europa. Questi i risultati ottenuti.

IDROCARBURI INCOMBUSTI (HC): 3,7 gr.
(Valore massimo ammesso in produzione 9,6)

OSSIDO DI CARBONIO (CO): 71,5 gr.
(Valore massimo ammesso in produzione 112)

OSSIDO DI CARBONIO (CO)
AL MINIMO: 2 %
(Valore massimo ammesso in produzione 4,5)

La «Ritmo 60 CL» si è mantenuta entro i limiti previsti.

Nella prova di Quattroruote (pubblicata a settembre 1978) la Ritmo si guadagna un'ottima pagella. Cinque stelle nel consumo, risultando una delle 1.100 più economiche. Il motore merita invece quattro stelle ("gira regolare e tranquillo anche se non brilla per silenziosità"), così come i freni ("spazi di arresto discreti anche senza il servofreno"), il cambio ("manovrabilità non eccezionale") e lo sterzo ("preciso e privo di reazioni"). D'altronde la Ritmo è un'auto rivoluzionaria, sotto molti punti di vista. A partire dal progetto, avviato nel 1972 e denominato X 1/38, basato per la prima volta su un cahier des charges richiesto dalla direzione marketing: un nuovo modello del segmento C (berline compatte intorno ai 4 metri), a trazione anteriore, carrozzeria a due volumi con portellone. Base di partenza il pianale della 128, quindi

con lo stesso passo, ma con carreggiate più larghe. Per allinearsi alla concorrenza europea, la gamma dei motori si estende verso l'alto; perciò, ai 4 cilindri di 1.1 e 1.3 litri della 128 verrà aggiunto un inedito motore di 1.5 litri. Inoltre, vengono adottati nuovi carburatori e collettori di aspirazione e di scarico per aumentare rendimento e potenza. Viene poi prevista l'adozione, a richiesta, di un inedito cambio a cinque marce, con quinta di riposo, e, solo per il 1.500, di una trasmissione automatica. L'avantreno MacPherson ora ha puntoni obliqui al posto della barra antirollio, per evitare i "serpeggiamenti" in tiro e in rilascio tipici della 128.

ELOGIO DELLA PLASTICA

Il lavoro del centro stile della Casa, diretto da Gian Paolo Boano e che annovera tra i suoi collaboratori anche Walter de Silva e Sergio Sartorelli, porta già alla fine del 1974 alla realizzazione

Impianto misto

L'impianto frenante ha i dischi anteriori e i tamburi posteriori. Non c'è il servofreno, ma una pompa ad azione differenziata che, grazie al particolare gioco del pedale, rende più leggero lo sforzo

Si tira la cinghia

Il motore è il classico monoalbero a camme in testa azionato da cinghia dentata di plastica, con valvole allineate e con la solita regolazione a piattelli tipica delle Fiat

del prototipo definitivo, che vanta una carrozzeria e un abitacolo con soluzioni degne del design più evoluto. Grazie alle forme dettate dalle prove in galleria del vento, la carrozzeria, caratterizzata da equilibrati volumi prismatici, è molto aerodinamica, con un Cx pari a 0,375, quando la media dell'epoca per le vetture del segmento C è di 0,46. Tra i componenti del "vestito" della Ritmo spiccano i paraurti di plastica integrati nella carrozzeria, in anteprima su una Fiat. Ispirati a quelli della Renault 5 del 1972, mostrano forme più avvolgenti per inglobare i gruppi ottici e favorire l'aerodinamica. Nella produzione di serie verranno realizzati dalla Stars con una sofisticata tecnica di stampaggio a caldo, in una speciale resina composita termoindurente, colorata di grigio medio nella massa, e studiati per resistere senza deformazioni permanenti o fratture a urti fino a 6 km/h.

PICCOLA STATION PER OGNI ESIGENZA

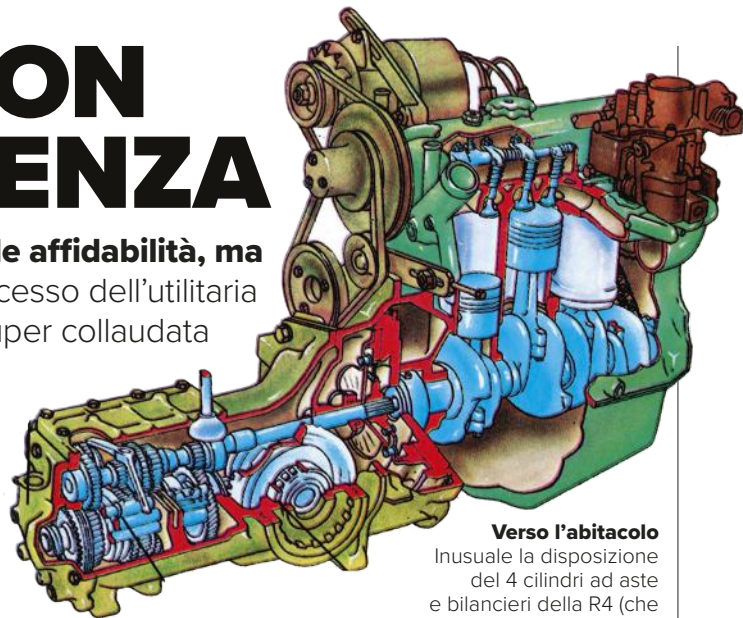
Un progetto molto semplice **all'insegna della grande affidabilità, ma con costi di esercizio contenuti** è alla base del successo dell'utilitaria francese. Il telaio è a piattaforma e la meccanica è super collaudata

Nel fascicolo di gennaio 1979 di Quattroruote viene pubblicata la prova della versione GTL della R4. La storia dell'utilitaria francese sembra oramai ai titoli di coda, ma la sua pagella è ancora invidiabile: pieni voti al consumo e alla tenuta di strada, quattro stelle invece all'elasticità del motore, al bagagliaio, alla visibilità, alla resistenza dei freni. Per essere una vettura datata, dal 1961 sulla breccia (ma rimarrà in produzione fino al 1992), non è affatto male, a testimonianza della bontà del progetto, fortissimamente voluto dal presidente della Régie, Pierre Dreyfus.

NEL MIRINO LA 2 CV

Siglato 112, il progetto viene avviato nel 1956 e consiste nella realizzazione di una vettura in grado di contrastare il successo commerciale della Citroën 2 CV e che dovrà sostituire anche la Dauphinoise, versione giardinetta della Juvaquatre d'anteguerra. Quindi, a tutti gli effetti, una piccola station wagon. Per limitare i costi di produzione, le direttive, impartite da Dreyfus e ribadite da Fernand Picard, direttore dell'ufficio progetti, non lasciano campo a eventuali fraintendimenti: cinque posti, massima semplicità e basso costo di esercizio per avere un prezzo di listino il più concorrenziale possibile. Ecco perché la base strutturale più economica e sicura è il telaio a pianale. Si tratta di uno schema ideato dall'ingegnere Guy Grosset Grang e costituito da una piattaforma sulla quale viene imbullonata la scocca. Una curiosità: il passo è più corto di 5 cm sul lato sinistro per via dell'ingombro delle barre di torsione posteriori. Altra particolarità, che riguarda i collaudi prima della messa in produzione: la R4 di fatto è una delle prime auto

al mondo a essere sottoposta a una serie infinita di test sia severi dal punto di vista climatico sia scientifici dal punto di vista tecnico. Si parla di quasi 3 milioni di km percorsi dall'Africa alla Sardegna, dalla Svezia sino agli Stati Uniti. Collaudi probanti, ma che hanno contribuito a rendere la R4, di fatto, un'auto dalla proverbiale affidabilità. Per quanto riguarda le motorizzazioni, viene preso in considerazione un ampio ventaglio di possibilità. Motori a 2 o 4 cilindri, in linea



Verso l'abitacolo

Inusuale la disposizione dei 4 cilindri ad aste e bilancieri della R4 (che in questa versione è simile a quello della R6): è montato, infatti, all'interno del passo. Pertanto, il motore è rivolto verso l'abitacolo

Consuma poco

Nella prova di Quattroruote del gennaio 1979 (sotto, le rilevazioni principali) viene rilevato un consumo molto parco. Il motore, molto elastico, non è particolarmente brillante, con una velocità di punta di soli 118 km/h

Comportamento su strada

Per valutare obiettivamente le caratteristiche e le numerose possibilità di impiego della « 4 GTL » anche su strada, bisogna entrare nello spirito particolare di questa vettura. In caso contrario le critiche a tale formula di automobili sono numerose.

MOTORE ★★★

Poco potente ma elastico

34 CV per una 1100 cc sono decisamente pochi. Però per l'impiego di un'auto quale la « 4 » possono bastare, soprattutto se chi la guida non ha fretta, è di temperamento tranquillo e desidera un'automobile senza problemi. Il motore è abbastanza regolare nel suo funzionamento, però è rumoroso sia alle basse che alle velocità più sostenute a causa della scarsa insonorizzazione della carrozzeria. Si nota tuttavia un certo miglioramento rispetto alla versione 850 cc decisamente più rumorosa. Rimane ancora quella caratteristica ruvidità di funzionamento, tipica delle precedenti versioni. Le doti migliori sono l'elasticità di marcia e la possibilità di mantenere senza troppe difficoltà le marce alte. Giova dire che è decisamente più facile ottenere un funzionamento omogeneo dal motore quando la potenza è così ridotta rispetto alla cilindrata.

PRESTAZIONI ★★★

Velocità modesta (inferiore a quella dichiarata)
Accelerazione scarsa.
Discreta elasticità di marcia

Data la modesta potenza a disposizione e la carrozzeria poco aerodinamica

non c'è da aspettarsi troppo dalla « 4 GTL » quanto a prestazioni. In velocità si raggiungono i 118 km/h: dato il regime modesto cui si ottiene la potenza massima (4000 giri/min) si può viaggiare quasi al massimo in autostrada.

Modesta l'accelerazione, nonostante la cilindrata. Sul chilometro da partenza da fermo la « 4 GTL » raggiunge tempi di scarso rilievo, paragonabile a quelli di vetture di minor cilindrata. Ricordiamo tuttavia che, rispetto alla versione di 850 cc, c'è un notevole miglioramento.

Migliore anche il comportamento in ripresa: la « GTL » è notevolmente elastica ai bassi regimi però, dati i rapporti lunghi del cambio e la ridotta potenza del motore è difficile riprendere rapidamente velocità, sorpassare o marciare sui falsopiani in quarta. Perciò, molto spesso, si deve passare in terza per maggior sicurezza.

STERZO ★★

Piuttosto pesante per il tipo di vettura. Ridotto il diametro di sterzata

Nello sterzo della « R4 » ritroviamo molte caratteristiche delle trazioni anteriori Renault: infatti esso è piuttosto pesante sia in marcia che in manovra; in curva, ad esempio, se si va un po' forte la vettura si appoggia notevolmente sull'avantreno, lo sterzo tende ad appesantirsi e occorre far forza sul volante per mantenere le traiettorie previste o per raddrizzare le ruote all'uscita delle curve. Scarsa, soprattutto in rapporto alle caratteristiche della

vettura, la maneggevolezza: anche il diametro di sterzata è troppo elevato. Favorevole invece il comportamento sullo sconnesso: le reazioni del terreno vengono bene assorbite e non si avvertono colpi troppo violenti sul volante.

FRENI ★★★

Migliorati i quattro tamburi

Notevole il miglioramento all'impianto frenante, soprattutto nella resistenza alla fatica: ora non c'è il rischio di rimanere senza freni alla fine delle discese più ripide e veloci. Lo sforzo al pedale è notevole, e si può dosare efficacemente la frenata. Tuttavia, considerata la potenza non eccezionale dei tamburi nella frenata alle velocità più elevate, sarebbe stato meglio, a nostro avviso, montare i dischi anteriori della Renault « 6 ».

CAMBIO ★★★

Marce lunghe. Discreta manovrabilità della leva sul cruscotto

La manovrabilità della caratteristica leva del cambio posta sul cruscotto è lievemente migliorata rispetto a quella delle prime versioni. Occorre tuttavia abituarsi alle manovre del tutto particolari che occorre fare per inserire rapidamente le marce. E' una disposizione che non mette in imbarazzo i francesi abituati a tale soluzione (adottata anche dalle piccole Citroën) ma che mette in difficoltà gli italiani. La Renault ha scelto rapporti lunghi data l'elasticità del motore, e soprattutto per limitare i consumi. All'occorrenza (nei sorpassi, o sui falsopiani) si può tirare la terza (e quasi una quarta!) anche sino a 120 km/h di tachimetro, il che è

Sospensioni moderne

Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti. Anteriormente troviamo i quadrilateri deformabili, mentre dietro ci sono i bracci longitudinali

Grasso bye bye

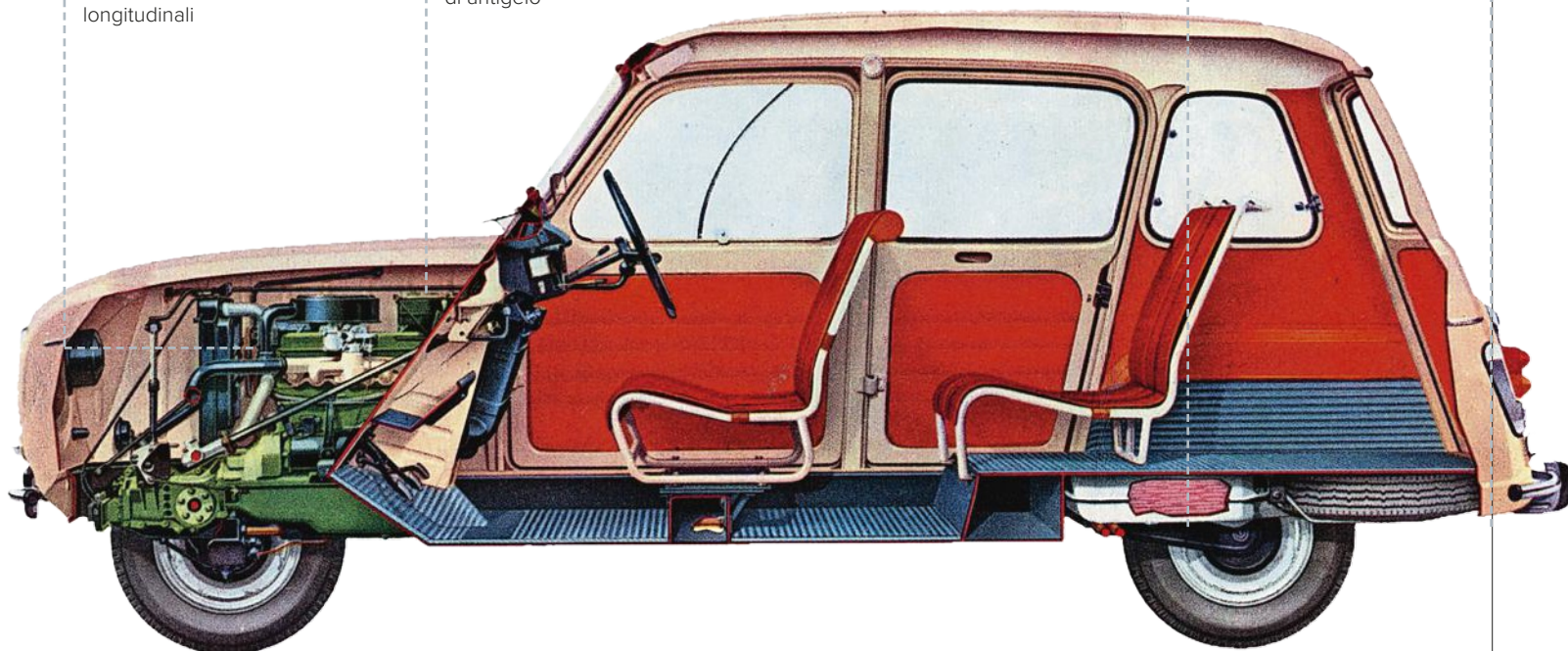
Per la prima volta non ci sono punti di ingrassaggio, un deciso passo avanti per quanto riguarda i costi di manutenzione. Il circuito di raffreddamento è sigillato ed è arricchito, per la prima volta al mondo, dalla vaschetta di espansione e riempito di antigelo

Passi diversi

Il telaio è costituito da una piattaforma sulla quale viene imbullonata la scocca. Sul lato sinistro il passo è più corto di 5 cm per la disposizione delle barre di torsione posteriori

Scorta nascosta

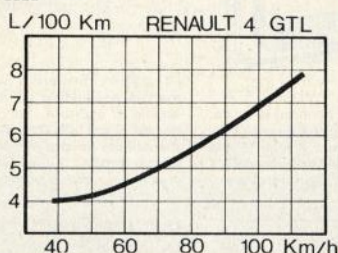
Non è una novità assoluta, ma la disposizione della ruota di scorta sotto il pianale consente un'ottima capacità di carico nel baule della vettura francese



LE RILEVAZIONI FONDAMENTALI

CONSUMI

CAMBIO IN QUARTA MARCIA



Velocità in km/h	CONSUMO	
	litri/100 km	km/litro
40	4	25
50	4,2	23,8
60	4,5	22,2
70	5,0	20,0
80	5,5	18,1
90	6,2	16,1
100	6,8	14,7
110	7,6	13,1

CONDIZIONI ATMOSFERICHE

Temperatura 3,5°C - Pressione atmosferica 986 millibar
Umidità relativa 93 %

CONDIZIONI CARBURANTE

Densità 729 gr/l

VELOCITÀ MASSIMA

Dichiarata: 122 km/h
Effettiva: 118,03 km/h

ACCELERAZIONE E RIPRESA

SUL CHILOMETRO:

ACCELERAZIONE a minimo carico con partenza da fermo con uso del cambio:

Tempo impiegato:

41,53 sec., media: 86,68 km/h
velocità d'uscita: 112,50 km/h

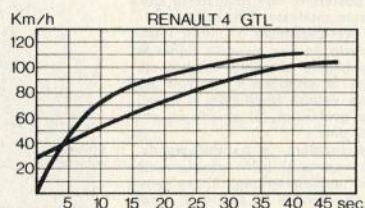
PROVA SEMAFORO

400 METRI con partenza da fermo
21,41 sec.

RIPRESA a minimo carico da 30 km/h in quarta:

Tempo impiegato:

47,16 sec., media: 76,33 km/h
velocità d'uscita: 105,88 km/h



ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 40	4,2
0 - 60	7,4
0 - 80	12,8
0 - 100	25

RIPRESA

Velocità in km/h	Tempo in secondi
30 - 40	4,2
30 - 60	12,8
30 - 80	23,8
30 - 100	39

o a cilindri contrapposti, raffreddamento ad acqua o ad aria, disposizione longitudinale o trasversale. Alla fine, sia il motore sia il cambio vengono derivati direttamente da quelli già montati su 4 CV e Dauphine.

MASSIMA SEMPLICITÀ

Il punto di partenza diventerà il cavallo di battaglia: il 4 cilindri di 747 cm³ con il circuito di raffreddamento sigillato, arricchito, per la prima volta al mondo, dalla vaschetta di espansione e riempito di antigelo. Tra l'altro, a listino la Renault ne prevede uno ancor più piccolo, quello della R3, di appena 602 cm³, che non avrà molta fortuna e verrà poi tolto dalla produzione a settembre del 1962. Con il modello 1963, viene introdotta la 4 Super con la motorizzazione di 845 cm³. Per la GTL, che viene presentata nel 1978, arriva il 4 cilindri di 1.108 cm³ già visto in precedenza sulle versioni furgonate e sulla 6 TL. Verso la fine della carriera (1986) l'utilitaria francese, in un'ottica di razionalizzazione della produzione, monterà anche il 956 cm³ della Supercinque.



Nobiltà TOSCANA



Tra i suoi proprietari ci sono stati un conte, una principessa e suo figlio, poi “benestanti” e “possidenti”. **Fra le ultime decappottabili costruite sul modello**, vanta una linea già ponton, con rilievi che ricordano ancora i parafranghi esterni



Ultima auto al cui sviluppo ha partecipato attivamente Vincenzo Lancia, l'Aprilia è considerata il suo testamento tecnico. Era destinata a chi apprezzava le prestazioni (lo stesso Lancia si era raccomandato di ridurne la velocità massima rispetto al primo prototipo marciante, che oltrepassava i 130 km/h), ma anche la tecnica d'avanguardia. Linea aerodinamica, peso inferiore alla tonnellata e motore tra 1.2 e 1.5 litri, prestazioni elevate e consumi ridotti erano i punti fissati all'avvio del progetto da Lancia stesso coi suoi tecnici, fra cui Battista Falchetto, che aveva tradotto in realtà le idee di scocca portante e avantreno a ruote indipendenti ai tempi della Lambda. Oltre alla berlina con carrozzeria integrale, il catalogo prevedeva un pianale destinato ai carrozzieri, siglato 239 e allungato nel passo di 10 cm. ➔

Terra di mezzo

Nel 1949 Pinin Farina aveva già assorbito gli stilemi del disegno ponton, ma i parafranghi posteriori rimangono in rilievo, a ricordare quando erano un corpo separato dalla carrozzeria (si ringrazia Daniele Turrisi per la collaborazione)



Dettagli personali

In alto, il cruscotto con la strumentazione specifica per questo modello: il tachimetro è separato e rotondo, nel doppio strumento rettangolare ci sono il manometro olio e il livello carburante, con una spia ogni cinque litri di contenuto. Nelle immagini in basso, il cofano motore con l'apertura laterale e la coda con il coperchio del baule chiuso da due maniglie



➔ Fra le firme che più frequentemente hanno vestito l'autotelaio c'è Pinin Farina, la cui carrozzeria era stata fondata nel 1930 con la partecipazione azionaria di Vincenzo Lancia. Molte Aprilia carrozzate erano scoperte, dalle convertibili prodotte in piccola serie e inserite a listino Lancia, simili nella linea di cintura alle berline, alle più autonome cabriolet, fra le quali è difficile trovare due esemplari uguali. Rimanendo in produzione fino al 1949, le Aprilia carrozzate vivono la transizione dai parafranghi esterni, che caratterizzano le prime realizzazioni, alla linea ponton, che li vede completamente integrati, passando attraverso una lunga fase intermedia con rilievi intorno all'arco passaruota che ricordano la linea precedente. L'esemplare del nostro servizio, il cui telaio (tipo 439) è uscito di fabbrica il 10 marzo 1949 carrozzato per il conte fiorentino Giuseppe Bernardi Martini, ha i parafranghi anteriori completamente integrati e i posteriori a rilievo. Il frontale conserva il classico scudetto Lancia, pur reinterpretato da Pinin Farina in una versione stretta e snella. Tra la calandra e i fari rotondi, due piccole prese d'aria; due ulteriori prese ben più generose si trovano tra i baffi cromati e la lama unica del paraurti; altre Aprilia hanno nella stessa posizione due fari di profondità quadrati o rotondi. Il cofano, influenzato dal contemporaneo design americano, è alto sulla linea di cintura e ha le cerniere sulla destra. Il parabrezza è a spartivento, con un sottilissimo montante centrale. Il coperchio del baule, incernierato davanti, è chiuso da due maniglie ai lati; all'interno, il porta-ruota di scorta scorre all'indietro sollevandola. Da chiusa, la capote disegna una linea nettamente a tre volumi, ben lontana dalla berlina aerodinamica a due da cui deriva. La meccanica è di serie, con il motore tipo 99 di 1.486 cm³ introdotto nel 1939 con l'autotelaio tipo 439, in sostituzione ➔

Ambra sintetica

Sopra, la radio Autovox con i pomelli di plastica traslucida color ambra, come gli altri interruttori e il pomello del cambio. I sedili, con il posteriore diviso dal bracciolo, sono di pelle; sul dorso degli anteriori, una modanatura di legno con i posacenere. Nelle foto a destra, il vano motore. Il telaio 439-12.198 è uno degli ultimi: la produzione termina con il 12.252





IL COFANO ALTO È DI ISPIRAZIONE
USA, MENTRE **IL LOOK
DEL FRONTALE** VARIA
DA ESEMPLARE A ESEMPLARE





Assoluta eleganza

Anche vista dallo zenit (sopra), l'Aprilia rivela un disegno perfettamente proporzionato; il contorno del cofano segue la forma a V del parabrezza, mentre i parafranghi posteriori delineano un cenno di pinne avvertibile dall'alto e nella vista posteriore. Qui accanto, i giochi dei rilievi sulla fiancata



❗ del tipo 97 (montato sui telai tipo 239) di 1.351 cm³, di cui conserva la potenza massima offrendo però maggiore coppia.

UNA VITA TRANQUILLA

La cabriolet di queste pagine ha trascorso tutta la sua vita in provincia di Firenze: nel gennaio 1950 il conte Martini Bernardi la rivende alla principessa Maria Paulova Demidoff di Vaglia, dalla quale passa per successione al figlio Paolo Karageorgevich, che nel 1956 la cede alla società di fatto Pecori & Bartoli di Figline Valdarno, da cui l'acquista Sabatino Bigazzi, quarto di una serie di proprietari registrati all'anagrafe come "benestanti" o "possidenti". Tre immagini giunte fino a noi, certamente successive al 1951 e precedenti al 1957, la mostrano con un colore scuro. Nel 1957 passa a Romano Locchi, sempre di Figline, poi, ancora nella stessa cittadina, a Pasquale Poggesi (1959) e quindi, vent'anni dopo, a Paolo Martini e Carlo Locchi. Cancellata d'ufficio nel 1982, nel 2004 entra a far parte della collezione di Guido Lamperti, per anni conservatore del Registro Storico Lancia; ha recentemente cambiato ancora proprietario, dopo la sua scomparsa. 

SCHEDA TECNICA

Motore

- Motore anteriore, longitudinale, 4 cilindri a V con inclinazione di 17°3'40"
- Alesaggio 74,61 mm
- Corsa 85 mm
- Cilindrata 1.486,5 cm³
- Rapporto di compressione 5,75:1
- Potenza 49 CV a 4.300 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme in testa con bilancieri
- Una candela per cilindro
- Accensione a spinterogeno
- Un carburatore Zenith 32 VIML 3, pompa meccanica a membrana
- Raffreddamento ad acqua, 7 litri
- Lubrificazione forzata, 4 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah

Trasmissione

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

- Differenziale a pignoni conici
- Pneumatici 165x400

Corpo vettura

- Cabriolet 2 porte, 4 posti
- Pianale a struttura piana scatolata
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, molla a balestra trasversale, semiassi oscillanti, barre di torsione, ammortizzatori a frizione
- Freni a tamburo idraulici Sabif
- Sterzo a settore elicoidale e vite senza fine
- Capacità serbatoio carburante 48 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.580 mm
- Carreggiate: ant. 1.362 mm, post. 1.287 mm
- Peso autotelaio 670 kg

Prestazioni

- Velocità massima 125 km/h
- Consumo medio 12 litri/100 km

A me la ruota

Qui sotto, la ruota di scorta occupa quasi tutto il baule ed è contenuta in un cestello scorrevole che la porge all'esterno. Più in basso, la freccia a bacchetta sistemata tra passaruota posteriore e porta e un dettaglio della maniglia



CON LE CABRIOLET SPARISCE
IL DISEGNO CLASSICO
DELLE BERLINE E VIENE
INTRODOTTA LA LINEA PONTON

Salto DI CLASSE

È l'evoluzione più performante della 1500 nata nel 1961.

La linea è di Giovanni Michelotti e sfoggia la famosa mascherina con il doppio rene, destinata a diventare il simbolo della Casa tedesca





Punto di partenza
La 1800, lanciata nel 1963, evolve il concetto stilistico ideato da Michelotti per la BMW già nel 1961. Nella foto in alto, al centro, la 1800 protagonista del nostro servizio in bella mostra davanti alla concessionaria di Empoli nel 1968



Francoforte, Salone dell'auto, settembre 1961: nel giorno di apertura della rassegna, pubblico e addetti ai lavori affollano da subito lo stand della BMW. Tutti sono curiosi di ammirare da vicino l'ultima nata. Ed ecco che la dirigenza tedesca solleva il telo sulla 1500 (serie E115), capostipite della Neue Klasse, punto di arrivo di una strategia alla quale la Casa di Monaco ha pensato da tempo, ma che ha dovuto posticipare a causa delle difficoltà economiche conseguenti alla ricostruzione post bellica. L'elegante berlina che debutta (ma viene messa in vendita a partire dall'anno successivo) segna dunque il primo passo dell'azienda verso la razionalizzazione della gamma, rispettando la tradizione del marchio che prevede prodotti di qualità, sportivi e al tempo stesso esclusivi.

LO STILE? MADE IN ITALY

Neue Klasse significa letteralmente “nuova classe”, ma in realtà indica la serie mediana, dunque la risposta a una clientela che cerca un'auto per la famiglia, elegante ma anche sobria nei consumi e, perché no, pure nel prezzo di listino.

Dopo la positiva esperienza maturata con la 700, è ancora Giovanni Michelotti a occuparsi, in collaborazione con Wilhelm Hofmeister, capo reparto carrozzeria della Casa tedesca, della realizzazione dello stile dell'auto, da cui poi deriverà la più potente 1800 (serie E118, presentata, sempre a Francoforte, due anni dopo). Le linee del designer torinese sono destinate a fare scuola: al culmine della fiancata, una profonda scalfatura 



Corredo completo

Qui sopra, tutta la documentazione originale a corredo di questo esemplare: libretto di uso e manutenzione e libretto dei tagliandi, manuale tecnico e libretto di istruzioni anche per la rara autoradio Blaupunkt

ELEGANTE, ANTICONVENZIONALE, SPAZIOSA, **SI GUADAGNA SUBITO I FAVORI DELLA CRITICA**, GRAZIE ANCHE A PRESTAZIONI BRILLANTI

➔ separa il corpo vettura dal padiglione. Sui cofani anteriore (a forma di freccia) e posteriore, che inglobano la parte superiore dei parafranghi, la scalfatura diventa invece una sorta di spigolo vivo, sottolineato da una cornice cromata. La calandra, a sviluppo orizzontale, è formata da sottili barre e alloggia ai suoi estremi due proiettori circolari e, nel centro, quella che diventerà un'icona per la Casa tedesca negli anni a venire: la mascherina a doppio rene. Sembra sia stato Herbert Quandt, il principale azionista della BMW, a imporla. Appena sotto gli spigoli del cofano, i due indicatori di direzione contribuiscono ad alleggerire il frontale che, seppur con qualche modifica, rimarrà immutato per quasi 15 anni. La parte posteriore è squadrata, ma piacevole. Il montante di coda si unisce al corpo vettura con un angolo che verrà soprannominato "gomito di Hofmeister", in onore del capo della carrozzeria che lo ha voluto.

INIEZIONE DI POTENZA

A due anni dal debutto della 1500, è sempre il palcoscenico di Francoforte a ospitare la presentazione della sua evoluzione più performante, la 1800. Equipaggiata col quattro cilindri portato a 1.779 cm³, la potenza sale a 90 CV, con una velocità di punta di oltre 160 all'ora. Oltre ad avere un motore più potente, dispone anche di un interno decisamente più curato: i sedili, di tessuto e similpelle oppure totalmente di similpelle, sono ben imbottiti e ampi, anche se più comodi

per quattro persone che per cinque, visto che quella seduta al centro del divano posteriore si trova tra i piedi il tunnel della trasmissione. Il cruscotto è ora rivestito di finto legno (era verniciato sulla 1500), anche se questa finitura sarà un dettaglio che farà discutere la stampa specializzata. Il prezzo di listino è di 1 milione 940 mila lire, tutto sommato concorrenziale rispetto alle rivali più accreditate dell'epoca: la Citroën DS 19 costa 2 milioni 300 mila lire, mentre per la Lancia Flavia 1800 bisogna spendere 1 milione 850 mila lire. Il successo economico si concretizza in 102.090 esemplari venduti fino al 1968, anno di un deciso restyling del modello.

LA PREFERITA DEL FARMACISTA

L'esemplare protagonista di queste pagine è proprio uno degli ultimi costruiti nel 1968. Molto elegante nella sua livrea Blu Riviera, viene venduto dalla concessionaria ufficiale di Empoli, diretta da Siro Scardigli, al farmacista della cittadina toscana, che la usa regolarmente fino al 1984. Poi, la decisione di permutarla con una 520: "Ho ricostruito la storia di questa vettura", racconta oggi Daniele Mancini, classe 1974, di Cerreto Guidi (Firenze), che l'ha comprata nel 2017, "il farmacista, subito dopo aver ordinato l'auto, venne a conoscenza del fatto che un suo amico aveva ordinato la TI, più potente. Provò a fare carte false per poter cambiare l'ordine di acquisto, ma non ci fu verso. E allora pretese dal concessionario ➔





Spazio in abbondanza

Alcune viste degli interni. Il contagiri della TI è un accessorio aftermarket. Al momento del lancio, la 1800 costava 1 milione 940 mila lire. A richiesta si potevano avere le cinture di sicurezza (4.500 lire cadauna), l'autoradio (71 mila lire) e i pneumatici a fianco bianco (12 mila lire)





L'elasticità è il suo forte

Il motore (tipo M118) è un 4 cilindri in linea con 90 CV di potenza, sufficienti per ottenere una velocità massima superiore ai 160 orari (nella prova di settembre 1964, Quattroruote rilevò 165,471 km/h)

➔ che la sua 1800 fosse il più simile possibile alla TI, quindi con i due carburatori doppio corpo, la barra stabilizzatrice e il contagiri, oltre alle scritte identificative. E infatti, quando io l'ho portata a casa montava ancora questi accessori. Il contagiri è rimasto anche dopo il restauro, mentre in seguito ho ripristinato l'alimentazione originale. La trattativa col vecchio concessionario è stata molto delicata e lunga in termini di tempo. Alla fine ho comprato due BMW, oltre a questa anche una 2000 del 1969. Ho dovuto promettere che non ne avrei fatto un business. Ma a me piacciono queste auto, davvero tanto".

PIACEVOLE DA GUIDARE

Nella prova su strada del settembre 1964 Quattroruote scriveva: "Chi per la prima volta si mette al volante di una BMW 1800 ha dapprima la sensazione di guidare una vettura dal temperamento sportivo, in seguito scopre, con soddisfa-

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 84 mm
- Corsa 80 mm
- Cilindrata 1.773 cm³
- Rapporto di compressione 8,6:1
- Potenza 90 CV DIN a 5.250 giri/minuto
- Coppia massima 14,6 kgm a 3.000 giri/min
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme in testa (comando a catena)
- Carburatore invertito Solex 38 PDSI
- Raffreddamento ad acqua, 7 litri
- Lubrificazione forzata, 4 litri
- Impianto elettrico 6 V, batteria 77 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 6.00Sx14

Corpo vettura

- Berlina 4 porte, 5 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari inferiori, montanti verticali con molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari oscillanti, molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco all'avantreno, a tamburo al retrotreno
- Sterzo a vite e rullo
- Capacità serbatoio carburante 53 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.550 mm
- Carreggiate: ant. 1.320 mm post. 1.370 mm
- Lunghezza 4.500 mm
- Larghezza 1.710 mm
- Altezza 1.420 mm
- Peso 1.070 kg

Prestazioni

- Velocità oltre 160 km/h

zione, che a tale temperamento s'accompagnano confort di marcia e una piacevole sensazione di sicurezza". Ancora oggi è proprio così: guidare questa berlina è piacevole sotto ogni punto di vista. Lo spunto è discreto, il 4 cilindri è pronto e molto elastico. Sarà che questo esemplare è perfettamente restaurato, ma a parte l'inevitabile rollo in curva, il confort è notevole. Su e giù per le colline toscane attorno a Cerreto Guidi, nessun problema nemmeno per i freni (sulla 1800 c'è un impianto misto coi dischi anteriori). Nuova classe, rimasta inalterata nel tempo. **R**



CON LA 1800, LA BMW INIZIA
A PENSARE ALLE CORSE,
COSÌ **LANCERÀ LE VERSIONI**
VITAMINIZZATE TI E TI/SA



Pronta AL DECOLLO

La supercar giapponese, la prima della Casa, propone **soluzioni tecniche molto rare e prestazioni fuori catalogo**. Oltre a offrire una guida veloce e relativamente facile, grazie a un mix ben equilibrato



In buona compagnia

La Honda NSX del nostro servizio ritratta davanti all'hangar dell'Aviosuperficie Kong, a Monte Marenzo, Lecco, che ci ha ospitato per questi scatti. In primo piano, l'aggressivo muso della supercar nipponica, con i gruppi ottici "alzati": un autentico simbolo degli anni 80





Spunto rapido

Basta sfiorare il pedale destro e il 3.0 V6 aspirato da 273 CV, dotato di sistema VTEC, è pronto ad allungare oltre gli 8.000 giri. Ma si può anche passeggiare a velocità codice, sfruttando la grande elasticità del propulsore e l'assetto piatto, ma intuitivo e neutro, godendo di un'ottima combinazione tra sportività e confort. Quest'anno, la NSX festeggia il 35esimo anniversario dall'esordio ufficiale

Flashback, metà anni 80: i marchi automobilistici giapponesi hanno invaso il mercato statunitense e stanno per fare lo stesso in Europa. La Honda si è costruita una solida fama grazie a modelli di ottima qualità e con soluzioni tecnologiche raffinate e innovative, come il VTEC, il variatore di fase, che consente di modificare i tempi di apertura e chiusura delle valvole, nonché la loro alzata. Soluzioni azzeccate che si traducono in strapotere tecnico in Formula 1, con i propulsori nipponici che conquisteranno numerosi titoli iridati come fornitori dei team Williams e McLaren, con il turbo e con l'aspirato. Per suggellare questo stato di grazia, la Honda decide di realizzare una supersportiva, un genere mai tentato prima, una vettura che non abbia nulla da invidiare, a livello di prestazioni e di design, a una Ferrari o a una Porsche.

Non è quindi un caso che i vertici della Casa Jap si rivolgano alla Pininfarina, che sviluppa la concept car HP-X del 1984, dalla quale nasce un prototipo noto inizialmente come NS-X - da "New" "Sportscar" "eXperimental", che lascia

tutti a bocca aperta - ormai praticamente definitivo, ma col marchio satellite Acura - al Chicago Auto Show del 1989. Nome dell'auto che poi cambierà in NSX. Ossia, una bassa e filante berlina a motore centrale e a coda lunga, che culmina in uno spoiler che collega le due "pinne".

EFFETTO CACCIA

L'abitacolo risulta proiettato in avanti e le superfici vetrate, ampie per la categoria, sono ispirate al cockpit del caccia americano F16, mentre il muso basso e sfuggente ospita gruppi ottici a scomparsa, un classico degli anni 80.

Commercializzata a partire dal 1990 in due serie (ma la seconda fu venduta solo in Giappone, prima dell'uscita di scena, nel 2005), la NSX punta su un 6 cilindri a V aspirato di tre litri da 273 CV che, inspiegabilmente, nei progetti iniziali, non è dotato del sistema VTEC. Questa lacuna sull'auto più rappresentativa del marchio risulta quasi offensiva per l'allora presidente della Honda, Tadashi Kume, che, in quanto ex progettista di motori, pretende che venga riprogettato l'intero .



DUE POSTI SECCHI, MA **COMODI**,
DOTATI DI REGOLAZIONI
ELETTRICHE. UNA **VERA GT**
CON UN MOTORE DA URLO



Tutto lineare
Alcuni dettagli degli
interni: strumentazione
analogica classica
e ben leggibile; i sedili
di pelle dotati
di regolazioni elettriche
sono molto avvolgenti,
ma la seduta è un po' alta;
ampi i due posti; plancia
fortemente inclinata
e raccordata al tunnel





■ blocco. Una modifica che comporta due conseguenze: la capacità di spingersi a regimi elevati (8.000 giri) e l'alloggiamento del motore stesso, che dev'essere inclinato di cinque gradi verso la coda per rientrare nel vano.

L'esemplare protagonista del servizio è stato immatricolato il 7 aprile 1993, non uno dei primi ad arrivare in Italia, come ci racconta il fresco proprietario - l'ha acquistata a inizio anno - Marco Luigi Attilio Pianazza, mentre sguardi curiosi si moltiplicano a ogni passaggio dell'argentea Honda lungo le strade che collegano Brivio e Imbersago, in provincia di Lecco. "L'avevo notata in una concessionaria a Cesenatico, poi l'ho persa di vista" ci confessa. Ma non appena l'ha ritrovata in vendita, a due passi dalla sede della banca per la quale lavora, ha capito che non poteva ignorare un tale segno del destino, finendo per concedersi quella che lui stesso definisce una pazzia. Difficile però resistere a una NSX completamente originale, nel raro colore Sebring Silver, con soli 29.000 km all'attivo e che, continua Marco, "ha avuto come primo proprietario un bicampione del



mondo di motocross: Trampas Parker, americano trapiantato in provincia di Vicenza e attivo nei primi anni 90”.

SENNA CONTRIBUÌ A TESTARLA

Parlando di campioni, non si può fare a meno di ricordare uno dei più grandi di tutti i tempi, ovvero Ayrton Senna: quasi leggendario un suo video sul web con la NSX, in cui l'asso brasiliano, in mocassini marroni e calzini bianchi (nessuno è perfetto) tiene una “master class” sul punta-tacco e su come guidare al limite, sul circuito di Suzuka, una sportiva capace di toccare i 270 km/h. I suoi consigli in fase di sviluppo della NSX sono quelli di irrigidire ulteriormente il telaio (realizzato di alluminio e leghe leggere, così come carrozzeria e sospensioni). Sembra pure che Ayrton abbia dedicato varie sessioni di prove alla messa a punto delle sospensioni, uno dei segreti della grande maneggevolezza della supercar del Sol Levante.

Ci accomodiamo nell'abitacolo, dove i neri sedili di pelle (completi di regolazioni elettri-

che) sono sì avvolgenti, ma, per una sportiva, dalla seduta abbastanza alta. Originale il design dei due “satelliti” ai lati del piantone, che a sinistra ospitano il comando di attivazione del cruise control e il devioluci, mentre a destra ci sono il pulsante dell'hazard (attivabile, quindi, solo dal pilota) e quello dello sbrinatorio. “Non ha servosterzo, ma basta essere in movimento per sentirla calzare come un guanto”, spiega sorridendo Marco, che apprezza la capacità della NSX di mettere chi guida subito a proprio agio, in tutte le condizioni.

Un gioiello di tecnologia, con dettagli che raccontano molto dell'ossessione Honda per la qualità: ruotino di scorta e, soprattutto, compressore per gonfiare le gomme di alluminio, per risparmiare peso. Nella sua villa in Portogallo, Senna ne teneva un esemplare, immortalato in più foto: celebre quella in cui “Magic” è intento a lavarlo. E se uno come lui l'amava tanto, evidentemente l'NSX era ed è un'auto speciale, che i collezionisti ormai si contendono a colpi superiori ai 100 mila euro, consapevoli d'essere al cospetto di una sportiva di razza, affilata come una katana. ■



Citazione doverosa

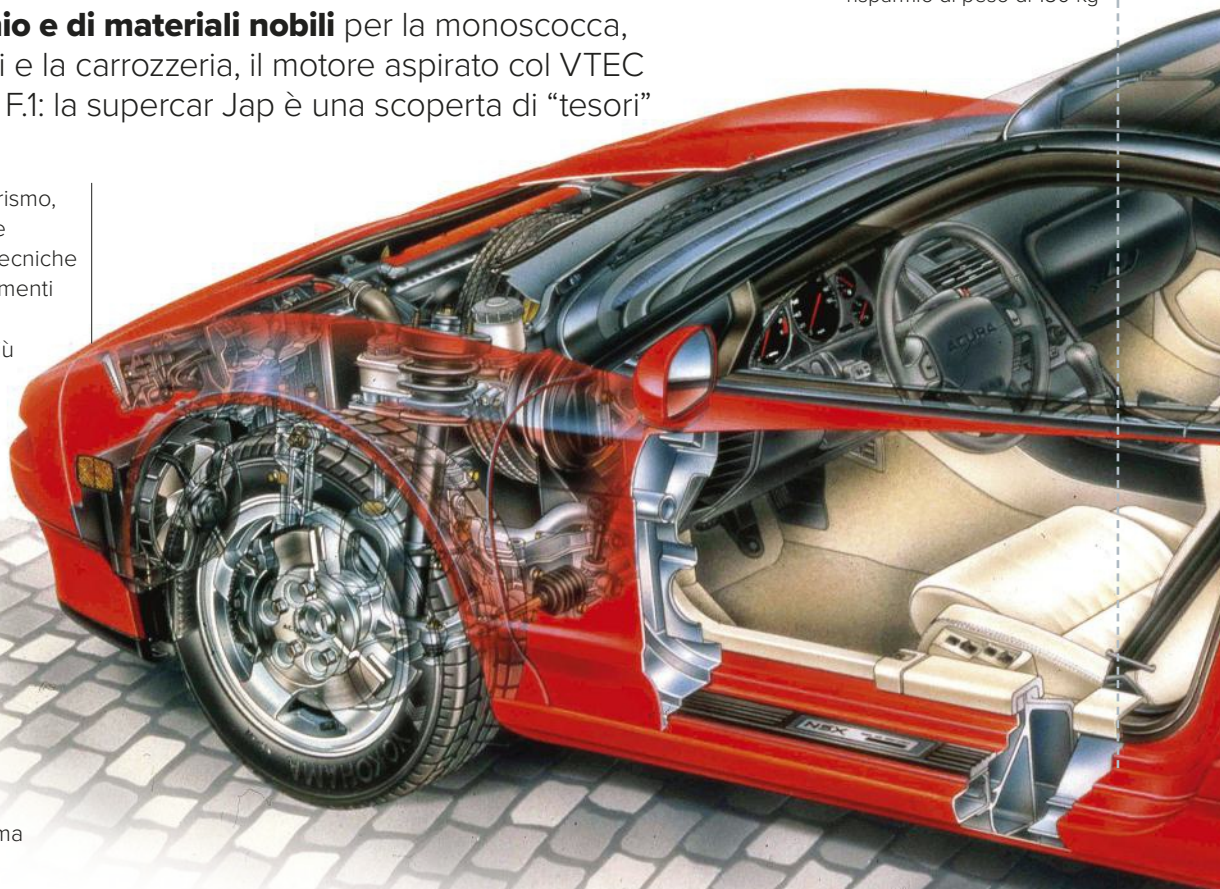
I mocassini e i calzini bianchi sono un simpatico omaggio ad Ayrton Senna (sotto, un frame del celebre video). Nell'altra pagina: la lunga coda della NSX è dovuta anche al bagagliaio da 155 litri, mentre per accedere al vano motore (foto in basso) si deve sollevare l'intero lunotto di vetro e la cappelliera. Il ruotino di scorta (al centro), di lega leggera, è annegato in un affollato pozzetto anteriore



LA TECNICA LEGHE LEGGERE E PARTI RACING

L'impiego **dell'alluminio e di materiali nobili** per la monoscocca, le sospensioni, i cerchi e la carrozzeria, il motore aspirato col VTEC e le bielle di titanio da F.1: la supercar Jap è una scoperta di "tesori"

Per la sua prima vera granturismo, la Honda non bada a spese e decide di dotarla di soluzioni tecniche esclusive. Di fatto, uno degli elementi distintivi di quella che rimane una delle sportive giapponesi più iconiche. Per ottenere elevati livelli di rigidità viene scelta una monoscocca saldata tutta di alluminio, prima auto di serie al mondo a esserne dotata. Ma pure i braccetti delle sospensioni a quattro ruote indipendenti e doppio braccio oscillante sono realizzati in questo materiale leggero, costoso e difficile da lavorare. L'impianto frenante è dotato di quattro dischi ventilati e Abs a quattro canali: c'è pure il sistema



Cura dimagrante
La NSX vanta una primizia: scocca e sospensioni di alluminio, oltre alla carrozzeria (otto i pannelli principali), anch'essi di lega leggera. Se a ciò si aggiungono i cerchi stampati e i braccetti delle sospensioni, si arriva a un risparmio di peso di 180 kg

SCHEDA TECNICA

Motore

- Centrale, trasversale 6 cilindri a V (di 90°)
- Alesaggio 90 mm
- Corsa 78 mm
- Cilindrata 2.977 cm³
- Rapporto di compressione 10,2:1
- Potenza 273 CV a 7.300 giri/minuto
- Distribuzione a doppio albero a camme in testa per bancata, 4 valvole per cilindro
- Iniezione elettronica multipoint
- Condotti d'aspirazione sdoppiati
- Raffredd. ad acqua, 12 litri
- Lubrificazione forzata, 6,3 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 65 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 5 marce, comando a leva centrale
- Frizione bidisco a comando idraulico
- Differenziale autobloccante
- Pneumatici: 205/50ZR15 ant; 225/50ZR16 post.

Corpo vettura

- Coupé 2 porte, 2 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni post. a ruote indep., bracci trasversali, molle elicoidali, barra stab.
- Ammortizz. oleopneumatici
- Freni a disco autoventilanti, dispositivo antibloccaggio e antislittamento
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 70 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.530 mm
- Carreggiate: ant. 1.510 mm post. 1.530 mm
- Lunghezza 4.405 mm
- Larghezza 1.810 mm
- Altezza 1.170 mm
- Peso 1.370 kg

Prestazioni

- Velocità 270 km/h
- Consumo rilevato a 120 km/h: 9,1 litri/100 km

antibloccaggio

Alb e l'antislittamento

Tcs, disinseribile. Quanto

al cambio, si poteva scegliere

tra un manuale a cinque marce, dalla

corsa corta e dagli innesti secchi,

oppure un automatico a quattro rapporti.

FASATURA VARIABILE

La trazione è posteriore e il motore, un 6 cilindri a V di 90° con quattro valvole per cilindro, doppio albero a camme per bancata e controllo elettronico del tempo e dell'alzata delle valvole, è disposto in posizione centrale trasversale, come il cambio. Il cuore del sistema VTEC è costituito da tre camme posizionate sull'albero, con quelle esterne profilate per bassi e medi regimi (fino a quota 5.800 circa), mentre quella centrale, che s'attiva grazie alla centralina elettronica in 0,1 secondi, è molto meno brusca, per

rispettare l'erogazione lineare agli alti regimi. Il sei cilindri utilizza pure un sistema d'induzione a volume variabile (Vvis), che utilizza un "plenum" d'aspirazione, situato sotto i condotti, al cui interno vi sono sei valvole a farfalla. Sotto i 4.800 giri sono chiuse, e provocano pulsazioni nell'aria aspirata dai cilindri, che generano un lieve effetto di sovralimentazione fra quota 3.000 e 4.800. Ai regimi più elevati, le sei farfalle si aprono, mettendo in comunicazione diretta i condotti delle due bancate, offrendo così la geometria ideale per l'utilizzo sportivo. Per ridurre il peso, che non è una piuma, la NSX adotta cerchi di lega forgiati, abbinati a pneumatici di misura diversa tra i due assi. Presente anche un differenziale autobloccante.

2

Ogni confort

È una vera granturismo: due posti secchi, ma abitacolo comodo, spazioso e dotato di tutti i confort: climatizzatore, vetri e sedili a regolazione elettrica, impianto stereo con caricatore CD

3

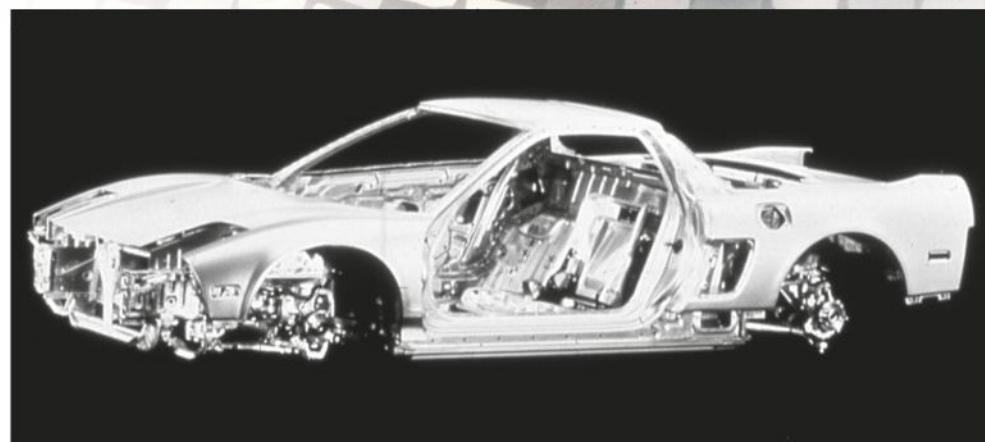
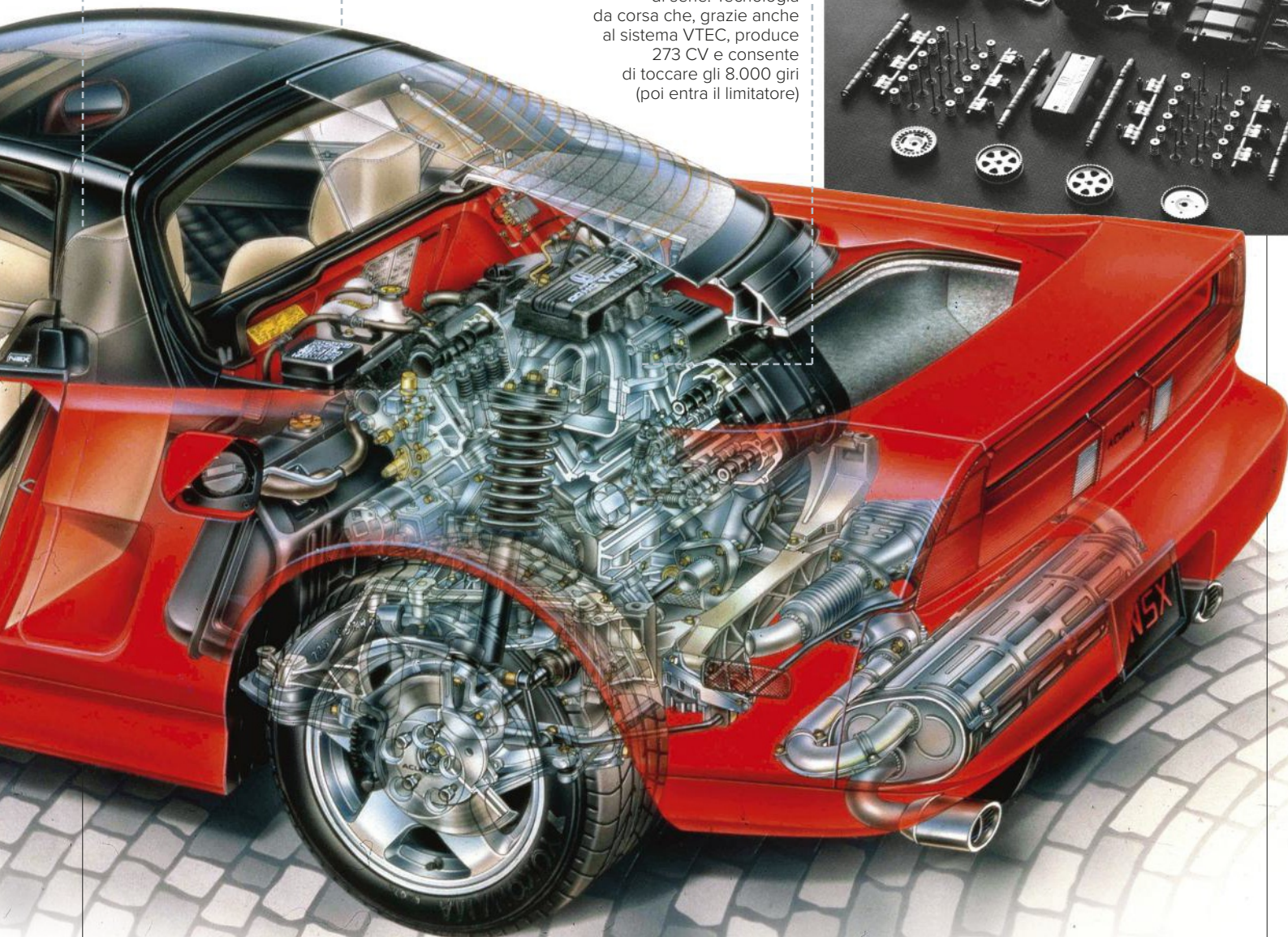
Cromia risicata

La prima serie della NSX, prodotta fino al 2002 (quando, con il restyling, vengono eliminati i fari a scomparsa), al momento del lancio era disponibile solo in tre colori: rosso, nero e grigio metallizzato

4

Dettagli da corsa

Il cuore è il 6 cilindri a V di 2.977 cm³, il cui monoblocco è realizzato di lega d'alluminio, mentre le bielle sono di una lega di titanio brevettata ad hoc, utilizzata per la prima volta su un'auto di serie. Tecnologia da corsa che, grazie anche al sistema VTEC, produce 273 CV e consente di toccare gli 8.000 giri (poi entra il limitatore)



Non è stato facile realizzare la NSX con molte parti strutturali di alluminio, perché bisognava risolvere diversi problemi. La supercar veniva prodotta in una trentina di esemplari al giorno, anche per via di alcuni procedimenti speciali dovuti proprio alle leghe scelte. L'alluminio è meno resistente, più ostico da trattare e costoso rispetto all'acciaio. Inoltre, la sua superficie risulta più rugosa, e per i pannelli della carrozzeria la Casa ha dovuto sviluppare stampi con levigatura ad hoc, oltre ad adottare una preparazione della lamiera e una verniciatura articolate in ben 23 fasi.



Abarth

MANCATA

Non è nobilitata dal marchio dello Scorpione, ma ne ripropone la filosofia. **Kei-car nella taglia - è lunga appena 3,23 metri - ma non nel motore 1.100.** Pur senza prestazioni superlative, offre un piacere di guida notevole, specie quando cominciano le curve

Non fosse stato per la Sporting, probabilmente la Cinquecento sarebbe caduta nel dimenticatoio. Già il nome, che evocava la Fiat più iconica di sempre, generava un po' di confusione e costringeva a chiarimenti; fosse stata tedesca, i suoi cultori l'avrebbero chiamata "modello 170", noi italiani giocavamo sul filo dell'ironia con "Cinquecento in lettere" o "Cinquecento polacca", essendo la prima, e all'epoca unica Fiat costruita soltanto in quel Paese.

PRIMA LA GRUPPO A...

La "170" non nasceva con particolari velleità sportive, ma un asso nella manica l'aveva: il piacere di guida nel misto veloce. Nell'autunno 1992 qualcuno alla Fiat se n'era accorto e aveva proposto un kit Abarth acquistabile dai concessionari per la preparazione di Gruppo A della versione con motore 903 e, in seguito, dell'899: assetto corsa Bilstein, rollbar e altri accessori di si-

curezza, una centralina che portava la potenza a 65 CV dai 41 d'origine. Era nato per un trofeo rally monomarca inizialmente previsto in quattro Paesi: Francia, Germania, Italia, Polonia, quest'ultima scelta visti i natali della Cinquecento, tra gli stabilimenti di Bielsko Biala (dove avveniva l'assemblaggio) e quello di Tychy (da dove provenivano le scocche). La popolarità del monomarca viene monetizzata nel 1994 con la Sporting, che non è una versione stradale della Cinquecento Trofeo, ma non resta neppure troppo distante; dal 1995 sarà proprio lei la base per la Gruppo A.

La filosofia della Sporting è quella della "scatola Lego": comporre qualcosa che funzioni con gli elementi già in casa. Nel cofano c'è il quattro cilindri Fire "176B2.000" monoalbero a camme in testa con iniezione single point, 1.108 cm³, 54 CV a 5.500 giri; differisce da quello della Punto 55 solo per il disegno del carter distribuzione. Il cambio ravvicinato è quello della Uno 45 Fire 1.000: non ha la presa diretta e la quinta è lievemente surmoltiplicata. L'avantreno, di tipo MacPherson come sulle altre sorelle dalle quali riprende pure gli ammortizzatori, ha una nuova barra antirollio; il retrotreno monta ammortizzatori specifici più rigidi, mentre l'assetto è ribassato di 20 mm. Con un'elaborazione simile, la "170" potrebbe portare pure lo stemma Abarth, che la Fiat decide invece di non usare, salvo ripensarci al momento di lanciare gli accessori ufficiali per l'elaborazione (fra cui assetto, scarico, volante, pedaliera, cerchi Speedline, minigonne, paraurti con spoiler, mascherina). La Sporting non è velocissima: la Casa dichiara 150 km/h, ma sembra che persino gli esemplari strettamente di serie oltrepassassero tale valore. E con uno 0-100 in 13,8 secondi, neppure l'accelerazione è bruciante .

Iniezione multipoint

La seconda serie della Cinquecento Sporting, nata nel 1995, monta l'iniezione multipoint; è basata sulla terza versione del modello base e si distingue per i fanali posteriori velati di rosso (foto sotto), che celano la luce di retromarcia e l'indicatore di direzione (che proiettano regolarmente luce bianca o arancione). Gli altri particolari esterni sono uguali a quelli precedenti



NON È PROPRIO UNA SCHEGGIA IN ACCELERAZIONE, **MA TOCCA I 150 ORARI.** NEL MISTO, POI, SA REGALARE SODDISFAZIONI



Tre quarti di... presa

Sopra, l'“occhione” di traino sulla traversa anteriore, all'interno della falsa griglia che è il prolungamento della presa d'aria. Più in alto: il logo dell'epoca stilizzava le cinque barre diagonali della losanga Fiat; dalla seconda serie, diventava più piccolo. Foto sotto: la Cinquecento Sporting davanti al Museo Nazionale dell'Automobile, della cui collezione fa parte una Trofeo

→ come ci si potrebbe attendere da un “millecento” montato su una vettura che pesa solo 735 kg.

La Sporting esce quasi in contemporanea alla seconda versione della Cinquecento e rimane a catalogo assieme alla terza; avrà poi un'erede diretta nella Seicento Sporting del 1998.

PARTICOLARI RIVELATORI

Caratteristiche della seconda serie sono il logo frontale più piccolo e il tappo benzina celato da uno sportello, per tutte le versioni. I colori sono Giallo Ginestra 121 (il più richiesto), nero 601, Rosso Sporting 189 e Grigio Trend metallizzato 645. Sul frontale si nota la presa d'aria asimmetrica; i retrovisori sono verniciati in tinta carrozzeria e così i paraurti, che hanno una modanatura a contrasto. I cerchi di lega hanno lo stesso disegno di quelli della Uno Turbo II serie e montano pneumatici Pirelli 165/55HR13, mentre lo scarico ha sezione ovale. L'interno rimane quello disegnato da Claudio Mottino e Giuseppe Bertolusso, a parte i sedili più contenitivi e con seduta più ampia, gli appoggiatesta della seconda Uno Turbo e

un rivestimento di tessuto grigio a righe rosse, con un sottile filetto giallo; volante e pomello del cambio sono rivestiti di pelle nera e il quadro strumenti ha un disegno diverso dalle versioni sotto il litro, per accogliere il contagiri - con zona rossa a 6.000 e fondoscala a 8.000 - altrimenti assente, mentre il tachimetro arriva a 180. Le plastiche sono più scure rispetto a quelle delle altre versioni. Gli accessori a richiesta sono aria condizionata, correttore assetto fari, tetto apribile di cristallo, divanetto sdoppiato, spoiler sul portellone, autoradio con frontalino estraibile, paracolpi sulle portiere. Nel 1997 arriva la terza serie del modello, che sulla Sporting adotta l'iniezione multi-point ed è riconoscibile per le luci posteriori velate di rosso, mentre nelle precedenti indicatori di direzione e luce di retromarcia erano riconoscibili anche da spenti. Alla palette dei colori si aggiungono il Rosso Starter 112, il Blu Imola metallizzato 481 e il Grigio Steel metallizzato 647, mentre lo spoiler include la terza luce di stop. Sulle Cinquecento Sporting s'esercitano le ultime firme delle “elaborate” ancora attive all'epoca: →





Interni sportivi

Nella foto grande, il volante della Seicento, esclusivo delle ultimissime Cinquecento Sporting prodotte. Nelle immagini piccole, il quadro strumenti con contagiri, la console centrale con l'autoradio Blaupunkt, i rivestimenti con il tessuto grigio a righe rosse e gialle e le cinture di sicurezza rosse. Gli appoggiatesta sono quelli della Uno Turbo seconda serie

I COMMISSARI DEL REGISTRO DI MARCA NON CI CREDEVANO: UNA SPORTING DI 20 ANNI CON **APPENA 24 MILA KM!**



Dettagli che contano

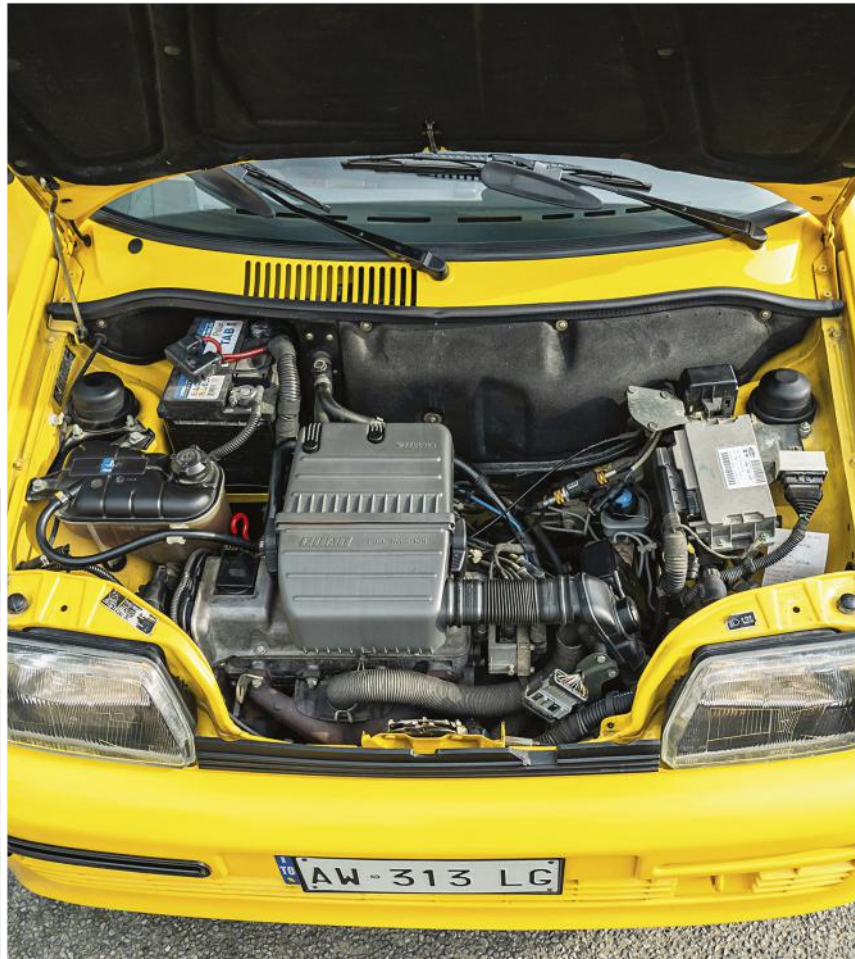
In alto, il bel terminale di scarico; qui sopra, i cerchi di lega leggera, identici nel disegno a quelli della seconda Uno Turbo, ma con un diverso "offset". Nelle foto piccole in basso, il minuscolo bagagliaio e la targhetta riassuntiva dei dati dell'auto, sul passaruota posteriore sinistro. Nella foto grande, il vano motore con il Fire di 1.108 cm³ montato trasversalmente

➔ Scioneri con una dozzina d'esemplari e Gian-nini con due modelli (GTS e GK3), che non portano lo stemma Cinquecento in coda; pure l'atelier romano si limita a una personalizzazione estetica. La GTS ha un assetto sportivo, con distanziali da 5 mm davanti.

IMMATRICOLATA ALL'ULTIMO

La Cinquecento Sporting del servizio è forse l'ultima immatricolata nuova in Italia. È frutto di una grande passione del suo primo e unico proprietario, Michele Moraglio, che vive al confine tra le colline di Torino e il Monferrato astigiano, terra di rallisti in cui le strade sembrano perfette per le "minibombe". "Mi piacciono molto le macchine piccole e briose, in particolare le Fiat", ci racconta, "ma la Cinquecento era veramente troppo minuscola e rigida per essere usata come unica vettura. Quando ho visto che era uscita di produzione, ho pensato però che dovevo assolutamente averne una da usare come seconda auto, e mi sono recato in concessionaria. Sembrava non ci fosse niente da fare, nessuna invenduta era rimasta, neppure nei

piazzali Fiat. Poi, grazie a un contatto diretto con Tychy, eccola saltare fuori: era tra le auto incomplete, mancava di volante e devioluci; montava però il costoso spoiler col terzo stop". Servono un paio di mesi perché la Cinquecento, completata con i pezzi presi dagli stock della nuova Seicento (situazione comune ad altri esemplari di fine serie, ndr), venga reimpressa nel processo logistico della Casa e arrivi alla Esseeffe Car, all'epoca concessionaria Fiat di Carignano (TO). Una volta immatricolata, monta un'autoradio Blaupunkt e inizia subito una vita "da collezione". Da allora ha percorso 34 mila km, usata per puro divertimento. A parte una manutenzione ordinaria eseguita con particolare cura, ha subito la sostituzione del radiatore e del terminale di scarico, entrambi foratisi dopo una lunga sosta. È stata omologata dal Registro Fiat italiano (che accoglie il modello nella sua lista chiusa) al compimento dei vent'anni, quando aveva appena 24 mila km. "I commissari non ci credevano", racconta Moraglio, "e mi hanno sgridato, dicendo che non si dovevano scalare i chilometri. Poi l'hanno guardata bene e hanno capito".





LA TECNICA

LA PRIMA “MINIMA”
TUTTO AVANTI

Con questa citycar, concepita per un progetto CNR di auto super economica, si **completava il passaggio a motore e trazione anteriori** dell'intera gamma. Propulsori che derivavano dalle 126 Bis, 127 e Punto

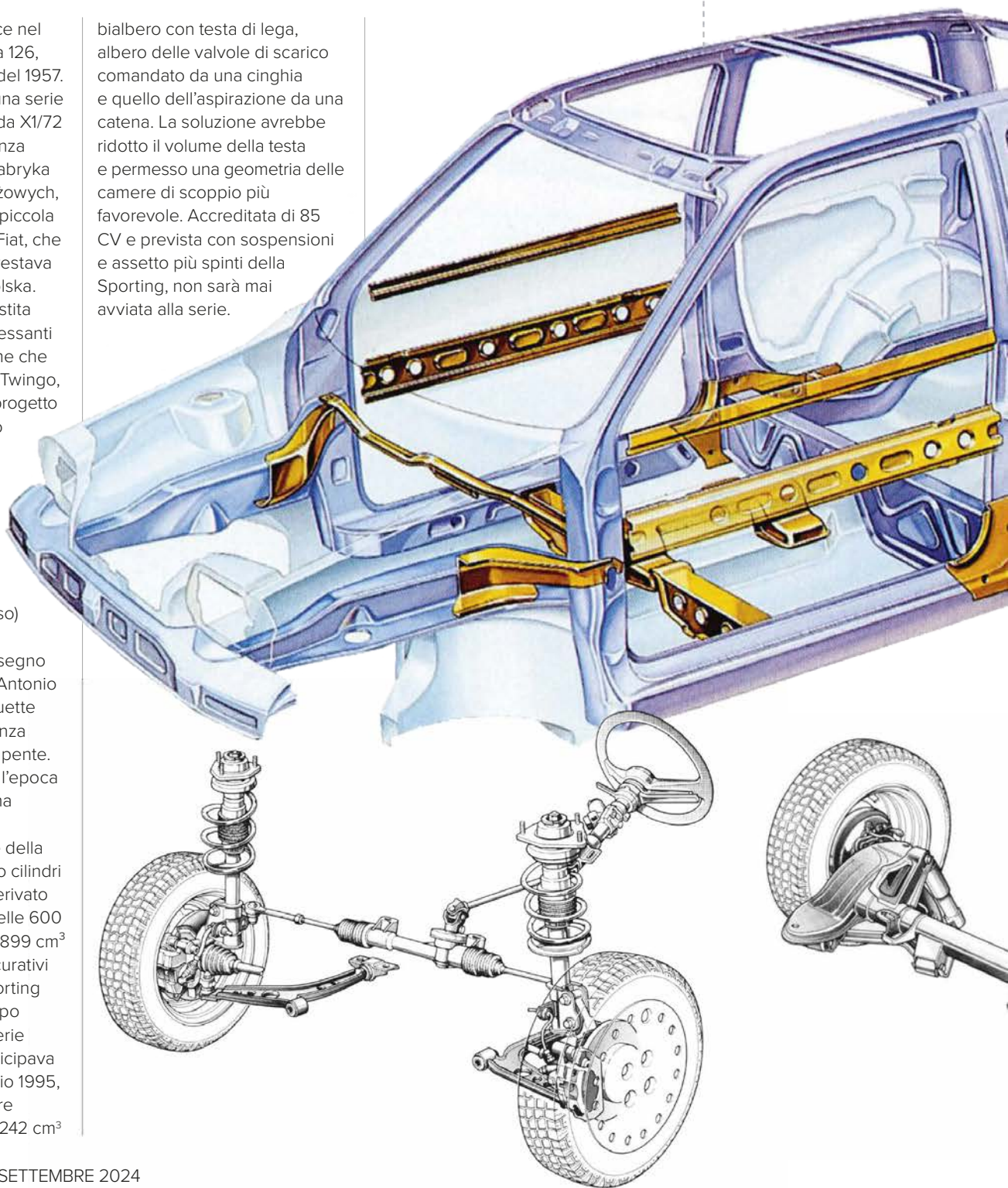
La Cinquecento nasce nel 1991 per sostituire la 126, discendente della 500 del 1957. Concepita in Italia con una serie di sette prototipi siglati da X1/72 a X1/79, era in concorrenza con un progetto della Fabryka Samochodów Małolitrażowych, “Fabbrica automobili di piccola cilindrata”, licenziataria Fiat, che costruiva la 126 e s'apprestava a diventare Fiat Auto Polska. La FSM Beksid 106, allestita in sei prototipi con interessanti soluzioni da monovolume che anticipavano la Renault Twingo, abdicò in favore del progetto italiano. La Cinquecento nasceva da un progetto CNR finalizzato alla realizzazione di veicoli supereconomici (ma sarà sempre troppo cara per il mercato polacco, dove avrà poco successo) e prevedeva motore e trazione anteriori. Il disegno di Ermanno Cressoni e Antonio Piovano ricorda la silhouette dell'Autobianchi Y10, senza essere altrettanto dirompente. I due motori sono nati all'epoca del “tutto dietro”: la prima generazione monta il bicilindrico orizzontale della 126 Bis e il 903 a quattro cilindri della 127 - a sua volta derivato dalla famiglia di quelli delle 600 e 850 - presto ridotto a 899 cm³ per vincoli scali e assicurativi di alcuni mercati. La Sporting con il 1.108 di Punto e Tipo arriva con la seconda serie e, sopra di lei, come anticipava Quattroruote nel febbraio 1995, ci sarebbe dovuta essere un'Abarth con motore 1.242 cm³

bialbero con testa di lega, albero delle valvole di scarico comandato da una cinghia e quello dell'aspirazione da una catena. La soluzione avrebbe ridotto il volume della testa e permesso una geometria delle camere di scoppio più favorevole. Accreditata di 85 CV e prevista con sospensioni e assetto più spinti della Sporting, non sarà mai avviata alla serie.

1

Carrozzeria

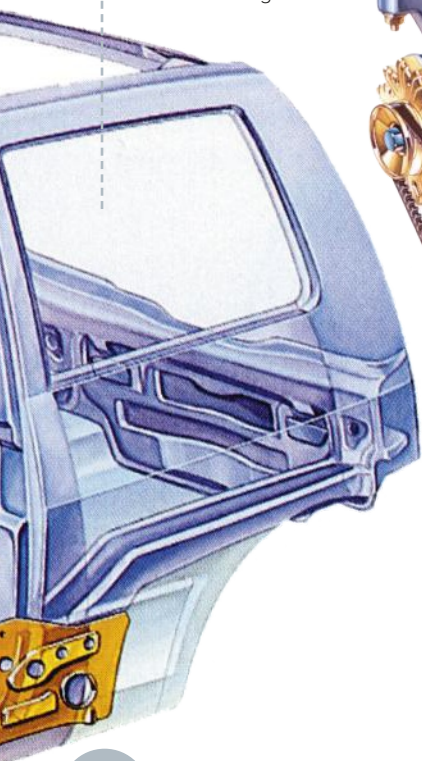
È unica per tutte le versioni, a struttura portante di lamiera stampata e trattata in cataforesi. Per rendere l'abitacolo una cellula di sopravvivenza, sono stati inseriti rinforzi alle portiere e due traverse (una stampata e una tubolare) nella zona anteriore, più rinforzi alla base del montante B



2

Cristalli e interni

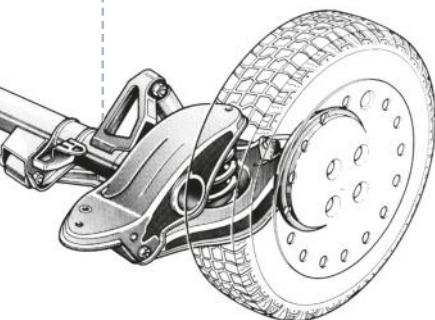
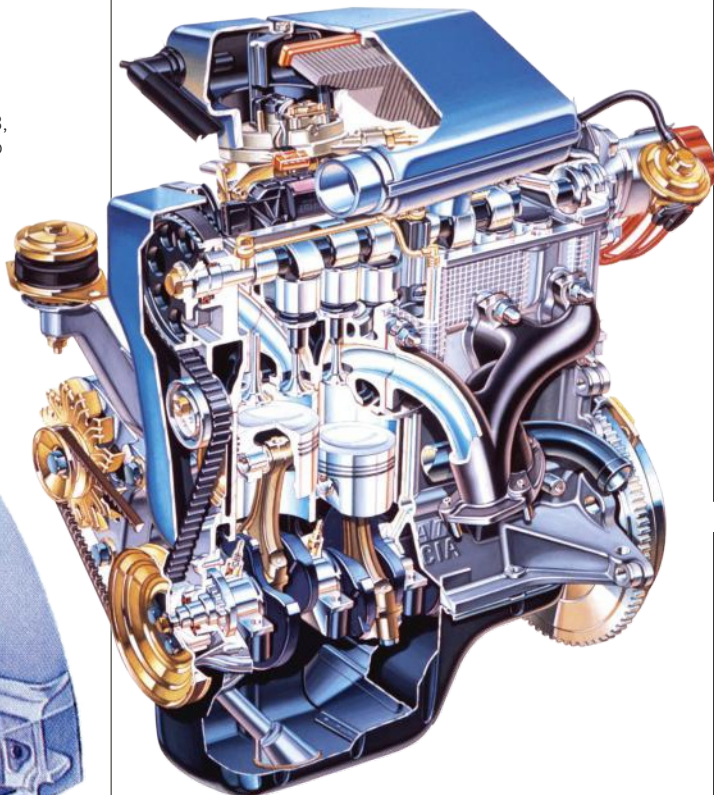
Parabrezza, lunotto e finestrini sono uguali per tutte le varianti. La versione Soleil non aveva la centina che unisce i montanti B, sostituita da un rinforzo perimetrale, e montava un tetto elettrico di materiale plastico a doppio strato. Sulla Sporting c'erano sedili più larghi e anatomici, con seduta lunga



3

Assali e sospensioni

All'avantreno c'è il classico schema MacPherson. Il retrotreno, per ridurre il più possibile l'ingombro, utilizza un supporto centrale tubolare, al quale sono vincolati i bracci oscillanti delle ruote, con le molle non coassiali agli ammortizzatori

**IL MOTORE****COSTRUITO DAL ROBOT FATTO PER L'EUROPA**

Il motore fa parte della famiglia Fire apparsa nel 1985 con la cilindrata di 999 cm³ sull'Autobianchi Y10. Il 1.108 cm³ è invece il primo Fire sopra il litro e nasce nel 1988 (sulla Tipo), alimentato a carburatori. È stato poi adottato sulle Cinquecento Sporting e Hobby, prima con iniezione single point, quindi multipoint.

SCHEMA TECNICA**Motore**

- Anteriore, trasversale, 4 cilindri in linea
- Alesaggio 70 mm
- Corsa 72 mm
- Cilindrata 1.108 cm³
- Rapporto di compressione 9,6:1
- Potenza 54 CV a 5.500 giri/minuto
- Un albero camme in testa (cinghia dentata), 2 valvole per cilindro
- Iniezione elettronica single point, catalizzatore a 3 vie
- Raffreddamento ad acqua, 4,6 litri
- Lubrificazione forzata, 3,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 32 Ah

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio a 5 marce
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 155/65SR13

Corpo vettura

- Berlina 3 porte, 5 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori

- a ruote indipendenti, bracci trasversali e bielle oblique (schema MacPherson), molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti su traversa ausiliaria, bracci oscillanti inf., molle elicoidali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, servofreno
- Sterzo a cremagliera
- Capacità serbatoio carburante 35 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.200 mm
- Carreggiate: ant. 1.270 mm post. 1.276 mm
- Lunghezza 3.227 mm
- Larghezza 1.487 mm
- Altezza 1.435 mm
- Peso 735 kg

Prestazioni

- Velocità 150 km/h
- Consumo a 120 km/h, 6,3 litri/100 km

GUIDA AL RESTAURO**MEGLIO IN FORMA PER EVITARE SPESE**

La bontà del progetto Cinquecento è testimoniata dai tanti esemplari ancora in circolazione. La filosofia della Sporting, che adotta motore e trasmissione di classe superiore, anziché esasperare le prestazioni di quelli di base, aiuta l'affidabilità. Problemi possono nascere da riparazioni di carrozzeria approssimative e sostituzione di componenti con altri non originali, che possono rivelarsi poi molto dispendiosi da ripristinare. Quindi, meglio puntare subito su un esemplare sano e completo, anche a costo di spendere qualcosa in più; se ne trovano anche a livello di uniproprietario, acquistati da guidatori tranquilli che in pronta consegna avevano trovato solo la Sporting.

I RICAMBI**SI TROVA MOLTO A PREZZI BASSI**

Kit dischi e pastiglie anteriori	€ 103,19
Alternatore	€ 138,76
Motorino d'avviamento	€ 84,31
Testine di sterzo (cadauna)	€ 10,59
Kit frizione	€ 65,94
Kit pompa acqua e cinghia servizi	€ 41,42
Specchietto retrovisore	€ 41,81
Faro	€ 47,82
Parabrezza	€ 186,38
Kit cinghia distribuzione	€ 19,62
Terminale di scarico	€ 172,08

Prezzi da autodoc.it, riferiti a ricambi di produttori di primo equipaggiamento, Iva compresa e spedizione esclusa

I PUNTI DEBOLI**FATE ATTENZIONE A...****1 Ammortizzatori**

I posteriori in particolare durano poco: meglio una prova su strada e una verifica di trafilaggi

2 Sonda lambda

Altro componente dall'usura precoce: influisce sulla regolarità di funzionamento del motore

3 Pneumatici

La misura originale, specie se si vogliono le Pirelli di primo equipaggiamento, è rara

4 Serrature

È facile che vadano fuori registro e non chiudano a dovere porte e portellone

5 Cerchi

Quelli della Uno Turbo II serie, rari anche se meno degli originali, richiedono i distanziali.

NEMICHE

Fronte italiano

Accumunate dal teatro operativo, l'Italia del 1944, queste Willys MB e Volkswagen Typ 82 hanno militato in reparti avversari. Recuperate entrambe a Bologna, potrebbero aver realmente condiviso qualche campo di battaglia



SU RUOTE

A ottant'anni dal loro congedo, oggi queste fuoristrada condividono pacificamente gli spazi di una stessa collezione. Ricordando quando, **da qualche parte in Italia, hanno combattuto** l'una contro l'altra





SEMPLICE, ROBUSTA, INARRESTABILE: LA OVERLAND È COSÌ EFFICACE CHE I SOLDATI LA VORRANNO PER SÉ

Entambe protagoniste sui fronti del secondo conflitto mondiale, Willys Overland MB e Volkswagen Typ 82 esemplificano perfettamente l'approccio al veicolo militare dei rispettivi Paesi. Prodotte in quantitativi molto diversi (quasi 648.000 Jeep contro 55.000 "Kübel") e oggi scambiate a quotazioni piuttosto distanti (30-45.000 la Willys, 45-70.000 la VW), sono unite dal fascino tipico dei mezzi nati per affrontare le situazioni più estreme.

Dura e pura

Nonostante la mancanza del bloccaggio dei differenziali, la Willys è inarrestabile e trasmette una sensazione di grande robustezza. Le dimensioni sono compatte e la posizione di guida è decisamente raccolta. Priva di porte, monta solo dei piccoli telini per proteggersi dagli schizzi di fango. Il telo della capote è separato dal telaio

SEMPLICE E ROBUSTA

La Willys MB "Jeep", derivazione "acustica" di GP, a sua volta acronimo di General Purpose, è la sintesi perfetta del pragmatismo americano: progettata per resistere a sei mesi di impiego bellico intenso, è fatta di poche e solide lamiere piane, senza porte, finestrini, serrature o chiavi. Utilizzata su tutti i fronti con varie mansioni, poteva essere allestita per trasporto tattico, ricognizione, traino di artiglierie leggere, evacuazione feriti, videoriprese e persino armata con mitra-

gliatori o lanciarazzi. L'esemplare di queste pagine è rimasto in Italia dopo la guerra, modificato dalla Oare di Bologna (Officina Automobilistica Riparazioni Esercito) per l'Esercito Italiano. La Oare convertiva a un uso più automobilistico le Jeep militari alzando il parabrezza, aggiungendo le porte, cancellando scritte e insegne e sostituendo le targhette delle specifiche tecniche con altre in lingua italiana. Acquistata e restaurata totalmente negli anni 90, questa MB è stata riportata alle condizioni originali; non disponendo di dettagli utili a ricostruire la storia dell'esemplare (rimossi a suo tempo dalla Oare), in fase di restauro sono state applicate le insegne della terza divisione sbarcata ad Anzio, a poca distanza dall'attuale residenza del proprietario. Essendo una vettura di metà 1944, è un'ipotesi plausibile.

MENO PESO, PIÙ CONFORT

Kübelwagen, in tedesco letteralmente "autotinozza": realizzata da Ferdinand Porsche per volere del Führer dirottando parte dei fondi





Vanga e fucile

A bordo non manca nulla: tanica, vanga, accetta, pompa per le gomme e portafucile sopra il cruscotto. Nel vano motore troviamo invece schede tecniche e ingrassatore

Centimetri utili

Ogni piccolo spazio della MB è sfruttato per stivare qualcosa: sotto il sedile passeggero c'è, ripiegata, la capote. L'interruttore delle luci girevole arriva a giugno 1944





RAFFREDDAMENTO AD ARIA E DUE SOLE RUOTE MOTRICI: LA KÜBELWAGEN **PUNTA TUTTO** **SULLA LEGGEREZZA**

➔ destinati alla realizzazione del Maggiolino, rispetto a questo la VW Typ 82 esprime prestazioni leggermente inferiori, risultando però sensibilmente più leggera, appena 725 kg, oltre 300 in meno rispetto all'antagonista Willys, nonostante la "Kübel" sia una quattro porte che può essere chiusa completamente, mentre la Willys non ha alcuna protezione laterale. Il segreto sta nell'estrema semplicità strutturale, nello spessore esiguo delle lamiere piane della carrozzeria, nella semplice meccanica con motore Typ 1 Hiar di derivazione commerciale a benzina, un 4 cilindri boxer di 985 cm³ raffreddato ad aria con trazione posteriore, mentre la Willys monta un 2.196 cm³ raffreddato a liquido e ha la trazione integrale.

Nel 1940 la Typ 82 guadagna un nuovo "scafo" allungato di circa 8 cm e, a partire dal 1943, il motore viene maggiorato a 1.131 cm³. Normalmente la "Kübel" è allestita come veicolo disarmato, destinato al trasporto leggero; in alcuni casi viene dotata di un supporto per mitragliatrice leggera mentre in altri, come sull'esemplare del

'43 ritratto in queste pagine, svolge attività di stazione radio mobile. Nonostante oggi l'apparato non sia più presente, l'impiego si evince dai ganci sullo sportello posteriore destro, destinati al lucchetto atto a evitarne l'apertura accidentale: a destra infatti era posizionata la radio, mentre a sinistra sedeva l'operatore. L'auto è stata acquistata alla fine degli anni 60 in Emilia Romagna, dove il precedente proprietario la utilizzava nei cantieri di campagna in cui scavava pozzi. Anche in questo caso, il restauro è stato totale e ha previsto l'eliminazione di tutti gli stravolgimenti imposti nel tempo dall'uso civile: montava sedili e fanaleria di risulta e mancavano tanti accessori specifici, come le luci schermate Notek; sono stati riacquistati tutti, rigorosamente originali a eccezione della cassetta degli attrezzi, che è una riproduzione fedele, e poco altro. Più confortevole, scattante e rara della Willys che le tiene compagnia, anche questa Kübelwagen ha così ritrovato forma e dignità di un tempo. Ma oggi, fortunatamente, vive un'esistenza decisamente più rilassata. ■

Maggiolino da guerra

La vista laterale della Typ 82 evidenzia l'architettura a motore posteriore ereditata dal Maggiolino. La mancanza delle quattro ruote motrici all'epoca ne limitò la diffusione, tuttavia la mobilità ne risente solo su sabbia o fango. Chiudendo le finestrelle sulla paratia motore (sotto) si convoglia l'aria calda verso l'abitacolo





Un goccio, grazie

A sinistra nel cofano c'è la boccetta per fare il "cicchetto" nei climi più freddi. Più a destra, la lattina per la benzina aeronautica ad alto numero di ottani e la valigetta con gli attrezzi. Sopra il vano motore, un piccolo baule accessibile dall'interno

Ingresso libero

A differenza della Jeep, che non ha chiavi e si avvia semplicemente a bottone, la VW ha una chiave di avviamento a chiodo. Niente serrature invece sulle 4 porte, intercambiabili, su cui si applicano dei piccoli finestrini che chiudono completamente la vettura



PATRIMONIO DI FAMIGLIA

PASSIONE MILITARE

I veicoli del servizio appartengono a Francesco Ansaloni, sotto, appassionato di auto d'epoca e di veicoli e cimeli militari. È figlio di Edo, decano del collezionismo italiano scomparso nel 2020, fondatore del Museo Memoriale della Libertà di Bologna, che raccoglie oltre 50 mezzi americani, tedeschi e italiani della Seconda guerra mondiale, ancora oggi tutti perfettamente funzionanti.



LA TECNICA

OBIETTIVO AFFIDABILITÀ

Stessa missione, ma con una grande differenza: **la VW deriva da un'automobile civile**, la KdF-Wagen poi divenuta "Maggiolino", mentre **la Willys nasce da zero** per incarichi esclusivamente militari

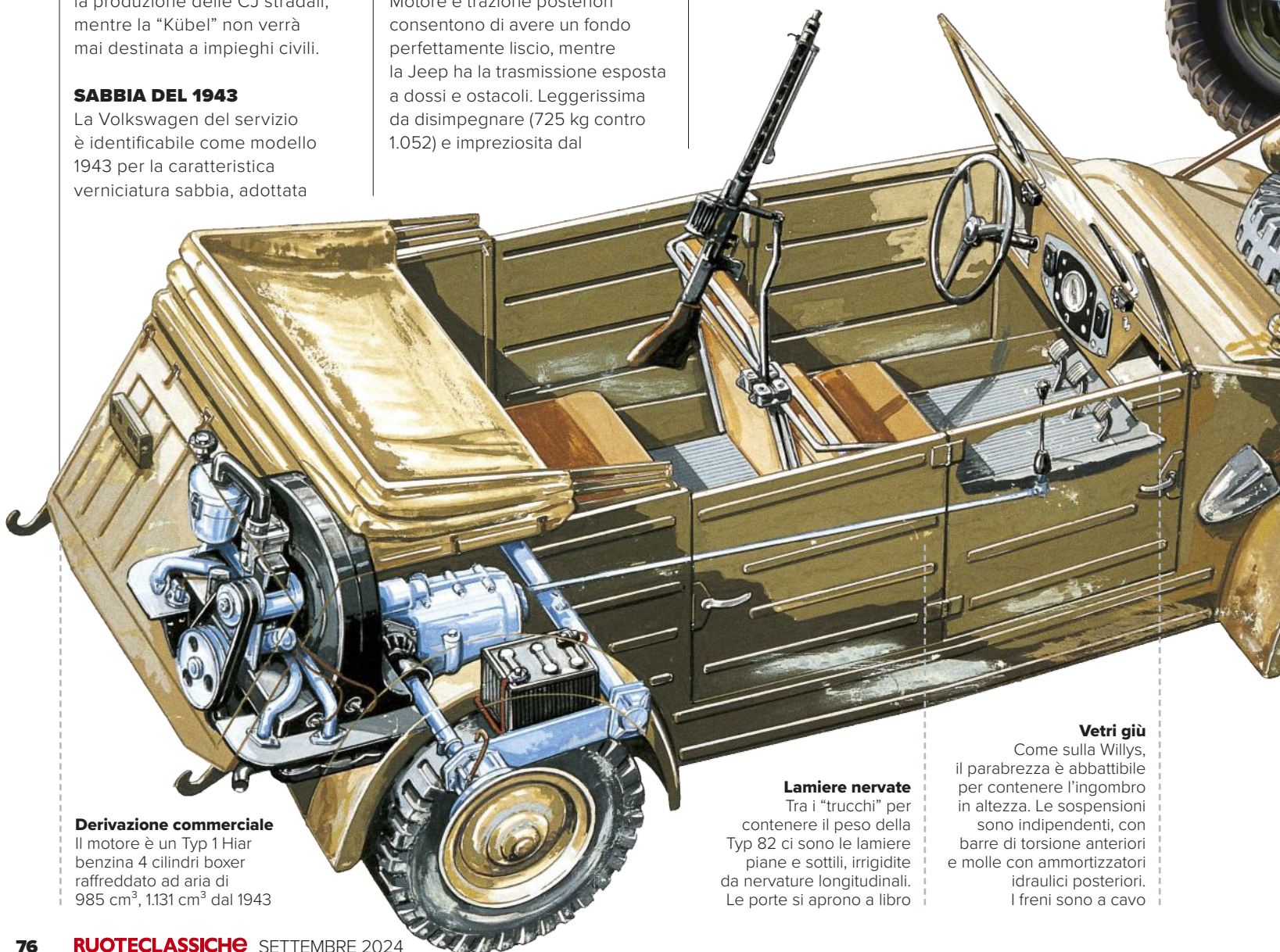
Gia a una prima occhiata risulta lampante: nel suo essere spartana, la Volkswagen tradisce l'impostazione automobilistica, mentre la Jeep dà chiaramente l'idea di essere pensata e progettata per una funzione specifica. Curiosamente, finita la guerra, la Jeep genera la produzione delle CJ stradali, mentre la "Kübel" non verrà mai destinata a impieghi civili.

SABBIA DEL 1943

La Volkswagen del servizio è identificabile come modello 1943 per la caratteristica verniciatura sabbia, adottata

in luogo del precedente grigio a prescindere dal teatro operativo; le livree mimetiche vengono realizzate sempre e comunque su queste due basi, mentre il motore resta grigio fino a fine produzione. Rispetto alla Willys è un po' più grande all'esterno e decisamente più abitabile. Motore e trazione posteriori consentono di avere un fondo perfettamente liscio, mentre la Jeep ha la trasmissione esposta a dossi e ostacoli. Leggerissima da disimpegnare (725 kg contro 1.052) e impreziosita dal

differenziale autobloccante, la Volkswagen vanta il raffreddamento ad aria, al riparo da ebollizioni e congelamenti; dalla sua la Jeep ha una cilindrata doppia, 2.196 cm³ contro 1.131 cm³, e la mobilità garantita dalla trazione integrale e da un passo di appena 2.030 mm.



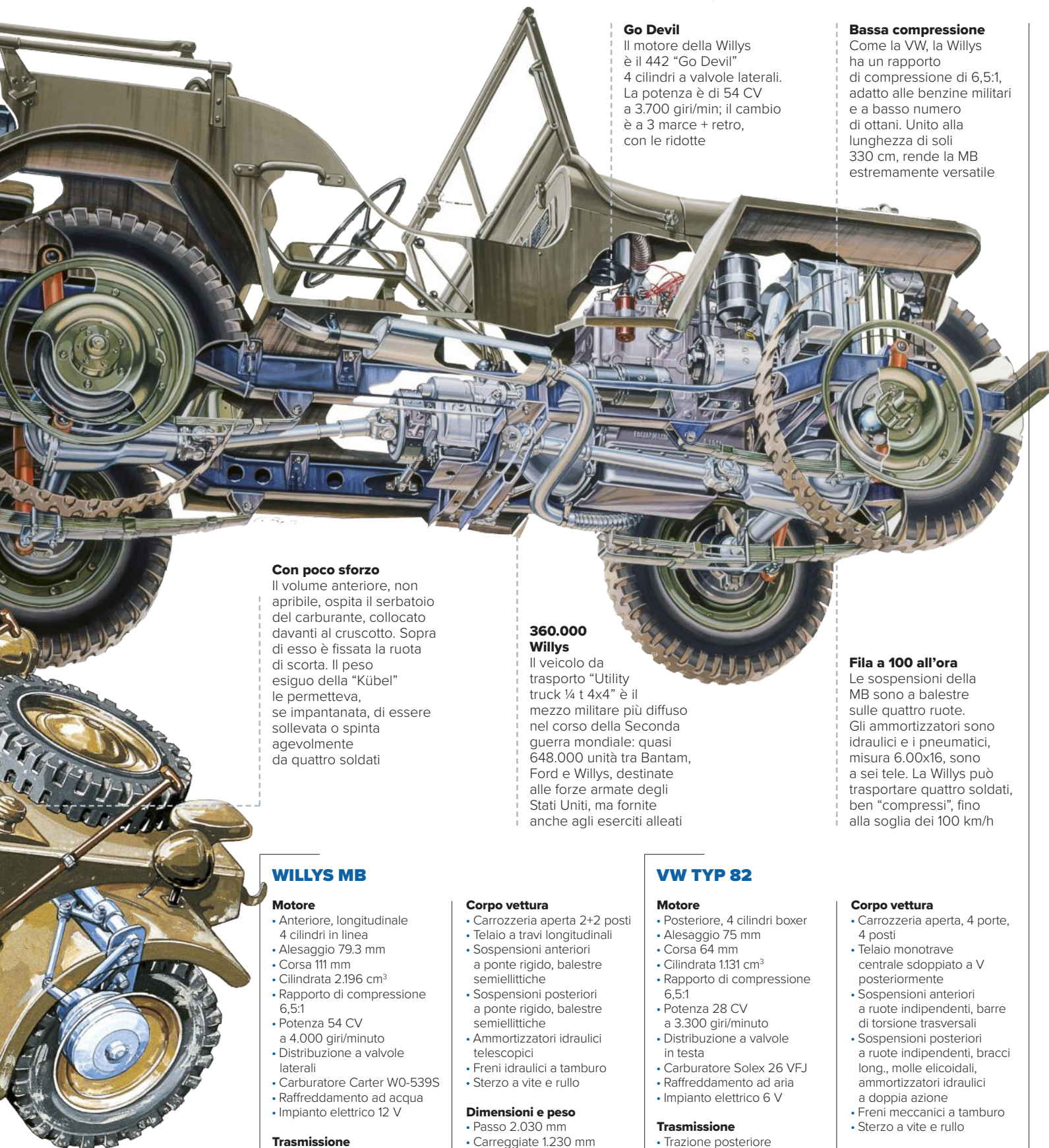
Derivazione commerciale
Il motore è un Typ 1 Hiar benzina 4 cilindri boxer raffreddato ad aria di 985 cm³, 1.131 cm³ dal 1943

Lamiere nervate

Tra i "trucchi" per contenere il peso della Typ 82 ci sono le lamiere piane e sottili, irrigidite da nervature longitudinali. Le porte si aprono a libro

Vetri giù

Come sulla Willys, il parabrezza è abbattibile per contenere l'ingombro in altezza. Le sospensioni sono indipendenti, con barre di torsione anteriori e molle con ammortizzatori idraulici posteriori. I freni sono a cavo



Go Devil

Il motore della Willys è il 442 "Go Devil" 4 cilindri a valvole laterali. La potenza è di 54 CV a 3.700 giri/min; il cambio è a 3 marce + retro, con le ridotte

Bassa compressione

Come la VW, la Willys ha un rapporto di compressione di 6,5:1, adatto alle benzine militari e a basso numero di ottani. Unito alla lunghezza di soli 330 cm, rende la MB estremamente versatile

Con poco sforzo

Il volume anteriore, non apribile, ospita il serbatoio del carburante, collocato davanti al cruscotto. Sopra di esso è fissata la ruota di scorta. Il peso esiguo della "Kübel" le permetteva, se impantanata, di essere sollevata o spinta agevolmente da quattro soldati

360.000 Willys

Il veicolo da trasporto "Utility truck ¼ t 4x4" è il mezzo militare più diffuso nel corso della Seconda guerra mondiale: quasi 648.000 unità tra Bantam, Ford e Willys, destinate alle forze armate degli Stati Uniti, ma fornite anche agli eserciti alleati

Fila a 100 all'ora

Le sospensioni della MB sono a balestre sulle quattro ruote. Gli ammortizzatori sono idraulici e i pneumatici, misura 6.00x16, sono a sei tele. La Willys può trasportare quattro soldati, ben "compressi", fino alla soglia dei 100 km/h

WILLYS MB

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 4 cilindri in linea
- Alesaggio 79,3 mm
- Corsa 111 mm
- Cilindrata 2.196 cm³
- Rapporto di compressione 6,5:1
- Potenza 54 CV a 4.000 giri/minuto
- Distribuzione a valvole laterali
- Carburatore Carter W0-539S
- Raffreddamento ad acqua
- Impianto elettrico 12 V

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 3 marce + RM
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco
- Riduttore-ripartitore centrale
- Pneumatici 6.00x16

Corpo vettura

- Carrozzeria aperta 2+2 posti
- Telaio a travi longitudinali
- Sospensioni anteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche
- Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni idraulici a tamburo
- Sterzo a vite e rullo

Dimensioni e peso

- Passo 2.030 mm
- Carreggiate 1.230 mm
- Lunghezza 3.330 mm
- Larghezza 1.575 mm
- Peso 1.052 kg

Prestazioni

- Velocità 100 km/h

VW TYP 82

Motore

- Posteriore, 4 cilindri boxer
- Alesaggio 75 mm
- Corsa 64 mm
- Cilindrata 1.131 cm³
- Rapporto di compressione 6,5:1
- Potenza 28 CV a 3.300 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Carburatore Solex 26 VFJ
- Raffreddamento ad aria
- Impianto elettrico 6 V

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce + RM
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco
- Differenziale autobloccante
- Pneumatici 5.25x13

Corpo vettura

- Carrozzeria aperta, 4 porte, 4 posti
- Telaio monotrave centrale sdoppiato a V posteriormente
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, barre di torsione trasversali
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci long., molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a doppia azione
- Freni meccanici a tamburo
- Sterzo a vite e rullo

Dimensioni e peso

- Passo 2.400 mm
- Carreggiate: ant. 1.356 mm, post. 1.360 mm
- Lunghezza 3.730 mm
- Larghezza 1.600 mm
- Peso 725 kg

Prestazioni

- Velocità 80 km/h



LA M MILIA DELL'APPIA



TROFEO APPIA REGINA VIARUM

La via **APPIA**, "*La Prima e più famosa Autostrada del Mondo Antico*", conosciuta come la "*Regina Viarum*", ha ricevuto il riconoscimento UNESCO di Patrimonio Universale. La **ASD NAPOLI RACING SHOW** organizza, per festeggiare questo straordinario risultato e per omaggiare questa meravigliosa arteria, che è unica al mondo per i suoi capolavori storici, religiosi, monumentali, ambientali, enogastronomici, e culturali, Il **1° TROFEO "APPIA REGINA VIARUM", GARA DI REGOLARITA' TURISTICA PER AUTO STORICHE E MODERNE**. La competizione si svolgerà dal 30/10/2024 al 03/11/2024 sul percorso da Lecce a Roma e completerà il panorama Italiano delle competizioni di regolarità turistica, affiancandosi alla **MILLE MIGLIA** (che si svolge nel centro/nord Italia) e alla **TARGA FLORIO** (che si svolge in Sicilia).

INFORMAZIONI GENERALI

APPIA RACE: GARA DI REGOLARITA' TURISTICA PER VETTURE STORICHE E MODERNE

APPIA LIGHT: GARA E KERMESSE DI MITO, STORIA, ADRENALINA ED ENOGASTRONOMIA

VETTURE AMMESSE: CLASSICHE (prodotte fino la 1990), MODERNE (prodotte dal 1991)

Il regolamento del Trofeo **Appia Race**, è simile al regolamento dei grandi eventi dell'ACI Storico. Il regolamento del Trofeo **Appia Light**, simile al Trofeo **Appia Race**, è leggermente modificato con maggiori trasferimenti liberi, per rendere il percorso di gara meno stressante.

La gara è divisa in 4 tappe: **Trofeo Magna Grecia**, da Lecce a Benevento, il 31/10/2024, **Trofeo Campania Felix** da Benevento a Salerno, il 01/11/2024, **Trofeo Spartacus** da Salerno al Litorale Domizio, il 02/11/2024, **Trofeo Quo Vadis** dal Litorale Domizio a Roma, il 03/11/2024. E' ammessa la partecipazione ad una sola o più tappe. Il **Trofeo Appia Regina Viarum** è relativo all'intero percorso delle quattro tappe. I partecipanti saranno ammessi ad inviti e selezionati da un'apposita Commissione che stabilirà un numero massimo di concorrenti, suddivisi tra vetture storiche e moderne.

La scheda di iscrizione, con le relative informazioni, sono reperibili sul sito www.trofeoappia.it

Per ogni ulteriore informazione potete telefonare alla ns segreteria ai numeri

+39 327 66 16 294 / +39 329 5535164 - oppure inviarci mail a napoliracingshow@libero.it



ASD Napoli Racing Show

Tel.: +39 327 66 16 294 / +39 329 5535164 - napoliracingshow@libero.it

www.napoliracingshow.it - P.iva 10430641216 - C.F. 953345106

www.trofeoappia.it

RIVIVE LA SAGA DELLA HORCH

Nasceva 125 anni fa la **Casa protagonista del motorismo tedesco dai primi del '900.**

Fino al 31 dicembre, una ricca mostra all'Audi Forum di Neckarsulm ne ripercorre le tappe



Correva l'anno 1899 quando August Horch fondò la A. Horch & Cie. a Ehrenfeld, quartiere di Colonia, con idee ben precise: realizzare auto prestigiose e lussuose, con meccaniche raffinate e costruite con materiali di prim'ordine. L'interesse per un settore ancora agli albori era nato durante gli studi in Ingegneria alla scuola tecnica di Mittweida, dalla quale, laureato, passò alle dipendenze di Karl Benz a Mannheim prima di mettersi in proprio e produrre, nel dicembre del 1900, la sua

prima creazione, la Horch No. 1. Alla ricerca di ulteriori capitali, si trasferì a Reichenbach, poi a Vogtland e infine a Zwickau, dove trasformò l'azienda in una società per azioni, nel 1904. Gli affari iniziarono a decollare e la Casa a farsi un nome, fino al 1909, quando gli azionisti, non condividendo le scelte di August, lo costrinsero ad abbandonare la società.

IN INCOGNITO

Lo stesso anno Horch fondò l'Audi, traduzione in latino del suo cognome, dato

che non gli era permesso di usarlo nuovamente. Fu periodo di innovazioni e brevetti: August mise a punto un sistema di accensione che permetteva una più rapida messa in moto, introdusse il cardano e iniziò ad adottare metalli leggeri per elementi di basamento e trasmissione. In più, utilizzò acciaio al cromo-nichel per gli ingranaggi sottoposti a carichi elevati e progettò valvole di nuova concezione per il tempo. La conseguente crisi dei primi anni 30 in Germania pose le basi perché

Audi e Horch si unissero: nacque così, nel 1932, la Auto Union AG, che riuniva Audi, DKW, Horch e Wanderer sotto l'unico marchio dei Quattro anelli. Nel secondo dopoguerra il marchio sparì, dopo aver prodotto l'ultima Horch subito dopo il conflitto. Questo prezioso esemplare, rintracciato in Texas nel 2008, è uno dei protagonisti della mostra "Grand Opera - 125 Years of Horch", visitabile fino a fine anno all'Audi Forum di Neckarsulm, assieme a una replica della prima Horch prodotta, a una 8 Type 303, prima auto tedesca di serie a otto cilindri in linea, e a una 670 del 1931 a dodici cilindri. **L.S.G.**



PIERO TARUFFI

L'epopea RITROVATA

Da vent'anni esatti l'esposizione di Collesano (Palermo) canta le gesta degli eroi **che si sono sfidati sulle strade siciliane delle Madonie**. Mettendo in mostra **cimeli, fotografie, filmati** e un'officina meccanica con utensili d'epoca. Da non perdere

Modena, 1986. Giacinto e Michele Gargano, padre e figlio, entrano dal barbiere. Nessuno ci avrebbe fatto troppo caso, sembra una scena qualsiasi, visto che sono le 10.30 di un martedì qualunque. Ma i due non sono di qua, vengono addirittura dalla Sicilia e nel locale c'è già un cliente, seduto sulla poltroncina girevole. Giacinto questo lo sa, visto che è lì proprio per lui. Appena li vede entrare, il barbiere, che poi è il suocero di Franco Gozzi (nome non sconosciuto agli appassionati di auto), gli si avvicina e farfuglia qualcosa. Accenna a una cartolina, a un autografo, a un frettoloso arrivederci e grazie, insomma. Ma Giacinto non ha fatto 1.300 chilometri per tornarsene nella sua isola con un pezzo di carta e basta. Lui è venuto perché ha un appuntamento con il destino. E il suo destino, guarda caso, ha proprio la faccia insaponata che riconosce nello specchio: quella di Enzo Ferrari. È una questione di attimi: deve decidere se ringraziare e andare o parlare e restare. “Commendatore buongiorno, siamo di Collesano”, comincia a declamare Giacinto, proprio come fosse l'inizio di una poesia. Che il “Drake” conosce a memoria, visto che continua, “Collesano... il paese in cui inizia la discesa di Campofelice di Roccella che arriva sul rettilineo di Buonfornello. Le parlo del 1919: io c'ero, non so dov'era lei...”. Giacinto è a dir poco colpito, se non addirittura commosso. Michele, invece, è sorpreso: quel signore gentile, che alla fine gli dà una cartolina autografata, prima di salutarli, gli fa pure una carezza. Un po' benedizione, un po' investitura, visto che nel 2016 è proprio quel bambino a succedere al padre nel ruolo di conservatore del Museo Targa Florio di Collesano, nel cuore delle Madonie.

Galeotta fu la barberia...

Michele era un bambino quando, nel 1986, il padre Giacinto lo portò a incontrare Enzo Ferrari dal barbiere (che poi era il suocero di Franco Gozzi, storico collaboratore del Drake). Dal 2016, ha sostituito il genitore nel ruolo di conservatore al museo. Sopra a destra, lo vediamo in posa di fianco alla tuta del grande Nino Vaccarella.

Nell'altra pagina, occhiali famosi: in primo piano, quelli del campione, su due e quattro ruote, Piero Taruffi



quei giorni, quest'angolo di Sicilia diventava tutto il mondo. E in men che non si dica le strade dei carretti si trasformavano in piste per bolide, ogni curva un'esplosione di tifosi, ogni balcone una tribuna d'onore: per veder sfrecciare macchie di colori più che auto vere e proprie, perché a quelle velocità era difficile distinguere qualcos'altro... Ovviamente la tinta preferita da queste parti era il rosso, Alfa o Ferrari che fosse.

La love story tra Giacinto Gargano e la Rossa (di Maranello) comincia nel 1951. Con la prima delusione d'amore della sua vita: quell'anno la “Targa” la vince una Frazer Nash. E Giacinto ci rimane malissimo, anche perché legge lo scorporamento sulla faccia di suo padre, che ovviamente tifava per la Ferrari di Bracco. Ovvio che quando la “Targa” esce dai calendari internazionali dell'automobilismo, gente come Giacinto, cresciuta a “Cursa” e milza, sente come un vuoto 

PIÙ FESTA CHE CORSA

Per gente cresciuta da queste parti, la Targa Florio non era solo una corsa. Era una festa. In



Mosaici a tema

Fuori dall'ex convento domenicano che ospita la raccolta, i mosaici di ceramica lo rendono subito riconoscibile (qui sopra, è ritratta l'edizione 1970 della "Targa"). Foto sotto, una panoramica della collezione: oltre alle teche, una galleria fotografica e l'aula multimediale, per rivedere i bolidi in azione

nello stomaco. Vedere quelle strade percorse solo dai muli stringe il cuore di chiunque le abbia viste invase da migliaia di cavalli... Ecco perché nel 1996 organizza una mostra fotografica, che per lui è un modo come un altro per riportare la "Targa" da queste parti. Ormai sono passate più di due decenni dall'ultima edizione, ma c'è ancora del fuoco, sotto la brace. E così, insieme a un manipolo di piloti, tra cui il beniamino locale, nonché "Presidente volante", Nino Vaccarella, quassù torna anche la voglia di non dimenticare. Di non lasciar sbiadire i ricordi come fossero vecchie fotografie, insomma, di celebrare queste gesta di epica automobilistica.

E così, grazie al sindaco di Collesano di allora, Rosario Rotondi, Giacinto riesce a mettere tutta la sua passione in un museo. Questo. Ospitato in un ex convento domenicano, lo si riconosce subito: fuori ci sono tre mosaici di ceramica. E uno racconta proprio di un padre e un figlio, in quel di Modena... A vent'anni dall'inaugurazione, il museo ha raccolto una bella selezione di reperti, oltre a una collezione fotografica. Per non parlare dell'aula multimediale per rivedere la "Targa" che

“VENT'ANNI FA LA RASSEGNA È INIZIATA CON LA TUTA DI FACETTI. OGGI CONTA BEN **CENTO CIMELI** DI GRAN PREGIO”

fu e dell'officina, con utensili e attrezzi utilizzati dal dopoguerra agli anni 70. La verità è che ci sono musei e musei. Ci sono quelli dove vai ad ammirare le auto storiche e quelli, invece, dove rivivi le emozioni di chi quella storia l'ha fatta. All'apertura, nel 2004, l'unico cimelio era la tuta Alfa Romeo Autodelta di Carlo Facetti. Oggi siamo a quota cento: si va dagli occhiali di Piero Taruffi e di Ludovico Scarfiotti al mitologico guanto consumato di Sandro Munari (che racconta tutta la fatica di questo tracciato), alle tute di Nanni Galli e Arturo Merzario. È guardando queste bardature automobilistiche che si rivivono le battaglie, le emozioni di quei rombi, le prodezze di quei cavalieri che si sono sfidati sulle strade delle Madonie. La storia, si sa, a volte si ripete; in attesa che succeda, intanto, la si tramanda. **R**

Museo Targa Florio, c.so Vittorio Emanuele 3, Collesano (PA), tel. 0921664684, 3284730955; m.gargano.museotargaflorio@gmail.com. Aperto tutti i giorni, tranne il lunedì pomeriggio, dalle 9 alle 13 e dalle 16 alle 20; ingresso 2,50 euro.





Cavalieri del rischio

Queste sono le armature dei cavalieri del volante. Tra le tute si segnalano quelle di Vaccarella, Galli e Facetti (in alto a sinistra). Qui a lato, il casco di de Adamich (che si riconosce subito per la visiera con il frontino parasole). Le scarpette di Regazzoni (in alto a destra) realizzate dal famoso Ciccio di Cefalù e la giacca Ferrari di Ignazio Giunti (sopra). Cento sono i reperti conservati nel museo. Dal primo, la tuta di Facetti (arrivata proprio 20 anni fa), all'ultimo, la coppa della 41esima edizione della "Targa", con Piero Taruffi secondo assoluto

DONNE FLORIO E MOTORI

Negli anni 30 e 40, in Sicilia ma non solo, **le corse in auto erano affari da maschi**. Tuttavia, le signore della famiglia, come Donna Costanza, sfidarono tali convenzioni, lasciando un segno forte

Nella prima metà del '900, il mondo delle competizioni era un territorio quasi esclusivamente maschile. Questo fenomeno era particolarmente evidente in Sicilia, una regione in cui la tradizione e le convenzioni sociali relegavano le donne a ruoli più casalinghi. Tuttavia, come per ogni regola, ci furono delle eccezioni notevoli. Tra queste, spiccano le donne della famiglia Florio, una dinastia che non solo contribuì significativamente allo sviluppo economico e culturale dell'isola, ma che ruppe anche gli schemi di genere nelle corse d'auto.

QUANTA INTRAPRENDENZA

Donna Costanza Afan de Rivera Florio, ultima rappresentante di questa gloriosa stirpe (anche se il cognome era preceduto da altri), ha orgogliosamente tenuto fede a questa tradizione, incarnando lo spirito intraprendente e innovativo dei Florio. La sua passione per le auto e le corse, unita a un impegno costante per la cultura e la memoria storica, ha reso Costanza un simbolo

di forza e determinazione, proseguendo l'eredità di un nome che ha fatto la storia dell'automobilismo e della Sicilia. Costanza era nipote di Ignazio e Franca Florio, figure emblematiche della Belle Époque siciliana. "L'ultima Florio è stata mamma", raccontava, riferendosi a Giulia Florio, figlia di Ignazio e Franca. Giulia, nata a Palermo nel 1909, aveva vissuto durante il declino dell'impero economico dei Florio e si era trasferita a Roma, dove aveva lavorato presso il ministero degli Esteri durante gli anni del fascismo. Tra le numerose iniziative di Costanza, un progetto significativo è stato quello di dedicare una strada a sua nonna, Donna Franca Florio, cercando di rinominare via Oberdan, nel capoluogo siciliano, in via Franca Florio. Inoltre, ha lavorato per riportare a Palermo il celebre quadro "Ritratto di Franca Florio" di Giovanni Boldini, coinvolgendo una coppia di amici per l'acquisto e assicurando così che l'opera restasse in Sicilia. Costanza ha anche pubblicato un libro intitolato "L'ultima leonessa", dedicato a sua madre, attraverso il quale ripercorre la storia di casa. "Le famiglie vere sono come certe foreste: tanti alberi che in realtà sono un tutt'uno, polloni aggrappati a un medesimo ceppo d'origine immemore", diceva Costanza, sottolineando l'importanza delle radici familiari.

La passione per le auto è stata una costante nella sua vita, un interesse ereditato dalla famiglia Florio, nota per aver dato vita alla celebre "Targa". Era di casa al museo e partecipava spesso come ospite d'onore, ma anche regolarmente iscritta, alle più importanti manifestazioni di auto storiche. Nel 2007 ha creato l'associazione culturale "La Sicilia dei Florio", organizzando eventi come il Grand Tour Internazionale di Sicilia, la 1000 Kilometri di Sicilia e il Tour del Barocco. "Con Donna Costanza tutto era possibile" ha sempre sostenuto il barone Giuseppe Giaconia Di Migaido, suo compagno di vita e d'avventure sportive. Fino alla scomparsa di lei a 70 anni, il 15 settembre di quattro anni fa.

R

Una missione, la sua

Trasferitasi in Sicilia nel 2004, dopo avere vissuto a Roma, Donna Costanza ha dedicato gli ultimi anni di vita a rafforzare il suo legame indissolubile con l'isola e con quello che la sua famiglia ha rappresentato per le corse su quattro ruote. Il museo e Floriopoli erano chiaramente i luoghi con i quali aveva un rapporto speciale





**“UN SIMBOLO DI FORZA
E DI DETERMINAZIONE, EREDITÀ
DI UNA FAMIGLIA CHE HA FATTO
LA STORIA DELL'AUTOMOBILISMO”**



C'ERAVAMO TANTO AMATI

Oltre 40 anni fa si consumavano il **fidanzamento e poi il divorzio** tra la Casa italiana e quella spagnola. Come ricordano **Piero Fusaro**, all'epoca ad della Seat, e **Giorgetto Giugiaro**, che con la sua Ibiza segnò il passaggio alla VW

Gusto moderno

Nella pagina di fronte: anni 60, una Seat 1400 C davanti allo splendido showroom che la Casa iberica aveva realizzato all'ingresso di Barcellona, sulla strada dell'aeroporto. La qualità architettonica degli uffici e delle sedi di rappresentanza del marchio era notevole

Siamo all'inizio degli anni 70. Francisco Franco, il dittatore che ha incatenato la Spagna nel 1939, è ammalato. Sepolto lui, nulla sarà più come prima, a cominciare dall'industria nazionale, protetta dall'autarchia e dai dazi all'importazione. Nel settore auto, Renault, Citroën e Chrysler sono già presenti in Spagna. Presto arriveranno Peugeot, Ford e General Motors. La Seat non potrà certo sopravvivere da sola.

Juan Miguel Antónanzas, brillante manager e pianificatore dell'Ini (l'Iri iberico, ndr), parte dunque per Torino per incontrare Umberto Agnelli. È convinto che si debba raggiungere un accordo con la Fiat, partner naturale del marchio. Ma i tempi non sono maturi: nessuno, nella giunta franchista, ammette che il fiore all'occhiello dell'industria di casa debba passare di mano.

Il 20 novembre 1975 Franco muore. Torna la democrazia e la monarchia e prende avvio la Spagna moderna. Antónanzas, divenuto presidente dell'Ini, recupera il dialogo con Torino e nei tre anni successivi tesse l'accordo. Tra le clausole c'è quella che i posti di lavoro debbano essere salvati, anche se il centro tecnico Seat verrà chiuso e non ci sarà più nulla di specifico progettato in Spagna. In cambio, la Fiat rileverà l'80% delle azioni Seat, investirà in nuovi impianti, porterà la produzione a 400 mila veicoli all'anno. Tutto sembra fatto. Nella primavera 1979, Piero Fusaro lascia la Ferrari per trasferirsi a Barcellona, dove avrebbe trattato - da amministratore delegato - le ultime mosse dell'acquisizione, prevista per il giugno 1980.

Come è andata all'epoca, ce lo spiega lo stesso Fusaro oggi: "In Spagna mi sentivo, non dico Gianni Agnelli, ma quasi. Ero trattato in modo 'presidenziale', il progetto era ciclopico ed ero certo di avere davanti un lungo avvenire".

Ma giunti alla prima verifica contabile, l'avvenire si oscurò...

Rimasi incredulo. C'era un buco di quasi 50 miliardi di pesetas (2,5 miliardi di euro, a oggi), accumulato negli ultimi tre anni, quando la concorrenza della Ford Fiesta e di altri produttori stranieri si



Top manager

Piero Fusaro, torinese, classe 1938, ingegnere: entra alla Fiat nel 1963, poi nel '75 diventa direttore generale della Ferrari fino al 1979, quando passa a ricoprire il ruolo di amministratore delegato della Seat, all'epoca nell'orbita della Fiat. Un manager di spicco, all'interno del gruppo torinese, che in queste pagine ci aiuta a ripercorrere i passaggi delicati del rapporto tra la Casa italiana e quella spagnola



Il meglio per tutti

Sopra, un altro esempio di bella architettura - nello specifico, uno degli edifici delle mense operaie - all'interno dello stabilimento della Zona Franca, a Barcellona. Foto in alto, seconda metà anni 60, Zona Franca: al centro, l'avvocato Agnelli con, alla sua destra, l'ingegner Gaudenzio Bono (amministratore delegato della Fiat) e, alla sua sinistra, Juan Miguel Antónanzas, manager dell'Iri (l'Iri di Spagna)

era fatta sentire sul mercato nazionale.

E a Torino nessuno se n'era accorto?

Sicuramente a me non l'avevano detto. Ma anche Ghidella e Agnelli erano all'oscuro. In fondo, la Fiat, fino a quel momento, aveva solo il 10% del capitale e un accordo commerciale per la produzione dei suoi modelli.

Però Cesare Romiti era un uomo di Cuccia e Mediobanca aveva preparato il piano di acquisizione.

Preferisco pensare a... un grande errore di valutazione.

Strano, dati i soggetti. Comunque lei come reagì?

Chiesi chiarimenti. Gli spagnoli dissero che le banche sarebbero intervenute. Ma feci anche effettuare dei controlli, a più riprese, persino un confronto con altre aziende del Paese, che risultarono tutte più efficienti della Seat. La partenza della nuova joint-venture, con quei numeri, sarebbe stata un dramma.

E allora?

Lo dissi a Ghidella, con cui lavoravo strettamente. E lui rispose: "Lo racconti tu all'Avvocato?". Dopo pochi giorni eravamo all'ottavo piano di corso Marconi, c'era anche Umberto Agnelli. Romiti disse subito: "Qui dobbiamo uscire".

E lei?

Chiesi del tempo. Mi sembrava folle essere arrivati a quel punto e poi "evaporare".

C'è da dire che i numeri non sorridevano più, nel 1980, neanche a Torino...

Per carità! Quattro mesi più tardi ci fu la Marcia dei quarantamila. Tutte le aziende perdevano, Brasile, Argentina, Venezuela. E io stavo aggiungendo 37 mila bocche da sfamare a Barcellona. I sindacati erano in trincea.

Così, a fine giugno, diede la novella agli ex soci.

Cercai delle alternative, prima con un piano di tagli all'occupazione e una partecipazione dello Stato agli investimenti. Ma pure a Madrid si aveva paura delle ripercussioni. Antónanzas, uno dei migliori manager spagnoli, presidente di Ini e di Seat, invece capì. Arrivò a dirmi, salutandomi, che se non fossi stato un uomo Fiat mi avrebbe chiesto di restare, con pieni poteri. Quando i giochi si chiusero, fu lui, invece, a preparare la riscossa.

Invece di farvi causa, cercò un modo per continuare.

Furono bravissimi. Lui in particolare, vecchia scuola Opus Dei, capì che se si fosse avventurato in una causa, per chissà quanti anni, la Seat sarebbe morta. Invece ci chiesero un contratto per 40 mila Fiat l'anno da esportare, per tenere le linee occupate, e i diritti per l'estero dei modelli già in produzione (principalmente Ritmo, 127 e Panda). Gli fu concesso, a patto che fossero modificati in modo rilevante nell'estetica. Lo fecero a metà, anzi meno, ma vinsero la causa per plagio che, a quel punto, gli intentammo noi.

E nel frattempo trovarono Volkswagen.

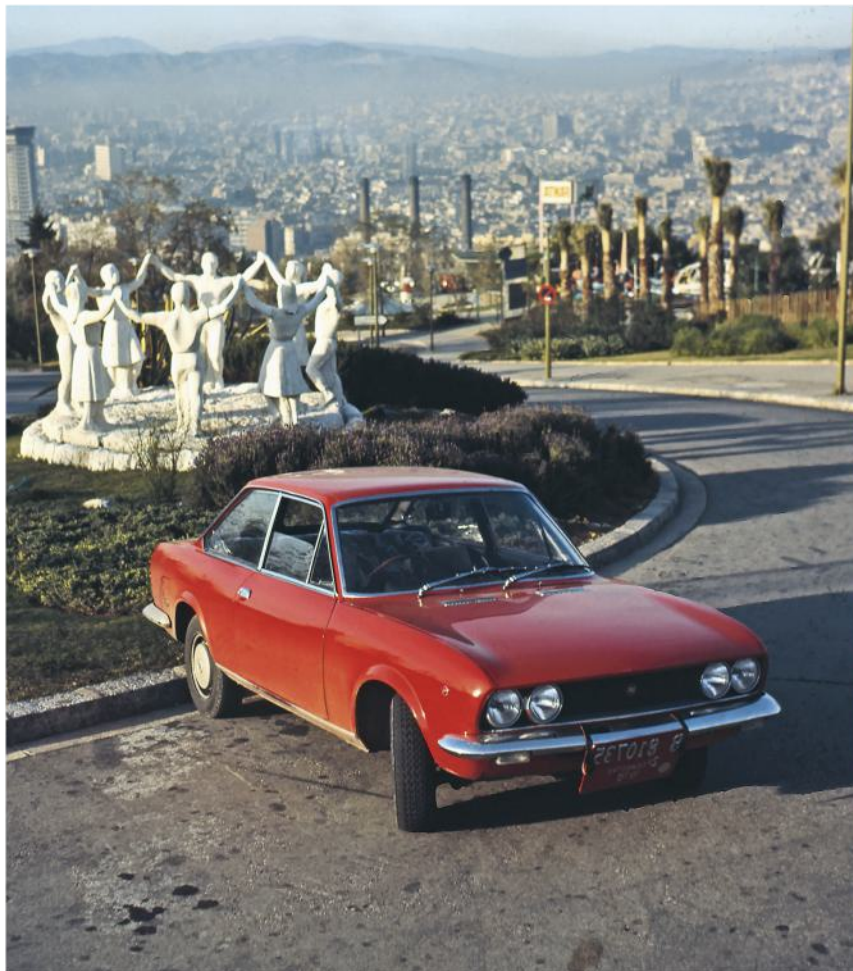
Che li comprò, certo, ma in una congiuntura differente. E solo quando avevano già licenziato novemila persone. Più o meno quello che avevo chiesto io nel 1980, prima di abbandonare la nave.

GIUGIARO: LA MIA IBIZA COME UN PONTE

Una ciliegina sulla torta, e sull'impegno piuttosto eroico degli spagnoli per salvare l'azienda, la mette Giorgetto Giugiaro. L'Italdesign, infatti, era stata chiamata dalla Seat per disegnare e ingegnerizzare l'Ibiza, l'auto del rilancio.

“FAMMI LA CORTESIA, **LASCIA PERDERE QUESTA IBIZA.** TI DO IO DA FARE DELLE ALTRE COSE PER LA FIAT”

Vittorio Ghidella



“Per noi era una commessa importante” racconta il “designer del secolo”, “che valorizzava il mio ruolo e quello tecnico di Aldo Mantovani. Ma un giorno, credo fosse l'estate del 1981, un anno dopo la rottura, arrivò una telefonata da parte di Vittorio Ghidella. ‘Fammi la cortesia, lascia perdere questa Ibiza. Ti do io da fare delle altre cose per la Fiat’. Io ero in imbarazzo” continua Giugiaro, “perché lo stile dell'Ibiza era già stato presentato e stavamo per iniziare a lavorare sui prototipi. Ma non potevo mettermi contro Ghidella, che stava preparando il lancio della Uno”.

E a Madrid come la presero?

Malissimo, ovvio, mi dissero anzi che avrebbero pubblicizzato il design “made in Italy” nella campagna di lancio. E mi chiesero di cavarli d'impaccio sul problema dell'ingegneria. Così alzai io il telefono e chiamai la Karmann, con cui lavoravo abitualmente. Perdevo il lavoro, ma almeno lo passavo in mani amiche.

E Ghidella tenne fede ai patti?

Nemmeno per sogno. Siccome subodorò qualcosa sul passaggio alla Karmann e vide la mia firma sulla linea della Ibiza, si offese, e da ingegnerizzare non ci diede mai nulla. Non era un uomo con il quale si poteva discutere.

In compenso, il progetto dell'Ibiza finì sul tavolo di un altro super manager...

Ferdinand Piëch. Che fu coinvolto nel famoso motore “System Porsche” (blocco Fiat, testata riprogettata in Germania, ndr) e quando vide i modelli di gesso dell'Ibiza li apprezzò molto. Credo che sotto la firma dell'accordo VW-Seat del 1985 ci sia, in filigrana, da qualche parte, pure la mia matita. **R**

Sportiva fuori tiro

Da sinistra e dall'alto: la Seat 124 Sport, l'auto al tempo più costosa in Spagna; l'autore del servizio (a destra) con Isidre López Badenas, responsabile della collezione storica Seat: in primo piano, una Ronda con evidenziate le differenze dalla Fiat Ritmo; l'Ibiza prima serie; il tremilionesimo esemplare

“IO ERO IN IMBARAZZO, PERCHÉ LO STILE DELL'IBIZA ERA GIÀ STATO PRESENTATO. MA NON POTEVO **METTERMI CONTRO GHIDELLA**”

Giorgetto Giugiaro

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!

COPPA MAZZOTTI IN PISTA E SUI LAGHI

La sedicesima edizione della gara di regolarità **intitolata a uno dei fondatori della Freccia rossa** si svolgerà in due tappe, con le prove finali tra i jet nell'aerobase militare di Ghedi



È giunta alla sedicesima edizione la Coppa "Franco Mazzotti", organizzata dall'omonimo Club Mille Miglia in memoria dell'indiscusso leader dei fondatori della Freccia rossa. L'evento, che si terrà il 19 e 20 ottobre vede quest'anno una novità: la possibilità di partecipare con vetture moderne sportive, costruite dopo il 1990, cui verrà dedicata una classifica a parte. Le verifiche tecniche e sportive saranno effettuate venerdì sera e sabato mattina a Sirmione,

da dove sabato mattina prenderà il via la gara. Inserita nel calendario di Aci Storico, anche quest'anno la manifestazione sarà divisa in due tappe.

LE PROVE TRA GLI AEREI

La prima sarà disputata tra il Lago di Garda, il Lago d'Idro, il Lago Valvestino, la Valle Sabbia, la Val Trompia e la Val Camonica, con pernottamento a Boario Terme, dove in serata la cena sarà servita alle Terme di Boario e movimentata da uno

spettacolo dedicato ai Beatles. La seconda tappa scorrerà lungo il Lago d'Iseo e la Franciacorta. Per ricordare le imprese aeronautiche di Franco Mazzotti, caduto in guerra alla cloche del suo aereo, l'arrivo della gara si terrà all'aerobase militare di Ghedi. Le prove di regolarità finali saranno disputate sulle piste, mentre gli hangar dei Tornado del Sesto Stormo, i cosiddetti "Diavoli Rossi", ospiteranno la cena finale, con la premiazione. **G.D.**

CI VUOLE STOFFA



A Poggibonsi, alle porte di Siena, **è in attività dal 1986 una delle botteghe artigiane più gettonate** dai collezionisti di veicoli d'antan. Il segreto? Un approccio da amatore e un archivio di materiali senza eguali

Ostellato, un piccolo insediamento all'interno del Parco del Delta del Po, ha dato i natali a Carlo Chendi, autore di fumetti Disney, uno dei più prolifici sceneggiatori della scuola italiana. Tra le varie storie divertenti che Chendi ha creato nel corso di tanti anni di militanza nel mondo delle "strisce", anche quella che si intitola "Paperino e il tappezziere". Non è dato sapere se il riferimento fosse a Dumas Polvani, 76 anni, grossetano di nascita, ma residente da una vita a Poggibonsi, alle porte di Siena. "Purtroppo non ho avuto la fortuna di conoscere Chendi", racconta Polvani, "ma sin da bambino mi hanno soprannominato Paperino e quando, nel 1986, ho aperto la bottega, l'ho intitolata al mio eroe dei fumetti. Poi ho saputo che il Chendi aveva sceneggiato un racconto con il papero di Disney in versione tappezziere, ci ho riso sopra e ho imma-

ginato per un attimo che lo spunto sarebbe potuto arrivare da un nostro incontro, ma è solo frutto della mia fantasia".

IL BATTESIMO CON L'APRILIA

Da sempre, nella bottega di Poggibonsi si restaurano interni di auto d'epoca. "Sin dal primo giorno mi sono confrontato con queste automobili, ma non avevo nessuna esperienza sull'argomento", prosegue l'artigiano toscano, che oggi lavora in tandem con il figlio Gianluca. "Ho iniziato subito con un'Aprilia, che mi ha messo a dura prova. Le Lancia erano costruite e rifinite come nessun'altra auto al mondo. Basti pensare alla difficoltà di rifare il sottocielo del tetto, che comprende la cordina per muovere la tendina oscurante, per non parlare delle portiere con la doppia pannellatura, una vera sciccheria, ma molto ➔

Conservato è bello

Qui accanto, Dumas Polvani col figlio Gianluca accanto a un'Alfa Romeo Giulietta Sprint del 1956 oggetto di un restauro conservativo degli interni. Sopra, alcuni campioni di tessuti e finte pelli per Lancia e Fiat





“NEL NOSTRO MESTIERE CI VUOLE
DEDIZIONE E, SOPRATTUTTO,
MOLTA PAZIENZA PER
UN BUON RISULTATO FINALE”



Taglia e cucì di qualità

Alcuni momenti di lavorazione e bordatura.

Nella bottega di Poggibonsi si effettuano anche ripristini totali, comprese le ricostruzioni di telai di sedili e dime di pannelli porta

“HO SELLATO TANTE AUTO IN 40 ANNI, MA LA PREFERITA RIMANE L'OSCA MT4, CAPOLAVORO DEI FRATELLI MASERATI”

➔ complicata. Ho subito metabolizzato che nel nostro mestiere ci vuole tanta concentrazione. La minima distrazione è deleteria, perché azzerava tutti i ragionamenti che stavi facendo in quel momento per ultimare un intervento. Ma la cosa più importante è che le auto sono tutte diverse: anche all'interno di una stessa serie di modelli ci sono finiture differenti e lavorazioni speciali. Mai generalizzare: è l'errore più grave”.

L'ARCHIVIO È FONDAMENTALE

Da sempre, nel campo della tappezzeria, il reperimento dei materiali originali o compatibili è il vero problema. Logico che chi, come “Il Paperino”, è riuscito nel corso degli anni ad accumulare scampoli di tessuto o tagli interi, non si trova mai a mal partito. Dando un'occhiata al magazzino, spuntano “reperti” interessanti come i rivestimenti “new old stock” per le Lancia degli anni 80, pelle Connolly, oppure interni consunti ma assolutamente originali di Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Maserati, che sono fondamentali per replicare a regola d'arte quelli magari inesistenti di un'auto da re-

staurare. “Negli anni abbiamo fatto dei lavori radicali, nel senso che ci hanno portato qui un'auto e non c'era nulla dentro”, continua Polvani, “nemmeno i telai dei sedili. Come nel caso di una berlina Cisitalia 202 che ci hanno portato qualche tempo fa. Siamo partiti dalla ricostruzione dei sedili anteriori e della panchetta posteriore, poi abbiamo fatto le dime dei pannelli porta e tutto il resto. Il risultato è stato soddisfacente ed è stato facilitato anche dal materiale che abbiamo pescato in magazzino, come le molle delle sedute e alcuni legni di finitura”. In un angolo della bottega c'è anche un'Alfa Romeo Giulietta Sprint del 1956, per la quale si sta tentando di salvare i rivestimenti originali: “Un lavoro delicato, ma non impossibile: d'altronde oggi il conservato va di moda. La cosa più difficile è scucire senza strappare il tessuto e ricucire con tanta pazienza. Ma si può fare”, chiosa Polvani. Che ammette di avere una preferita, dopo quasi 40 anni di attività: “L'Oscar MT4, una barchetta di rara bellezza. Ha interni spartani, dunque venne finita in un attimo, ma non volevo più riconsegnarla al cliente”.

R





L'arte della perfezione
Nella foto in alto a sinistra, Dumas Polvani alle prese con la finitura di un sedile di vimini per una Fiat 500 Jolly carrozzata da Ghia. Qui sopra, si notano anche gli interni appena restaurati di una Fiat 600 D e una parte della seduta di una Lancia Aurelia B20, in attesa di un restauro totale



DI TUTTO E DI PIÙ

Con il diradarsi degli appuntamenti per la pausa ferragostana, anche quest'anno **la settimana californiana dei motori** ha catalizzato l'attenzione di molti appassionati. Con splendide vetture di ogni tipo ed epoca



A tavoletta

Ricorre quest'anno il mezzo secolo di corse d'auto d'epoca della Rolex Monterey Motorsports Reunion. Per gli appassionati di gare l'appuntamento di Laguna Seca è tra i più ambiti; in pista c'è di tutto, dalle auto anteguerra alle Formula 1 degli anni 80

Sul green

Quasi tutti gli eventi della "Car Week" si svolgono sui campi da golf della zona (una ventina quelli di livello internazionale).

Non fanno eccezione il concorso d'eleganza di Pebble Beach (a lato, la premiazione è alla diciottesima buca) e, più a destra, The Quail



Elitaria, senza essere snob. Vetrina al contempo delle novità più esclusive e delle storiche più desiderate e inarrivabili. Sono le facce diverse della Monterey Car Week, kermesse esagerata in cui è impossibile prendere parte a tutto quello che succede in quei dieci giorni di follia motoristica collettiva, che si impadronisce a metà agosto dell'omonima penisola californiana. E l'edizione appena andata in archivio non ha deluso le aspettative, affascinando con le consuete primizie (e qualche fuori programma).

Quest'anno, per esempio, con la grande attenzione dedicata ai 110 anni della Maserati (protagonista con tre diverse classi a Pebble Beach, di cui una dedicata alle vetture del Tridente vestite dalla carrozzeria Frua, e vincitrice del Best of

Show a Concorso Italiano) e il primo successo in 73 edizioni del concorso d'eleganza di Pebble Beach di una macchina conservata (una Bugatti Type 59 Sports del 1934).

MEZZO SECOLO DI LAGUNA SECA

Nell'edizione 2024 più che mai il rombo dei motori ha riecheggiato a Laguna Seca, mentre la Rolex Monterey Motorsports Reunion celebrava i 50 anni di corse storiche sul celebre tracciato americano. Quattro giorni di gloria per chi crede che le vetture d'epoca appartengano alla pista, indipendentemente dalla loro rarità e dal valore. E come sempre dal 1974, anche stavolta tra i cordoli del celebre "Cavatappi" c'è stata bagarre, mentre il paddock prendeva di volta in volta ➔



Adrenalina e star

Parecchia eccitazione per la "Reunion": qui sopra, l'ex campione del mondo di F1 Jenson Button, sceso in pista con la Jaguar C-Type del 1952 ex Fangio. La "quattro giorni" di Laguna Seca ha radunato rappresentanti di oltre 50 anni di corse storiche sul difficile tracciato californiano. In basso, l'atmosfera da jet society di Motorlux

→ le sembianze di una corsia box d'anteguerra, piuttosto che di una pitlane delle gare Endurance anni 60 o del periodo d'oro del turbo in F1. Impressionante quanto la melodia dei motori, l'albo d'oro di questa edizione, in cui, tra le diverse vincitrici, si potevano scorgere contemporaneamente una Ford del 1920, una Dodge Challenger del 1970, un'Austin Mini Cooper del 1965 e una Porsche 962 C del 1989.

Nel mare di eventi che hanno animato la Monterey Car Week c'è stato, come sempre, un po' di tutto. Appuntamenti per ogni tipo di vettura e budget, a partire dai "cars and coffee" gratuiti o da poche decine di dollari, fino ai grandi

show, sempre costosi e spesso anche inaccessibili. Sono stati migliaia, infatti, gli appassionati che hanno raggiunto la penisola californiana con la propria auto - rara o comunissima - anche solo per partecipare a un raduno in piazza o semplicemente per bighellonare lungo le strade di Monterey e dintorni. Una moltitudine meno eclatante di quella, altrettanto nutrita, che ha affollato i grandi appuntamenti, in cui il prezzo del biglietto si misurava in centinaia o migliaia di dollari.

Eventi che celebrano il lusso, che può avere sfaccettature diverse: come quello alla "Grande Gatsby" di The Quail, dove lo champagne inizia a scorrere a fiumi già alle nove del mattino e l'at-





mosfera è quella di un garden party, con concorso d'eleganza annesso.

TRA JET E REALTÀ

E poi c'è quello più epicureo di Motorlux, dove al tramonto, tra aerei privati, hypercar e auto d'epoca, va in scena l'opulenza della jet society: un culto del bello più all'insegna dei grandi classici, piuttosto che della ricerca filologica della perla rarissima, ma sconosciuta. Qualche volta con il fascino degli estremi: è infatti l'unico evento in cui è possibile ammirare una Bentley "Blower" degli anni di Woolf Barnato a pochi metri da un Gulfstream G650 pensato per far ➔

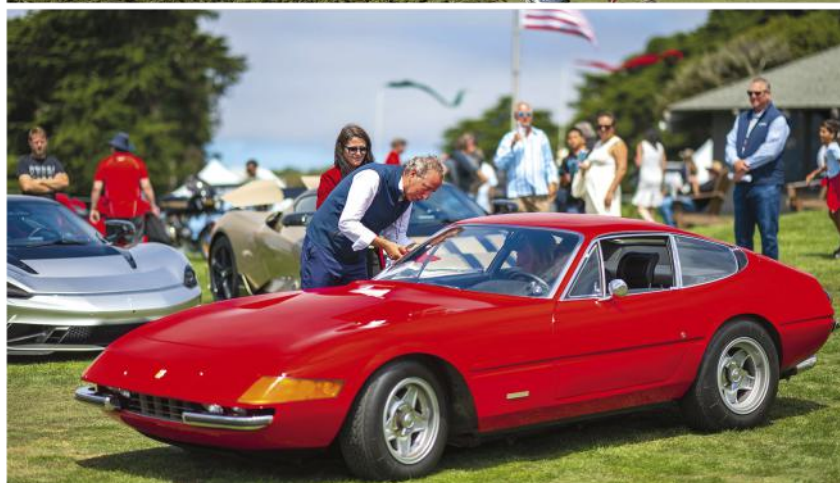


CONCORSO ITALIANO

TRIBUTO ALL'ITALIAN STYLE

Si reinventa dopo trentanove edizioni Concorso Italiano, l'appuntamento della Monterey Car Week da sempre dedicato a celebrare le automobili del Belpaese e l'italian style. Mentre dietro le quinte cambiava la compagine proprietaria (l'ultimo avvicendamento è avvenuto a pochi giorni dalla manifestazione), sul green del Bayonet & Black Horse Golf Course di Seaside si sono come sempre allineate tante rappresentanti dello stile, della tecnica e, in generale, della cultura automobilistica italiana, curate da altrettanti appassionati collezionisti provenienti da tutte le parti d'America. E non solo, come testimonia l'assegnazione del Lopresto Honorary Chairman's Award alla conservata Fiat 1100/103 TV Vignale del 1956, presentata dall'italianissimo collezionista torinese Marco Gastaldi. A consegnare il premio

in rappresentanza di Corrado Lopresto, il nostro direttore Gian Luca Pellegrini, che ha colto l'occasione per portare agli appassionati d'Oltreoceano il saluto di Quattroruote e Ruoteclassiche (media partner esclusivi della manifestazione). Diverse le famiglie di origini italiane che si sono fermate al nostro stand per raccontarci di qualche papà o nonno che, emigrato dall'Italia, ricordava con affetto le nostre riviste come compagne di letture a tema motoristico. Molti i premi assegnati durante l'intensa giornata, tra cui il Best of Show disegnato da Walter de Silva e consegnato alla Maserati Sebring del 1968 di Don Glen per la qualità del restauro. Il Valentino Balboni Award, deciso come da tradizione dal celebre collaudatore della Casa di Sant'Agata, è stato assegnato invece alla Lamborghini Gallardo del 1996 di Margaret Schue.





Dinamismo

Le 70 miglia del Pebble Beach Tour d'Elegance (sopra) o i pochi metri che portano sulle pedane a Monterey non amano le "trailer queen". Non a caso, il funzionamento delle auto è uno dei requisiti per l'iscrizione ai concours. Nella foto in alto al centro, scenografico il passaggio sopra al ponte Bixby, a Big Sur

☛ volare businessman e celebrità. Ed è appunto la crescente varietà la chiave di lettura della Monterey Car Week di quest'anno rispetto a quella delle precedenti edizioni. Grazie ai gusti meno selettivi delle nuove leve di appassionati, anche gli eventi più conservatori hanno goduto di una ventata di novità. A partire dalla "liturgia" di Pebble Beach, dove sul prato di un concorso d'eleganza tra i più tradizionalisti di sempre, quest'anno hanno coabitato le classiche auto ante e dopoguerra che solitamente affollano il "Concours", le "Land" e Range Rover utilizzate dalla regina Elisabetta II (fuori concorso) e le vecchie concept car spigolose, tra le quali hanno trionfa-

to le spettacolari Lancia Stratos HF Zero e Aston Martin Bulldog.

QUEL SAPORE RACING

Il pubblico ha dimostrato molta curiosità anche per le vetture da corsa anni 90 dei campioni BPR e Fia GT: qualcuno ha storto il naso nel vedere esposta una Bugatti EB 110 o una Ferrari F40 Michelotto in livrea da gara a Pebble Beach, ma si è dovuto arrendere all'evidenza. Sembra ieri che si vedevano correre queste auto, ma in realtà sono già passati più di trent'anni.

Così come sempre più eterogenei sono gli altri appuntamenti della settimana dei motori ca-





liforniana: The Quail fa notizia per i lanci di nuovi modelli da sogno, ma premia pure una Delahaye del 1937, mentre a Concorso Italiano si sono alternate sulla pedana le ultramoderne Pininfarina Battista e i grandi capolavori del nostro passato, come la Fiat 1100/103 TV Vignale premiata con il Lopresto Honorary Chairman's Award. Non solo contaminazioni del moderno in appuntamenti tradizionalmente dedicati alle vetture d'epoca: capita anche il contrario, ad esempio al Monterey Motorsports Festival, che è nato lo scorso anno con un focus su vetture esotiche e supercar: ebbene, quest'anno ha premiato come Best of Show una Ferrari 288 GTO. **R**

Regine francesi

Sopra, la Delahaye Type 135 del 1937 vittoriosa a The Quail. Sotto, nella foto grande, la spettacolare premiazione della Best of Show del concorso d'eleganza di Pebble Beach, andato alla Bugatti Type 59 Sports del 1934



MONTEREY MOTORSPORTS FESTIVAL

IN CRESCITA

Dopo l'esordio dello scorso anno, il festival ideato dall'italiano Paolo Manca è tornato nel 2024 con un ricco programma. Una festa meno formale rispetto agli eventi consolidati della "Car Week", che mette insieme in un'inaspettata armonia tante anime della passione per le auto. Anche quella del motorismo storico, grazie a una partnership con l'Asi, che ha patrocinato l'evento e premiato una Dino 246 GT del 1971. A una storica di Maranello anche il Best of Show: la 288 GTO ex Keke Rosberg.



CESARE SASSO

THE QUAIL

SOGNI DI OGGI

L'esclusivissimo evento del Quail Lodge di Carmel è noto al pubblico soprattutto come vetrina dei lanci globali di modelli premium e per pochi (quest'anno, per esempio, ci sono stati quelli della Lamborghini Temerario e della Maserati GT2 Stradale). Lustrini e paillettes a parte, la prima attrattiva di The Quail è quella di essere un concorso di eleganza da un lato molto curato e dall'altro più inclusivo anche per i collezionisti "normali". Sette le classi tradizionali, che abbracciano le vetture stradali e da corsa ante e dopoguerra, le "speciali" dei carrozzieri, le Ferrari più prestigiose, le supercar e le motociclette. Quest'anno, anche classi dedicate ai 100 anni del marchio MG, ai 30 di Koenigsegg e al 50° anniversario della Porsche 911 Turbo (930). A solleticare, invece, gli appassionati più corsaioli, un tributo alle World Rally Cars.



CESARE SASSO

La vetrina di **RUOTECLASSICHE**

UNA RASSEGNA DI PROPOSTE ESCLUSIVE DA NON PERDERE!

Scegli subito il tuo prodotto preferito che ti invieremo gratuitamente
direttamente a casa con il corriere

NOVITÀ

ICONE

Le più amate dagli italiani

Una nuova straordinaria collana di 6 volumi (con cofanetto) per raccontare le vetture che hanno lasciato un segno indelebile nella mente e 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 e spazio per le curiosità e gli aneddoti meno noti, senza dimenticare quanto scritto e rilevato nelle prove pubblicate da Quattroruote.

6 volumi + cofanetto

€ 29,90 anziché € 39,00

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- 6 preziosi volumi • Oltre 800 pagine
- 80 vetture storiche raccontate • Elegante cofanetto



**SCONTO
23%**

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 e 60 auto raccontate attraverso immagini, testi accurati e schede tecniche.

3 volumi + cofanetto

€ 29,90 anziché € 39,00

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- 3 volumi con pratica custodia • Oltre 430 pagine
- Le migliori fotografie • Testi accurati e schede tecniche



**SCONTO
23%**

shoped.it/vetrina-rc

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

IL MEGLIO DEL CAVALLINO

Il mito Ferrari

Una collana dedicata al mito del marchio Ferrari. La gloriosa storia del marchio di Maranello in 5 volumi da collezione, con altrettanti percorsi tematici. Un'opera imperdibile per i collezionisti più appassionati.

5 volumi + cofanetto

€ 26,90 anziché € 34,00

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- 5 volumi con pratica custodia
- Oltre 100 pagine per ogni volume.
- Centinaia di foto d'archivio, a colori e in bianco e nero
- Disegni dell'epoca, spaccati e bozzetti.



MADE BY ITALY

Alfa Romeo, Fiat, Ferrari, Maserati

Una collana dedicata ai prestigiosi brand italiani e ai loro modelli del nuovo millennio, comprese sportive estreme e Suv. Made by Italy ripropone, attraverso 4 volumi da collezione (con cofanetto), il meglio degli articoli realizzati per ognuno dei marchi, con prove su strada, test di durata e analisi delle strategie. Senza trascurare i retroscena più curiosi e gli aspetti meno conosciuti. Un'opera imperdibile!

4 volumi + cofanetto

€ 29,90 anziché € 39,00

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- 4 preziosi volumi
- Oltre 1000 pagine.
- Prove su strada e schede tecniche
- Elegante cofanetto

GUIDA AL COLLEZIONISMO 2023

Collezionismo under 40.000 euro

Una raccolta dedicata alle auto straniere di fascia medio-bassa, con un limite di spesa fissato a 40.000 euro. Una ricca selezione di modelli per tutti gli appassionati del mondo delle auto storiche. Per ogni auto viene ricostruita la storia. In più utili informazioni per chi vuole avviare una collezione: le quotazioni, le versioni sulle quali puntare, i club, i libri, i pezzi di ricambio. Consigli degli specialisti del restauro, dove reperire i ricambi e a quale prezzo, i Club dedicati, le analisi di mercato con i trend delle quotazioni, le prospettive d'investimento, i numeri di produzione.

6 volumi + cofanetto

€ 29,90 anziché € 39,00

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- 6 preziosi volumi
- Oltre 800 pagine
- Centinaia di foto storiche
- Elegante cofanetto



SPEDIZIONE GRATUITA, ORDINALO SUBITO!

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 ecedere entro 14 giorni dalla ricezione dell'ordine. Per maggiori informazioni visita <http://www.shoped.it/cga>.

SALONE AUTO TORINO 2024

13-15 SETTEMBRE



**AUTOLOOK
AWARDS**

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

- **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

*Scarica il **FREE PASS SALONE** e accedi agli sconti su treni e bus, musei, hotel e ristoranti*



con il contributo di



partner



con il patrocinio di



LA REGOLA E L'ECCEZIONE

Come molte Case britanniche, anche l'Aston Martin non sta vivendo un periodo di particolare fervore sul mercato. Però **la DB5, soprattutto la rara Volante**, è salita parecchio di valore



mercato



Non è un momento favorevole per il mercato delle auto inglesi. È un trend che riguarda un po' tutte le marche, ma ci sono alcune eccezioni. Il collezionismo di vetture britanniche d'alto livello ha uno dei suoi simboli nel brand Aston Martin, sportive di nobile lignaggio per eccellenza. Analizzando l'andamento delle quotazioni di Ruoteclassiche nell'ultimo anno, si nota che dei 60 modelli e versioni censiti dai nostri listini soltanto otto hanno avuto variazioni significative, ma con un

incremento positivo del 14% di media. È un dato notevole, anche se inferiore alla media generale dell'intero listino, che negli ultimi 12 mesi ha sfiorato il +17%. Naturalmente il riferimento è ai modelli che hanno subito un cambiamento del loro valore. La media delle variazioni delle quotazioni Aston Martin, comprendendo anche i modelli che non hanno cambiato valutazione nell'ultimo anno, è invece di circa il +2% (+5,5% il listino di Ruoteclassiche nel suo complesso). Insomma, anche

per l'Aston Martin è calma piatta: impossibile stare al passo con le concorrenti italiane (Ferrari, Lamborghini e Maserati) e con la Porsche.

LA DB5 PRENDE IL VOLO

Ci sono però dei modelli "outlier", cioè che mostrano un andamento diverso dagli altri e fanno segnare incrementi sostanziali. La crescita di valore più significativa è quella della DB5 Volante, cioè la versione cabriolet che, nell'ultimo anno, ha fatto registrare un aumento addirittura del 56%, che

si traduce in una quotazione (label A+) di 1.200.000 euro. La Volante è stata prodotta in soli 123 esemplari, a fronte degli oltre 900 delle DB5 Coupé. La sua estrema rarità, dunque, è premiata dal mercato. Anche le DB5 in versione chiusa (sia le "normali" sia le potenziate Vantage) sono in crescita significativa, ma inferiore alle cabriolet: +29%, raggiungendo un valore massimo di 750.000 euro. A rimorchio delle DB5, anche le successive DB6 hanno visto aumentare il loro valore: dal 4 all'8% per le coupé (a seconda delle versioni) e +22% per le Volante. **M.D.P.**

250 GT CALIFORNIA DREAMIN'

Eccezionale presenza di ben due esemplari in vendita dell'iconica **spider Ferrari in versione SWB**. Ma degna di nota anche l'Alfa Romeo 8C 2900 B Touring rubata due anni fa e poi ritrovata

Sono state centinaia le vetture offerte a Monterey, in California, per la Car Week che si ripropone ogni anno in questa terra soleggiata. Non solo abbondanza, ma anche tanta qualità e vetture che abbiamo ammirato sui libri o nelle fotografie, ma che raramente si sono potute vedere dal vivo. Dopo il primo giorno di aste, però, si è capito che qualcosa di strano stava accadendo: le "grandi" Ferrari, quelle

dai prezzi a sei zeri, hanno rallentato la loro corsa. Erano molti i Cavallini di grande pregio, fra cui ben tre 250 GT Spider California, due SWB - una rimasta invenduta e l'altra aggiudicata da RM Sotheby's a oltre 17 milioni di dollari, somma inferiore a quella pagata a inizio anno per l'ultimo esemplare costruito nel 1963 - e una LWB, che si è fermata a circa 5,5 milioni, ma c'erano anche 400 Superamerica cabriolet, 365 GTS e 365

Spider California (una delle 14 prodotte), entrambe invendute, oltre a vetture da corsa come 333 SP, 625 TRC e 500 Mondial.

TERMOMETRO RAMPANTE

Non sono solo loro il riferimento del mercato, certo, però lo sono state spesso, una sorta di indicatore che ha sempre incoraggiato e spinto le transazioni. Le vendite non sono decollate nei giorni successivi, però si è trattato di

un fenomeno apparentemente limitato alla Casa del Cavallino rampante. Le vetture più abbordabili sono state vendute nella media degli ultimi incanti, che si era già abbassata da qualche tempo, a testimonianza che, con il prezzo giusto, il collezionista, comunque, compra. L'Alfa Romeo regge bene, anche se una 6C 1750 GS non ha trovato un nuovo proprietario. E stata presentata anche la 8C 2900 B Touring del





FRA ALTI E BASSI, TENGONO SEMPRE **LE SPORTIVE ITALIANE**. VANNO FORTE, QUI, ANCHE LE MUSCLE CAR

1938 rubata due anni orsono nel parcheggio di un hotel, impossibile da ricollocare per i ladri e infine recuperata lo scorso dicembre dall'Fbi. Passando alla Cavallina di Stoccarda, a parte le due 550 invendute, la Porsche ha dato qui ottimi riscontri, con la 356 Speedster che ha fatto da regina. Molte, poi, le Mercedes 300 SL, sia coupé sia roadster, da quelle conservate alle "barn find" e alle super restaurate, con prezzi altalenanti. Gli esemplari dell'icona della Casa tedesca, d'altronde, sono tanti e parecchi sono giunti sino a noi.

PIÙ UNICA CHE RARA

Fra le auto più interessanti, è stata venduta nel dopo asta, a 580.000 dollari, la Serenissima

GT del conte Volpi di Misurata. Si tratta di un esemplare unico, mai immatricolato e ideato, oltre che dal conte, da Alejandro de Tomaso e Tom Tjaarda, perfettamente conservato. I risultati, come percentuale di vendita, sono stati molto buoni; in termini di valore economico, invece, devono far riflettere, perché molte stime erano davvero ottimistiche: il risvolto positivo di ciò si conferma essere quello che, con il giusto prezzo, si vende. Negli Stati Uniti non si sente parlare di Russia e Ucraina e neppure di Medio Oriente: l'unico riferimento ricorrente riguarda i tassi d'interesse e il costo del denaro. Fortunatamente cultori e appassionati badano più alla passione che non

all'investimento. Si sta tornando ad avere lo spirito giusto e a comprare, ognuno in base alle proprie disponibilità, ciò che più piace. Packard e altre Case americane, oltre alle muscle car (Shelby in testa), qui hanno sempre un pubblico che le apprezza e si sono vendute bene, nonostante il clima di indecisione politica, altro elemento che può aver influito sulle vendite. Non è il caso, quindi, di pensare che il trend sia negativo come potrebbe apparire a uno sguardo superficiale.

Supercar milionarie

Sopra a sinistra, la Ferrari 250 GT California SWB del 1961 proposta da Gooding & Co. per 15.500.000 di dollari e rimasta invenduta. Nell'altra pagina, la vettura gemella, ma del 1960, aggiudicata da RM Sotheby's a oltre 17.000.000 di dollari.

Sopra a destra, la Serenissima GT del 1968, one-off mai immatricolata. Sotto, l'Alfa Romeo 8C 2900 B spider Touring del 1938 venduta da Gooding & Co. a oltre 14.000.000 di dollari





FERRARI 308 COMPETIZIONE
ANNO 1976 - LIVREA MARLBORO
I DI SOLI 45 ESEMPLARI REALIZZATI.

auto classic

Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia

Telefono: +39-011644119



Email: autotclassic@autotclassic.it

www.autotclassic.it

Instagram: [autotclassical](https://www.instagram.com/autotclassical)



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

SIAMO PRESENTI AUTO MOTO d'EPOCA BOLOGNA PADIGLIONE 26 - MILANO AUTOCCLASSICA PADIGLIONE 12



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



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



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



FORD CAPRI 3.0 V6 - ANNO 1972
VERSIONE MOLTO RARA - RESTAURO
TOTALE - TARGHE ORIGINALI BOLOGNA



NARDI DANESE 750 SPORT
ANNO 1951 - TARGHE E DOCUMENTI
ORIGINALI - COMPLETA DA RESTAURARE



ALFA ROMEO MONTREAL
ANNO 1975 - RESTAURO TOTALE
RARO COLORE ARANCIO
METALLIZZATO



**ALFA ROMEO GIULIA SPIDER
VELOCE** - ANNO 1959 - RESTAURO
TOTALE - HARD TOP ORIGINALE



ALFA ROMEO 2000 SPIDER VELOCE
ANNO 1979 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI ROMA



PORSCHE 996 TURBO - ANNO 2002
CAMBIO MANUALE - TETTO APRIBILE
TUTTI I TAGLIANDI ESEGUITI



FERRARI GTS TURBO
ANNO 1989 - CONDIZIONI ORIGINALI
ABS - POCHI ESEMPLARI COSTRUITI



DE TOMASO PANTERA GTS
ANNO 1974 - RESTAURO TOTALE
MATCHING NUMBERS
TARGATA ITALIANA



AUDI QUATTRO - ANNO 1983
STUPENDE CONDIZIONI
TARGHE ORIGINALI TORINO



LANCIA APRILIA - ANNO 1948
SECONDA SERIE
TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



MERCEDES CLASSE A HAKKINEN
ANNO 1999 - ESEMPLARE N° 10
TARGATA ITALIANA



BMW Z1 ROADSTER - ANNO 1989
STUPENDE CONDIZIONI
VERNICE E INTERNI ORIGINALI



APAL DUNE BUGGY - ANNO 1972
VERNICE ORIGINALE - 5.000 KM DA
NUOVA - MOLTO RARA



FERRARI 360 MODENA N-GT
ANNO 1999 - EX IVAN CAPELLI
1000 KM DI MONZA 2000



ABARTH 1000 TCR
ANNO 1968 - RESTAURO TOTALE
DOCUMENTI ORIGINALI - CERTIFICATA
ABARTH CLASSICHE



VW GOLF R32 - ANNO 2008
OTTIME CONDIZIONI - INTERNI IN
PELLE - TAGLIANDI UFFICIALI



FERRARI 458 ITALIA - ANNO 2012
30.000 KM - TAGLIANDI UFFICIALI - WRAP
SU VERNICE ORIGINALE GRIGIO TITANIO



FERRARI 360 SPIDER F1
ANNO 2001 - SEDILI CARBONIO
CERCHI E GRIGLIA CHALLENGE
TAGLIANDI UFFICIALI

auto
classic

Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia

Telefono: +39-011644119



Email: autoclassic@autoclassic.it

www.autoclassic.it

Instagram: [autoclassicaly](https://www.instagram.com/autoclassicaly)



PANDA 4X4 TOPLESS ELETTRICA
ANNO 2018 - ONE OFF REALIZZATO
DALLA GFG STYLE DI GIORGETTO E
FABRIZIO GIUGIARO

SIAMO PRESENTI AUTO MOTO d'EPOCA BOLOGNA PADIGLIONE 26 - MILANO AUTOCLASSICA PADIGLIONE 12



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



ABARTH 695 SS - ANNO 1965
RESTAURO TOTALE - TARGHE ORIGINALI
CERTIFICATA ABARTH CLASSICHE



ABARTH 595 SS - ANNO 1970
TARGHE ORIGINALI - RESTAURO TOTALE



FIAT 590 GT GIANNINI
ANNO 1968 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI TORINO



FIAT 2300 S COUPE - ANNO 1966
RESTAURO TOTALE
CONDIZIONI DA CONCORSO



MGA TWIN CAM - ANNO 1959
RESTAURO TOTALE
CONDIZIONI DA CONCORSO



TRIUMPH SPITFIRE 1500
ANNO 1977 - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI MILANO



AUTOZODIACO DAMACA
ANNO 1977 - DESIGN TOM TJAARDA
CONDIZIONI ORIGINALI - RARISSIMA



ABARTH FORMULA ITALIA
ANNO 1974 - RESTAURO TOTALE
UNO DEI PRIMI ESEMPLARI COSTRUITI



ABARTH 850 TC NURBURGRING
ANNO 1963 - RESTAURO CONSERVATIVO
TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI



LANCIA AURELIA B20 HOT ROD
ANNO 1969 - REALIZZATA SU TELAIO
B20 EX 1000 MIGLIA - MECCANICA DA
RIMONTARE



FIAT 500 A GARAVINI
ANNO 1939 - VERSIONE CORSA
FUORISERIE - TARGHE E DOCUMENTI
ORIGINALI



ROLLS ROYCE SILVER SPUR
ANNO 1981 - RESTAURO TOTALE
CONDIZIONI DA CONCORSO



BENTLEY CONTINENTAL R
ANNO 1993 - STUPENDE CONDIZIONI
ORIGINALI - TARGHE ROMA



LANCIA THEMA 8.32 - ANNO 1991
ULTIMA SERIE - STUPENDE CONDIZIONI



**MASERATI QUATTROPORTE
ROYALE - ANNO 1989**
CAMBIO MANUALE - TETTO APRIBILE
MOLTO RARA



ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III
ANNO 1965 - RESTAURATA
INTERNI ORIGINALI - TARGHE TORINO
GUIDA A SX - ASI TARGA ORO



FIAT 600 SPIAGGINA - ANNO 1963
RESTAURO TOTALE - TARGHE E
DOCUMENTI ORIGINALI
OMOLOGATA CARROZZERIA APERTA



FIAT MORETTI 500 MARE
ANNO 1971 - RESTAURO TOTALE
ROADSTER DUE POSTI - TARGHE E
DOCUMENTI ITALIANI



DUNE BUGGY PUMA GATTO
ANNO 1968 - TARGHE E DOCUMENTI
ORIGINALI - SCOCCA MEYERS MANX
ASI TARGA ORO

MUCCI AUTO

RESTAURI NEL CUORE DI ROMA

Da quasi 70 anni la famiglia capitolina si occupa di vetture. Dapprima nuove, dal 1956 al 1995, poi d'epoca, in particolare **Alfa Romeo e Jaguar**. Per le quali l'azienda offre ripristini totali o parziali

Mucci Auto non è solo un centro di restauro di auto d'epoca conosciuto e apprezzato, specializzato nei marchi Alfa Romeo e Jaguar. Vanta anche una lunga tradizione nel mondo delle quattro ruote, che affonda le sue radici quasi a 70 anni fa. Prima con Nicola Mucci, che nel 1956 avviò nel centro di Roma l'attività nel campo automobilistico partendo dal nulla, seguito in tempi più recenti dai figli, Maurizio e Giulio. Il tutto iniziò all'epoca con la compravendita di vetture, per passare al ruolo di commissionario Alfa Romeo; poi, dal 1969, l'azienda diventò concessionaria dei marchi Simca, Chrysler, Sunbeam e Matra, quindi Lancia-Autobianchi, per poi tornare

al Biscione, antico amore, fino al 1995. Nel 2014, inoltre, sono stati avviati contatti con la Scuderia del Portello (Alfa Romeo) e Mucci Auto è diventato anche partner ufficiale della Scuderia Jaguar Storiche.

VINTAGE, CHE PASSIONE

In seguito, la famiglia Mucci, che negli anni aveva acquistato e conservato molte vetture che hanno costituito una bella collezione, si è fatta un nome anche nel mondo delle auto d'epoca, e in particolare nel restauro totale o parziale della meccanica, con ripristino delle parti nelle condizioni originali ove possibile, o con ricostruzione tramite disegni originali dei pezzi mancanti, quando

non reperibili: sono inclusi quindi lavori su motori, cambi, differenziali, impianti frenanti e sospensioni, in un'officina di circa mille metri quadrati, suddivisa in varie aree di lavoro. Viene offerta pure la possibilità di eseguire restauri di carrozzeria, di tappezzeria e selleria, affidandosi a esperti collaboratori del settore.

Il tutto viene documentato per il cliente, fase per fase, con materiale fotografico. L'approccio dell'azienda - lo slogan della famiglia - è: "Abbiamo servito i vostri padri, stiamo servendo voi e serviremo i vostri figli" - è quello per cui ogni esemplare vanta una storia a sé e va trattato in modo specifico, con rispetto e gradualità nella lavorazione, fino ad arrivare al risultato ottimale. Per quanto riguarda le Alfa più datate (ma questo potrebbe essere esteso ad altri marchi italiani famosi, come Lancia), l'annoso problema di reperire i ricambi viene risolto dai fratelli Mucci sfruttando diversi canali, soprattutto in Germania e Francia. Più facile e rapido, invece, recuperare le parti per le auto inglesi (in particolare Jaguar), che il restauratore romano tratta, in quanto sono tanti gli specialisti d'Oltremania a riprodurle oggi, a prezzi abbordabili. Tornando al Biscione, vengono trattate, per esempio, Giulietta, Giulia, Alfetta, GT e GTV, GTA, mentre per la Casa del Giaguaro sono molte le richieste riguardanti i modelli Mk2, E-Type, XJ6 e XK8.

MARIO DI LELLA

GRANDI PROGETTI



Mario Di Lella è pugliese di San Severo, Foggia. Settantasette anni e non sentirli. E una passione ancora smisurata per tutto ciò che ha le ruote ed è bello. Lo dimostra il fatto che, tra i tanti progetti in essere, ora sta ultimando sui disegni originali la replica dell'Alfa Romeo 33 Stradale del 1967 (foto), sia com'era all'epoca, con carrozzeria d'alluminio battuta a mano, sia tutta di carbonio, incluso il telaio (in questo caso) monoscocca. La vedremo a breve. Per Di Lella, la svolta professionale arriva a 40 anni, quando si trasferisce sul Lago Maggiore, sede delle maggiori industrie aeronautiche nazionali: lì impara i segreti della fibra di carbonio. In seguito, collabora alla realizzazione della carrozzeria della Ferrari F40, di cui conosce i segreti. Ora Di Lella, insieme ai suoi specialisti, intende rifare anche la F40 con telaio e carrozzeria di carbonio, mossa però da un innovativo sistema elettrico. Altro progetto è quello di far rivivere la prima "Ferrari", l'Auto Avio Costruzioni 815. Tutti gioielli da realizzare in piccola serie e omologati per circolare su strada.



RUOTECLASSICHE

DIGITAL EDITION



LEGGI RUOTECLASSICHE OVUNQUE TU SIA



Disponibile su
App Store



ANDROID APP ON

Google play

DIGITALEDITION.RUOTECLASSICHE.IT

INTENDA®

35 Anni
1994-2024

Centina Intenda: Resistente, Pratica, Accessibile.



Scopri tutti
i prodotti
sul sito
intenda.it

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+
ITALIA			
ABARTH			
750 BERLINA	747 1956-60	37,0	24,7 12,3
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	33,0	24,4 14,7
595 SS	594 1964-71	37,0	27,4 16,4
695	690 1964-71	42,0	31,1 18,7
695 SS	690 1964-71	50,0	37,0 22,2
695 SS ASSETTO CORSA	690 1965-71	58,0	43,0 25,8
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	45,0	33,3 20,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847 1961-64	55,0	36,7 18,3
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	50,0	33,3 16,7
1000 BERLINA CORSA	982 1962-64	55,0	36,7 18,3
1000 BERLINA CORSA	982 1965-67	62,0	41,3 20,7
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	93,0	62,0 31,0
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
GRAN BRETAGNA			
2 LITRI SEI CILINDRI	1991 1947-55	75,0	50,0 25,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991 1947-55	83,0	55,0 27,5
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553 1954-63	375,0	250,0 125,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971 1954-63	430,0	320,0 190,0
ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991 1954-60	300,0	200,0 100,0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971 1954-63	355,0	235,0 118,0
ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553 1961-63	265,0	175,0 88,0
COBRA 260	4261 1962-63	680,0	500,0 300,0
COBRA 289 MK II/MK III	4736 1962-65	1.100,0	850,0 510,0
COBRA 427	6997 1964-68	1.100,0	800,0 480,0
COBRA MK IV	4942 1983-97	175,0	130,0 78,0
SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942 1997-05	190,0	125,0 62,5
COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942 1999-00	180,0	135,0 81,0
COBRA V8 427	6997 2004-06	190,0	140,0 84,0
428 FRUI COUPÉ/SPIDER	6989 1967-73	113,0	75,0 37,5
3000 ME	2994 1979-84	37,5	25,0 12,5
FRANCIA			
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	170,0	125,9 75,6
6C 1500 SPORT/SS	1487 1928-29	1.500,0	1.100,0 670,0
6C 1750 TURISMO	1752 1929-33	210,0	155,6 93,3
6C 1750 SPORT	1752 1929-33	450,0	335,0 200,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752 1929-30	2.500,0	1.900,0 1.100,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752 1930-33	2.700,0	2.000,0 1.200,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752 1930-33	450,0	335,0 200,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752 1931-32	850,0	630,0 380,0
6C 1900 GRAN TURISMO BERLINA	1917 1933	210,0	155,6 93,3
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	200,0	148,1 88,9
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	140,0	103,7 62,2
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	220,0	163,0 97,8
6C 2500 SPORT/GT	2443 1950-53	205,0	150,0 90,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443 1949-51	1.000,0	750,0 450,0
8C 2300	2336 1932-34	12.200,0	9.000,0 5.400,0
8C 2900A	2905 1936	6.800,0	5.000,0 3.000,0
8C 2900B	2905 1937-39	13.500,0	10.000,0 6.000,0
1900	1884 1950-54	36,0	26,7 16,0
1900 SUPER	1975 1954-59	40,0	29,6 17,8
1900 TI	1884 1952-54	52,5	39,0 23,4
1900 TI SUPER	1975 1954-57	60,0	44,5 26,7
1900 PRIMavera	1975 1955-57	80,0	59,5 35,5
1900 SPRINT (I S.)	1884 1951-53	285,0	210,0 125,0
1900 SPRINT (I S.) CABRIOLET P.F.	1884 1951-53	390,0	290,0 175,0
1900 SPRINT (II S.)	1884 1953-54	205,0	150,0 90,0
1900 SS	1975 1954-55	285,0	210,0 125,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975 1956-58	180,0	135,0 80,0
AR 51 «MATTÀ»	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	90,0	60,0 30,0
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	98,0	72,6 43,6
2600 SZ	2584 1965-68	315,0	235,0 140,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570 1962-63	30,0	18,8 13,1
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570 1963-67	25,0	15,6 10,9
GIULIA TI SUPER	1570 1963-64	122,0	90,0 54,0
GIULIA SUPER (BISCIONE)	1570 1968-72	31,0	20,7 10,3
GIULIA SUPER (BOLLINO)	1570 1965-67	33,0	22,0 11,0
GIULIA SUPER 1.3	1290 1972-74	14,0	9,3 4,7
GIULIA SUPER 1.6	1570 1972-74	16,0	10,7 5,3
GIULIA 1300	1290 1964-71	18,0	12,0 6,0
GIULIA 1300 TI	1290 1966-69	16,0	10,7 5,3
GIULIA 1300 TI	1290 1969-72	15,0	10,0 5,0
GIULIA 1300 SUPER	1290 1970-72	15,5	10,3 5,2
GIULIA 1600 S	1570 1968-70	16,0	10,7 5,3
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.3	1290 1974-77	12,5	8,3 4,2
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6	1570 1974-77	14,0	9,3 4,7
GIULIA SPRINT GT	1570 1963-66	48,0	30,0 21,0
GIULIA SPRINT GTA	1570 1965-69	350,0	220,0 155,0
GTAM	1985 1970-71	405,0	300,0 180,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
	GIULIA SPRINT GT VELOCE	1570 1966-68	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	48,0	35,6	21,3	
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290 1971-76	27,0	16,9	11,8	
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570 1971-76	30,0	18,8	13,1	
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570 1972-74	52,0	34,7	17,3	
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	22,0	14,7	7,3	
SPIDER 2.0	1962 1990-95	24,0	16,0	8,0	
1750	1779 1968-72	16,0	10,7	5,3	
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	19,0	12,7	6,3	
2000 GTV	1962 1971-76	50,0	33,5	16,7	
33 STRADALE	1995 1967-69	15.000,0	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	17,0	11,3	5,7	
ALFASUD TI	1286-1490 1977-84	14,0	9,3	4,7	
ALFASUD TI Q.V.	1490 1982-84	16,0	10,7	5,3	
ALFASUD GIARDINETTA	1186-1351 1975-80	13,0	8,7	4,3	
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.	1490-1712 1983-89	13,0	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	11,5	8,5	5,1	
ALFETTA 2000L	1962 1978-81	12,5	9,3	5,6	
ALFETTA 2000 LI AMERICA	1962 1981	9,5	7,0	4,2	
ALFETTA 2.0	1962 1981-85	10,5	7,8	4,7	
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO (CARB.)	1962 1982-83	15,0	11,1	6,7	
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO I (I)	1962 1982-83	14,0	10,4	6,2	
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO 2 (I)	1962 1983-85	13,0	9,6	5,8	
ALFETTA 2.0 CEM	1962 1983	12,0	8,9	5,3	
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	11,1	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 1.3/1.7 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	13,0	8,7	4,3
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V. SPORT W.	1712 1989-94	12,5	8,3	4,2
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	14,0	9,3	4,7
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/4	1712 1991-95	14,0	9,3	4,7
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351 1992-95	9,0	6,0	3,0
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	7,0	4,7	2,3
ALFA 90 2.0 V6	1996 1985-88	10,0	6,7	3,3
ALFA 90 2.5 I	2492 1984-87	12,0	8,0	4,0
ARNA L/SL	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	1570-1719 1985-94	8,3	5,5	2,8
ALFA 75 1.8 INDY	1719 1991-92	10,0	6,7	3,3
ALFA 75 2.0	1962 1985-89	12,0	8,0	4,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962 1987-92	16,5	10,3	7,2
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962 1991-92	20,0	13,3	6,7
ALFA 75 TURBO	1719 1986-87	21,0	14,0	7,0
75 TURBO AMERICA	1719 1987-90	22,0	14,7	7,3
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1719 1990-92	25,0	16,7	8,3
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1719 1991	29,0	19,3	9,7
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762 1987-88	60,0	44,4	26,7
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492 1985-92	22,0	14,7	7,3
ALFA 75 3.0 V6	2959 1987-92	25,0	16,7	8,3
164 TWIN SPARK	1962-1995 1987-98	6,0	4,0	2,0
164 TURBO	1995 1987-92	9,0	6,0	3,0
164 2.0 V6 TURBO	1996 1991-93	11,3	7,5	3,8
164 3.0 V6	2959 1987-97	13,5	9,0	4,5
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959 1990-94	17,2	11,5	5,8
164 3.0 V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959 1992-93	20,3	13,5	6,8
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996 1991-98	9,8	6,5	3,3
164 3.0 V6 24V SUPER	2959 1992-98	12,0	8,0	4,0
164 3.0 V6 24V Q4	2959 1993-98	26,3	17,5	8,8
SZ (ES 30)	2959 1989-96	85,0	56,7	28,3
RZ	2959 1993-96	90,0	60,0	30,0
155 1.7/1.8 TWIN SPARK	1747-1773 1992-98	5,3	3,5	1,8
155 1.8 TS SILVERSTONE	1773 1994-95	9,0	6,0	3,0
155 2.0 TWIN SPARK	1995 1992-95	7,5	5,0	2,5
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995 1992-97	25,6	16,0	11,2
155 2.5 V6	2492 1992-97	13,5	9,0	4,5
155 1.6/1.8 16V TWIN SPARK	1598/1747 1996-98	4,5	3,0	1,5
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970 1995-97	6,8	4,5	2,3
155 2.0 16V TS	1970 1997-98	6,0	4,0	2,0
GTV (916) 1.8 16V TWIN SPARK	1747 1998-02	8,0	5,3	2,7
GTV (916) 2.0 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	10,0	6,7	3,3
GTV (916) 2.0 16V TWIN SPARK CUP	1970 2001-02	12,0	8,0	4,0
GTV (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1995-01	15,0	10,0	5,0
GTV (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959 1997-03	20,0	13,3	6,7
GTV (916) 2.0 TS	1970 2003-06	8,0	5,3	2,7
GTV (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	8,5	5,7	2,8
GTV (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	18,0	12,0	6,0
SPIDER (916) 1.8 16V TWIN SPARK	1747 1998-01	9,0	6,0	3,0
SPIDER (916) 2.0 16V TWIN SPARK	1970 1995-03	12,0	8,0	4,0
SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	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	12,0	8,0	4,0
SPIDER (916) 2.0 JTS	1970 2003-06	12,5	8,3	4,2
SPIDER (916) 3.2 V6 24V	3179 2003-06	24,0	16,0	8,0
145 1.3/1.6	1351/1596 1994-97	4,0	2,7	1,3
145 1.4/1.6/1.8 16V TWIN SPARK	1370/1747 1997-01	4,5	3,0	1,5
145 1.7 16V	1712 1994-97	5,5	3,7	1,8
145 2.0 16V T. SPARK QUADRIFOGLIO	1970 1995-01	8,5	5,7	2,8
146 1.3/1.6	1351/1596 1994-97	4,0	2,7	1,3
146 1.4/1.6/1.8 16V TWIN SPARK	1370/1747 1997-01	4,5	3,0	1,5
146 1.7 16V	1712 1995-97	5,5	3,7	1,8
146 2.0 16V T. SPARK TI	1970 1995-99	7,5	5,0	2,5
156 1.6/1.8 T.S. (I S.)	1598/1747 1997-03	3,5	2,3	1,2
156 2.0 T.S. (I S.)	1970 1997-02	5,5	3,7	1,8
156 2.0 TS SELESPEED (I S.)	1970 1999-02	5,5	3,7	1,8
156 2.0 JTS (I S.)	1970 2002-03	5,5	3,7	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED (I S.)	1970 2002-03	5,5	3,7	1,8

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	8,5	5,7	2,8
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (I S.)	1598/1747 2000-03	3,5	2,3	1,2
156 2.0 TS SPORTWAGON (I S.)	1970 2000-02	5,5	3,7	1,8
156 2.0 TS SELESPEED SPORTW. (I S.)	1970 2000-02	5,5	3,7	1,8
156 2.0 JTS SPORTWAGON (I S.)	1970 2002-03	5,5	3,7	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW. (I S.)	1970 2002-03	5,5	3,7	1,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (I S.)	2492 2000-03	10,0	6,7	3,3
156 1.6/1.8 T.S. (II S.)	1598/1747 2003-06	3,0	2,0	1,0
156 2.0 JTS (II S.)	1970 2003-06	4,5	3,0	1,5
156 2.0 JTS SELESPEED (II S.)	1970 2003-06	4,5	3,0	1,5
156 2.5 V6 24V (II S.)	2492 2003-06	10,0	6,7	3,3
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (II S.)	1598/1747 2003-06	3,0	2,0	1,0
156 2.0 JTS SPORTWAGON (II S.)	1970 2003-06	4,5	3,0	1,5
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW. (II S.)	1970 2003-06	5,5	3,7	1,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492 2003-06	10,0	6,7	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.) 2.0 TWIN SPARK	1970 1998-04	4,0	2,7	1,3
166 (I S.) 2.5 V6 24V	2492 1998-04	5,5	3,7	1,8
166 (I S.) 3.0 V6 24V	2959 1998-04	7,5	5,0	2,5
166 (I S.) 2.0 V6 TURBO	1996 1998-01	6,5	4,3	2,2
166 (II S.) 2.0 16V TWIN SPARK	1970 2003-06	4,0	2,7	1,3
166 (II S.) 2.5 V6 24V	2492 2003-06	5,5	3,7	1,8
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959 2003-06	7,5	5,0	2,5
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3179 2003-08	8,5	5,7	2,8
147 (I S.) 1.6 16V TWIN SPARK/T.S.	1598 2000-05	3,8	2,5	1,3
147 2.0 16V TWIN SPARK (I/II S.)	1970 2000-09	5,0	3,3	1,7
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	5,5	3,7	1,8
GT 2.0 JTS	1970 2003-08	8,5	5,7	2,8
GT 3.2 V6 24V	3179 2003-07	16,0	10,7	5,3
159 3.2 JTS V6 24V	3195 2005-10	10,0	6,7	3,3
159 3.2 JTS V6 24V SPORTWAGON	3195 2006-10	11,0	7,3	3,7
BRERA 3.2 JTS V6	3195 2008-10	22,0	14,7	7,3
BRERA 3.2 JTS V6 Q4	3195 2005-10	23,0	15,3	7,7
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195 2008-10	24,0	16,0	8,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4	3195 2006-10	25,0	16,7	8,3
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		
		A+	AB	B+
K1 ROADSTER	3622 1946-54	120,0	80,0	40,0
K2 ROADSTER	3622 1946-54	135,0	90,0	45,0
J2/J2X ROADSTER	3917 1946-54	450,0	300,0	150,0

ALPINA-BMW		GERMANIA		
		A+	AB	B+
B3 3.2 BERLINA/TOURING	3152 1996-98	15,0	10,0	5,0
B3 3.2 CABRIOLET	3152 1996-97	21,0	14,0	7,0
B3 3.2 COUPÉ	3152 1996-97	19,0	12,7	6,3
B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300-3346 1999-05	18,0	12,0	6,0
B3 3.3 COUPÉ	3300 2000-05	24,0	16,0	8,0
B3 3.3 CABRIOLET	3300 2000-05	26,0	17,3	8,7
B10 3.2/3.3 BERLINA/TOURING	3152-3300 1998-02	20,0	13,3	6,7
B10 4.6/4.8 V8 BERLINA/TOURING	4619-4837 1998-04	29,0	19,3	9,7
B7 4.4 V8	4398 2004-08	21,0	14,0	7,0
B5 4.4 V8 BERLINA/TOURING	4398 2005-10	21,0	14,0	7,0
ROADSTER S	3346 2003-06	48,0	32,0	16,0

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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
A110 CABRIOLET (51 CV)	956 1963-64	42,0	28,0	14,0
A110 CABRIOLET	1108 1964-69	45,0	30,0	15,0
A110 CABRIOLET	1289 1966-69	52,5	35,0	17,5
A110 CABRIOLET SUPER	1289 1967-69	56,0	37,0	18,6
A110 GT4 (51 CV)	956 1963	39,0	26,0	13,0
A110 GT4	1108 1964-69	39,0	26,0	13,0
A110 GT4	1289 1966-69	48,0	32,0	16,0
A110 GT4 SUPER	1289 1967-69	48,0	32,0	16,0
A110 1300 G	1255 1970-71	95,0	63,5	32,0
A110 1600	1565 1968-73	80,0	53,5	26,7
A110 1600 S	1565 1970-73	120,0	80,0	40,0
A110 1600 SC/SI	1605 1974-75	120,0	80,0	40,0
A110 UNIFICATA	1289 1974-77	86,0	57,0	28,5
A110 1600 SX	1647 1976-77	88,0	58,5	29,3
A 310 1600	1565 1971-76	50,0	33,5	16,7
A 310 V6	2664 1976-84	45,0	30,0	15,0
V6 GT	2849 1985-90	30,0	20,0	10,0
V6 TURBO	2458 1985-91	33,0	22,0	11,0
A 610 TURBO	2975 1991-95	36,0	24,0	12,0

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	500,0	312,5	218,8
DB4 CABRIOLET	3670	1958-62	1.000,0	625,0	437,5
DB4 GT	3670	1959-61	3.300,0	2.062,5	1.443,8
DB4 GT ZAGATO	3670	1961-63	13.600,0	8.000,0	6.000,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	1.200,0	888,9	533,3
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65	750,0	555,6	333,3
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69	400,0	296,3	177,8
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	550,0	407,4	244,4
DB6 MK II COUPÉ	3995	1969-70	350,0	259,3	155,6
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	3239	1995-01	56,5	37,5	18,8
DB7 GT	5935	2002-03	71,5	47,5	23,8
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	75,0	50,0	25,0
DB7 VOLANTE	3239	1996-01	66,0	44,0	22,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	1999-03	79,0	52,5	26,3
DB9	5935	2003-04	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	120,0	80,0	40,0
CYGNET 1.3	1329	2011-13	35,0	23,3	11,7
CYGNET 1.3 CVT	1329	2011-13	35,0	23,3	11,7

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	1760	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	2003-09	3,8	2,5	1,3
A3 (II S.) SPB BZ	1390-1984	2003-09	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
A3 (II S.) CABRIO BZ	1600	2003-09	5,0	3,3	1,7
A3 (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 QUATTRO	2144-2226	1983-88	22,5	15,0	7,5
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	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 E/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./2.0 20V (II S.)	1595-1984	2001-04	3,8	2,5	1,3
A4 1.6/1.8/2.0 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

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO (III S.)	4163	2004-12	10,5	7,0	3,5
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO AV. (II 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 (II S.)	3697-4172	1999-02	8,3	5,5	2,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	8,3	5,5	2,8
A40 SOMERSET	1999	1952-54	9,8	6,5	3,3
A40 SOMERSET DHC	1999	1950-53	12,8	8,5	4,3
A40 SPORTS TOURER	1999	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	25,0	16,7	8,3
METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	27,5	18,3	9,2
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	1938	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	10,0	6,7	3,3
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	11,0	7,3	3,7
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	23,0	15,3	7,7
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	12,0	8,0	4,0
MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY	998	1981-90	6,8	4,5	2,3
MINI MOKE	848	1964-68	24,8	16,5	8,3
BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	19,5	13,0	6,5
BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	18,0	12,0	6,0
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275	1974-77	18,0	12,0	6,0
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	19,5	13,0	6,5
CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-95	19,5	13,0	6,5
MAXI (TUTTE LE VERSIONI)	1485-1748	1970-82	7,5	5,0	2,5
ALLEGRO (TUTTE LE VERSIONI)	1098-1748	1973-82	4,5	3,0	1,5
PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	4,5	3,0	1,5
METRO 1.0 (TUTTE LE VERSIONI)	998	1980-90	3,0	2,0	1,0
METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	3,8	2,5	1,3
METRO 1.3 SPORT/GS/GTA	1275	1988-90	5,3	3,5	1,8
METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	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	5,0	3,3	1,7
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	6,0	4,0	2,0
MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1998	1984-92	2,7	1,8	0,9
MONTEGO MG	1994	1984-90	5,5	3,7	1,8
MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	6,5	4,3	2,2

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/BJ7	2912	1961-63	98,0	65,0	32,5
3000 MK III BJ8	2912	1963-68	105,0	70,0	35,0
SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1958-61	32,0	21,3	10,7
SPRITE MK II	948	1961-62	23,0	15,3	7,7
SPRITE MK II	1098	1962-66	20,0	13,3	6,7
SPRITE MK III	1098	1966-67	18,5	12,3	6,2

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

SPRITE MK IV

1275 1967-70

17,0 11,3 5,7

AUTO UNION / DKW

GERMANIA

F 91/4	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	473-499	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.J.	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	6,0	4,0	2,0
A112	903	1969-71	9,0	6,0	3,0
A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	7,0	4,7	2,3
A112 ELEGANT	965	1971-82	7,0	4,7	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	7,0	4,7	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./L.E. LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-95	4,5	3,0	1,5
Y10 JUNIOR/IGLOO	1108	1995-96	3,8	2,5	1,3

BENTLEY

GRAN BRETAGNA

6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	810,0	600,0	360,0
4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	810,0	600,0	360,0
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	880,0	650,0	390,0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	116,0	86,0	51,5
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	130,0	95,0	57,0
MK VI	4257	1946-51	64,0	42,5	21,4
MK VI	4566	1951-52	57,0	38,0	19,0
R TYPE	4566	1952-55	64,0	47,5	28,5
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	1.000,0	750,0	450,0
S I	4887	1955-59	55,0	41,0	24,5
S I CONTINENTAL	4887	1955-59	475,0	350,0	210,0
S II	6230	1959-62	59,0	43,5	26,2
S II CABRIOLET	6230	1959-62	230,0	170,0	102,0
S III	6230	1962-66	62,0	45,5	27,4
S III CABRIOLET	6230	1962-66	230,0	170,0	102,0
T	6230	1965-70	37,5	25,0	12,5
T COUPÉ J. YOUNG	6230	1966-67	87,0	58,0	29,0
T 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750	1967-71	80,0	53,0	26,5
T 2 PORTE DHC	6230-6750	1967-71	87,0	58,0	29,0
T	6750	1971-77	36,0	24,0	12,0
T	6750	1977-80	42,0	28,0	14,0
CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	67,5	45,0	22,5
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-81	80,0	53,0	26,5
CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	67,5	45,0	22,5
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	80,0	53,0	26,5
MULSANNÉ	6750	1980-83	33,0	22,0	11,0
MULSANNÉ	6750	1984-89	36,0	24,0	12,0
MULSANNÉ S	6750	1987-93	39,0	26,0	13,0
MULSANNÉ TURBO	6750	1982-91	49,5	33,0	16,5
EIGHT	6750	1984-93	36,0	24,0	12,0
TURBO R/S/RT	6749-6761	1985-98	52,5	35,0	17,5
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL SC	6761	1998-01	113,0	75,0	37,5
CONTINENTAL GT	5998	2003-12	37,0	24,7	12,3
CONTINENTAL FLYING SPUR	5998	2005-12	40,0	26,7	13,3

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

CONTINENTAL CONVERTIBLE	6761	1993-95	90,0	60,0	30,0
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	36,0	24,0	12,0
AZURE	6761	1995-04	105,0	70,0	35,0
AZURE	6761	2006-10	120,0	80,0	40,0
CONTINENTAL GTC	5998	2006-11	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
CONTINENTAL SUPERSPORTS	5998	2010-11	100,0	66,7	33,3
CONTINENTAL SUPERSPORTS CONVERT.	5998	2010-12	100,0	66,7	33,3

BERTONE

ITALIA

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

BIANCHI

ITALIA

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

BIZZARRINI

ITALIA

5300 GT STRADA	5358	1964-68	1.000,0	740,0	445,0
----------------	------	---------	---------	-------	-------

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 (E12)	3453	1980-81	38,5	24,0	16,8
316/318 (E21)	1573-1766	1975-80	8,0	5,0	3,5
315/316 (E21)	1573-1766	1980-84	8,8	5,5	3,9
318I (E21)	1766	1980-83	10,4	6,5	4,6
320 (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-78	12,0	7,5	5,3
320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-78	14,4	9,0	6,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	10,4	6,5	4,6
323I (E21)	2316	1977-82	19,2	12,0	8,4
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	12,8	8,0	5,6
323 CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	20,0	12,5	8,8
M1	3430	1979-81	750,0	555,6	333,3
630 CS (E24)	2985	1976-79	17,6	11,0	7,7
633 CSI (E24)	3210	1976-82	25,6	16,0	11,2
628 CSI (E24)	2788	1980-82	19,2	12,0	8,4
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	22,4	14,0	9,8
635 CSI (E24)	3453	1978-82	30,5	18,0	13,5
635 CSI (E24)	3430	1982-89	37,5	22,0	16,5
M635 CSI (E24)	3453	1984-89	90,0	60,0	30,0
728/730 (E23)	2788-2985	1977-79	6,4	4,0	2,8
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	9,5	5,6	4,2
735IL (E32)	3430	1988-92	9,5	5,6	4,2
740I V8 (E32)	3982	1992-94	12,2	7,2	5,4

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
750I/IL/HL (E32)	4988	1986-94	13,5	7,9	6,0
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 (E34)	3795	1992-95	41,0	27,3	13,7
M5 TOURING (E34)	3795	1992-95	45,0	26,5	19,9
840 CIV8 32V MANUALE (E31)	3982-4398	1993-00	32,0	20,0	14,0
840 CIV8 32V AUTOMATICA (E31)	3982	1993-95	27,0	16,9	11,8
850I/850 CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379	1990-99	42,0	24,7	18,5
850I/850 CI V12 AUTOMATICA (E31)	4988	1990-95	37,0	21,8	16,3
850 CSI V12 (E31)	5576	1992-96	80,0	47,1	35,3
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	16,0	9,4	7,1
316I COUPÉ (E36)	1596	1993-99	4,8	3,0	2,1
318IS 16V COUPÉ (E36)	1796-1895	1991-99	7,2	4,5	3,2
320I 24V COUPÉ (E36)	1991	1991-99	6,4	4,0	2,8
323I 24V COUPÉ (E36)	2494	1995-99	7,7	4,5	3,4
325I/328I 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1991-99	9,4	5,5	4,1
318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	6,5	3,8	2,9
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	8,5	5,0	3,8
323I/325I 24V 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	38,0	25,3	12,7
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
M (E36) GT	2990	1994-95	115,0	77,0	38,5
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	9,5	5,6	4,2
535I 32V (E39)	3498	1996-01	8,0	5,0	3,5
540I 32V (E39)	4398	1996-03	10,5	6,6	4,6
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	9,5	5,6	4,2
535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	8,0	5,0	3,5
540I 32V TOURING (E39)	4398	1997-04	10,5	6,6	4,6
Z3 1.8I 1.9	1796-1895	1995-02	16,0	10,0	7,0
Z3 2.0/2.2	1991-2171	1999-02	18,4	11,5	8,1
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	20,8	13,0	9,1
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979	1998-02	22,4	14,0	9,8
Z3 M ROADSTER	3201-3246	1997-02	45,0	30,0	15,0
Z3 M COUPÉ	3201-3246	1998-02	59,0	34,7	26,0
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

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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
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	0,7
316I/318I COUPÉ (E46)	1895-1995	1999-06	4,0	2,5	1,8
320I 24V COUPÉ (E46)	1991-2171	1999-06	4,8	3,0	2,1
323I/325I 24V COUPÉ (E46)	2494-2495	1999-06	7,1	4,2	3,2
328I 24V COUPÉ (E46)	2793	1999-00	8,3	4,9	3,7
330I 24V COUPÉ (E46)	2979	2000-06	10,5	6,2	4,7
318I/320I CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-06	6,4	4,0	2,8
323I/325I 24V CABRIOLET (E46)	2494-2495	2000-06	7,2	4,5	3,2
328I 24V CABRIOLET (E46)	2793	2000	10,0	6,3	4,4
330I 24V CABRIOLET (E46)	2979	2000-06	12,5	7,8	5,5
M3 COUPÉ (E46)	3246	2001-06	50,0	31,0	21,9
M3 COUPÉ SMG (E46)	3246	2001-06	40,0	25,0	17,5
M3 CABRIOLET (E46)	3246	2001-06	48,0	32,0	16,0
M3 CABRIOLET SMG (E46)	3246	2001-06	42,0	26,3	18,4
X5 (E53) 3.0	2979	1999-07	6,0	3,5	2,6
X5 (E53) 4.4	4398	1999-07	9,6	6,0	4,2
X5 (E53) 4.6/4.8	4619-4999	2002-07	16,2	9,5	7,1
X5 II SERIE 48I/50I (E70)	4799	2007-09	12,5	8,3	4,2
Z8 ROADSTER	4941	2000-04	300,0	200,0	100,0
730I/735I (E65)	2979-3600	2001-08	5,1	3,0	2,3
740I/745I (E65)	4000-4398	2001-08	7,2	4,5	3,2
760iVL (E65)	5972	2002-08	10,4	6,5	4,6
750I (E65)	4799	2005-08	7,2	4,5	3,2
630I COUPÉ (E63)	2996	2004-10	13,6	8,0	6,0
645CI/650I COUPÉ (E63)	4398-4799	2003-08	14,4	9,0	6,3
630I CABRIO (E64)	2996	2004-08	16,8	10,5	7,4
645 CI/650I CABRIO (E64)	4398-4799	2004-08	20,8	13,0	9,1
M6 COUPÉ (E63)	4998	2005-09	48,0	32,0	16,0
M6 CABRIO (E64)	4998	2006-09	49,0	32,7	16,3
Z4 (E85) 2.0I ROADSTER	1995	2005-09	16,0	9,4	7,1
Z4 (E85) 2.2I ROADSTER	2171	2003-06	16,0	10,0	7,0
Z4 (E85) 2.5I/2.5SI ROADSTER	2494-2497	2003-09	17,0	10,6	7,4
Z4 (E85) 3.0I/3.0SI ROADSTER	2979-2996	2003-09	18,4	11,5	8,1
Z4 (E85) M ROADSTER	3246	2006-09	41,0	25,6	17,9
Z4 (E85) 3.0SI COUPÉ	2996	2006-09	21,0	13,1	9,2
Z4 (E85) M COUPÉ	3246	2006-09	41,0	27,3	13,7
X3 (E83) 2.5I/3.0I	2494-2996	2003-10	6,0	4,0	2,0
325I/330I (E90)	2497-2996	2005-08	6,0	4,0	2,0
335I (E90)	2979	2006-08	7,8	5,2	2,6
325I/330I TOURING (E91)	2497-2996	2005-08	6,0	4,0	2,0
335I TOURING (E91)	2979	2006-08	7,8	5,2	2,6
325I/330I COUPÉ (E92)	2497-2996	2006-10	7,5	5,0	2,5
335I COUPÉ (E92)	2979	2007-10	9,0	6,0	3,0
325I/330I CABRIO (E93)	2979-2996	2007-10	7,5	5,0	2,5
335I CABRIO (E93)	2979	2007-10	9,8	6,5	3,3
M3 (E90)	3999	2008-10	33,0	22,0	11,0
M3 COUPÉ (E92)	3999	2007-10	44,0	29,3	14,7
M3 CABRIO (E93)	3999	2008-10	44,0	29,3	14,7
520I/523I/525I (E60)	1995-2996	2003-10	6,0	4,0	2,0
530I (E60)	2996	2003-10	8,5	5,7	2,8
540I/545I/550I (E60)	4000-4799	2003-10	10,0	6,7	3,3
530I TOURING (E61)	2996	2005-10	8,5	5,7	2,8
545I/550I TOURING (E61)	4398-4799	2004-10	10,0	6,7	3,3
M5 (E60)	4998	2004-10	47,0	31,3	15,7
M5 TOURING (E61)	4998	2007-10	49,0	32,7	16,3

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	49,5	33,0	16,5
ISABELLA COMBI	1493	1955-58	27,0	18,0	9,0
ISABELLA COUPÉ DEUTSCH	1493	1955-57	57,0	38,0	19,0
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			
Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
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/BLN. 2/BLN. 3	5898	1993-06	55,0	36,5	18,3

BUGATTI		FRANCIA			
Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
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 GALIBRIE	3257	1933-39	810,0	600,0	360,0
TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	1.100,0	800,0	480,0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	680,0	500,0	300,0
TYPE 57C	3257	1937-39	1.000,0	740,0	445,0
TYPE 57S	3257	1936-38	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 57SC	3257	1937-39	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 101/101C	3257	1951-52	550,0	405,0	245,0
EB 110 GT	3500	1991-95	1.500,0	1.000,0	500,0
EB 110 SS	3500	1991-95	2.400,0	1.600,0	800,0
VEYRON 16.4	7993	2005-11	1.500,0	940,0	660,0
VEYRON 16.4 GRAND SPORT	7993	2008-11	2.100,0	1.400,0	700,0
VEYRON SUPER SPORT	7993	2010-13	2.000,0	1.300,0	670,0
VEYRON GRAND SPORT VITESSE	7993	2012-15	2.400,0	1.600,0	800,0

CATERHAM		GRAN BRETAGNA			
Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
SEVEN (BASE S4)	1396-1998	1973-74	43,5	29,0	14,5
SEVEN (BASE S3)		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

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
CEIRANO			ITALIA		
150N TORPEDO	1458	1924-28	78,0	52,0	26,0
150S TORPEDO	1458	1924-31	117,0	78,0	39,0

CHRYSLER		STATI UNITI			
Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
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	7,0	4,7	2,3
STRATUS	1996-2497	1995-01	3,5	2,3	1,2
STRATUS CONVERTIBLE 2.0 16V	1996	1996-01	6,5	4,3	2,2
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-01	7,5	5,0	2,5
PT CRUISER	1598-2429	1999-08	4,0	2,7	1,3
PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429	2004-08	6,5	4,3	2,2
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			
Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
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			
Modello	cm ³	anni	A+	AB	B+
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 C 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

Modello	cm³ anni			
	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
	A+	AB	B+	
DS 20	1985 1967-75	27,0	18,0	9,0
DS 20 PALLAS	1985 1968-75	30,0	20,0	10,0
DS PRESTIGE (TUTTI I TIPI)	1985-2347 1968-75	72,0	48,0	24,0
DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)	1911-1985 1960-75	27,0	18,0	9,0
DS 21	2175 1965-67	34,5	23,0	11,5
DS 21	2175 1967-72	28,5	19,0	9,5
DS 21 PALLAS	2175 1965-67	37,5	25,0	12,5
DS 21 PALLAS	2175 1967-72	31,0	20,7	10,3
DS 21 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	19,0	12,7	6,3
MEHARI 4X4	602 1979-86	45,0	30,0	15,0
SM CARBURATORI	2670 1970-75	45,0	30,0	15,0
SM INIEZIONE	2670 1972-75	50,0	33,5	16,7
GS BERLINA	1015-1222 1970-79	6,0	4,0	2,0
GS BREAK	1015-1222 1971-79	6,0	4,0	2,0
GS BIROTOR (WANKEL 995X2)	1990 1974-75	26,0	17,3	8,7
CX (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2175 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 X14/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 MILLES 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 GT/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	80,0	53,3	26,7
AX (TUTTE LE VERSIONI)	954-1360 1986-99	2,3	1,5	0,8
AX 1.4 4X4	1360 1991-97	7,0	4,7	2,3
AX SPORT	1294 1987-93	11,0	7,3	3,7
AX GT/GTI	1360 1988-96	9,0	6,0	3,0
XM 2.0/2.0 INJECTION/2.0 TURBO CT	1998 1990-00	5,3	3,5	1,8

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946 2975 1989-00	10,5	7,0	3,5
XM 2.0/2.0 TURBO CT BREAK	1998 1992-99	5,3	3,5	1,8
XM 3.0 I V6/V6 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
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	6,5	4,3	2,2
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	6,5	4,3	2,2
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 16V (177 CV) COUPÉ	1997 2004-07	3,0	2,0	1,0
C6 3.0 V6	2946 2006-09	5,3	3,5	1,8

CIZETA

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

DAEWOO

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

DAF

OLANDA				
600/750 DAFFODIL	590-746 1958-68	10,5	7,0	3,5
44	844 1966-70	7,5	5,0	2,5
55	1108 1967-70	7,5	5,0	2,5
55 COUPÉ	1108 1968-70	9,0	6,0	3,0
33	746 1968-70	9,8	6,5	3,3

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	11,0	7,3	3,7

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 1945-53	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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
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
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	13,5	9,0	4,5
SOVEREIGN 4.2 (I S.)	4235 1969-73	16,5	11,0	5,5
SOVEREIGN 3.4/4.2 (II S.)	3442-4235 1973-79	13,5	9,0	4,5
SOVEREIGN 3.4/4.2I (III S.)	3442-4235 1979-86	15,0	10,0	5,0
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ (II S.)	4235 1973-77	33,0	22,0	11,0
DOUBLE SIX 5.3 (I S.)	5345 1972-73	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 5.3 (II S.)	5345 1973-79	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 5.3 (III S.)	5345 1979-81	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345 1981-86	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345 1986-92	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS (I S.)	5345 1972-73	22,5	15,0	7,5
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS (II S.)	5345 1973-79	19,5	13,0	6,5
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993 1993-94	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993 1994-97	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ (II S.)	5345 1973-77	37,5	25,0	12,5
3.6-4.0 (XJ40)	3590-3980 1986-94	11,3	7,5	3,8
SIX 4.0-6 24V	3980 1994-97	12,8	8,5	4,3
V8 4.0 32V	3996 1998-02	14,3	9,5	4,8
SUPER V8 4.0 32V	3996 1998-02	18,0	12,0	6,0
SUPER V8	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	37,5	25,0	12,5
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/DI/DIS 11 CV	2116-2120 1922-28	90,0	60,0	30,0
GL (GRAND LUXE)	5954 1924-27	120,0	80,0	40,0
DMD/DMS/DMM 17 CV	3180 1926-30	105,0	70,0	35,0
DR	2170 1927-30	90,0	60,0	30,0
D8/DBS	4060 1929-33	265,0	175,0	88,0
D4	1480 1933-34	75,0	50,0	25,0
D6/DS	2517-3045 1931-33	105,0	70,0	35,0
D6-11/D6-11S	2000 1932-34	90,0	60,0	30,0
D6-65	2678 1934-35	120,0	80,0	40,0
D6-60/D6-80	2449-3226 1935-37	130,0	85,0	42,5
D6-70	2729 1936-37	135,0	90,0	45,0
D6-75	2800-2984 1938-40	150,0	100,0	50,0
D8-15/D8-15S	2660 1933-39	205,0	150,0	90,0
D8-85/D8-105	3570 1934-35	245,0	180,0	108,0
D8-100/D8-120	4300-4750 1935-37	500,0	370,0	220,0
DI-12	2151 1935-38	90,0	60,0	30,0
DI-50	2370 1938-39	98,0	65,0	32,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
3 L	2984 1946-54	107,0	71,5	36,0
SPORT OLYMPIC	2984 1946-54	124,0	82,0	41,0

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/M/S/M COMPETITION	3557	1938-52	295,0	220,0	130,0
TYPE 168	3557	1938-39	90,0	60,0	30,0
TYPE 175	4455	1947-50	950,0	700,0	420,0
TYPE 178/180	4455	1947-50	340,0	250,0	150,0
TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	22,5	15,0	7,5
TYPE 235	3557	1951-54	225,0	150,0	75,0
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	130,0	86,0	43,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
FACEL VI	2860	1964	95,0	70,0	42,0
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	1957-59	2.500,0	1.900,0	1.100,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA II S.	2953	1960-62	1.500,0	1.100,0	660,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	12.200,0	9.000,0	5.400,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	16.200,0	12.000,0	7.200,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	9.000,0	6.700,0	4.000,0
250 GT SWB	2953	1960-62	7.000,0	4.100,0	3.100,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	10.500,0	7.800,0	4.700,0
250 GTO/GTO 64	2953	1961-64	75.000,0	55.600,0	33.300,0
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	14.900,0	11.000,0	6.600,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	4.000,0	3.000,0	1.800,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	5.000,0	3.700,0	2.200,0
275 GTB	3286	1964-66	2.500,0	1.900,0	1.100,0
275 GTB/4	3286	1966-68	2.000,0	2.400,0	1.400,0
275 GTS	3286	1964-66	1.700,0	1.300,0	760,0
330 GT 2+2 (VHS.)	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	75,0	55,6	33,3
208 GTS	1990	1980-82	80,0	59,3	35,6
208 GTB TURBO	1991	1982-85	90,0	66,7	40,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	100,0	74,1	44,4
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	110,0	81,5	48,9
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	115,0	85,2	51,1
288 GT	2855	1984-85	4.000,0	3.000,0	1.800,0
308 GT4	2926	1977-80	85,0	63,0	37,8
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	180,0	112,5	78,8
308 GTB	2926	1977-81	115,0	85,2	51,1
308 GTS	2926	1977-81	120,0	88,9	53,3
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	100,0	74,1	44,4
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	105,0	77,8	46,7
308 GTBI	2926	1981-82	95,0	70,4	42,2
308 GTSI	2926	1981-82	100,0	74,1	44,4
328 GTB	3185	1985-89	105,0	77,8	46,7
328 GTS	3185	1985-89	100,0	74,1	44,4
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	47,3	35,0	21,0
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	54,0	40,0	24,0
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-85	74,3	55,0	33,0
MONDIAL 3.2	3185	1985-89	60,8	45,0	27,0
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-89	81,0	60,0	36,0
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	67,5	50,0	30,0
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-94	94,5	70,0	42,0
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
FS12 M	4942	1994-96	350,0	260,0	155,0
348 TB	3405	1989-94	80,0	59,5	35,5
348 TS	3405	1989-94	80,0	59,5	35,5
348 SPIDER	3405	1993-95	101,0	75,0	45,0
348 GTB	3405	1993-95	105,0	78,0	46,5
348 GTS	3405	1993-95	105,0	78,0	46,5
360 MODENA	3586	1999-04	125,0	93,0	56,0

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
360 MODENA F1	3586	1999-04	95,0	70,0	42,0
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	87,8	65,0	39,0
456 GTA	5474	1996-98	71,6	53,0	31,8
456 M GT	5474	1998-04	94,5	70,0	42,0
456 M GTA	5474	1998-04	74,3	55,0	33,0
550 BARCHETTA	5474	2000-01	364,5	270,0	162,0
550 MARANELLO	5474	1996-02	175,5	130,0	78,0
575M MARANELLO	5748	2002-05	249,8	185,0	111,0
575M MARANELLO F1	5748	2002-05	148,5	110,0	66,0
612 SCAGLIETTI	5748	2004-08	114,8	85,0	51,0
612 SCAGLIETTI F1	5748	2004-10	81,0	60,0	36,0
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	432,0	320,0	192,0
599 GTB FIORANO	5999	2006-12	400,0	265,0	135,0
599 GTB FIORANO F1	5999	2006-12	150,0	100,0	50,0
599 GTO	5999	2010	1.005,0	670,0	335,0
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	66,5	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 «BALILLA» (4M) SPIDER	995	1934-37	42,0	28,0	14,0
508 S «BALILLA» (4M) S.S. COPPA D'ORO	995	1934-37	210,0	140,0	70,0
508 S «BALILLA» (4M) BERL. MILLE M.	995	1935-37	240,0	160,0	80,0
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

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	25,0	16,7	8,3
500 C BELVEDERE	569	1952-55	13,8	9,2	4,6
508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	32,0	21,3	10,7
508 L (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	25,5	17,0	8,5
508 C MILLE MIGLIA	1089	1938-39	195,0	130,0	65,0
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	33,0	22,0	11,0
1500 A/B/C	1493	1935-47	45,0	30,0	15,0
1500 D	1493	1948-49	30,0	20,0	10,0
1500 E	1493	1949-50	30,0	20,0	10,0
1100 (A)/(A/L)	1089	1939-48	24,0	16,0	8,0
1100 B/B/L	1089	1948-49	19,5	13,0	6,5
1100 E/EL	1089	1949-53	18,0	12,0	6,0
1100 S	1089	1947-50	225,0	150,0	75,0
1100 S	1089	1950-51	195,0	130,0	65,0
8V	1996	1952-54	1.400,0	1.000,0	600,0
8V ZAGATO	1996	1952-54	2.000,0	1.500,0	900,0
1400	1395	1950-54	21,0	14,0	7,0
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	42,0	28,0	14,0
1400 A	1395	1954-56	19,5	13,0	6,5
1400 B	1395	1956-58	22,5	15,0	7,5
1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	18,0	12,0	6,0
1900	1901	1952-54	24,0	16,0	8,0
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	37,5	25,0	12,5
1900 A	1901	1954-56	24,0	16,0	8,0
1900 B	1901	1956-58	25,5	17,0	8,5
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	34,0	22,7	11,3
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	34,0	22,7	11,3
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	34,0	22,7	11,3
1100/103	1089	1953-56	16,5	11,0	5,5
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	23,0	15,3	7,7
1100/103 TV	1089	1953-56	46,0	30,5	15,3
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	51,5	34,0	17,1
1100/103 E	1089	1956-57	15,5	10,3	5,2
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	20,0	13,3	6,7
1100/103 E TV	1089	1956-57	41,5	27,7	13,8
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	49,5	33,0	16,5
1100/103 D	1089	1957-60	13,0	8,7	4,3
1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	17,0	11,3	5,7
1100/103 H LUSO	1089	1959-60	14,0	9,3	4,7
1100 EXPORT	1089	1960-62	10,0	6,7	3,3
1100 FAMILIARE	1089	1960-62	14,0	9,3	4,7
1100 SPECIAL	1089	1960-62	11,5	7,7	3,8
1100 D	1221	1962-66	7,5	5,0	2,5
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	11,0	7,3	3,7
1100 R	1089	1966-69	6,5	4,3	2,2
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	9,5	6,3	3,2
1200 GRANLUCE	1221	1957-60	19,0	12,7	6,3
1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	48,0	32,0	16,0
600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	18,0	12,0	6,0
600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	19,5	13,0	6,5
600	633	1957-60	13,5	9,0	4,5
600 TRASFORMABILE	633	1957-60	18,0	12,0	6,0
600 D	767	1960-69	7,5	5,0	2,5
600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	13,5	9,0	4,5
600 MULTIPLA	633	1956-60	26,3	17,5	8,8
600 D MULTIPLA	767	1960-67	24,8	16,5	8,3
NUOVA 500 "VETRI FISSI"	479	1957	23,0	15,3	7,7
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	20,0	13,3	6,7
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	21,0	14,0	7,0
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	35,0	23,3	11,7
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	19,0	12,7	6,3
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	30,0	20,0	10,0
500 D	499	1960-65	13,0	8,7	4,3
500 F	499	1965-72	9,0	6,0	3,0
500 LUSO	499	1968-72	8,0	5,3	2,7
500 R	594	1972-75	7,0	4,7	2,3
500 GIARDINIERA	499	1960-67	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B	1795	1959-68	11,0	7,3	3,7
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	17,0	11,3	5,7
2100	2054	1959-61	12,5	8,3	4,2
2100 SPECIALE	2054	1959-61	17,0	11,3	5,7
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	22,0	14,7	7,3
2300	2279	1961-63	16,0	10,7	5,3
2300 SPECIALE	2279	1961-63	20,0	13,3	6,7
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	25,0	16,7	8,3
2300 LUSO	2279	1963-68	20,0	13,3	6,7
2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	28,0	18,7	9,3
2300 COUPÉ	2279	1961-65	31,5	21,0	10,5
2300 COUPÉ S	2279	1961-69	39,0	26,0	13,0
1500 L	1481	1962-68	9,0	6,0	3,0
1200 CABRIOLET	1221	1959-63	27,0	18,0	9,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	37,5	25,0	12,5
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	25,5	17,0	8,5
1500 COUPÉ (OSCA)	1491	1959-62	40,5	27,0	13,5
1500 COUPÉ	1481	1964-65	24,0	16,0	8,0
1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	37,5	25,0	12,5
1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	37,5	25,0	12,5
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	5,0	3,3	1,7
850 IDROMATIC	843	1966-68	6,0	4,0	2,0
850 SPECIAL	843	1968-71	5,0	3,3	1,7
850 COUPÉ	843	1965-68	13,5	9,0	4,5
850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	12,0	8,0	4,0
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	8,0	5,3	2,7
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	51,0	34,0	17,0
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 (I/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	16,5	11,0	5,5
128 (II S.)SPECIAL	1116-1290	1972-76	5,0	3,3	1,7
128 (III S.)	1116-1290	1976-85	4,2	2,8	1,4
128 FAMILIARE	1116	1969-72	6,8	4,5	2,3
128 FAMILIARE (I/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/III/III S.) BERLINA	1301-1585	1974-83	4,5	3,0	1,5
131 (I/III/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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
RITMO 70-85 CAB. (II S.),CABRIO B.	1301-1498	1983-85	8,3	5,5	2,8
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 LE 1400/RACING	1372	1989-93	17,0	11,3	5,7
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	3,8	2,5	1,3
DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-91	4,1	2,7	1,4
CROMA 1.6/2.0 CHT/I.E.	1585-1995	1985-97	6,0	4,0	2,0
CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-97	9,0	6,0	3,0
CROMA 2.0 IE 16V	1995	1992-96	7,5	5,0	2,5
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	13,5	9,0	4,5
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	3,0	2,0	1,0
TEMPRA SW (TUTTE LE VERSIONI)	1372-1756	1990-97	1,5	1,0	0,5
TEMPRA 2.0 IE SW	1995	1990-95	3,0	2,0	1,0
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	6,8	4,5	2,3
SEICENTO 9000/1.1	899-1108	1998-05	1,8	1,2	0,6
SEICENTO 1.11 SPORTING	1108	1998-04	6,3	4,2	2,1
SEICENTO 111 SPORT. M. SCHUMACHER	1108	2001-02	7,5	5,0	2,5
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.) 1.8 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	13,0	8,7	4,3
BARCHETTA 16V (II S.)	1747	2002-05	15,0	10,0	5,0

Modello	cm³ anni			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+		
COUPÉ 1.8 16V	1747	1996-00	12,0	8,0	4,0	
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-98	16,0	10,7	5,3	
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	18,0	12,0	6,0	
COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED ED.	1998	1998-99	25,0	16,7	8,3	
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 75/1.2i/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 1.8/2.0/2.0 TURBO (I S.)	1761-1998	1994-02	1,5	1,0	0,5	
ULYSSE 2.0 16V (I S.)	1997	2002-05	3,8	2,5	1,3	
ULYSSE 2.9 24V (II S.)	2946-2949	2002-05	2,3	1,5	0,8	
DOBLÒ (I S.) 1.2i	1242	2001-05	2,3	1,5	0,8	
DOBLÒ (I S.) 1.6i 16V	1596	2001-05	3,0	2,0	1,0	
DOBLÒ (I S.) 1.6i 16V BIPOWER	1596	2003-04	2,7	1,8	0,9	
PANDA (II S.) 1.1	1108	2003-11	3,0	2,0	1,0	
PANDA (II S.) 1.2	1242	2003-12	3,8	2,5	1,3	
PANDA (II S.) 1.4 16V 100 HP	1368	2006-11	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	1951-55	13,5	9,0	4,5	
AR 55	1901	1955-59	12,0	8,0	4,0	
AR 59	1901	1959-73	10,5	7,0	3,5	
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5	
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	12,0	8,0	4,0	
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	12,0	8,0	4,0	
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	10,5	7,0	3,5	
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	10,5	7,0	3,5	
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	10,5	7,0	3,5	
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	8,3	5,5	2,8	
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	7,5	5,0	2,5	
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	13,0	8,7	4,3	
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	15,0	10,0	5,0	
TAUNUS 12M G13 (TUTTE LE VER.)	1172	1952-59	11,0	7,3	3,7	
TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	14,0	9,3	4,7	
TAUNUS 12M (TUTTE LE VER.)	1172-1498	1959-62	9,0	6,0	3,0	
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	14,0	9,3	4,7	
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	9,0	6,0	3,0	
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	14,0	9,3	4,7	
TAUNUS 12M P6 (TUTTE LE VER.)	1183-1305	1966-70	7,5	5,0	2,5	
TAUNUS 15M G4B (TUTTE LE VER.)	1498	1955-58	9,5	6,3	3,2	
TAUNUS 15M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	13,0	8,7	4,3	
TAUNUS 15M P6 (TUTTE LE VER.)	1498-1699	1966-70	7,5	5,0	2,5	
TAUNUS 17M P2 (TUTTE LE VER.)	1699	1957-60	9,5	6,3	3,2	
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	17,5	11,7	5,8	
TAUNUS 17M P3 (TUTTE LE VER.)	1498-1758	1960-64	10,0	6,7	3,3	
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	11,0	7,3	3,7	
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	16,0	10,7	5,3	
TAUNUS 17M P5 (TUTTE LE VER.)	1498-1699	1964-67	9,5	6,3	3,2	
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	10,0	6,7	3,3	
TAUNUS 20M P5 (TUTTE LE VER.)	1998	1964-67	9,5	6,3	3,2	
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	10,0	6,7	3,3	
17M P7A (TUTTE LE VER.)	1498-1998	1967-68	9,5	6,3	3,2	
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	10,0	6,7	3,3	
17M P7B (TUTTE LE VER.)	1498-2293	1968-71	9,5	6,3	3,2	
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	16,0	10,7	5,3	
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	10,0	6,7	3,3	
20M P7A (TUTTE LE VER.)	1998-2293	1967-68	9,5	6,3	3,2	
20M P7A TURNIER	1998	1998	10,0	6,7	3,3	
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	16,5	11,0	5,5	

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
20M P7B (TUTTE LE VER.)	1998-2550	1968-71	9,5	6,3	3,2
20M P7B TURNER	1998-2550	1968-71	10,0	6,7	3,3
26M P7B (TUTTE LE VER.)	2550	1969-71	12,5	8,3	4,2
OSI 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	45,0	30,0	15,0
TAUNUS BERLINA (I/II/III S.)	1294-1999	1970-82	4,5	3,0	1,5
TAUNUS S.W. (I/II/III S.)	1294-1993	1970-82	5,0	3,3	1,7
CAPRI (I/II 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	13,8
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	56,5	37,5	18,8
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1973-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	37,5	25,0	12,5
ESCORT RS 2000 (IV S.)	1998	1991-95	12,0	8,0	4,0
ESCORT RS 2000 4X4 (IV S.)	1998	1993-95	13,5	9,0	4,5
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000	1998	1995-96	11,3	7,5	3,8
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4	1998	1995-96	12,8	8,5	4,3
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	15,0	10,0	5,0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-96	49,5	33,0	16,5
ORION (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	8,0	5,3	2,7
CONSUL/GRANADA S.W. (I S.)	1699-2994	1972-77	9,0	6,0	3,0
GRANADA (II S.) BERLINA	1699-2792	1977-85	6,0	4,0	2,0
GRANADA (II S.) S.W.	1699-2792	1977-85	7,0	4,7	2,3
FIESTA (I/II S.)	957-1392	1976-89	4,5	3,0	1,5
FIESTA GHIA/S (I/II SERIE)	957-1391	1976-89	5,3	3,5	1,8
FIESTA SUPER SPORT 1.1/1.3	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	10,0	6,7	3,3
FIESTA XR2i	1597-1796	1989-94	9,5	6,3	3,2
FIESTA TURBO	1598	1990-93	13,0	8,7	4,3
FIESTA ST (V S.)	1999	2005-06	8,5	5,7	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 2.8/2.9i 4X4	2792-2935	1985-94	3,8	2,5	1,3
SIERRA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-2293	1982-93	2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.9i 4X4	2933	1988-92	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	12,0	8,0	4,0
FOCUS ST 170 STATION WAGON (I S.)	1988	2002-05	11,0	7,3	3,7
FOCUS RS 215 (I S.)	1988	2003-05	11,0	7,3	3,7
FOCUS ST TURBO (II S.)	2522	2005-07	12,0	8,0	4,0
FOCUS CC (II S.)	1999	2007-08	7,1	4,7	2,4
GALAXY 2.0 16V	1998	1995-00	2,6	1,7	0,9
GALAXY 2.8 VR6 (I S.)	2792	1996-06	3,9	2,6	1,3
MONDEO 4 P.5 P. (I S.)	1597-1998	1993-96	1,8	1,2	0,6
MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200 (II S.)	2544	1995-00	3,0	2,0	1,0
MONDEO 2.5 V6 SW/ST-200 (II 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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MONDEO 2.5 V6 24V (III S.)	2495	2001-07	2,3	1,5	0,8
MONDEO SW (III S.)	1798-1999	2001-07	1,5	1,0	0,5
MONDEO 2.5 V6 24V SW (III S.)	2495	2001-07	3,0	2,0	1,0
MONDEO 3.0 V6 24V (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
FUSION/FUSION+ 1.4 16V GPL	1388	2002-08	2,3	1,5	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
VENDOME (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	15,0	10,0	5,0
CORSAIR (TUTTE LE VERSIONI)	1498-1996	1964-70	10,5	7,0	3,5
CORTINA (TUTTE LE VER.)	1198-1500	1962-66	11,3	7,5	3,8
CORTINA LOTUS	1558	1963-66	83,0	55,0	27,5
CORTINA MK2 (TUTTE LE VER.)	1298-1599	1967-70	9,0	6,0	3,0
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	60,0	40,0	20,0

FRAZER-NASH			GRAN BRETAGNA		
TT	1496-1660	1933-39	530.0	350.0	175.0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
328 (BMW)	1971	1938-40	1.100,0	750,0	375,0
LE MANS	1971	1949-53	1.300,0	850,0	425,0
MILLE MIGLIA	1971	1949-53	1.200,0	800,0	400,0
TARGA FLORIO	1971	1952	1.100,0	750,0	375,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
---------	-----------------	------	---	--	--

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
20/70	2810	1933-35	24,0	16,0	8,0
80	3181	1935-38	24,0	16,0	8,0
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 VII	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/V	1185-1265	1948-53	10,0	6,7	3,3
MINX PHASE III/IV/V CONVERTIBLE	1185-1265	1948-53	16,5	11,0	5,5
MINX MK V/VII/VIII/VIII A	1265-1390	1953-56	10,0	6,7	3,3
MINX MK V/VII/VIII/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
MINI 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
MINI SERIES V/VI SALOON	1592-1725	1963-67	9,0	6,0	3,0
SUPER MINX SERIES I/II/III/IV	1592-1725	1961-67	8,3	5,5	2,8
SUPER MINX CONVERTIBLE	1592	1962-64	12,8	8,5	4,3
NEW MINX (TUTTE LE VER.)	1496-1725	1967-70	6,0	4,0	2,0
AVENGER (TUTTE LE VER.)	1248-1598	1970-76	3,8	2,5	1,3
HUNTER (TUTTE LE VER.)	1725	1966-77	4,5	3,0	1,5
IMP/SUPER IMP (TUTTE LE VER.)	875	1963-76	8,3	5,5	2,8
IMP RALLY	998	1965-68	12,0	8,0	4,0
IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	10,5	7,0	3,5
HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	9,0	6,0	3,0

HISPANO SUIZA

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

HONDA

			GIAPPONE		
S 600	606	1965-66	23,0	15,3	7,7
S 800	791	1966-70	28,0	18,7	9,3
N360/N400/N600	354-599	1969-74	11,0	7,3	3,7
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-95	3,0	2,0	1,0
CIVIC TUTTE LE VERSIONI (III/IV S.)	1342-1595	1983-92	3,5	2,3	1,2
CIVIC BERLINA (V S.)	1343-1590	1991-02	3,0	2,0	1,0
CIVIC TUTTE LE VERSIONI (VI S.)	1396-1590	1995-02	4,0	2,7	1,3
CIVIC BERLINA (VII S.)	1396-1998	2001-05	3,0	2,0	1,0
CIVIC 1.6 16V VTI	1595	1991-95	12,5	8,3	4,2
CIVIC 1.6I 16V V-TEC	1595	1990-92	13,0	8,7	4,3
CIVIC TYPE-R	1998	2001-05	22,0	14,7	7,3
CIVIC AERODECK (VI S.)	1396-1797	1998-01	3,8	2,5	1,3
CIVIC CRX	1590-1595	1984-94	16,0	10,7	5,3
CIVIC CRX 1.6I 16V V-TEC	1595	1990-94	20,0	13,3	6,7
CRX	1590-1595	1992-97	22,0	14,7	7,3
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	32,0	21,3	10,7
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 2.0I/2.0I-16 4WS (I S.)	1958	1988-91	6,5	4,3	2,2
PRELUDE 2.0 16V/2.2I 16V 4WS (I S.)	1996-2259	1991-97	7,5	5,0	2,5
PRELUDE 2.0 16V/2.2I 16V (II S.)	1996-2259	1997-01	5,3	3,5	1,8
HR-V 3/5 PORTE (I S.)	1590	1998-06	2,1	1,4	0,7
S 2000	1997	1999-09	27,0	18,0	9,0
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

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
13.50 ANJOU	2312	1950-54	22,5	15,0	7,5
20.50 ANJOU	3485	1950-54	27,0	18,0	9,0

HUMBER

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

HYUNDAI

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

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	13,0	8,7	4,3
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	12,5	8,3	4,2
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	1992-94	2,5	1,7	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

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	430,0	318,5	191,1
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	600,0	444,4	266,7
GRIFO IR8	5762	1971-74	500,0	370,4	222,2
GRIFO IRS CAN AM	6998	1971-74	540,0	400,0	240,0
4S (4 SPORTELLI)/FDIA/IR 10	5359-5762	1967-74	95,0	70,0	42,0
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	108,0	80,0	48,0
LELE IR6	5762	1972-74	115,0	85,0	51,0
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	122,0	90,0	54,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MK IX	3781	1959-61	61,5	41,0	20,4
2.4 LITRE	2483	1955-59	37,5	25,0	12,5
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 (I.S.) COUPÉ 2+2	4235	1966-68	107,0	63,0	47,5
E TYPE (II S.) COUPÉ	4235	1968-71	111,0	65,0	49,0
E TYPE (III 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 (III 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	13,0	8,7	4,3
XJ6 (I.S.) 4.2	4235	1968-73	16,0	10,7	5,3
XJ12/XJ12 (I.S.)	5345	1972-73	17,0	11,3	5,7
XJ6 (II S.) 3.4/4.2/4.2L	3442-4235	1973-79	15,0	10,0	5,0
XJ12 (II S.)	5345	1973-79	17,0	11,3	5,7
XJ6 (II S.) 4.2 COUPÉ	4235	1975-77	35,0	23,3	11,7
XJ12 (II S.) COUPÉ	5345	1975-77	40,0	26,7	13,3
XJ6 (III S.) 3.4/4.2	3442-4235	1979-86	12,0	8,0	4,0
XJ12 (III S.) XJ12 H.E.	5345	1979-81	13,0	8,7	4,3
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	15,0	10,0	5,0
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1982-92	16,5	11,0	5,5
XJS	5345	1975-81	27,0	18,0	9,0
XJS H.E.	5345	1981-87	27,0	18,0	9,0
XJS H.E.	5345	1988-93	30,0	20,0	10,0
XJR-S	5993	1990-93	45,0	30,0	15,0
XJS 6.0 V12	5993	1993-96	45,0	30,0	15,0
XJS 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	27,0	18,0	9,0
XJS 4.0	3980	1991-96	35,0	23,3	11,7
XJ-SC 3.6	3590	1983-88	28,0	18,7	9,3
XJ-SC 5.3 V12	5345	1983-88	29,0	19,3	9,7
XJS CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	40,0	26,7	13,3
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	7,5	5,0	2,5
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	8,3	5,5	2,8
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	9,8	6,5	3,3
XJ6 3.2/4.0 (XJ40)	3229-3990	1989-97	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40)	3229-3990	1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (XJ40)	3980	1990-94	18,0	12,0	6,0
XJR-15	5993	1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	15,0	10,0	5,0
XJ 220	3498	1992-94	680,0	500,0	300,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/SOVEREIGN	3229-3996	1994-00	13,0	8,7	4,3
XJR (X300)	3980	1994-97	20,0	13,3	6,7
XJ12 (X300) 6.0	5993	1994-97	18,0	12,0	6,0
XJ8 (X308) 3.2/4.0	3253-3996	1997-03	15,0	10,0	5,0
XJR (X308) SUPER CHARGED	3996	1997-03	25,0	16,7	8,3
XJR (X308) 100 SUPER CHARGED	3996	2001-02	30,0	20,0	10,0
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	8,0	5,3	2,7
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1999-08	12,0	8,0	4,0
S-TYPE 4.2 R	4196	2002-08	25,0	16,7	8,3
X-TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2001-05	5,0	3,3	1,7
X-TYPE 2.5 V6 24V/ESTATE	2495	2001-09	6,0	4,0	2,0
X-TYPE 3.0 V6 24V/ESTATE	2968	2001-10	7,0	4,7	2,3
XJ6 (X350/8/9) 3.0 V6	2967	2003-09	12,0	8,0	4,0
XJ8 (X350/8/9) 3.5 V8	3555	2003-08	13,0	8,7	4,3
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8	4196	2003-09	14,0	9,3	4,7
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4196	2003-07	25,0	16,7	8,3
XJR (X350/8/9) V8	4196	2003-08	30,0	20,0	10,0
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
XK (X150) 4.2 V8 COUPÉ	4196	2006-09	30,0	20,0	10,0
XK (X150) 4.2 V8 CONVERTIBILE	4196	2006-09	34,5	23,0	11,5
XKR (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196	2006-09	36,0	24,0	12,0
XKR (X150) 4.2 V8 S/C CONVERTIBILE	4196	2006-09	39,0	26,0	13,0
XKR-S (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196	2008-09	42,0	28,0	14,0
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
XKR (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			STATI UNITI		
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	28,0	18,7	9,3
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	25,0	16,7	8,3
CJ-5	2199	1955-65	21,0	14,0	7,0
CJ-5	2199-3800	1966-70	18,0	12,0	6,0
CJ-5	2199-4981	1971-79	18,0	12,0	6,0
CJ-5	2475-4981	1980-85	18,0	12,0	6,0
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	27,8	18,5	9,3
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	27,8	18,5	9,3
CJ-6	2199	1955-65	14,3	9,5	4,8
CJ-6	2199-3801	1966-70	12,0	8,0	4,0
CJ-6	2199-4981	1971-79	12,8	8,5	4,3
CJ-6	2475-4981	1980-85	12,8	8,5	4,3
CJ-7	2199-4981	1976-79	21,0	14,0	7,0
CJ-7	1995-4981	1980-86	21,0	14,0	7,0
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	28,5	19,0	9,5
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	27,0	18,0	9,0
WRANGLER (YJ)	2464-4235	1986-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	18,0	12,0	6,0
WRANGLER 4.0/4.2 LAREDO (YJ)	3960-4230	1987-96	21,0	14,0	7,0
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3960	1990-94	22,5	15,0	7,5
WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-07	21,0	14,0	7,0
WAGONEER	3777-5359	1962-73	28,0	18,7	9,3
WAGONEER	4235-5896	1974-83	26,5	17,7	8,8
WAGONEER	2466-3956	1984-92	20,0	13,3	6,7
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	28,0	18,7	9,3
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	11,0	7,3	3,7
CHEROKEE	2464-3988	1984-01	8,5	5,7	2,8
CHEROKEE (III S.)	2429-3700	2001-08	8,0	5,3	2,7
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	11,3	7,5	3,8
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-05	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 4.7 V8	4701	2005-09	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 5.7 V8 HEMI	5654	2005-08	9,0	6,0	3,0
GRAND C. (III S.) 6.1 V8 HEMI SRT-8	6059-6063	2006-09	12,0	8,0	4,0
COMMANDER 4.7 V8	4701	2006-08	9,0	6,0	3,0
COMMANDER 5.7 V8 HEMI	5654	2006-08	10,5	7,0	3,5
JENSEN			GRAN BRETAGNA		
PW	3860-4274	1946-52	42,0	28,0	14,0
INTERCEPTOR COUPÉ/CONV.	3993	1949-58	57,0	38,0	19,0
541/541 R/541 S	3993-5354	1953-63	71,0	47,5	23,8
C-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			GRAN BRETAGNA		
7/17	907	1921-36	12,0	8,0	4,0
10	1166	1936-39	13,5	9,0	4,5
8	946	1937	13,5	9,0	4,5
JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	18,0	12,0	6,0
JUPITER 1/1A	1486	1950-54	22,5	15,0	7,5

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
KIA			COREA DEL SUD		
SPORTAGE I S.	1998	1993-04	2,0	1,3	0,7
CARNIVAL I S.	2497	1999-06	2,3	1,5	0,8
LADA			RUSSIA		
NIVA	1568	1976-81	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	1198-1690	1992-96	1,1	0,7	0,4
2107 BERLINA/NOVA	1197-1690	1990-96	1,1	0,7	0,4
SAMARA (TUTTE LE VER.)	1099-1499	1987-99	1,1	0,7	0,4
110/111/112	1499	1995-01	1,1	0,7	0,4
LAFER			BRASILE		
MP SPIDER	1584	1974-90	15,0	10,0	5,0
LAGONDA			GRAN BRETAGNA		
11.9/12/24	1420	1920-25	37,5	25,0	12,5
16/65	2400-2692	1926-28	52,5	35,0	17,5
2 LITRE	1954	1926-33	37,5	25,0	12,5
3 LITRE (TUTTE LE VER.)	2931-3181	1929-33	52,5	35,0	17,5
16/80	1991	1933	60,0	40,0	20,0
4 1/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	270,0	200,0	120,0
LG45	3619-4453	1935-36	180,0	120,0	60,0
LG6	4453	1938-39	130,0	88,0	44,0
M45 T	4453	1933-34	210,0	140,0	70,0
M45 RAPIDE	4453	1935-36	600,0	400,0	200,0
2 1/2 LITRE	2580	1946-53	57,0	38,0	19,0
2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580	1946-53	86,0	57,0	28,5
3 LITRE	2922	1953-58	94,0	62,5	21,4
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2922	1953-58	63,0	42,0	31,0
RAPIDE	3995	1961-64	130,0	85,0	42,5
LAMBORGHINI			ITALIA		
350 GT	3464	1964-67	550,0	410,0	245,0
400 GT	3929	1966-68	500,0	370,0	220,0
400 GT 2+2	3929	1966-68	425,0	315,0	190,0
P 400 MIURA	3929	1966-68	1.400,0	1.000,0	620,0
P 400 MIURA S	3929	1968-71	1.600,0	1.200,0	710,0
P 400 MIURA SV	3929	1971-73	2.800,0	2.100,0	1.200,0
ESPADÀ I S.	3929	1968-70	205,0	150,0	90,0
ESPADÀ II S.	3929	1970-72	180,0	135,0	81,0
ESPADÀ III S.	3929	1972-78	160,0	120,0	72,0
ISLERO/ISLERO S	3929	1968-70	230,0	170,0	102,0
JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	122,0	90,0	54,0
COUNTACH LP400	3929	1973-78	800,0	590,0	355,0
COUNTACH LP400S	3929	1978-82	560,0	415,0	250,0
COUNTACH LP5000S	4754	1982-85	510,0	380,0	225,0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	520,0	385,0	230,0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	405,0	300,0	180,0
P 250 S 2+2 URRACO	2462	1973-75	135,0	100,0	60,0
URRACO P200	1994	1974-79	101,0	75,0	45,0
URRACO P250	2462	1976-79	130,0	95,0	57,0
URRACO P300	2996	1974-79	170,0	125,0	75,0
SILHOUETTE	2996	1977-79	230,0	170,0	102,0
JALPA P350 GTS	3485	1983-88	115,0	85,0	51,0
DIABLO	5707	1990-99	230,0	170,0	102,0
DIABLO VT	5707	1993-00	290,0	215,0	130,0
DIABLO VT ROADSTER	5707	1996-00	385,0	285,0	170,0
DIABLO SE30	5707	1994-95	400,0	295,0	180,0
DIABLO SV	5707	1996-00	350,0	260,0	155,0
DIABLO SV ROADSTER	5707	1998-99	320,0	235,0	140,0
DIABLO SVR	5707	1996	500,0	370,0	220,0
DIABLO GT	5992	1999-00	850,0	630,0	380,0
DIABLO GTR	5707	2000	500,0	370,0	220,0
DIABLO 6.0	5992	2000-02	330,0	245,0	145,0
DIABLO 6.0 SE	5992	2001-02	390,0	290,0	175,0
MURCIELAGO 6.2 V12	6192	2002-06	330,0	245,0	145,0
MURCIELAGO 6.2 V12 E-GEAR	6192	2002-06	275,0	205,0	122,0
MURCIELAGO 6.2 V12 ROADSTER	6192	2004-06	370,0	275,0	165,0
MURCIELAGO 6.2 V12 ROAD. E-GEAR	6192	2004-06	320,0	235,0	140,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640	6496	2006-10	380,0	255,0	125,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 E-GEAR	6496	2006-10	310,0	205,0	103,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 ROADSTER	6496	2007-10	440,0	295,0	145,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP640 ROAD. E-G.	6496	2007-10	350,0	235,0	117,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP670-4 SV	6496	2009-10	350,0	235,0	117,0
MURCIELAGO 6.5 V12 LP650-4 ROAD.	6496	2009-10	385,0	255,0	130,0
GALLARDO 5.0 V10	4961	2003-08	190,0	140,0	84,0
GALLARDO 5.0 V10 E-GEAR	4961	2003-08	140,0	105,0	63,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
GALLARDO 5.0 V10 SPIDER	4961 2006-09	205,0	150,0	90,0
GALLARDO 5.0 V10 SPIDER E-GEAR	4961 2006-09	140,0	104,0	62,0
LM 002	5167 1986-92	300,0	220,0	135,0

LANCHESTER

GRAN BRETAGNA

40	6178 1919-28	72,0	48,0	24,0
21	3100-3327 1923-31	49,5	33,0	16,5
30	4437 1928-33	66,0	44,0	22,0
40	6180 1928-31	66,0	44,0	22,0
18	2504 1931-34	30,0	20,0	10,0
10	1203 1932-35	18,0	12,0	6,0
LIGHT 6	1378 1933-37	21,0	14,0	7,0
E 18	2390 1935	30,0	20,0	10,0
18	2565 1935-39	30,0	20,0	10,0
11	1444 1936-39	15,0	10,0	5,0
SPECIAL S-8	4625 1936-39	49,5	33,0	16,5
14	1809 1937-39	19,5	13,0	6,5
ROADRIDER	1527 1937-38	18,0	12,0	6,0
10	1287 1946-51	15,0	10,0	5,0
14 LEDA	1968 1950-54	13,5	9,0	4,5

LANCIA

ITALIA

LAMBDA (I S.) TORPEDO	2120 1922-23	200,0	148,1	88,9
LAMBDA (II/III/IV/V/VI S.) TORPEDO	2120 1923-26	135,0	100,0	60,0
LAMBDA (VII S.) TORPEDO	2370 1927	120,0	88,9	53,3
LAMBDA (VIII/IX S.) TORPEDO	2570 1928-31	125,0	92,6	55,6
LAMBDA VII/III/IX SERIE SPIDER	2370-2570 1927-31	220,0	163,0	97,8
DILAMBDA (II/II S.) BERLINA	3960 1928-32	160,0	120,0	72,0
ARTENA BERLINA	1925 1931-34	67,5	45,0	22,5
ASTURA (II/III/IV S.) BERL.	2604-2972 1931-39	150,0	100,0	50,0
AUGUSTA BERLINA	1916 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	16,5
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	180,0	133,3	80,0
AURELIA B20 GT (II S.)	1991 1952-53	170,0	125,9	75,6
AURELIA B20 GT (III S.) 2500	2451 1953-54	160,0	118,5	71,1
AURELIA B20 GT (IV S.) 2500	2451 1954-55	180,0	133,3	80,0
AURELIA B20 GT (V S.) 2500	2451 1956-57	170,0	125,9	75,6
AURELIA B20 GT (VI S.) 2500	2451 1957-58	170,0	125,9	75,6
AURELIA B24 SPIDER	2451 1955	900,0	670,0	400,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451 1956-58	350,0	259,3	155,6
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	94,0	70,5
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775 1963-64	175,0	103,0	77,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459 1958-63	320,0	188,2	141,2
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775 1963-64	270,0	158,8	119,1
FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775 1964-67	300,0	176,5	132,4
FLAVIA BERLINA	1500 1960-67	10,5	7,0	3,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
FLAVIA 1.8	1800 1963-67	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800 1965-67	12,8	8,5	4,3
FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500 1962-64	19,5	13,0	6,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800 1963-68	22,5	15,0	7,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800 1965-68	24,0	16,0	8,0
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500 1962-64	41,5	27,5	13,8
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800 1963-67	45,0	30,0	15,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800 1965-67	49,5	33,0	16,5
FLAVIA SPORT	1500 1962-64	83,0	55,0	27,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800 1963-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800 1965-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA (II S.)	1488 1967-70	8,3	5,5	2,8
FLAVIA (II S.) 1800	1800 1967-70	9,0	6,0	3,0
FLAVIA (II S.) 1800 INIEZ.	1800 1967-70	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991 1969-71	9,0	6,0	3,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991 1969-71	9,8	6,5	3,3
FLAVIA COUPÉ 2000	1991 1969-71	18,0	12,0	6,0
FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991 1970-71	19,5	13,0	6,5
FULVIA BERLINA	1091 1963-64	9,8	6,5	3,3
FULVIA 2C	1091 1964-69	9,8	6,5	3,3
FULVIA GT	1216 1967	10,5	7,0	3,5
FULVIA GT	1231 1967-69	10,5	7,0	3,5
FULVIA GTE	1298 1968-69	11,3	7,5	3,8
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298 1969-72	9,0	6,0	3,0
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
STRATOS HF	2488 1973-78	700,0	518,5	311,1
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I S.)	1297-1756 1972-75	7,5	5,0	2,5
BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)	1297-1995 1975-79	6,8	4,5	2,3
BETA 1.6/2.0 (III S.)	1585-1995 1979-82	6,8	4,5	2,3
BETA TREVI 1.6	1585 1980-84	6,0	4,0	2,0
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995 1980-84	6,8	4,5	2,3
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995 1982-84	11,3	7,5	3,8
BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755 1973-75	12,0	8,0	4,0
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 (II/III S.)	1297-1995 1975-81	11,3	7,5	3,8
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. (IV S.)	1366-1995 1981-85	12,0	8,0	4,0
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995 1983-84	20,3	13,5	6,8
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (II S.)	1585-1995 1974-82	23,8	14,0	10,5
BETA HPE 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755 1975	12,0	8,0	4,0
BETA HPE 1.6/2.0 (II/III S.)	1585-1995 1975-81	11,3	7,5	3,8
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995 1981-85	12,0	8,0	4,0
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995 1983-85	20,3	13,5	6,8
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995 1975-80	27,2	16,0	12,0
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995 1980-85	27,2	16,0	12,0
037 RALLY	1995 1982-85	700,0	518,5	311,1
GAMMA 2000/2500 (I S.)	1899-2494 1976-79	9,0	6,0	3,0
GAMMA 2000 (II S.)	1999 1980-85	9,8	6,5	3,3
GAMMA 2500/2500 I.E. (II S.)	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 1957-93	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

Modello	cm ³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	185,0	123,3	61,7
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 6	1995	1992	220,0	163,0	97,8
DELTA HF INTEGRALE 16V EVO. YORK	1995	1993-94	145,0	96,7	48,3
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. SPECIALE	1995	1993-94	140,0	93,3	46,7
DELTA HF INT. 16V EVO. DEALERS C.	1995	1994-95	155,0	103,3	51,7
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. FINALE	1995	1995	165,0	110,0	55,0
PRISMA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585	1983-89	4,5	3,0	1,5
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1986-89	10,0	6,7	3,3
THEMA 2.0 I.E.	1995	1984-88	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	10,5	7,0	3,5
THEMA V6	2849	1984-88	9,8	6,5	3,3
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	22,5	15,0	7,5
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	10,5	7,0	3,5
THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)	1995	1988-94	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995	1988-92	10,5	7,0	3,5
THEMA V6 (II S.)	2849	1988-92	9,8	6,5	3,3
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995	1988-92	8,3	5,5	2,8
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995	1988-92	11,3	7,5	3,8
THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)	1995	1992-94	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995	1992-94	10,5	7,0	3,5
THEMA 3.0 V6 (III S.)	2959	1992-94	12,0	8,0	4,0
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)	1995	1992-94	8,3	5,5	2,8
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (III S.)	1995	1992-94	11,3	7,5	3,8
THEMA 3.0 V6 (III S.) SW	2959	1992-94	12,8	8,5	4,3
THEMA 8.32	2927	1986-88	30,0	20,0	10,0
THEMA 8.32 (II S.)	2927	1988-92	30,0	20,0	10,0
DEDRÀ (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995	1989-99	3,0	2,0	1,0
DEDRÀ 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	16,5	11,0	5,5
DEDRÀ 2.0 I.E. TURBO HF INTEGRALE	1995	1992-94	19,5	13,0	6,5
DEDRÀ SW (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995	1994-99	3,8	2,5	1,3
DEDRÀ SW INTEGRALE	1995	1994-97	7,5	5,0	2,5
DELTA 1.6/1.8 (II S.)	1581-1756	1993-01	3,0	2,0	1,0
DELTA 2.0 16V (II S.)	1995	1993-97	4,0	2,7	1,3
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-96	12,0	8,0	4,0
DELTA HPE 2.0 16V TURBO (II S.)	1995	1995-99	13,0	8,7	4,3
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 1.1	1108	1997-00	2,3	1,5	0,8
Y 1.2/1.2 16V	1242	1996-04	3,0	2,0	1,0
Y 1.4	1370	1996-98	3,5	2,3	1,2
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	1581-1536	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	2,7	1,8	0,9
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	3,5	2,3	1,2
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2002-08	5,3	3,5	1,8
THESIS 2.4 20V	2446	2002-08	4,5	3,0	1,5
THESIS 3.0 V6	2959	2002-04	6,0	4,0	2,0
THESIS 3.2 V6	3179	2003-07	6,8	4,5	2,3
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 (II S.) 1.2/1.2 16V	1242	2003-06	3,3	2,2	1,1
YPSILON (II 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+
88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	17,8	11,9	5,9
88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	20,4	13,6	6,8
109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	17,0	11,3	5,7
109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	14,8	9,9	4,9
88 HALF TON	2286	1968-78	23,0	15,3	7,7
88 HALF TON	2286	1979-84	23,0	15,3	7,7
1011 TON FWC	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 (II S.)	3528	1977-82	25,5	17,0	8,5
RANGE ROVER 2 PORTE (III S.)	3528	1983-85	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 2 PORTE (IV S.)	3528	1985-89	19,5	13,0	6,5
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528	1981-82	22,5	15,0	7,5
RANGE ROVER 4P (II S.)	3528	1983-85	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P (III S.)	3528	1985-89	19,5	13,0	6,5
RANGE ROVER 4P 3.9 V8 IN. (I S.)	3947-3950	1989-95	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 4P LSE (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.)	4917	2005-09	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 5.0 V8 S/C (III S.)	4999	2009-13	27,8	18,5	9,3
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.4 V8	4394	2005-07	12,0	8,0	4,0
RANGE ROVER SPORT (II S.) 4.2 V8 S/C	4917	2005-10	13,5	9,0	4,5
R. ROVER SPORT (I S.) V8 (COMPR.)	4917	2005-06	15,0	10,0	5,0
RANGE ROVER SPORT (II S.) 5.0 V8 S/C	4999	2009-12	16,5	11,0	5,5
DISCOVERY 2.0 16V (I S.)	1994	1989-98	6,3	4,2	2,1
DISCOVERY 3.5/3.9 V8 (I S.)	3528-3947	1991-98	12,0	8,0	4,0
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3950	1998-04	15,5	10,3	5,2
DISCOVERY 3.4 0 V6/4.4 V8	4009-4394	2004-07	16,5	11,0	5,5
FREELANDER I S. HARD/SOFTBACK	1796-2497	1997-05	3,8	2,5	1,3
FREELANDER I S. WAGON	1796-2497	1997-05	4,5	3,0	1,5
FREELANDER II S. 3.2 16 24V SW	3192	2006-11	9,7	6,5	3,2

LEXUS

GIAPPONE

GS (I S.) 300/430	2997-4293	1993-05	5,3	3,5	1,8
GS (II S.) 300/430	2995-4293	2005-11	7,5	5,0	2,5
GS (III S.) 450H	3456	2006-12	12,0	8,0	4,0
LS 400/430 V8 I S.	3969-4293	1993-06	10,5	7,0	3,5
LS (I S.) 460	4608	2007-12	13,5	9,0	4,5
LS (I S.) 600H	4969	2007-12	21,8	14,5	7,3
SC 430	4293	2001-09	18,0	12,0	6,0
RX (I S.) 300	2994	2000-03	5,3	3,5	1,8
RX (II S.) 300/330/350	2994-3456	2003-09	5,3	3,5	1,8
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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
EUROPA JPS	1558	1971-72	57,0	38,0	19,0
EUROPA SPECIAL	1558	1972-75	51,0	34,0	17,0
ELITE 2.0 (S1)	1973	1974-80	33,0	22,0	11,0
ELITE 2.2 (S2)	2174	1980-81	36,0	24,0	12,0
ECLAT 2.0 (S1)	1973	1975-80	30,0	20,0	10,0
ECLAT 2.2 (S2)	2174	1980-82	33,0	22,0	11,0
EXCEL 2.2	2174	1982-88	33,0	22,0	11,0
EXCEL 2.2 SE	2174	1985-88	36,0	24,0	12,0
EXCEL 2.2 SE (S2)	2174	1988-92	36,0	24,0	12,0
ESPRIT S1	1973	1976-78	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S2	1973	1978-80	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S2 2.2	2174	1980-82	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S3 2.2	2174	1982-88	51,0	34,0	17,0
ESPRIT TURBO ESSEX S2	2174	1980	90,0	60,0	30,0
ESPRIT TURBO S2 (CARTER SECCO)	2174	1981-83	54,0	36,0	18,0
ESPRIT TURBO S2 (CARTER UMIDO)	2174	1983-86	54,0	36,0	18,0
ESPRIT TURBO S3 HC	2174	1986-87	54,0	36,0	18,0
ESPRIT SE TURBO	1973-2174	1989-93	57,0	38,0	19,0
ESPRIT S4/S4S	1973-2174	1993-97	60,0	40,0	20,0
ESPRIT GT3 2.0	1973	1996-99	66,0	44,0	22,0
ESPRIT V8 (TUTTE LE VERSIONI)	3506	1996-04	75,0	50,0	25,0
ELAN 1.6i	1588	1989-92	21,0	14,0	7,0
ELAN 1.6i TURBO/ELAN S2	1588	1989-96	27,0	18,0	9,0
ELISE S1	1796	1996-01	33,0	22,0	11,0
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 S2/20 S	1796	2006-08	52,5	35,0	17,5
EXIGE S PP 240	1796	2008-11	60,0	40,0	20,0
EXIGE 260 CUP	1796	2008-11	67,5	45,0	22,5
EUROPA S/SE	1998	2006-11	37,5	25,0	12,5

MARCOS

GRAN BRETAGNA

GT 1600	1650	1964-70	33,0	22,0	11,0
MINI GT	848-1275	1965-72	25,0	16,7	8,3
MINI	1275	1991-96	24,0	16,0	8,0
3 LITRE	2994	1968-73	37,0	24,7	12,3
2 LITRE	1996	1969-73	32,0	21,3	10,7
MANTIS	2498	1970-73	27,0	18,0	9,0
MANTARA	2792-3528	1992-96	31,0	20,7	10,3
MANTIS	4933	1997-99	37,0	24,7	12,3

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	225,0	166,7	100,0
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARB.)	3485	1959-64	900,0	529,4	397,1
3500 GTI (INIEZIONE)	3485	1961-65	200,0	148,1	88,9
3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485	1961-64	850,0	500,0	375,0
5000 GT SCIA DI PERSIA TOURING	4937-4941	1960-64	1.600,0	1.200,0	720,0
5000 GT INDIANAPOLIS ALLEMANO	4937-4941	1960-64	1.100,0	800,0	480,0
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	225,0	166,7	100,0
MISTRAL (3700)	3692	1964-67	180,0	133,3	80,0
MISTRAL 4000	4014	1966-70	200,0	148,1	88,9
MISTRAL SPYDER	3485	1964	425,0	314,8	188,9
MISTRAL 3700 SPYDER	3692	1964-67	450,0	333,3	200,0
MISTRAL 4000 SPYDER	4014	1966-69	500,0	370,4	222,2
3500 GTI SEBRING	3485	1963-69	245,0	181,5	108,9
SEBRING 3700/4000 (II S.)	3692-4014	1963-69	220,0	163,0	97,8
GIBILI	4719	1967-73	290,0	193,3	96,7
GIBILI SS	4930	1970-73	270,0	200,0	120,0
GIBILI SPYDER	4719	1969-73	700,0	518,5	311,1
GIBILI SS SPYDER	4930	1970-73	1.200,0	900,0	540,0
MEXICO	4136	1967-73	120,0	80,0	40,0
MEXICO 4700	4719	1967-73	135,0	90,0	45,0

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
INDY	4136	1969-74	120,0	80,0	40,0
INDY 4700 AMERICA	4719	1970-74	135,0	90,0	45,0
INDY 4900	4930	1971-74	150,0	100,0	50,0
4000 QUATTRO PORTE (2 FARI)	4136	1963-70	110,0	73,3	36,7
4000/4700 QUATTRO PORTE (4 FARI)	4136-4719	1966-70	80,0	53,3	26,7
BORA/BORA 4900	4719-4930	1971-80	255,0	170,0	85,0
MERAK	2965	1973-75	90,0	60,0	30,0
MERAK SS	2965	1975-80	110,0	73,3	36,7
MERAK SS MODELLO '80	2965	1980-83	135,0	90,0	45,0
MERAK 2000 GT	1999	1977-83	70,0	46,7	23,3
KHAMSIN	4930	1973-83	255,0	170,0	85,0
QUATTRO PORTE (II S.)	2965	1975-78	75,0	50,0	25,0
KYALAMI	4136	1977-83	80,0	53,3	26,7
KYALAMI 4900	4930	1978-83	95,0	63,3	31,7
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	27,8	18,5	9,3
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	19,5	13,0	6,5
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	45,0	30,0	15,0
GIBLI	1996-2790	1994-95	49,5	33,0	16,5
GIBLI GT	1996-2790	1995-97	52,5	35,0	17,5
GIBLI CUP	1996-2790	1996-97	105,0	70,0	35,0
GIBLI PRIMATIST	1996	1997	75,0	50,0	25,0
QUATTROPORTE (IV S.) SEICILINDRI	1996-2790	1994-98	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (IV S.) OTTOCILINDRI	3217	1996-98	25,5	17,0	8,5
QUATTROPORTE (IV S.) V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	21,0	14,0	7,0
QUATTROPORTE (IV S.) V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	30,0	20,0	10,0
QUATTROPORTE (IV 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	90,0	60,0	30,0
SPYDER CAMBIOCORSA	4244	2001-06	60,0	40,0	20,0
GRANSPORT SPYDER	4244	2006-08	95,0	63,0	31,5
MC 12 STRADALE	5998	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	27,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MURENA 2200	2155 1980-84	12,0	8,0	4,0
RANCH (TUTTE LE VERSIONI)	1442 1977-84	9,0	6,0	3,0

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	4622-4918 1928-39	90,0	60,0	30,0
SSK	7065 1929-33	5.300,0	3.900,0	2.300,0
MANNHEIM BERLINA	3663 1929-34	75,0	50,0	25,0
STUTTGART TORPEDO	1988-2581 1929-36	67,5	45,0	22,5
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/IV	1767 1949-55	40,5	27,0	13,5
220 BERLINA (W180)	2195 1951-55	34,5	23,0	11,5
220A 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

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

220 S CABRIOLET	2195 1956-59	150,0	100,0	50,0
220 SE COUPÉ	2195 1958-60	86,0	57,5	28,8
220 SE CABRIOLET	2195 1958-60	160,0	105,0	52,5
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996 1954-56	1.600,0	980,0	690,0
300 SL ROADSTER	2996 1957-63	1.300,0	800,0	560,0
190 SL	1897 1954-57	150,0	100,0	50,0
190 SL	1897 1958-63	130,0	81,0	57,0
190 D/200 D	1998 1961-68	9,0	6,0	3,0
200	1998 1965-68	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 1968-72	85,0	56,5	28,3
280 SE 3.5 COUPÉ	3499 1969-71	150,0	100,0	50,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499 1969-71	295,0	185,0	130,0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510 1969-71	37,5	25,0	12,5
200/220 (W115)	1998-2197 1968-73	7,5	5,0	2,5
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496 1973-76	9,0	6,0	3,0
230-6/250 (W114)	2292-2496 1968-73	9,0	6,0	3,0
280/280 E (W114)	2746 1972-76	12,0	8,0	4,0
250 C/250 CE (W114)	2496 1968-73	14,0	9,3	4,7
280 C (W114)	2746 1972-77	14,0	9,3	4,7
280 CE (W114)	2746 1972-77	16,0	10,7	5,3
280 SL (R107)	2746 1974-75	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
300 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
540 SL (R107)	5547 1985-89	49,0	32,5	16,3
280 SLC (C107)	2746 1974-81	20,8	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)	1988-2525 1976-85	7,0	4,7	2,3
200/230 E/250 (W123)	1997-2525 1980-85	7,5	5,0	2,5
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

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

		A+	AB	B+
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
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	6,0	4,0	2,0
190 E 2.3 16 (W201)	2299 1983-89	47,0	31,3	15,7
190 E 2.5 16 (W201)	2498 1988-93	50,0	33,3	16,7
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2463 1990-93	175,0	116,7	58,3
190 E 2.6 (W201)	2599 1985-93	7,5	5,0	2,5
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599 1984-93	7,5	5,0	2,5
E 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
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
E 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 TE 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 1989-96	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
200/320 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 1998-98	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/Y140)	2799-3199 1991-98	7,5	5,0	2,5
400 SE/SEL (W/Y140)	4196 1991-98	9,0	6,0	3,0
500 SE/SEL (W/Y140)	4973 1991-98	10,5	7,0	3,5
600 SE/SEL (W/Y140)	5987 1991-98	12,8	8,5	4,3
400/500 S COUPÉ/CL (C140)	4196-4973 1992-99	15,0	10,0	5,0
600 S COUPÉ/CL (C140)	5987 1992-99	18,0	12,0	6,0
C 180/200/220/230 (W202)	1799-2295 1993-02	2,6	1,7	0,9
C 200/230 KOMPRESSOR (W202)	1998-1995 1995-00	4,2	2,8	1,4
C 240 V6 (W202)	2297 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 KOMPRESSOR S.W. (S202)	1998-2295 1997-00	5,3	3,5	1,8
E 200/230 KOMPRESSOR (W210)	1998-2299 1995-00	5,3	3,5	1,8
E 200 KOMPRESSOR (W210)	1998 1997-02	6,0	4,0	2,0
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199 1997-02	9,0	6,0	3,0
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
E 420 (W210)	4196 1996-97	9,8	6,5	3,3
E 430 V8 (W210)	4266 1997-02	11,3	7,5	3,8
E 50 AMG (W210)	4973 1995-97	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 KOMPRESSOR T (S210)	1998 1997-03	8,3	5,5	2,8
E 240/280/320 V6 T (S210)	2397-3199 1997-03	10,5	7,0	3,5
E 320 T (S210)	3199 1996-97	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	15,0	10,0	5,0
SLK (R171) 280/300	2996 2005-11	18,0	12,0	6,0
SLK (R171) 350	3498 2004-11	23,0	15,3	7,7
SLK (R171) 55 AMG	5439 2004-11	28,0	18,7	9,3
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 KOMPRESSOR (C208)	1998 1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 230 KOMPRESSOR (C208)	2295 1997-02	9,8	6,5	3,3
CLK 320 (C208)	3199 1997-02	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 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	1998 1998-03	12,0	8,0	4,0
CLK 230 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	2295 1998-03	12,8	8,5	4,3
CLK 320 CABRIO (A208)	3199 1998-03	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	27,0	18,0	9,0
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	22,0	14,7	7,3
CLK 63 AMG (C209)	6208 2006-10	25,0	16,7	8,3
CLK 55 AMG CABRIO (A209)	5439 2003-06	24,0	16,0	8,0
CLK 63 AMG CABRIO (A209)	6208 2006-10	27,0	18,0	9,0
SLS (C/RN197) 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	3199-3741 1997-05	6,8	4,5	2,3
CLASSE M (W163) ML 430	4266 1997-01	8,5	5,7	2,8
CLASSE M (W163) ML 500	4966 2001-05	10,0	6,7	3,3
CLASSE M (W163) ML 55 AMG	5439 1999-04	13,5	9,0	4,5
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	13,5	9,0	4,5
CL 600 (C/CL215)	5786 1999-06	16,5	11,0	5,5
CL 600 BITURBO (C/CL215)	5513 2002-06	19,5	13,0	6,5
CL 55 AMG (C/CL215)	5439 1999-06	19,5	13,0	6,5
CL 55 K AMG (C/CL215)	5439 2002-06	22,5	15,0	7,5
CL 65 AMG (C/CL215)	5980 2003-06	27,0	18,0	9,0
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	15,0	10,0	5,0
C 55 AMG (W203)	5439 2004-07	18,0	12,0	6,0
C 55 AMG T (S203)	5439 2004-07	19,0	12,7	6,3
C 160/180 SPORTCOUPÉ (C/CL203)	1796-1998 2001-06	2,3	1,5	0,8
C 180/200/230 K SP.COUPÉ (C/CL203)	1796 2000-08	3,5	2,3	1,2
C 320/350 SPORTCOUPÉ (C/CL203)	3199-3498 2000-08	4,8	3,2	1,6
C 32 AMG SPORTCOUPÉ (C/CL203)	3199 2000-04	12,0	8,0	4,0
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
SL 280/300 (R230)	2996 2008-11	22,0	14,7	7,3
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724 2002-11	27,0	18,0	9,0
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461 2001-11	32,0	21,3	10,7
SL 600/600 EVO (R230)	5513 2003-11	40,0	26,7	13,3
SL 555 EVO AMG (R230)	5439 2001-08	60,0	40,0	20,0
SL 63 AMG (R230)	6208 2008-11	80,0	53,3	26,7
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980 2004-10	100,0	66,7	33,3
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	15,0	10,0	5,0
E 63 AMG (W211)	6208 2006-09	20,0	13,3	6,7
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	16,0	10,7	5,3
E 63 AMG T (S211)	6208 2006-09	21,0	14,0	7,0
CLASSE A 200 TURBO (W/C169)	2034 2005-08	3,6	2,4	1,2
CLS 280/300 (C219)	2996 2006-10	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 KOMPRESSOR 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	280,0	207,4	124,4
SLR ROADSTER	5439 2007-10	350,0	259,3	155,6
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 CORTO 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 KOMPRESSOR AMG	5439 2004-06	80,0	47,0	35,5
VIANO I.S. (W639) 3.0/3.2	3199 2003-07	10,5	7,0	3,5
GL 450 (X164)	4663 2006-12	18,0	12,0	6,0
GL 500 (X164)	5461 2006-12	18,0	12,0	6,0

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

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
TD ARNOLT	1250	1951-53	49,5	33,0	16,5
TF	1250	1953-54	54,0	36,0	18,0
TF 1500	1466	1954-55	54,0	36,0	18,0
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 2A/2B	1489	1953-59	12,8	8,5	4,3
MAGNETTE MKIIV/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
MIDGET MKI	948-1098	1961-64	22,5	15,0	7,5
MIDGET MKII	1098	1964-66	19,5	13,0	6,5
MIDGET MKIII	1275	1966-69	18,0	12,0	6,0
MIDGET MK IV	1275	1969-74	17,3	11,5	5,8
MIDGET MK IV 1500	1493	1974-80	15,0	10,0	5,0
1100	1098	1962-68	6,0	4,0	2,0
1300/1300 MK2	1275	1967-71	6,8	4,5	2,3
RV8	3960	1992-95	25,0	16,7	8,3
F 1.6	1796	2001-02	9,0	6,0	3,0
F 1.8	1796	1996-02	10,5	7,0	3,5
F 1.8 STEPSPEED	1796	1999-02	12,0	8,0	4,0
F 1.8 VVC	1796	1996-02	15,0	10,0	5,0
F 1.8 VVC TROPHY	1588	2001-02	18,0	12,0	6,0
TF 1.6 115	1588	2002-05	9,0	6,0	3,0
TF 1.8 120 STEPSPEED	1796	2002-04	10,5	7,0	3,5
TF 1.8 135	1796	2002-05	12,0	8,0	4,0
TF 1.8 VVC 160	1796	2002-05	15,0	10,0	5,0
ZR 105	1397	2001-05	3,8	2,5	1,3
ZR 120	1796	2001-05	3,8	2,5	1,3
ZR 160	1796	2001-05	6,0	4,0	2,0
ZS 120	1796	2001-05	5,3	3,5	1,8
ZS 180	2497	2001-05	8,3	5,5	2,8
ZT 160/ZT 180/ZT 190	1796-2497	2001-05	7,5	5,0	2,5
ZT X POWER 385	4601	2002	12,8	8,5	4,3
ZT-T 160/180/190	1796-2497	2002-05	8,3	5,5	2,8
ZT 260 V8	4601	2004-05	15,0	10,0	5,0
MINI			GERMANIA		
ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-07	4,5	3,0	1,5
COOPER	1598	2001-07	6,0	4,0	2,0
COOPER S	1598	2002-07	12,0	8,0	4,0
COOPER S WORKS	1598	2003-07	15,0	10,0	5,0
CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598	2004-09	9,0	6,0	3,0
CABRIO COOPER	1598	2004-09	12,0	8,0	4,0
CABRIO COOPER S	1598	2004-09	16,5	11,0	5,5
CABRIO COOPER S WORKS	1598	2006-07	19,5	13,0	6,5
1.6 16V COOPER WORKS (TUTTE LE V.)	1598	2008-10	14,6	9,7	4,9
CLUBMAN COOPER W. (TUTTE LE VER.)	1598	2008-10	15,5	10,4	5,2
CABRIO (R57) 1.6 16V COOPER WORKS	1598	2009-10	18,3	12,2	6,1
MITSUBISHI			GIAPPONE		
GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	5,0	3,3	1,7
GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1998	1987-91	8,0	5,3	2,7
COLT (TUTTE LE VER.)	1244-1410	1980-87	3,0	2,0	1,0
COLT TURBO	1598	1983-87	7,0	4,7	2,3
COLT (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1299-1595	1987-92	3,0	2,0	1,0
COLT GTi 16V (TURBO)	1595	1987-91	9,0	6,0	3,0
COLT (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1299-1836	1991-95	2,3	1,5	0,8
LANCER GSR EVO V/VI/VII	1299-1834	1994-96	2,3	1,5	0,8
3000 GT	2972	1990-01	22,0	14,7	7,3
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	23,0	15,3	7,7
ECLIPSE	1755-1997	1992-96	7,0	4,7	2,3
ECLIPSE (II S.)	1997	1994-98	8,0	5,3	2,7
LANCER GSR EVO I/II	1997	1992-94	33,0	22,0	11,0
LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	36,0	24,0	12,0
LANCER GSR EVO V/VI/VII	1997	1998-03	40,5	27,0	13,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
LANCER GSR EVO VIII	1997 2003-05	43,5	29,0	14,5
LANCER GSR EVO IX	1997 2005-08	45,0	30,0	15,0
LANCER GSR EVO X	1998 2008-12	25,5	17,0	8,5
LANCER MR TC-SST EVO X	1998 2008-12	31,0	20,5	10,3
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.)	1997-1997 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.)	1997-1997 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 1998-06	3,8	2,5	1,3
PAJERO IO (PININ) GDI	1834-1999 1999-06	3,8	2,5	1,3
PAJERO SPORT	2972 1996-99	5,3	3,5	1,8
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	1997-1997 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 «LAT 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 1988-04	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	2052-2513 1927-35	17,3	11,5	5,8
MINOR BERLINA	847 1929-34	16,5	11,0	5,5
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938 1931-35	21,0	14,0	7,0
TEN BERLINA	1292-1550 1933-48	13,5	9,0	4,5
EIGHT BERLINA	918 1935-48	15,0	10,0	5,0
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489 1949-59	12,0	8,0	4,0
MINOR	918 1948-50	13,0	8,7	4,3
MINOR	918 1951-53	12,0	8,0	4,0
MINOR	803 1953-56	11,0	7,3	3,7
MINOR 1000	948-1098 1956-71	12,0	8,0	4,0
MINOR TRAVELLER	803 1952-56	15,0	10,0	5,0
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098 1956-71	16,0	10,7	5,3
MINOR CONVERTIBLE	918 1951-52	20,0	13,3	6,7
MINOR CONVERTIBLE	803 1953-56	20,0	13,3	6,7
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098 1956-68	21,0	14,0	7,0
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
1100/1300 TRAVELLER	1098-1275 1966-74	6,8	4,5	2,3
1100 MK2	1098 1967-74	6,0	4,0	2,0
1800	1798 1966-68	7,5	5,0	2,5
1800 MK2	1798 1968-74	7,5	5,0	2,5

MOSKVITCH

RUSSIA				
2136/2137	1357-1479 1974-87	2,3	1,5	0,8
2138/2140	1357-1479 1974-90	3,0	2,0	1,0
2141 (ALEKO)	1479-1890 1987-91	1,5	1,0	0,5
ISH-2126	1479 1987-91	1,5	1,0	0,5

NISSAN

GIAPPONE				
DATSUN 240Z/ZG	2393 1969-75	45,0	30,0	15,0
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753 1975-78	30,0	20,0	10,0
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753 1978-81	22,5	15,0	7,5
PRAIRIE	1974-1988 1988-94	1,8	1,2	0,6
SKYLINE GTS-T	1998 1989-91	27,5	18,3	9,2
SKYLINE GT-R	2568 1989-91	35,0	23,3	11,7
200/240 SX	1809-2388 1989-02	20,0	13,3	6,7
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	25,0	16,7	8,3
FIGARO	988 1991-92	18,0	12,0	6,0
MICRA (II 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)	1995-2088 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	22,0	14,7	7,3
350 Z ROADSTER	3498 2004-09	23,0	15,3	7,7
PATROL	2753-3956 1980-95	6,8	4,5	2,3
SAFARI/PATROL GR (SERIE Y60)	4169 1988-97	6,0	4,0	2,0
SAFARI/PATROL GR (SERIE Y61)	4479 1998-04	10,5	7,0	3,5
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275 1986-97	3,8	2,5	1,3
TERRANO II	2389-2960 1992-02	4,5	3,0	1,5
PATHFINDER (II S.)	3275-3954 1997-06	5,3	3,5	1,8
X-TRAIL TUTTE LE VERSIONI (I S.)	1998-2488 2001-07	5,3	3,5	1,8

NSU

GERMANIA				
PRINZ I/II/III	583 1958-61	14,0	9,3	4,7
PRINZ 4/4L	598 1961-73	6,5	4,3	2,2
SPORT COUPÉ	583-598 1959-67	18,0	12,0	6,0
SPIDER WANKEL	500 1964-67	36,0	24,0	12,0
PRINZ 1000 L/S/C	996 1963-73	8,5	5,7	2,8
1000 TT	1085 1965-68	20,0	13,3	6,7
1000 TTS	996 1967-71	35,0	23,3	11,7
1200 TT	1177 1968-72	25,0	16,7	8,3
1200/1200 C	1177 1967-73	12,5	8,3	4,2
TYP 110/110 SC	1085-1177 1965-67	12,5	8,3	4,2
RO 80 (WANKEL 497X2)	994 1967-77	13,0	8,7	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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
1.3 LITER	1288	1934-35	15,0	10,0	5,0
P4	1073	1935-37	15,0	10,0	5,0
6	1932	1934-37	18,0	12,0	6,0
SUPER 6	2473	1937-38	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA	1288	1935-37	31,5	21,0	10,5
OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	15,0	10,0	5,0
OLYMPIA (TUTTE LE VERSIONI)	1488	1947-52	10,5	7,0	3,5
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA (1100/1700)	1078-1698	1967-70	16,5	11,0	5,5
OLYMPIA COUPÉ LS 1900	1897	1967-70	21,0	14,0	7,0
KADETT	1074	1936-37	18,0	12,0	6,0
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	15,0	10,0	5,0
KADETT/KADETT A (TUTTE BERLINA)	993	1962-65	8,0	5,3	2,7
KADETT/KADETT A (TUTTE LE SW)	993	1962-65	10,0	6,7	3,3
KADETT/KADETT A (TUTTE LE COUPÉ)	993	1962-65	13,0	8,7	4,3
KADETT B (TUTTE BERL. 1.0-1.1-1.2)	993-1196	1965-73	6,5	4,3	2,2
KADETT B (TUTTE BERL. 1500-1700)	1492-1698	1967-70	8,0	5,3	2,7
KADETT B (CARAVAN 1.0-1.1-1.2)	1000-1200	1968-73	6,5	4,3	2,2
KADETT B (TUTTE CARAVAN 1500-1700)	1492-1698	1967-70	8,0	5,3	2,7
KADETT B (TUTTE COUPÉ 1.1-1.5-1.7)	1078-1698	1965-70	11,0	7,3	3,7
KADETT B RALLYE COUPÉ 1100 S	1078	1965-70	15,5	10,3	5,2
KADETT B RALLYE COUPÉ 1900 S	1897	1966-70	23,0	15,3	7,7
KADETT LS (TUTTE BERL. DA 1.1 A 1.7)	1078-1698	1967-70	9,5	6,3	3,2
KADETT LS (TUTTE COUPÉ DA 1.1 A 1.7)	1078-1698	1967-71	12,5	8,3	4,2
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1100-1200	1078-1196	1967-73	15,5	10,3	5,2
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1900	1897	1967-73	23,0	15,3	7,7
KADETT C (TUTTE LE VERSIONI)	993-1196	1973-79	4,5	3,0	1,5
KADETT D (TUTTE LE VERSIONI)	993-1584	1979-84	4,0	2,7	1,3
KADETT E (TUTTE LE VER.)	1196-1796	1984-92	3,0	2,0	1,0
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-94	6,5	4,3	2,2
KADETT 1900/2000 GT/IE	1897-1979	1976-79	36,0	24,0	12,0
KADETT GTE	1796	1983-84	16,5	11,0	5,5
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	12,5	8,3	4,2
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	4,0	2,7	1,3
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	4,0	2,7	1,3
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	3,5	2,3	1,2
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	3,5	2,3	1,2
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	11,0	7,3	3,7
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	12,0	8,0	4,0
COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77	25,0	16,7	8,3
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	35,0	23,3	11,7
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	30,0	20,0	10,0
SENATOR A	2490-2969	1977-88	10,0	6,7	3,3
SENATOR B (II S.)	2490-2584	1987-93	6,5	4,3	2,2
SENATOR B 3.0/3.0i 24V (II S.)	2969	1987-93	7,5	5,0	2,5
GT 1100	1078	1968-70	19,0	12,7	6,3
GT	1078-1897	1968-73	22,0	14,7	7,3
GT/1	1896-1897	1971-73	20,0	13,3	6,7
MANITA (I S.)	1196-1897	1970-75	12,0	8,0	4,0
MANITA (III/II S.)	1297-1979	1975-88	10,5	7,0	3,5
MANITA 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	1297-1998	1981-89	2,5	1,7	0,8
ASCONA 400	2410	1980-82	52,5	35,0	17,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MONZA	2784-2969 1977-82	14,0	9,3	4,7
MONZA	2784-2969 1983-87	15,5	10,3	5,2
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
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	4,5	3,0	1,5
OMEGA 3.2 V6 24V/SW (II S.)	3175 2000-03	5,5	3,7	1,8
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	6,0	4,0	2,0
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	5,0	3,3	1,7
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	5,5	3,7	1,8
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	2198-3165 1998-05	4,5	3,0	1,5
MONTEREY	3059-3165 1992-98	3,8	2,5	1,3
MONTEREY (II S.)	2999-3494 1998-99	4,5	3,0	1,5
TIGRA	1389-1598 1994-01	4,5	3,0	1,5
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796 2005-08	6,8	4,5	2,3
SINTRA 2.2 16V	2198 1997-99	2,0	1,3	0,7
SINTRA 3.0 V6 24V	2962 1996-99	2,1	1,4	0,7
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998 2001-05	4,5	3,0	1,5
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC (II S.)	1998 2005-07	4,8	3,2	1,6
AGILA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	973-1229 2000-08	2,1	1,4	0,7
SPEEDSTER	2198 2001-07	30,0	20,0	10,0
SPEEDSTER TURBO	1998 2003-07	37,5	25,0	12,5
MERIVA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1364-1796 2003-10	5,0	3,3	1,7
MERIVA (I S.) TURBO OPC	1598 2006-09	6,5	4,3	2,2
SIGNUM 1.8 16V	1796 2003-08	2,3	1,5	0,8
SIGNUM 2.0 TURBO 16V	1998 2003-08	2,7	1,8	0,9
SIGNUM 2.8 T/3.2 V6	2792-3175 2003-06	4,2	2,8	1,4
GT 2.0 TURBO 16V	1998 2007-10	22,5	15,0	7,5

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

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

PANHARD		FRANCIA	
4 CILINDRI TORPEDO	3180 1920-29	30,0	20,0 10,0

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507 1927-30	42,0	28,0	14,0
8 CILINDRI LIMOUSINE	5084 1930-35	60,0	40,0	20,0
DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834 1936-39	42,0	28,0	14,0
DYNA 100/110/120/130	610-854 1947-53	12,0	8,0	4,0
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851 1952-56	19,5	13,0	6,5
DYNA Z	851 1953-59	12,0	8,0	4,0
DYNA Z CABRIOLET	851 1957-59	21,0	14,0	7,0
PL 17/PL 17 TIGRE	851 1959-62	12,0	8,0	4,0
PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851 1961-63	24,0	16,0	8,0
17 B/17 BT	848 1963-65	11,3	7,5	3,8
17/17 BREAK	848 1963-65	10,5	7,0	3,5
24 B/BA	848 1964-67	12,0	8,0	4,0
24 BT (TIGRE)	848 1964-67	13,5	9,0	4,5
24 C COUPÉ	848 1963-67	19,5	13,0	6,5
24 CT COUPÉ TIGRE	848 1963-67	21,0	14,0	7,0
CD/RALLYE	848 1963-65	60,0	40,0	20,0

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

PEUGEOT		FRANCIA	
172 BS SPORT	720 1923-24	62,5	41,5 20,8
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/L 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 WEYMAN	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 E COUPÉ SPIDER	1122 1931-32	25,1	16,7 8,4
201 C BERLINA	1122 1932	18,8	12,5 6,3
201 C COUPÉ	1122 1932	25,1	16,7 8,4
201 C COUPÉ APRIBILE	1122 1932	31,0	20,8 10,4
201 C ROADSTER	1122 1932	38,0	25,3 12,7
201 B BERLINA	1122 1933	18,8	12,5 6,3
201 B COUPÉ	1122 1933	25,1	16,7 8,4
201 BR BERLINA	1122 1934	18,8	12,5 6,3
201 BR COUPÉ	1122 1934	25,1	16,7 8,4
201 D COUPÉ	1307 1935-36	37,5	25,0 12,5
201 M CABRIOLET	1465 1936-37	29,0	19,3 9,7
301 C BERLINA	1465 1932-33	21,5	14,3 7,2
301 C LIMOUSINE	1465 1932-33	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	13,5	9,0 4,5
401 D COUPÉ GOLF	1720 1934-35	36,0	24,0 12,0
401 D COUPÉ APRIBILE	1720 1934-35	39,0	26,0 13,0
401 D ROADSTER	1720 1934-35	60,0	40,0 20,0
401 D ECLIPSE	1720 1935	375,0	250,0 125,0
601 C BERLINA	2148 1934	25,1	16,7 8,4
601 L/DL BERLINA AERODINAMICA	2148 1934-35	35,0	23,3 11,7
601 L LIMOUSINE	2148 1934	25,1	16,7 8,4
601 D/LD 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

Modello	cm³ anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
601 C/D ROADSTER	2148	1934	125,0	84,0	42,0
601 D ECLIPSE	2148	1935	500,0	335,0	170,0
202 BERLINA	1133	1938-49	12,7	8,5	4,2
202 BERLINA T. APR. DECOUVR.	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	75,0	46,9	32,8
203 CABRIOLET DARL'MAT	1290	1951-56	100,0	62,5	43,8
403 8CV	1468	1956-65	10,5	7,0	3,5
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/B L 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	70,0	43,8	30,6
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 T2/ZL/ZR	954-1124	1973-88	3,8	2,5	1,3
104 T5 (80CV)	1361	1975-85	15,4	10,3	5,1
104 T5 (95CV)	1360	1979	18,0	12,0	6,0
604 SL	2664	1975-81	8,7	5,8	2,9
604 TI/STI	2664	1978-83	10,1	6,7	3,4
604 GTI	2849	1983-86	12,3	8,2	4,1
305 GL/GR BERLINA	1290-1580	1978-87	2,5	1,7	0,8
305 SR/S/GT BERLINA	1372-1580	1978-87	4,1	2,7	1,4
305 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1290-1905	1980-89	4,0	2,7	1,3
P4 2.0 (XN8)	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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
205 RALLYE	1294 1988-92	18,0	13,3	8,0
205 GTI (105 - 115 CV)	1580 1984-92	16,0	11,9	7,1
205 GTI 1.9	1905 1986-94	27,0	20,0	12,0
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 C7/CJ CABRIOLET	1124-1360 1986-95	5,4	4,0	2,4
205 1.6 C7I CABRIOLET	1580 1986-93	12,2	9,0	5,4
205 1.9 C7I CABRIOLET	1905 1992-94	13,5	10,0	6,0
205 1.9 C7I 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	16,5	11,0	5,5
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	4,6	3,1	1,5
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	15,0	10,0	5,0
405 T16	1998 1992-95	28,0	18,7	9,3
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	6,2	4,6	2,8
106 RALLYE (II.S.)	1294 1993-96	10,0	7,4	4,4
106 RALLYE (II.S.) 8V	1587 1996-98	8,5	6,3	3,8
106 RALLYE (II.S.) 16V	1587 1998-04	11,0	8,1	4,9
106 GTi/S 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	1991-2230 1997-05	6,0	4,0	2,0
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946 1997-05	10,0	6,7	3,3
406 3.0 COUPE V6 24V PLUS 70 ANNI	2946 2000-01	13,5	9,0	4,5
406 COUPE 3.0 V6 24V "ULTIMA ED."	2946 2004-05	12,5	8,3	4,2
206 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587 1998-09	2,6	1,7	0,9
206 SW (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587 2002-08	2,6	1,7	0,9
206 GTi/S/W GTi	1997 1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT (WRC)	1997 1999-00	9,0	6,0	3,0
206 RC	1997 2003-06	8,5	5,7	2,8
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
807 2.0/2.2 16V	1997-2230 2002-10	5,1	3,4	1,7
807 2.9 V6 24V	2946 2002-06	2,6	1,7	0,9
207 1.6 THP 150/156 CV	1598 2006-11	3,0	2,0	1,0
207 1.6 THP 175 CV	1598 2007-10	5,1	3,4	1,7
207 CC VTI	1598 2007-11	6,7	4,5	2,2
207 CC THP	1598 2007-11	7,8	5,2	2,6
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
RCZ 1.6 THP	1598 2010-11	10,7	7,1	3,6

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
PEUGEOT DANGEL				
FRANCIA				
504 BREAK	1971-2304 1980-85	18,8	12,5	6,3
504 PICK UP	1971-2304 1982-85	12,5	8,3	4,2

Porsche			GERMANIA		
356 1100 (40 CV)	1086	1950-51	320,0	200,0	140,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086	1950-51	400,0	250,0	175,0
356 1100 (40 CV)	1086	1952-54	190,0	120,0	84,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086	1952-54	240,0	150,0	105,0
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	145,0	90,0	63,0
356 1300 (60 CV) S	1290	1953-55	160,0	100,0	70,0
356 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286	1951-54	175,0	110,0	77,0
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	160,0	100,0	70,0
356 1500 (60 CV) CABRIOLET	1488	1951-52	180,0	120,0	60,0
356 1500 (54 CV)	1488	1952-55	160,0	100,0	70,0
356 1500 (54 CV) CABRIOLET	1488	1952-55	200,0	125,0	88,0
356 1500 (70 CV) SUPER	1488	1952-55	165,0	110,0	55,0
356 1500 (70 CV) SUPER CABRIOLET	1488	1952-55	205,0	135,0	67,5
356 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498	1955	550,0	405,0	245,0
356 1500 (54 CV) SPEEDSTER	1488	1954	370,0	275,0	165,0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286	1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286	1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286	1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286	1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286	1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286	1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1600 (60 CV)	1582	1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582	1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1600 (75 CV) S	1582	1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582	1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498	1955-57	550,0	405,0	245,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA	1587	1958-59	580,0	425,0	255,0
356 A 1500 (110 CV) GT CARRERA	1498	1956-57	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA	1587	1958-59	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (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	150,0	93,8	65,6
911 2.0 L TARGA	1991	1967-68	160,0	100,0	70,0

Modello	cm³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
911 2.0 T	1991 1967-68	100,0	62,5	43,8
911 2.0 T TARGA	1991 1967-68	100,0	62,5	43,8
911 2.0 E	1991 1967-69	112,0	70,0	49,0
911 2.0 E TARGA	1991 1967-69	112,0	70,0	49,0
911 2.0 T	1991 1968-69	100,0	62,5	43,8
911 2.0 T TARGA	1991 1968-69	100,0	62,5	43,8
911 2.0 S (INIEZIONE)	1991 1968-69	175,0	116,7	58,3
911 2.0 S (INIEZIONE) TARGA	1991 1968-69	155,0	103,3	51,7
911 2.2 T	2195 1969-71	105,0	65,6	45,9
911 2.2 T TARGA	2195 1969-71	105,0	65,6	45,9
911 2.2 E	2195 1969-71	135,0	84,4	59,1
911 2.2 E TARGA	2195 1969-71	135,0	84,4	59,1
911 2.2 S	2195 1969-71	185,0	123,3	61,7
911 2.2 S TARGA	2195 1969-71	160,0	106,7	53,3
911 2.4 T	2341 1971-73	120,0	75,0	52,5
911 2.4 T TARGA	2341 1971-73	120,0	75,0	52,5
911 2.4 E	2341 1971-73	145,0	90,6	63,4
911 2.4 E TARGA	2341 1971-73	145,0	90,6	63,4
911 2.4 S	2341 1971-73	200,0	133,3	66,7
911 2.4 S TARGA	2341 1971-73	175,0	116,7	58,3
911 2.7 CARRERA RS	2687 1972-73	810,0	450,0	270,0
911 2.0 S CARRERA RS LIGHTWEIGHT	2687 1972-73	680,0	650,0	390,0
911 2.7	2687 1974-75	85,0	56,5	28,3
911 2.7 TARGA	2687 1974-75	86,0	57,5	28,7
911 2.7 S	2687 1973-75	90,0	60,0	30,0
911 2.7 S TARGA	2687 1973-75	92,0	61,5	30,5
911 2.7 CARRERA	2687 1974-75	160,0	100,0	70,0
911 2.7 CARRERA TARGA	2687 1974-75	155,0	97,0	68,0
911 2.7 UNIFICATA	2687 1976-77	78,0	52,0	26,0
911 2.7 UNIFICATA TARGA	2687 1976-77	79,0	52,5	26,3
911 3.0 CARRERA	2994 1975-77	113,0	75,0	37,5
911 3.0 CARRERA TARGA	2994 1975-77	102,0	68,0	34,0
911 (930) 3.0 TURBO	2993 1975-77	170,0	100,0	75,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299 1977-88	145,0	85,0	64,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299 1988-89	160,0	95,0	71,5
911 (930) 3.3 TURBO TARGA	3299 1988-89	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299 1987-88	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299 1988-89	175,0	110,0	77,0
911 3.0 SC (180-188 CV)	2994 1977-80	69,0	46,0	23,0
911 3.0 SC GIUBILEO	2994 1977-80	75,0	50,0	25,0
911 3.0 SC (180-188 CV) TARGA	2994 1977-80	78,0	52,0	26,0
911 3.0 SC (204 CV)	2994 1980-83	78,0	52,0	26,0
911 3.0 SC (204 CV) TARGA	2994 1980-83	78,0	52,0	26,0
911 3.0 SC (204 CV) CABRIOLET	2994 1983	80,0	53,0	26,5
911 3.2 CARRERA (CAMBIO 915)	3164 1983-87	100,0	62,5	44,0
911 3.2 CARRERA (CAMBIO G50)	3164 1987-89	110,0	73,5	36,5
911 3.2 CARRERA GIUBILEO	3164 1987-89	135,0	84,0	59,0
911 3.2 CARRERA TURBOL (CAMBIO 915)	3164 1983-87	130,0	81,0	57,0
911 3.2 CARRERA TURBOL (CAMBIO G50)	3164 1987-89	140,0	93,0	46,5
911 3.2 CARRERA TARGA (CAMBIO915)	3164 1983-87	95,0	59,5	41,5
911 3.2 CARRERA TARGA (CAMBIO G50)	3164 1987-89	105,0	70,0	35,0
911 3.2 CARRERA TARGA GIUBILEO	3164 1987-89	115,0	72,0	50,5
911 3.2 CARRERA TARGA T.(CAMBIO915)	3164 1983-87	125,0	78,0	54,5
911 3.2CARRERA TARGA T.(CAMBIO G50)	3164 1987-89	135,0	90,0	45,0
911 3.2 CARRERA CABRIO (CAMBIO 915)	3164 1983-87	110,0	69,0	48,0
911 3.2 CARRERA CABRIO (CAMBIO G50)	3164 1987-89	120,0	80,0	40,0
911 3.2 CARRERA CABRIOLET GIUBILEO	3164 1987-89	135,0	84,0	59,0
911 3.2 CARRERA CABRIOLET T LOOK	3164 1983-89	125,0	78,0	54,5
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER	3164 1988-89	230,0	170,0	102,0
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER T. LOOK	3164 1989	200,0	150,0	89,0
959	2850 1987-88	1.800,0	1.300,0	800,0
911 (964) CARRERA 2	3600 1989-94	101,0	63,0	44,0
911 (964) CARRERA 2 TIPTRONIC	3600 1989-93	84,0	52,5	37,0
911 (964) CARRERA 2 TURBOLOOK	3600 1989-94	112,0	70,0	49,0
911 (964) CARRERA 2 TIP. TURBOLOOK	3600 1989-93	103,0	64,5	45,0
911 (964) CARRERA 2 TARGA	3600 1989-93	110,0	68,5	48,0
911 (964) CARRERA 2 TARGA TIPTRONIC	3600 1989-93	89,0	55,5	39,0
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET	3600 1989-94	112,0	70,0	49,0
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET TIP.	3600 1989-93	92,0	57,5	40,5
911 (964) CARRERA 2 CABR. TURBOL	3600 1989-94	125,0	78,0	54,5
911(964) CARRERA 2 CABR.TIPTURBOL.	3600 1989-93	106,0	66,5	46,5
911 (964) CARRERA 4	3600 1989-94	86,0	53,5	37,5
911 (964) CARRERA 4 GIUBILEO	3600 1989-94	106,0	66,0	46,0
911 (964) CARRERA 4 TURBOLOOK	3600 1989-94	101,0	63,0	44,0
911 (964) CARRERA 4 TARGA	3600 1989-94	92,0	57,5	40,5
911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET	3600 1989-94	92,0	57,5	40,5
911 (964) CARRERA 4 CABR. TURBOL.	3600 1989-94	113,0	70,5	49,5
911 (964) TURBO 3.3	3299 1990-92	175,0	110,0	77,0
911 (964) TURBO 3.6	3600 1992-94	210,0	130,0	91,0
911 (964) CARRERA RS	3600-3746 1991-93	290,0	180,0	125,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
911 (964) CARRERA SPEEDSTER	3600	1993-94	240,0	150,0	105,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER T. LOOK	3600	1993-94	560,0	350,0	245,0
911 (993) CARRERA	3600	1993-95	104,0	77,0	46,0
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1993-95	81,0	60,0	36,0
911 (993) CARRERA	3600	1995-98	111,0	83,0	49,5
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	55,0	40,7	24,4
911 (997) CARRERA TIPTRONIC MK1	3596-3614	2004-08	50,0	37,0	22,2
911 (997) CARRERA CABRIOLET MK1	3596-3614	2005-08	60,0	40,6	28,4
911 (997) CARRERA CABRIOLET MK1 TIP.	3596-3614	2005-07	65,0	37,5	26,3
911 (997) CARRERA 4 MK1	3596-3614	2005-08	65,0	40,6	28,4
911 (997) CARRERA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614	2005-08	58,0	36,3	25,4
911 (997) TARGA 4 MK1	3596-3614	2006	85,0	53,1	37,2
911 (997) TARGA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614	2006-08	75,0	46,9	32,8
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET MK1	3596-3614	2005-08	62,0	38,8	27,1
911 (997) CARRERA 4 CABR. MK1 TIP.	3596-3614	2005-07	60,0	37,5	26,3
911 (997) CARRERA 4S	3800-3824	2004-08	75,0	55,6	33,3
911 (997) CARRERA 4S MK1	3800-3824	2005-08	84,0	52,5	36,8
911 (997) CARRERA 4S MK1 TIPTRONIC	3800-3824	2004-08	68,0	50,4	30,2
911 (997) TARGA 4S MK1	3800-3824	2006	88,0	55,0	38,5
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET MK1	3800-3824	2005-07	85,0	53,1	37,2
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET MK1	3800-3824	2005-08	85,0	53,1	37,2
911 (997) CARRERA 4S MK1 CABR. TIP.	3800-3824	2005-06	76,0	47,5	33,3
911 (997) TURBO MK1	3600-3800	2006-08	130,0	96,3	57,8
911 (997) TURBO MK1 TIPTRONIC	3600-3800	2006-08	120,0	88,9	53,3
911 (997) TURBO MK2	3600-3800	2008-11	135,0	100,0	60,0
911 (997) TURBO MK2 PDK	3600-3800	2008-11	130,0	96,3	57,8
911 (997) TURBO 5 MK2	3800	2010-11	160,0	106,7	53,3
911 (997) TURBO 5 MK2 PDK	3800	2010-11	150,0	100,0	50,0
911 (997) TURBO CABRIOLET MK2	3600-3800	2007-11	140,0	103,7	62,2
911 (997) TURBO CABRIOLET MK2 PDK	3600-3800	2007-11	135,0	90,0	45,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
911 (997) TURBO S CABRIOLET MK2	3800	2010-11	175,0	116,7	58,3
911 (997) GT3 MK1	3600-3797	2006-07	140,0	103,7	62,2
911 (997) GT3 MK2	3600-3797	2008-11	160,0	118,5	71,1
911 (997) GT3 RS	3600-3797	2006-11	220,0	163,0	97,8
911 (997) GT3 RS 4.0	3996	2011	400,0	296,3	177,8
911 (997) GT2	3600	2007-10	300,0	222,2	133,3
911 (997) GT2 RS	3600	2010	450,0	333,3	200,0
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	1988-91	29,3	19,5	9,8
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	39,0	26,0	13,0
944 TURBO	2479	1985-88	31,5	21,0	10,5
944 TURBO	2479	1988-91	34,5	23,0	11,5
944 TURBO S	2479	1987-88	46,5	29,0	20,3
944 TURBO S	2479	1988-89	39,0	26,0	13,0
944 TURBO CABRIOLET	2479	1991	56,5	37,5	18,8
968	2990	1991-95	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

ITALIA

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

RELIANT

GRAN BRETAGNA

REGAL V/III/IV/V/VI	747	1952-62	9,0	6,0	3,0
REGAL 3/25	598	1962-68	7,5	5,0	2,5
REGAL 3/30	701	1968-73	8,3	5,5	2,8
SABRE 4	1703	1961-64	15,0	10,0	5,0
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703	1962-64	18,0	12,0	6,0
SABRE 6	2553	1964-66	18,0	12,0	6,0
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	21,0	14,0	7,0
REBEL	598	1964-67	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II	701-748	1967-73	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II ESTATE	701-748	1967-72	4,5	3,0	1,5
SCIMITAR GT SE4	2553	1964-66	19,5	13,0	6,5
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR GTE SE5	2994	1968-75	15,0	10,0	5,0
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994	1975-86	13,5	9,0	4,5
SCIMITAR GTC	2792	1980-86	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR SS1/TI/ST/SABRE	1296-1994	1984-96	11,3	7,5	3,8

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
BUG (BOND)	701-748	1970-74	10,5	7,0	3,5
ROBIN/ROBIN MK II	748-848	1973-94	6,8	4,5	2,3

RENAULT

FRANCIA

10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	26,3	17,5	8,8
-----------------	------	---------	------	------	-----

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
SUPER 5 (TUTTE LE VERSIONI)	956-1721	1984-94	3,5	2,3	1,2
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	20,0	13,3	6,7
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.)	1995-2349	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
21 2L TURBO	1995	1987-93	15,0	10,0	5,0
21 2L 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)	1995-2949	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 1.1-1.2-1.4	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	22,5	15,0	7,5
CLIO 2.0i 16V WILLIAMS	1998	1993-96	40,0	26,7	13,3
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(III S.)	2946-2975	1992-01	4,5	3,0	1,5
SAFRANE BITURBO	2963	1994-96	12,0	8,0	4,0
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	13,0	8,7	4,3
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	3,0	2,0	1,0
VEL SATIS	1998-3498	2005-07	3,5	2,3	1,2
AVANTIME 2.0 TURBO 16V	1998	2002-03	9,0	6,0	3,0
AVANTIME 3.0 V6 24V	2946	2002-03	12,0	8,0	4,0
WIND (TUTTE LE VERSIONI)	1149-1598	2010-12	5,5	3,7	1,8

RENAULT SINPAR

FRANCIA

R4 4X4	845-1108	1984-82	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

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

ROLLS-ROYCE

GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	600,0	445,0	265,0
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	165,0	110,0	55,0
20/25 BERLINA	3699	1929-36	135,0	90,0	45,0
PHANTOM I	7695	1925-29	300,0	220,0	135,0
PHANTOM II	7668	1929-35	375,0	280,0	165,0
PHANTOM III	7340	1936-39	375,0	280,0	165,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	205,0	150,0	90,0
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	205,0	150,0	90,0
WRAITH BERLINA	4257	1938-39	90,0	60,0	30,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	71,5	47,5	23,8
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	140,0	95,0	47,5
SILVER DAWN	6761	1996-98	52,5	35,0	17,5
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	86,0	57,0	28,5
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	210,0	140,0	70,0
SILVER WRAITH II	6750	1977-80	45,0	30,0	15,0
SILVER CLOUD (I S.) BERL. E LIM.	4887	1955-59	59,0	39,5	19,6
SILVER CLOUD (I S.) D.H.C.	4887	1955-59	245,0	180,0	108,0
SILVER CLOUD (II S.) BERL. E LIM.	6230	1959-62	63,5	42,5	21,2
SILVER CLOUD (II S.) D.H.C.	6230	1959-62	245,0	180,0	108,0
SILVER CLOUD (III S.) BERL. E LIM.	6230	1962-66	66,5	44,5	22,2
SILVER CLOUD (III S.) D.H.C.	6230	1962-66	245,0	180,0	108,0
SILVER SHADOW (I S.)	6230	1965-70	42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW (II 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	1977-77	80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-77	87,0	58,0	29,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1987-89	83,0	55,0	27,5
CORNICHE CABRIOLET III	6749	1990-91	90,0	60,0	30,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6753-6761	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

GRAN BRETAGNA

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

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

3500 (SD1)	3528	1977-82	9,0	6,0	3,0
3500 V8S/SE (SD1)	3528	1978-82	10,0	6,7	3,3
3500 VANDEN PLAS/I (SD1)	3528-3532	1980-86	11,0	7,3	3,7
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86	13,0	8,7	4,3
2000 (SD1)	1994	1982-86	6,0	4,0	2,0
213/216	1342-1598	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	5,5	3,7	1,8
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	7,0	4,7	2,3
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-99	5,0	3,3	1,7
820/825	1994-2494	1986-92	3,8	2,5	1,3
820 16V/16V TURBO	1994	1992-99	4,5	3,0	1,5
820 TURBO COUPÉ TI/800 COUPÉ T.	1994	1992-98	6,0	4,0	2,0
827 SI/SLI/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	4,5	3,0	1,5
827 V6 24V	2675	1992-96	4,5	3,0	1,5
827 FASTBACK VITESSE	2675	1989-92	5,3	3,5	1,8
827 V6 24V COUPÉ	2675	1992-96	6,0	4,0	2,0
800 2.5 V6 24V	2497	1996-98	3,8	2,5	1,3
800 2.5 V6 24V COUPÉ	2497	1996-98	5,5	3,7	1,8
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998-1275	1989-01	8,3	5,5	2,8
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	9,0	6,0	3,0
MINI COOPER	1275	1990-92	11,3	7,5	3,8
MINI COOPER	1275	1992-01	9,8	6,5	3,3
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1996-01	22,5	15,0	7,5
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	26,3	17,5	8,8
100 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1396	1990-98	2,6	1,7	0,9
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-95	6,0	4,0	2,0
114 GTI/GTA	1396	1990-97	5,3	3,5	1,8
111/114 CABRIOLET	1119-1396	1994-96	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/SGS/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 1.8I 16V/TURBO	1796	1999-04	1,5	1,0	0,5
75 2.0I/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 2.0I/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+
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-05	7,5	5,0	2,5
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-05	8,3	5,5	2,8
9-5 (II S.) 2.3 TS 260 CV	2290	2008-10	9,0	6,0	3,0
9-5 (II S.) WAGON 2.3 TS 260 CV	2290	2008-10	9,0	6,0	3,0
9-5 (III S.) 2.8 TURBO	2792	2010-12	17,0	11,3	5,7
9-3 (I S.) 2.0/2.0i LPT/2.3i	1985-2290	1998-02	3,8	2,5	1,3
9-3 (I S.) TURBO/AERO	1985	1998-02	6,0	4,0	2,0
9-3 (I S.) 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-00	8,3	5,5	2,8
9-3 (I S.) 2.8 V6 TURBO COMBI	2792	2005-06	9,8	6,5	3,3
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-03	12,0	8,0	4,0
9-3 (II 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 (II 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	9,5	6,3	3,2

SAMAS	ITALIA		
YETI	843-903	1968-73	10,5 7,0 3,5

SEAT	SPAGNA		
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	1481	1963-72	9,8 6,5 3,3
850 N/S/E	843	1966-74	3,8 2,5 1,3
850 ESPECIAL 4 PUERTAS	843	1969-74	6,8 4,5 2,3
850 COUPE/SPORT COUPE	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 V/III/SERIE	1438-1956	1975-75	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	2,0 1,3 0,7
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.)	1595-1994	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	1390-1998	1997-03	1,5 1,0 0,5
CORDOBA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390	2002-09	1,5 1,0 0,5
ALHAMBRA (I S.) TUTTE LE VER.	1781-1984	1996-10	1,4 0,9 0,5
ALHAMBRA (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	8,0 5,3 2,7

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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
SIMCA / TALBOT					
FRANCIA					
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
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	5,5	3,7	1,8
1100 BREAK (TUTTE LE VER.)	944-1294	1968-80	6,5	4,3	2,2
1100 TI	1294	1974-78	12,0	8,0	4,0
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	GRAN BRETAGNA		
NINE SPORTS	972	1932-37	60,0 40,0 20,0
NINE LE MANS	972	1935-39	75,0 50,0 25,0
GAZELLE	1497	1955-67	10,5 7,0 3,5
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	16,0 10,0 7,0
VOGUE	1725	1961-66	7,5 5,0 2,5
CHAMOIS	875	1964-70	6,8 4,5 2,3

SKODA	REPUBBLICA CECA		
418/420 POPULAR	903-995	1934-38	12,0 8,0 4,0
420 RAPID	1195	1934-35	14,4 9,0 6,3
640 SUPERB	2492	1934-36	15,5 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
100/110/120 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
SUPERB II SERIE 3.6 TSI	3600	2009-10	6,0 4,0 2,0

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
SMART					
GERMANIA					
SMART	599-698	1998-04	2,7	1,8	0,9
SMART CABRIO	599-698	2000-04	3,5	2,3	1,2
SMART CROSSBLADE	599	2002-03	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	ITALIA		
TIPO 23/23S - 20 HP TORP./BERL.	2724	1920-25	57,0 38,0 19,0
TIPO 24S - 40 HP TORP./BERL.	4426	1920-26	105,0 70,0 35,0

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

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

STEYR PUCH	AUSTRIA				
500 (TUTTE LE VERSIONI)	493	1958-72	22,5	15,0	7,5
650 (TUTTE LE VERSIONI)	643-660	1963-68	25,5	17,0	8,5
700 C	643	1961-68	16,5	11,0	5,5
700 E	643	1963-66	18,0	12,0	6,0
HAFLINGER	643	1958-75	27,0	18,0	9,0
PINZGAUER	2499	1972-82	34,5	23,0	11,5

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
TALBOT TEN SALOON	1184 1938-48	30,0	20,0	10,0
TALBOT TEN TOURER/DHC	1184 1938-48	37,5	25,0	12,5
TALBOT 80	1184 1948-50	30,0	20,0	10,0
TALBOT 80 DHC	1184 1948-50	37,5	25,0	12,5
TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA	1944-2267 1948-54	37,5	25,0	12,5
TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA DHC	1944-2267 1948-54	45,0	30,0	15,0
TALBOT ALPINE	2267 1953-55	50,0	33,5	16,6
MK III/MK III S	2267 1954-57	30,0	20,0	10,0
MK III CONVERTIBLE COUPÉ	2267 1954-57	37,5	25,0	12,5
ALPINE	1494 1959-60	45,0	30,0	15,0
APIER SERIES I	1390 1955-58	9,0	6,0	3,0
APIER I/II/IIIA	1494-1592 1958-63	9,8	6,5	3,3
APIER I/II/IIIA CONVERTIBLE	1494-1592 1958-63	13,5	9,0	4,5
APIER I/IV	1592-1725 1963-67	10,5	7,0	3,5
ALPINE (ARROW TYPE)	1725 1967-76	5,3	3,5	1,8
ALPINE I/II/III/IV	1592-1725 1960-68	24,0	16,0	8,0
APIER (ARROW TYPE)	1725 1967-76	6,0	4,0	2,0
APIER 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		
		A+	AB	B+
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	3195 2009-10	6,9	4,6	2,3
SWIFT I/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
X90	1590 1996-00	6,8	4,5	2,3
WAGON R+ (TUTTE LE VERSIONI)	996-1328 1997-06	2,3	1,5	0,8
IGNIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1328 2000-03	2,1	1,4	0,7
IGNIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1328-1491 2003-09	1,8	1,2	0,6
ALTO (TUTTE LE VERSIONI)	1061 2002-06	1,2	0,8	0,4

TALBOT LAGO

		FRANCIA		
		A+	AB	B+
SPECIAL COUPÉ	3996 1936-39	230,0	170,0	102,0
SPECIAL CABRIOLET	3996 1936-39	270,0	200,0	120,0
SS COUPÉ	3996 1937-39	270,0	200,0	120,0
SS CABRIOLET	3996 1937-39	340,0	250,0	150,0
T 14 LS SPORT 2500	2491 1955-57	200,0	133,3	66,7
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		
		A+	AB	B+
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	2714 1979-81	33,0	22,0	11,0

TOYOTA

		GIAPPONE		
		A+	AB	B+
FJ 40	3878 1960-69	15,0	10,0	5,0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878 1970-83	13,5	9,0	4,5
FJ 55 SW	3878 1967-70	12,8	8,5	4,3
FJ 55 SW	2977-3878 1971-79	11,3	7,5	3,8
FJ 60 SW	3491-4228 1980-82	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980 1983-86	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER (I S.)	2977-4228 1979-85	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER II	2446-4164 1986-97	12,0	8,0	4,0
LAND CRUISER J9	2694-3378 1996-03	9,8	6,5	3,3
LAND CRUISER 100/500	4477-4664 1998-07	12,8	8,5	4,3
LAND CRUISER 300 3P./5P.	2694-3956 2003-06	12,0	8,0	4,0
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 (V S.)	1587-1998 1989-94	8,5	5,7	2,8
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V S.	1998 1989-93	24,0	16,0	8,0
CELICA 2.0 T. 16V 4WD L.E. C. SAINZ	1998 1992-93	41,5	27,5	13,8
CELICA (V 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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
MR2 (I S.)	1453-1587 1984-89	16,0	10,7	5,3
MR2 II - III SERIE	1988-2164 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
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	5,0	3,3	1,7
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.) 1.0I 16V/1.3I 16V	998-1299 1999-05	1,8	1,2	0,6
YARIS (I S.) 1.5I 16V	1497 2001-05	3,7	2,5	1,2
VARIS (I S.) VERSO	1299 2001-07	2,3	1,5	0,8

TRIUMPH

		GRAN BRETAGNA		
		A+	AB	B+
10/20	1393 1923-25	19,5	13,0	6,5
13/35	1873 1925-27	22,5	15,0	7,5
15	2170 1927-30	22,5	15,0	7,5
SUPER 7	747 1928-29	17,3	11,5	5,8
SUPER 8	832 1930	18,8	12,5	6,3
SUPER 9	1018 1931-32	21,0	14,0	7,0
SOUTHERN CROSS	1087-1232 1932	37,5	25,0	12,5
12/16 SCORPION	1232-1203 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 (RENOVN)	2088 1949-51	20,3	13,5	6,8
RENOVN 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	75,0	50,0	25,0
TR2 SHORT DOOR	1991 1954-55	63,0	42,0	21,0
TR3	1991 1955-57	62,0	41,5	20,7
TR3 A	1991 1957-61	52,0	38,5	23,1
TR3 B	2138 1962	50,0	37,0	22,2
ITALIA	1991 1960-61	65,0	43,5	21,7
TR4	2138 1961-65	47,5	31,5	15,8
TR4 A IRS	2138 1965-67	54,0	36,0	18,0
TR5 P.I.	2498 1967-68	75,0	50,0	25,0
TR 250	2498 1967-68	40,0	26,7	13,3
TR6 P.I.	2498 1969-75	35,0	23,3	11,7
TR7 COUPÉ	1998 1976-81	9,0	6,0	3,0
TR7 SPIDER	1998 1980-82	12,0	8,0	4,0
HERALD	948-1147 1959-70	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		
		A+	AB	B+
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

Modello	cm ³ anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
		A+	AB	B+
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935 1986-90	37,5	25,0	12,5
TASHMIN	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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1972-74	19,5	13,0	6,5
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1974-80	18,0	12,0	6,0
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1955-58	49,5	33,0	16,5
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1958-66	33,0	22,0	11,0
KARMANN GHIA COUPÉ	1285-1584	1966-74	30,0	20,0	10,0
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 II 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	2792	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	3168	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.	3168	2005-08	6,0	4,0	2,0
PASSAT V S. (B6) 3.6 V6 FSI VAR.	3597	2008-09	9,8	6,5	3,3
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1974-79	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.)	1595-1981	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	22,5	15,0	7,5
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	1980	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

Modello	cm ³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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
POLO I 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	8,5	5,7	2,8
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T.2.0	1781-1984	2003-10	10,0	6,7	3,3
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
PHAEON 3.2/3.6 V6	3189-3597	2002-09	6,0	4,0	2,0
PHAEON 4.2 V8	4172	2003-15	9,0	6,0	3,0
PHAEON 6.0 W12	5998	2002-11	10,5	7,0	3,5
TOURAN (I S.) 1.6	1595	2003-10	3,0	2,0	1,0
EOS 3.2/3.6 V6	3189-3597	2007-10	9,0	6,0	3,0

VOLKSWAGEN PORSCHE

GERMANIA

914/4	1679	1969-72	24,0	16,0	8,0
914 1.8	1795	1973-75	24,0	16,0	8,0
914 2.0	1971	1972-75	27,0	18,0	9,0
914/6	1991	1969-72	96,0	60,0	42,0

VOLVO

SVEZIA

PV 36 «CARIOCA»	3670	1935-38	24,0	16,0	8,0
PV 444 (TUTTE LE VERSIONI)	1414-1583	1944-58	21,0	14,0	7,0
PV 445 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	7,5	5,0	2,5
343/345	1397-1986	1976-81	4,5	3,0	1,5
340/360 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-1986	1982-91	4,5	3,0	1,5
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	7,5	5,0	2,5
240 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1982-91	6,8	4,5	2,3
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	13,5	9,0	4,5
245 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2127	1974-81	9,0	6,0	3,0
240 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1982-93	6,8	4,5	2,3
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	13,5	9,0	4,5
264 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	9,8	6,5	3,3
265 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	9,8	6,5	3,3
262 COUPÉ	2664-2849	1977-81	18,0	12,0	6,0
740 (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1984-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO	1986-2316	1984-89	3,8	2,5	1,3



RICAMBI E ACCESSORI PER JAGUAR CLASSICHE



COMPONENTI MECCANICHE, ELETTRICHE E DI CARROZZERIA

CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO

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



**0382 523630
0382 525429**

UN PONTE TRA DOMANDA E OFFERTA

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

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

GIULIETTA SPIDER 750 D rossa del 1956, telaio numero 00056, da restaurare, completa, originale, motore funzionante, trattativa riservata, visibile a Pietra Ligure (SV)



luciano.farina@hotmail.it

75 2.0 TWIN SPARK del 1991, iscritta Asi, revisionata e perfettamente funzionante, eccellenti condizioni estetiche sia esterne che interne, 11 mila euro, visibile a Gravina di Catania (CT)



marcofrata@virgilio.it

ALFETTA GT 1.6 del 1979, iscritta Asi, revisionata e funzionante, interni ed esterni ottimi, 12 mila euro, visibile a Gravina di Catania (CT)



marcofrata@virgilio.it

2000 GT VELOCE Blu Olandese 343 del 1972, interni color cuoio, cerchi Campagnolo, Asi Targa oro, nessun lavoro da fare, 43 mila euro, visibile a Salerno



351 9342447

GIULIA TI 1600 bianca del 1963, ottime condizioni, rara, freni a tamburo, prodotta al Portello, cambio al volante, 37 mila euro, visibile a Como



giorgionevo@gmail.com

2000 BERLINA del 1974, conservata, meccanica eccellente, gomme nuove, 19.500 euro, visibile a Lecce



canalelargo@gmail.com

GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE Bianco Gardenia del 1960, perfetta di meccanica e di carrozzeria, meccanica completamente revisionata, 98 mila euro, visibile a Milano

luca.cattaneo63@gmail.com

156 2.0 TWIN SPARK SELESPEED grigia del 2000, tetto apribile, unico proprietario, sempre in garage, mai incidentata, 6.500 euro, visibile a Pescara



alexcinicogto@gmail.com

GIULIETTA SPIDER rossa del 1962, terza serie, ottimo stato, 65 mila euro, visibile a L'Aquila



luigiautostoriche@protonmail.com

SPIDER 1300 del 1979, perfette condizioni, Asi Targa oro, 24 mila euro, visibile a Roma



mauriziobici1953@gmail.com

GIULIETTA SPIDER passo corto rossa del 1959, Asi Targa oro, interni rifatti, 89 mila euro, visibile a Modena

eballestrazzi00@gmail.com

2000 SPIDER TOURING rossa del 1960, bellissima, iscritta Asi, restaurata completamente, 125 mila euro, visibile a Pisa



3383377294

1300 SPRINT bianca del 1965, targa e carta di circolazione originali, 45 mila euro, visibile a Torino



3383377294

ALPINE

A110 1600 S GR. 4 azzurra del 1970, trascorsi agonistici, 180 mila euro, visibile a Rapallo (GE)



bunny29092002@yahoo.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**

AUTOBIANCHI

BIANCHINA berlina 110/F blu del 1966, perfettamente funzionante, 5.000 euro, visibile a San Martino Buon Albergo (VR)



aristogatta2018@gmail.com

BMW

635 CSI M Sport (E24) rossa del 1984, perfette condizioni, 12.800 euro, visibile a Pescara



voyagercrdx10@gmail.com

ISSETTA 300 bicolore bianca e arancione del 1958, restaurata, perfettamente marciante e completa di ogni componente, 35 mila euro, visibile a Brescia

picci987@gmail.com

CITROËN

TRACTION AVANT 11 BL bianca del 1954, completamente restaurata e perfettamente funzionante, 21.500 euro, visibile a Canicattì (AG)



pa.cigna@virgilio.it

2 CV CHARLESTON grigio chiaro-grigio scuro del 1986, carrozzeria in ordine, motore rifatto, interni nuovi, gomme nuove, accensione elettronica, iscritta Asi, 10.500 euro, visibile a Venezia



lucianoconcar@gmail.com

DAIHATSU

TERIOS 1.3 16V 4X4 del 2000, buone condizioni generali, trattativa riservata, visibile a Pescara

alexnicogto@gmail.com

DAIMLER

SP 250 DART del 1963, totalmente da restaurare, completa di tutti i pezzi originali, trattativa riservata, visibile a Como



susanna.bianchi.architetto@gmail.com

EXCALIBUR

PHAETON III SS bianca del 1978, bellissima, condizioni perfette, documenti in regola, iscritta Asi, 59 mila euro, visibile a Cagliari



segigiroma@gmail.com

FERRARI

456 GT grigia del 1996, ottime condizioni, recente tagliando, 85 mila euro, visibile a Termoli (CB)

leonardocollella2507@gmail.com

208 GTS TURBO INTERCOOLER rossa del 1989, conservata, perfetta, 85 mila euro, visibile a Bari



3383377294

FIAT

500 F blu del 1972, cilindrata aumentata a 650, accensione elettronica, pompa benzina elettrica e numerose altre migliorie, 13 mila euro, visibile a Villa Carcina (BS)



blinka74@gmail.com

1500 D del 1949, sei cilindri, iscritta Asi, buone condizioni di meccanica e carrozzeria, 24.999 euro, visibile ad Alcamo (TP)

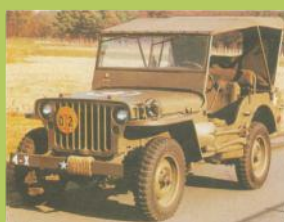
giufaj5@gmail.com

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it
Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.



SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI
RICAMBI ED ACCESSORI PER:

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

ricambituri@gmail.com Tel. 051 384831
www.ricambijeepp.com Mob. 339 4399951
Via Berretta Rossa, 66/2 B, 40133 Bologna

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

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

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

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

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

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

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

www.agugginisas.it

www.garageepoque.it

TEL. 02 96320107

EPOCA CAR



www.epocacar.com



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

NEGOZIO ON LINE

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

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

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

e elvezio esposito
Interni e Accessori per Auto d'Epoca

Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza Tel. e Fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950
info@elvezio.com - www.elvezio.com

ISCRIVITI AL CANALE YOUTUBE @elvezioesposito

ENNE PI
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

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



www.targheetarghe.it

Grimaldi Classic Cars



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

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

Certificazione di
qualità



ISO 9001:2015

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



ABARTH 124 SPIDER 1.800,

CERTIFICATA,
Italiana da sempre.
AZZURRA - NERA

**TARGACN.36..
ANNO 1975**



FERRARI TESTAROSSA,

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

IMMATRICOLATA 1986



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

TARGHE PS.405... APRILE 1991 !



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

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



**ALFA ROMEO GT 1.300,
ITALIANA DA SEMPRE, ROSSA**

TARGHE ASTI - APRILE 1974 !



**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 GT 1.300,
UNIFICATA ITALIANA DA SEMPRE, COLORE
ARGENTO**

TARGA PC... 1975!



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

TARGHE VA.497... ANNO 1968



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

TARGHE VE.2279...



**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**



**TRIUMPH TR3A, BIANCA, FAVOLOSA, ASI
ORO, CAPOTE, FINESTRINI ASPORTABILI,
TONNEAU COVER.**

TARGHE MILANO ANNO 1960



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

ANNO 1968 - UNICO PROPRIETARIO



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

IMMATRICOLATA 1999 !



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

TARGA RA.181... MARZO 1963



**ALFA ROMEO BRERA 2.4,
°°SOLO 8.100KM DA NUOVA°°
ITALIANA DA SEMPRE.**

ANNO 2006 - UNICO PROPRIETARIO



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

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



**ALFA ROMEO 2.0 150 cv GTV SPIDER SERIE 916,
ITALIANA DA SEMPRE, TARGHE D'ORIGINE,
INTERNI IN PELLE, TUTTA ORIGINALE, ASI
TARGA ORO**

TARGA AN.364... DICEMBRE 1996 !



**ALFA ROMEO GT 3.200cc,
°°SERIE 937***240CAVALLI***
SOLO 83.000 KM DA NUOVA.**

TARGA DS.9.... ANNO 2004 !



**FERRARI F430 SPIDER, °°SOLO 13.000 KM
DA NUOVA°° ITALIANA DA SEMPRE, GRIGIO
SILVERSTONE MET. CON INTERNI BORDEAUX
SCURL TARGHE ORIGINALI.
IMMATRICOLATA 2007**



**PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO
°°SOLO 39.012 KM DA NUOVA°°,LIBRETTO SER-
VICE, TAGLIANDI, HARD-TOP, PELLE CHIARA.
CERTIFICATA 111 - CONTROLLI PORSCHE
ANNO 2001 !**



**LANCIA THEMA FERRARI 8.32,
NERO METALLIZZATO, 205CV,
INTERNI IN PELLE.**

GENNAIO 1990 !



**BMW Z3 ROADSTER 1.8,
ITALIANA DA SEMPRE, targhe bianche di pri-
ma immatricolazione, frangivento, clima full
optionals. SOLO 94.000 KM.**

ANNO 1998



**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**



**BMW Z3 ROADSTER 2.8 192cv,
ITALIANA DA SEMPRE, targhe bianche di pri-
ma immatricolazione, interni e capote beige,
full optionals. SOLO 85.000 KM
ANNO 1997**



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

TARGHE MI.200.... - NOVEMBRE 1965



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

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



**FIAT PANDA 1.100cc 54cv,
UNICO PROPRIETARIO
SOLO 18.000 KM DA NUOVA.
ANNO 2002 !
ITALIANA DA SEMPRE**

CERCHIAMO Porsche 911 Carrera 3.200cc, pagamento immediato !

500 C GIARDINIERA LEGNO del 1950, trattativa riservata, visibile a Bagno a Ripoli (FI)



mariobemer@hotmail.it

500 B blu del 1949, ottime condizioni, trattativa riservata, visibile nel principato di Monaco



fbosia@libello.com

1500 CABRIOLET del 1964, tappezzeria nuova, radio originale, revisione effettuata, 39 mila euro, visibile a San Mauro Pascoli (FC)



famigliaraduan@gmail.com

1100 D grigia del 1965, perfette condizioni, guida a destra, trattativa riservata, visibile a Busca (CN)



raccavalerio@gmail.com

DINO COUPÉ Azzurro Mexico del 1968, 54 mila euro, visibile a Varedo (MB)



agambu@gmail.com

BARCHETTA 16V II SERIE blu del 2003, iscritta Asi, hardtop, aria condizionata e frangivento, 15 mila euro, visibile a Roma

marco.giannini54@gmail.com

850 SPORT SPIDER rossa del 1971, importata dalla Germania, 15 mila euro, visibile a Napoli



paolohenke@icloud.com

500 C del 1951, completamente restaurata, meccanica revisionata, quasi completa, trattativa riservata, visibile a Teramo



sarettadidomenico@gmail.com

500 F bianca del 1966, 6.500 euro, visibile a Giarre (CT)



alfiograsso24@gmail.com

500 C blu del 1954, guida a destra, targa originale, revisionata, 9.400 euro trattabili, visibile a Teramo



francescadelavivis@live.it

500 F nera del 1967, da restaurare, ferma in garage da 10 anni, targa e libretto originali, 3.500 euro, visibile a Torremaggiore (FG)



stefania.fantauzzi@gmail.com

500 L Rosso Corallo del 1971, targhe e libretto originali, uniproprietario, eccellenti condizioni, perfettamente funzionante, 6.500 euro, visibile a Roma

retalevo@gmail.com

124 SPORT SPIDER II SERIE rossa del 1970, completamente restaurata, 30 mila euro, visibile a Bergamo



colleoni.gb@alice.it

600 JUNGLA SAVIO rossa del 1967, carrozzeria e meccanica funzionanti e in buono stato, 10.000 euro, visibile



ad Anagni (FR)

maselli.benedetta@gmail.com

500 C GIARDINIERA del 1951,



restaurata, ottime condizioni, 16.900 euro, visibile a Roma

3473733160



1100 SPECIAL del 1961, ottimo stato, 9.000 euro, visibile a Reano (TO)

zacco62@gmail.com

BALILLA del 1935, documenti in regola, 13.900 euro, visibile a Foggia



davidesdra@outlook.com

600 PRIMA SERIE (vetri scorrevoli) del 1956, sempre ferma in garage, conservata, 14 mila euro, visibile a Lecco

335/6146164

PANDA 4X4 SISLEY grigia del 1987, buone condizioni, perfettamente funzionante, 8.900 euro, visibile a Tregnago (VR)



paololiveronese@alice.it

2300 S COUPÉ del 1965, completamente restaurata, Asi Targa oro, 52 mila euro, visibile a Codogno (LO)



giopass@libero.it

PANDA 1100 I.E. 4X4 COUNTRY CLUB blu del 1998, cinghia e frizione appena sostituiti, gomme in ottimo stato, 5.800 euro, visibile a Lecco

Enrico.rosa197@gmail.com

1100 STELLA ALPINA MONVISO azzurra del 1952, da collezione, 60 mila euro, visibile ad Alba



3383377294

124 SPORT COUPÉ II SERIE del 1971, 1.400 cm³, 88 CV, iscritta Asi, completamente restaurata, 14.900 euro, visibile a Cassano Magnago (VA)



dcorio1965@gmail.com

JAGUAR

MK2 3.4 LITRE del 1963, stato eccellente, 29 mila euro, visibile a Coriano (RN)



righetti@mail.ru

E-TYPE V12 COUPÉ verde del 1971, pronta per qualsiasi uso, 78 mila euro, visibile a Torino



3383377294

MK IX bianca del 1960, guida a destra, importata dall'Inghilterra, ottime condizioni, 28.900 euro, visibile a Montecchio Emilia (RE)



manghiennio64@gmail.com

XK 150 DHC bianca del 1960, condizioni da concorso, 124 mila euro, visibile a Sorbolo Mezzani (PR)



manghiennio64@gmail.com

JEEP

CJ-5 LAREDO diesel del 1980, restaurata completamente, numerosi pezzi di ricambio e accessori originali, 10.000 euro, visibile a Camaione (LU)



dog-town@libero.it

LANCIA

ARDEA IV SERIE 5 MARCE del 1952, guida a destra, conservata ma non perfetta, meccanica in ordine, targa e libretto originali, Asi Targa oro, 13.500 euro, visibile a Latina

pml69@live.it

FULVIA COUPÉ 1.6 HF LUSO rossa del 1972, perfetto stato, Asi Targa oro, 55 mila euro, visibile a Livorno



vitcarlo@gmail.com

FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO nera del 1972, completamente restaurata di meccanica e di carrozzeria, interni originali, trattativa riservata, visibile a Fermo (FM)



albertomichela23@gmail.com

DELTA HF 4WD grigia del 1987, buone condizioni, usata pochissimo, 28 mila euro, visibile a Feltre (BL)



cas.mauro@yahoo.it

GAMMA 2000 II SERIE del 1981, mantenuta scrupolosamente, appena tagliandata, gomme nuove, 10.500 euro, visibile a Lecce



canalelargo@gmail.com

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



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

di Bertamini Renzo & C. snc

RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE

RICAMBI PER ALFA ROMEO
FERRARI - FIAT - LANCIA - MASERATI
SPECIALIZZATI IN 124 SPIDER

www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

**Pratiche Auto ad Elevato
Grado di Difficoltà**

Nicolini
Bruno snc



Reggio Emilia Tel. 0522.551061
paolo@nicolinibruno.it
www.nicolinibruno.it

Passione senza fine.



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

Fiera Milano Rho
15-16-17 Novembre 2024

Vuoi vendere la tua auto?

Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla?
Milano AutoClassica ti offre la possibilità di riservare
un tuo spazio all'interno della manifestazione.

Per ricevere informazioni:

invia una mail a:

info@milanoautoclassica.com

Indicando alcuni dati quali:

NOME - COGNOME - CITTÀ - RECAPITO TELEFONICO
EMAIL - MARCA - MODELLO - ANNO DI PRODUZIONE
OPPURE INQUADRA IL QR CODE QUI SOTTO:



Segreteria organizzativa: EMAC / Tel +39 0572 70.152 / e-mail: info@milanoautoclassica.com

www.milanoautoclassica.com

FULVIA COUPÉ prima serie verde del 1967, leva lunga, perfettamente marciante, iscritta Asi, 17 mila euro, visibile a Formello (RM)



market@classicmotors64.com

AURELIA B51 blu del 1951, carrozzata Pinin Farina, solo tre esemplari esistenti, 110 mila euro, visibile a Roma



rinocalvarano@gmail.com

ARDEA IV SERIE del 1952, ottima di meccanica e di estetica, 20 mila euro, visibile a Torino

3383377294

LAND ROVER

RANGE ROVER I SERIE due porte azzurra del 1978, 3.5 V8, 9.550 euro, visibile a Roma



golftidsgsport@gmail.com

RANGE ROVER II SERIE 3.5 V8 bianca del 1985, cambio manuale, interni di velluto grigio, impianto a Gpl, ottime condizioni, pronta all'uso, 24 mila euro, visibile a Benevento

murdock35@tin.it

MASERATI

3500 GTI (INIEZIONE) rossa del 1963, 279 mila euro, visibile a Pisa

3383377294

MAZDA

MX-5 (NA) rossa del 1990, carrozzeria modificata, hardtop, iscritta Asi, perfettamente funzionante, 9.000 euro, visibile a Prato



tassone.it@gmail.com

MX-5 (NA) rossa del 1996, in regola e pronta per l'utilizzo, trattativa riservata, visibile a Biella

claudiocontex@alice.it

RX8 grigia del 2004, motore rifatto, 9.499 euro, visibile a Sabaudia (LT)

alecarollo99@gmail.com

MERCEDES-BENZ

200 GE PASSO CORTO bianca del 1989, perfetta di estetica e di meccanica, Asi Targa oro, gancio traino, 36.500 euro, visibile a Pavia

guatelli@ascompavia.it

350 SLC del 1972, completamente originale, cambio manuale, perfette condizioni meccaniche ed estetiche, 20 mila euro, visibile a Desenzano del Garda (BS)



magoale@virgilio.it

500 SL (R129) del 1992, unico proprietario, ottime condizioni, tagliandi effettuati, hardtop, frangivento con custodia, trattativa riservata, visibile a Castellanza (VA)



emilio.tesa@midatessuti.com

450 SL (R107) bianca del 1973, in ordine, provenienza europea, tagliando effettuato con varie sostituzioni, hardtop, 33 mila euro, visibile a Modena



d.franzoni@finder.it

250 SE (W108) del 1966, condizioni fantastiche, Asi Targa oro, 17.300 euro, visibile a Thiene (VI)



christian.zuccolo@gmail.com

C (W202) del 1996, perfetta, 4.000 euro, visibile a Fermo (FM)



albertomichela23@gmail.com

MG

A bianca del 1957, 36 mila euro, visibile a Robecchetto con Induno (MI)



gr972@libero.it

MINI

COOPER S gialla del 2003, ottimo stato, difetti minimi, 7.996 euro, visibile a Fano (PU)



mcvc6rjpxf@privaterelay.appleid.com

MORRIS

MINI verde del 1965, versione Super De Luxe, targhe e documenti originali, 17.800 euro, visibile a Volpiano (TO)



davide.chiusa@gmail.com

OPEL

ADMIRAL grigia del 1970, funzionante ma bisognosa di revisione, iniezione elettronica, 24.999 euro, visibile a Fossano (CN)

info@ortodelpianbosco.it

REKORD C 1700 CARAVAN del 1967, ferma da 20 anni, trattativa riservata, visibile a Tivoli (RM)



pietrodark@libero.it

PEUGEOT

406 COUPÉ grigia del 2000, sempre mantenuta, 4.000 euro, visibile a Portici (NA)



robertogelone@virgilio.it

PORSCHE

356 C CABRIOLET grigia del 1963, perfettamente in funzione, 18 mila euro, visibile a Bergamo

voyagercdlx10@gmail.com

911 3.0 SC grigia del 1983, sempre in garage, manutenzioni concessionaria Porsche, trattativa riservata, visibile ad Ancona

giorgio4036@alice.it

911 (996) CARRERA 3.6 blu del 2002, interni beige, in ordine di meccanica e carrozzeria, 45 mila euro, visibile a Montecatini Terme (PT)

tommasogiusfredi@gmail.com

356 B bianca del 1960, restaurata, interni rossi, trattativa riservata, visibile in Veneto



3493186007

911 2.2 T TARGA rossa del 1969, 105 mila euro, visibile a Rimini



bolliniger@omniway.sm

ROVER

MINI FLAME RED del 1989, motore 998 cm³ a carburatore, revisionata con numerose sostituzioni, 8.000 euro, visibile a Vasto (CH)



giannoneleandro@gmail.com

P6 3500 V8 bianca del 1968, cambio automatico, tetto apribile elettrico nuovo, iscritta Asi, 15 mila euro, visibile a Porto Ceresio (VA)

m.cislalghi2@virgilio.it

90 P4 nera del 1957, importata dal Regno Unito, ben tenuta, 9.999 euro, visibile a Napoli



gianpieroporta@gmail.com

SMART

ROADSTER COUPÉ rossa del 2003, tenuta molto bene, iscritta Asi, 9.000 euro, visibile a Collegno (TO)

marco.tela71@gmail.com

SIMCA

1000 COUPÉ BERTONE del 1966, buone condizioni, conservata, originale, 12.500 euro, visibile a Trana (TO)
piedeamaro72@gmail.com

SUZUKI

VITARA CABRIOLET del 1991, in ottimo stato, trattativa riservata, visibile ad Asti
marti.gasbrd@gmail.com

TOYOTA

LAND CRUISER rossa del 1989, originale, motore revisionato, 16 mila euro, visibile a Latina



massimo.lasalvia@virgilio.it

TRIUMPH

HERALD CONVERTIBLE bianca e azzurra del 1969, pronta a viaggiare senza interventi, 15 mila euro, visibile a Cormons (GO)



rodorico@yahoo.it

SPITFIRE 1500 rossa del 1975, conservata, completamente originale, 12.800 euro, visibile a Castano Primo (MI)



gigipastori@gmail.com

TR6 PI bianca del 1973, iniettori nuovi, marmitta nuova, radiatore nuovo, freni revisionati, fari a led, pompa benzina e motorino di avviamento nuovi, verniciatura da rivedere, 21 mila euro, visibile a Salsomaggiore Terme (PR)



dr.marchiotello@gmail.com

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO rosso del 1972, interni completamente rifatti, 6.500 euro, visibile a Prato

michelaifrim@yahoo.it

MAGGIOLINO 1200 rosso del 1962, condizioni eccellenti, perfettamente marciante, 14 mila euro, visibile a Certaldo (FI)

mailtoluca@gmail.com

MAGGIOLINO 1200 del 1963, 6 Volt, uniproprietario, perfettamente marciante, 10.500 euro, visibile a Petralia Soprana (PA)

lele.madonia@gmail.com

MAGGIOLINO 1200 del 1970, buone condizioni generali, motore perfettamente funzionante, numerosi lavori svolti, qualcosa da sistemare, 7.000 euro, visibile a Torino



marco@pagliana.com

MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET del 1977, motore rifatto, interni nuovi, trattativa riservata, visibile a Rocca Priora (RM)



sorrentinantonio@libero.it

KARMANN GHIA 1.6 CABRIOLET azzurra del 1970, restauro conservativo, meccanicamente in ordine, 39.900 euro, visibile a Ferrara

attilio68zanella@gmail.com

MAGGIOLINO 1200 vetro piatto del 1962, iscritta Asi, ottime condizioni generali, 15 mila euro, visibile a Guastalla (RE)



mattegallo@libero.it

MAGGIOLINO 1200 vetro piatto del 1963, ottime condizioni generali di meccanica e di carrozzeria, 17.500 euro, visibile a Genova

mariosala62@libero.it

VENDO MOTO

GILERA

SATURNO SPORT 500 del 1948, targa e libretto originali, perfettamente funzionante, trattativa riservata, visibile a Bellagio (CO)



marco.bottoni@btbottoni.it



Restauri e revisione Porsche 356-911-914

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



LE MODALITÀ

- Volete vendere auto o ricambi? Comprarli? Per i privati è gratis
- 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

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 028424721.

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 asserto in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'inserzionista o sull'acquirente dello spazio relativo.

146 **RUOTECLASSICHE** SETTEMBRE 2024



Monge

Il pet food che parla chiaro

MADE IN ITALY

MONOPROTEIN CON *superfood*



PER IL TUO
CUCCIOLO

I BENEFICI DEI **SUPERFOOD**
IN UNA GAMMA COMPLETA
DI RICETTE **MONOPROTEIN**
STUDiate PER LA SUA
CRESCITA.

SOLO NEI MIGLIORI PET SHOP
E NEGOZI SPECIALIZZATI



NO CRUELTY TEST

MONGE
La famiglia italiana del pet food

GREENCOMPANY



WWW.COPPAFRANCOMAZZOTTI.IT
NELLE TERRE DEI FONDATORI DELLA FRECCIA ROSSA

Trofeo
Banca Patrimoni Sella & c.

Renzo Castagneto, Franco Mazzotti,
 Giovanni Canestrini e Aymo Maggi

DAI LAGHI, PER LE VETTE, ALLA FRANCIACORTA
 1^ TAPPA, 19/10: Sirmione, Idro, Boario Terme
 2^ TAPPA, 20/10: Boario, Chiari, Aerobase Ghedi
 80 PROVE CRONOMETRATE + 5 PROVE MEDIA

DUE CLASSIFICHE:
 AUTO D'EPOCA < 1990
 AUTO MODERNE > 1991



19 / 20 OTTOBRE 2024
XVI COPPA FRANCO MAZZOTTI

CLUB DELLA MILLE MIGLIA "FRANCO MAZZOTTI" c/o ACI BRESCIA
 Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia - Tel. e fax: +39 030 2397322
 segreteria@clubmillemiglia.eu - www.clubmillemiglia.eu

