

# RUOTE CLASSICHE

LE LAND ROVER DI SUA MAESTÀ • MCLAREN-LAMBORGHINI, IL SOGNO SVANITO  
CENTO PORSCHE IN DANIMARCA • RIAPRE IL CENTRO STORICO FIAT

## Lancia Fulvia Rallye 1.6 HF

DI NUOVO ALLA RIBALTA  
LA REGINA DEL SANREMO '72



### Ferrari F355 F1 Lotus Esprit S4S

DALLA PISTA ALLA STRADA  
LA SFIDA TRA HETHEL  
E MARANELLO



### Alfa Romeo GTV serie 916

IL RITORNO  
DELLE SPORTIVE  
A 6 CILINDRI



### Citroën DS

ANCORA FUTURISTICA  
DOPO SETTANT'ANNI

# ARTCURIAL

## // Motorcars



La Collezione d'Argento



1995 Bugatti EB110  
L'unica EB110 in bianco Monaco

© Kevin Van Campenhout

# RÉTROMOBILE 2025

## *La Vendita Ufficiale*

Catalogo online



Asta  
7 & 8 Febbraio 2025,  
Parigi

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

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

# Repliche, restomod e backdate, ovvero come ti reinvento la classica

di Gian Luca Pellegrini

**N**el 1990, feci per Quattroruote un lungo giro fra i costruttori inglesi minori. Quando dico minori, non intendo l'Aston, la Caterham o la Lotus, che ancora oggi - nonostante mille difficoltà (la Bristol, se vi interessa, è in vendita a un prezzo con cui s'acquista un appartamento in una città italiana di provincia: certo, bisogna accollarsene i debiti, ma vuoi mettere il prestigio?) - appartengono di diritto all'industria automotive. No, parlo di quelli che producevano automobili in volumi irrisoni, in ossequio a una tradizione british che affonda le proprie origini nei primi giri di ruote mosse da un motore. Ricordo, per esempio, il signore che nel garage dietro la classica villetta con giardinetto assemblava - a mano, nel vero senso della parola - la Triking, che era una replica (per quanto autorizzata) della Morgan Three-Wheeler: comprava il bicilindrico dalla Guzzi, le componenti da specialisti di carrozzeria e con una tazza di tè in mano portata dalla moglie si sedeva sullo sgabello e iniziava il montaggio. Riusciva a finirne una quindicina

L'ultima tendenza sono le auto moderne riportate, soltanto nell'estetica, al passato. **Come le Porsche 911** della Lab Eleven che sembrano quelle degli anni 60 e 70



l'anno ed era tutto contento che sul Guinness dei Primati risultasse il più piccolo produttore di auto al mondo, perché in qualche modo era riuscito a ottenere l'omologazione. Ma la vera sorpresa di quel viaggio fu la Vicarage, che rifaceva le Jaguar MK II e le E-Type. Anche qui, bisogna capirsi sul significato della parola. Oltre a restaurarle, e fin qui non c'è nulla di strano (anche se bisogna considerare che sto parlando di tempi in cui la cultura dell'auto storica muoveva i primi passi: ricordo che Ruote classiche è del 1987), le trasformava meccanicamente. Motore delle Jaguar contemporanee, aria condizionata, servosterzo, cambio automatico, assetto: il fascino immutabile di un'icona dell'automobilismo e l'anima tecnica di una macchina moderna. Costavano, queste Jaguar, una fucilata - il doppio di una XJ nuova - però devo ammettere che l'unione dei due mondi era affascinante. Ecco, da allora parecchia benzina è passata sotto i ponti (la Vicarage esiste ancora, peraltro). E gli appassionati si sono abituati all'idea che, fermo restando il rispetto dello spirito originale, un'auto classica può evolvere in qualcos'altro. Il boom delle restomod - che sono oggetti per ricchi, ma tant'è - testimonia di come in un mondo di crescente omologazione (soprattutto nell'automobile, verrebbe da dire) il desiderio di riportare in vita, attualizzandoli, modelli che fanno parte del comune sentire per sentirsi unici è una moda crescente.

La Testarossa di Officine Fioravanti, la Delta Futurista dell'amico Amos, la Totem GT (che è pure elettrica!), la 928 di Nardone, la Kimera, la Legende Turbo 3 (che anticipa peraltro la riedizione marchiata Renault della 5 Turbo) raccontano tutte una storia che sta diventando fondamentale per diffondere - in maniera forse poco ortodossa ma efficace - l'amore per le storiche (e speriamo che il trend si allarghi a vetture meno elitarie: a Torino il designer Dario Olivero sta preparando il restomod dell'A112, chiamata Dùdes). Oggi vediamo la nascita di un fenomeno uguale e contrario che si chiama backdate e che riguarda, per ora, le Porsche: se le restomod sono una base storica su cui viene costruita una macchina moderna, le backdate sono macchine moderne che vengono riportate - soltanto nell'estetica - al passato. Messa in soldoni, uno prende una 911 serie 964, tiene la meccanica com'è e la trasforma in una F, ovvero la prima serie. C'è chi lo giudicherà un delitto di lesa maestà e chi un omaggio sui generis al mito. Di certo stanno nascendo numerosi atelier (la svizzera Sportec, l'austriaca d'anima italiana Lab Eleven e ovviamente l'americana Singer) che stanno specializzandosi in tali conversioni, provando che un pubblico che spende (tanto) per assecondare le proprie passioni esisterà sempre.

R

# Sommario



56



44



86



48



GETTY IMAGES

In copertina:  
La Lancia Fulvia Rallye 1.6 HF ex Ballestrieri-Bernacchini che ha trionfato al Rally di Sanremo 1972 è tornata a correre sulla nostra pista di Vairano

## MONDO RUOTECLASSICHE

### 6 Iniziative

La nuova collana di allegati

### PENSIERI LIBERI

### 8 Prove speciali

di *Miki Biasion*

### 10 Una vita per l'auto

di *Antonio Ghini*

## PASSIONI

### 12 Flashback

Gli 80 anni di Jacky Ickx

### 14 Libri

Le novità di carta

### 16 Photobox e Posta

La voce dei lettori

### 18 Auto e cinema

C'era una volta a... Hollywood

### 20 Auto Italiana

GP Siracusa 1965

## PRIMO PIANO

### 22 Giorgio Andrian

Auto storiche patrimonio dell'Unesco

## ICONI

### 27 Anniversari

60 anni di Renault 16

### 28 Nata per correre

Lancia Fulvia Rallye 1.6 HF #2268 (1972)

### 38 Anniversari

70 anni di Citroën DS

### 44 Impressioni

Citroën DS 20 Pallas (1972)

### 48 Anniversari

30 anni di Alfa Romeo GTV serie 916

### 56 Test a test

Ferrari F355 F1 (1998)  
Lotus Esprit S4S (1997)

## STORIE

### 67 Rally di Montecarlo 1960

Un podio tutto Mercedes

### 68 Collezioni

Le Porsche di Torben Nielsen

### 74 Storie

Land Rover auto della Corona

### 80 Formula 1

McLaren-Lamborghini 1993

## MONDOCLASSICO

### 85 Centro Storico Fiat

Riapre grazie al Mauto

### 86 Specialisti

Jolly Car

### 90 Eventi

1000 Miglia Experience UAE

## MERCATO

### 93 Porsche

911 di record in record

### 94 Tendenze

Fine anno tranquilla

### 96 Classic Garage

Specialisti

### 101 Quotazioni

Come leggere i nostri prezzi  
Auto e fuoristrada

### 123 Vendo&Compro

Un ponte tra domanda e offerta  
Come fare un'inserzione



1 - 4 MAGGIO 2025

# Great people, great cars, pure elegance

## GREAT PEOPLE

I partecipanti ad un evento sono l'elemento stesso del successo. Poniamo molta cura ed attenzione in questo aspetto, ed è per questo oggi come nel futuro che limitiamo a 60 team il numero di presenze.

## GREAT CARS

Le automobili sono l'essenza di un rally, la loro storia, bellezza, quello che possono raccontare di sè e dei loro proprietari. Abbiamo l'ambizione di attrarre modelli belli e significativi in una crescita continua.

## PURE ELEGANCE

I rally non sono per noi fatti di solo cronometri, ma di momenti da vivere e condividere, unici, memorabili, curati, sorprendenti. Tutto in un mix di cultura, bellezza e stile in luoghi sempre privatizzati per cene e hôtel.

[www.le-flair.com](http://www.le-flair.com) | [info@le-flair.com](mailto:info@le-flair.com)

Made by the people of Passione Engadina and P.Experience

# Un viaggio al vertice di design e prestazioni

A FEBBRAIO PRENDE IL VIA UNA NUOVA COLLANA DI ALLEGATI.  
**SEI VOLUMI DEDICATI ALLE SUPERCAR:** DALLE FERRARI  
 ALLE PORSCHE, DALLE LAMBORGHINI ALLE LOTUS

**S**ono loro ad agitare i sogni degli appassionati di motori: le supercar. Il motivo è semplice. Rappresentano la punta di diamante, la massima espressione del design e della raffinatezza meccanica. Per loro non esistono, o quasi, vincoli legati ai costi o a conside-

razioni quali praticità d'uso, economie d'esercizio, abitabilità o capacità di carico. Insomma, qui ingegneri, tecnici e stilisti possono dare sfogo alle loro idee e alla loro creatività. Ed è così che nascono i nostri oggetti del desiderio.

## Con le prove su strada

Alle supercarabbiamo voluto dedicare la nuova collana di allegati, costituita da sei volumi, ognuno dei quali consacrato a un marchio iconico. Il piano dell'opera prevede Ferrari (febbraio), Porsche (marzo), Maserati (aprile), Lamborghini (maggio), Jaguar (giugno) e Lo-

tus (luglio). A guidarci in questo nuovo viaggio sono le prove su strada e le impressioni di guida pubblicate da Auto Italiana e Quattroruote tra il 1957 e il 2003. A dare il via alle danze sono le creature del Cavallino; in particolare abbiamo focalizzato l'attenzione sulle berline (e le varianti spider) "animate" dal dodici cilindri, dalla 250 GT alla 575M Maranello. Nel percorso incontreremo la 275 GTB, la "Daytona", la Berlinetta Boxer, la Testarossa e la 550 Maranello. Ogni modello è introdotto da un approfondito dossier che ne racconta la genesi e lo sviluppo. **R**



## LA COSTA 2025

### L'Alfa Romeo Giulietta Spider

Nel 2025 sono numerosi gli anniversari da celebrare. Tuttavia ci è sembrato doveroso rendere omaggio a una protagonista assoluta dei sogni degli automobilisti italiani, e non solo. E così le coste dei dodici numeri di Ruote classiche di quest'anno andranno a comporre l'iconico scudetto dell'Alfa Romeo Giulietta Spider, l'indimenticabile capolavoro di Pinin Farina che debutta in passerella nell'ormai lontano 1955.

#### Ispirazione americana

A ispirare la versione scoperta della coupé Sprint, svelata nel 1954, è guarda caso Max Hoffman, il fautore del successo Oltreoceano di Case quali Jaguar, Porsche e Mercedes-Benz. Lo studio della Spider viene affidato a due maestri del design: Bertone e Pinin Farina. Prevalse la proposta di quest'ultimo, caratterizzata da linee pulite, eleganti, più convenzionali rispetto a quelle ardite del prototipo definito da Franco Scaglione a firma Bertone. "Bella signorina", la definisce lo stesso Pinin Farina, a sottolinearne l'equilibrio tra sportività, essenzialità e gentilezza nelle forme. E dopo settant'anni nulla è cambiato.



# Trofeo Spartaco Dini, si ritorna in pista

Anche quest'anno il circuito di Magione (PG) ospita il Trofeo Spartaco Dini, campionato di velocità in pista riservato alle Alfa Romeo storiche da competizione, patrocinato da Riar Veloce. Le gare si svolgono secondo un format ormai consolidato: prove cronometrate di 20 minuti per le qualificazioni e gara di 20 minuti. Le tappe previste sono cinque: il debutto sarà il 16 marzo, poi il 27 aprile, il 1° giugno, il 21 settembre e il 30 novembre. Per informazioni, Attilio Lorenzi ([attilio.lorenzi@riar.it](mailto:attilio.lorenzi@riar.it)) oppure Paolo Piantini (tel. 340 7694564 - 34322753, [info@gareclassiche.it](mailto:info@gareclassiche.it)). Intanto, è tuttora in essere l'accordo con Editoriale Domus, che prevede l'abbonamento a Ruote classiche (versione cartacea o digitale) al costo di 30 euro per chi si iscrive al Riar.



## FEDERPERITI

# Una scuola per veri 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 come quello dei veicoli storici. Per informazioni, si può telefonare all'800833822 oppure visitare il sito [veicolidepoca.com](http://veicolidepoca.com)



## PERIODICO MENSILE GENNAIO 2025

**DIRETTORE RESPONSABILE**  
Gian Luca Pellegrini

**VICE DIRETTORE**  
Laura Confalonieri

**UFFICIO CENTRALE**  
Fulvio Zucco (coordinamento)

**NEWSROOM**  
Andrea Stassano (coordinamento)  
Gaetano Derosa (invito)  
Fabrizio Greggio (allegati)

**UFFICIO GRAFICO**  
Daniele Velini

**SEGRETARIO DI REDAZIONE**  
Paola Pisati (coordinamento)  
Deborah Nocentini

**ARCHIVIO**  
Massimo Calzone, Stefano Negri

**HANNO COLLABORATO**

**Progetto e grafica:** Stefano Tosi

**Testi:** Alfredo Albertini, Miki Biasion, Giosuè Boetto Cohen, Axel Cattan, Marco Di Pietro, Antonio Ghini, Nicolò Minerbi, Lorenzo Stocco Gastaldi

**Foto:** Alamy, Getty Images, Lat Images, Andreas Lindlahr, Nicolò Minerbi, Daniele Russo, 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 2025

Editoriale Domus S.p.A. Milano  
È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'autore.  
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 accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

### FOREIGN SALES DEPT.

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

Back issues: € 9,90 (postal charges not included).  
Payment method: By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano Metropolitan-via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI), IBAN IT49Y02008943400010427294, Swift Code UNCRITMMOMM.

Editoriale Domus S.p.A. tratta i dati personali raccolti nel quadro 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 dell'indirizzo email dpo@edidomus.it.

### PER L'ITALIA

Distribuzione SODIP SRL  
via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI  
tel. 02 660301, telefax 02 6603020.

### SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA  
via Manzoni 12, 20089 Rozzano (MI)  
tel. 02 5753911, fax 02 57512606

# Non è mai detta l'ultima parola

I CAMPIONATI ASSEGNAZI ALLA GARA FINALE NON SONO UNA NOVITÀ. **COME QUEST'ANNO, ANCHE NEL 1986**

IL TITOLO IRIDATO RALLY SI È DECISO AL TERMINE. ANZI, DOPO

di Miki Biasion



Il palmarès di Miki Biasion nel Mondiale Rally è impressionante. Scuderie: Opel, Lancia, Ford. Mondiali vinti: due (1988, 1989); rally vinti: 17; podi: 40; punti ottenuti: 768

**Q**uest'anno il campionato del mondo Costruttori di Formula 1 si è deciso all'ultima gara, a dicembre, dopo la stagione più lunga di sempre, disputata su ben 24 Gran Premi. Il titolo, per la cronaca, è andato alla McLaren, per la nona volta.

Lo stesso è capitato per il campionato del mondo Costruttori Rally, che, in questo caso assieme a quello Piloti, è stato assegnato nella competizione finale, il Rally del Giappone, il 24 novembre scorso, dopo 13 appuntamenti.

La Hyundai, che era in testa alla classifica fino a quel momento, ha subito l'uscita di strada, nell'ultimo giorno di gara dell'ultimo rally della stagione, del suo pilota Ott Tanak, che era al comando con la i20 N. In questo modo, ha servito su un vassoio d'argento il titolo iridato alla Toyota e alla sua GR Yaris, che ha trionfato nel Paese del Sol Levante guidata da Elfyn Evans. Thierry Neuville, della squadra Hyundai, a questo punto è balzato in testa alla classifica Piloti, portandosi a casa il relativo titolo.

Ricordo, a questo proposito, la stagione rallistica del 1986: la squadra Lancia, di cui io facevo parte, veniva da un anno di transizione, con una vettura non più vincente perché aveva solo due ruote motrici (la Rally 037). Quella stagione, inoltre, era stata funestata dalla scomparsa, durante il Tour de Corse, di Attilio Bettega.

All'inizio dell'annata 1986 eravamo pertanto tutti molto motivati, con una grande voglia di riscatto e fiduciosi nella nuova Delta S4 a quattro ruote motrici, che prometteva di essere altamente competitiva. Tutto era cominciato nel migliore dei modi, con la vittoria a Montecarlo, poi un'altra sciagura si abbatté sulla nostra squadra, con la perdita di Henri Toivonen e Sergio Cresto, ancora una volta al Tour de Corse.

Markku Alén e io ci trovammo così a difendere i colori della Martini Racing, aiutati in alcune gare da piloti locali specialisti, ingaggiati per l'occasione. Arrivammo alla penultima gara, il Rally di Sanremo, con Alén in lotta per il titolo Piloti e la Lancia per quello Costruttori. Io ero al comando della corsa, ma lasciai vincere Markku, che era più favorito per il campionato Piloti. Il nostro di-



retto avversario, la Peugeot che schierava la 205 Turbo 16, venne tra l'altro squalificato per un'irregolarità tecnica. I titoli iridati per i due campionati si sarebbero quindi giocati negli Stati Uniti, all'Olympus Rally.

Alén vinse quella gara aggiudicandosi il campionato, ma purtroppo, dopo poche settimane, venne accolto il ricorso presentato dalla Peugeot e fu annullato il punteggio del Rally di Sanremo. Kankkunen e la Peugeot, a quel punto, diventarono i nuovi campioni del mondo. Dunque, mai dire gatto se non ce l'hai nel sacco! **R**

Nelle foto, i due protagonisti della sfida finale per la vittoria nel campionato mondiale Rally 1986: sopra, Juha Kankkunen con la Peugeot 205 Turbo 16 al "Montecarlo"; e, sotto, Markku Alén con la Lancia Delta S4 al "Sanremo".



## COPPA • MILANO • SANREMO

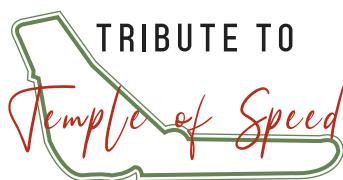
Est. 1906



Artwork by: Knulp

## XVI RIEVOCAZIONE STORICA

10 - 13 APRILE 2025



COURTESY OF

 Novelli 1934



Wyler Vetta

nashi  
ARGAN



POWERED BY



For informations and Subscription: [race.office@milano-sanremo.it](mailto:race.office@milano-sanremo.it)  
[milano-sanremo.it](http://milano-sanremo.it)

# Piccoli ingredienti per un grande successo

CINQUANT'ANNI FA NASCEVA LA COPPA RENAULT 5, DOVE LA PASSIONE DEI PARTECIPANTI **CONTAVA ALMENO QUANTO I RISULTATI**. UN MONDO, OGGI, PURTROPPO DIMENTICATO

di Antonio Ghini



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

**E**ro salito di corsa sul taxi per l'aeroperto di Orly quel primo pomeriggio di sabato 22 marzo 1975, giorno dell'esordio, all'autodromo del Mugello, della Coppa Renault 5 con le qualifiche per la gara del giorno dopo. I telefonini non c'erano ancora ed ero impaziente di sapere come stessero andando le cose visto il numero, davvero spropositato, di iscritti alla serie creata dalla Renault per avvicinare gli appassionati allo sport automobilistico. Erano ben 94 le Renault 5 presenti ed erano programmate tre batterie di una trentina di partenti ciascuna, prima della finale coi migliori. Sentivo una certa ansia per non aver potuto essere presente nel mio ruolo di responsabile di questa nuova attività. La colpa era di una presentazione segreta, per questo fatta di sabato, di un futuro modello Renault per il quale realizzare la campagna pubblicitaria, fissata proprio quel giorno.

Scheda telefonica, telefonata dall'aeroporto, e subito la risposta che non avrei voluto avere: "Abbiamo deciso, anche su consiglio della direzione gara, di non farli correre domani, di fare solo un'esibizione..." Ometto la mia reazione che si concluse con "No! Io decido che domani si corre. Questa sera arrivo e voglio le griglie di partenza". Non era arroganza, ma realismo: un programma preparato con cura e che avrebbe avuto un duraturo successo, non poteva fermarsi per piccole ansie dell'ultimo minuto (alcune sviste nel cronometraggio, del tutto marginali, e poco altro). Ogni anno, al ristorante del Passo della Futa, storica memoria della 1000 Miglia, i piloti che erano al Mugello nel 1975, assieme a tanti che si sono aggiunti negli anni ai diversi campionati Renault, si trovano per ricordare quel felice inizio che vide, esordiente in pista e giovanissimo, anche Mauro Baldi, che in pochi anni creò la sua carriera da professionista. Le sue qualità si capirono subito con il quarto posto al traguardo. Questo spontaneo incontro annuale, l'ultimo il 30 novembre scorso, è la prova di come lo sport dell'automobile possa diventare un forte collante per persone unite dalla stessa passione, la maggior parte scese in pista solo per il piacere di correre e misurare il proprio valore. Ma se la storia finisse qui, direbbe poco: se avessimo continuato a correre in autodromi dove lo speaker si limitava a dire ciò che tutti vedevano "primo il nu-

mero 6, secondo il 34..." eccetera, l'incontro alla Futa oggi non si farebbe. Capimmo l'importanza di uno speaker che raccontasse chi fosse e da dove venisse ogni pilota per creare le premesse di amicizie prima di tutto tra i piloti stessi. In poche gare il paddock cambiò, tutti amici di tutti e tutti con il team Renault, sempre lo stesso, che "inventava" eventi o trovate per mantenere buoni rapporti anche nei momenti di tensione. Tra questi, gli adesivi scherzosi coi personaggi di Disney Ezechiele Lupo - i "cattivi", indicati così ai commissari perché li tenessero d'occhio - e il furbo Agnellino per gli altri. E tanto altro ancora, incluso l'autentico Champagne - la Francia obbligava - per il podio. Con questo spirito la "Coppa" crebbe, diventò internazionale, arrivò perfino la TV, con un commento sempre personalizzato e motivante per tutti. Proprio a febbraio uscirà un libro, voluto e scritto da Domenico Porfiri al quale affidai, qualche anno dopo, la "Coppa", che racconta 50 anni di corse Renault in Italia. Spettacolari i numeri, tra modelli utilizzati e piloti partecipanti, e la ricchezza di una storia davvero speciale.

Oggi dove il kart è la strada per la F1 fin dall'infanzia e dove ci sono dodicenni con addetto stampa e manager, quel modo di stare insieme è stato dimenticato. Peccato: l'automobile e il suo sport meritano la condivisione di una passione speciale. La crisi che questo amato mezzo sta ora incontrando ha, tra le cause, proprio questa dimenticanza. Chi sarà il primo costruttore ad accorgersene? **R**



Un'immagine della gara d'esordio della Coppa Renault 5, che si disputò all'autodromo del Mugello nella primavera del 1975. Correva anche Mauro Baldi, che arrivò quarto

# Officina



# Ferrarese



Giovanni Savonuzzi: Cisitalia Spyder Nuvolari

# Valli e Nebbie

28-29-30 Marzo 2025

Per informazioni e iscrizioni: Tel. 0532 200183  
[www.officinaferrarese.it](http://www.officinaferrarese.it) [info@officinaferrarese.it](mailto:info@officinaferrarese.it)

Trova tutti i quotidiani e riviste su <https://eurekaddl.lat>

# Un altro traguardo per Monsieur Le Mans

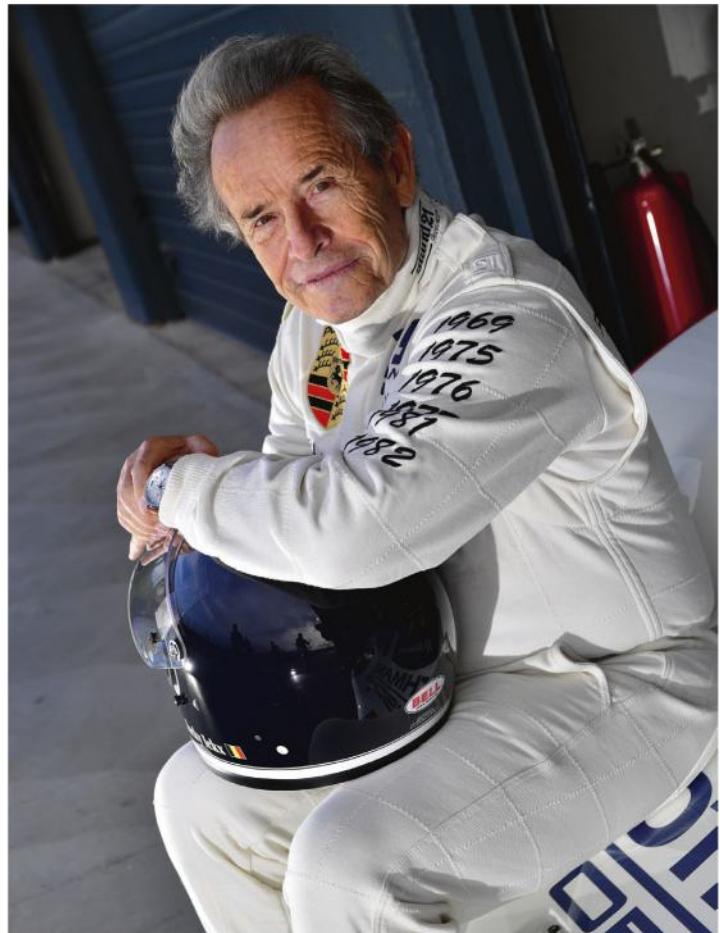
IL CAMPIONE BELGA TAGLIA L'ENNESIMA BANDIERA A SCACCHI DI UNA **CARRIERA A TUTTO TONDO**, IMPREZIOSITA DALLE **SEI VITTORIE** OTTENUTE NELLA "24 ORE" FRANCESA

di Andrea Stassano



La 24 Ore di Le Mans 1969 è finita da poco e Jacky Ickx, al centro a sinistra, può gustarsi la vittoria, celebrato dal compagno Jackie Oliver. Ma un giorno prima la loro gara era iniziata con la plateale "passeggiata" di Jacky verso l'auto al via. Poi, una delle rimonte più belle di sempre

Un giovanissimo Jacky Ickx - con tanto di nome sul manubrio - impegnato in una gara di trial. Il pilota belga, infatti, inizia a correre con le due ruote, passa poi alle auto da Turismo, quindi alle monoposto e alle Sport Prototipo. Foto più a destra, Jacky ritratto oggi, durante il test esclusivo sulla Porsche 956 con cui vinse a Le Mans nel 1982, pubblicato su Ruoteclassiche di giugno del 2023. Sotto, la Ford GT 40 n. 6, protagonista della famosa rimonta alla "24 Ore" del 1969



Determinato, **esigente quanto versatile**, ha saputo andare forte con ogni tipo di auto. Dalle Turismo alle Formula 1 e alle Sport Prototipo

**O**ttant'anni di vita intensa, spesso oltre il limite. Fatta di trionfi, scampati pericoli e di tanta gioia per aver potuto realizzare i propri sogni su un'auto da corsa. Jacky Ickx, dall'alto del suo ennesimo traguardo raggiunto il primo gennaio, è uno dei grandi veterani del motorismo. Un protagonista a 360 gradi della storia delle corse, che ha fatto parte del ristretto clan dei "cavalieri del rischio".

Non ha vinto un Mondiale di F1 - ha avuto una chance nel 1970, ma quell'anno il destino lo assegnò giustamente al suo grande rivale Jochen Rindt, scomparso in prova a Monza - eppure questo non ne sminuisce affatto la caratura sportiva. Anche perché Jacky ha vinto tutto quanto il resto, dalle gare Turismo a quelle di durata con i Prototipi (tra l'altro, sei i suoi trionfi alla 24 Ore di Le Mans, dal 1969 al 1982), ai grandi raid, come la Parigi-Dakar del 1983.

Successi dal peso specifico molto elevato, perché conquistati in periodi in cui la differenza tra vincere e morire era inferiore a un soffio. L'asso belga ha gareggiato per le scuderie e i marchi più prestigiosi: Ford, Brabham, Ferrari, Lotus, legandosi soprattutto alla Porsche. Quando lo incontri, trasmette un fortissimo carisma e il fascino del signore d'altri tempi, che ripensa spesso al suo rapporto con il rischio. Quello che poteva avere soltanto chi, giro dopo giro, per un giorno intero e tante edizioni, ha percorso il rettilineo delle Hunaudières a 380 chilometri orari.

R

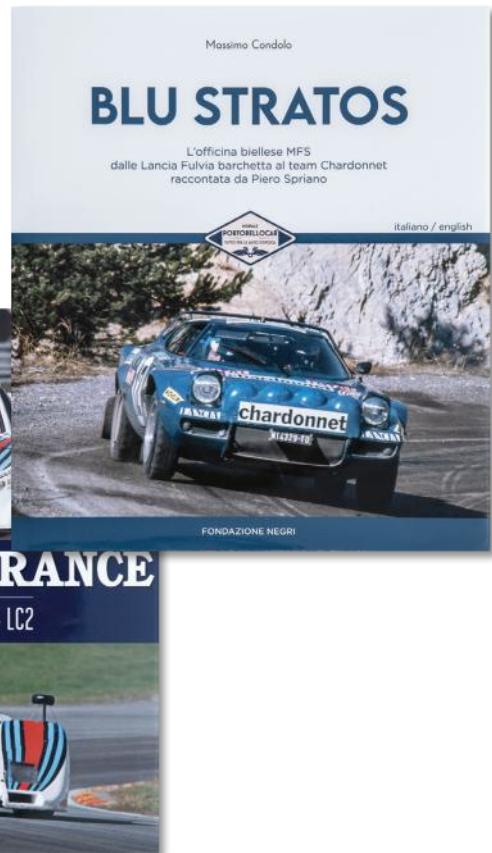
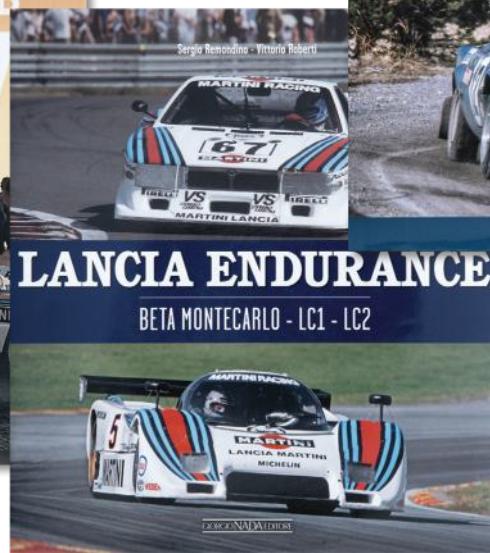
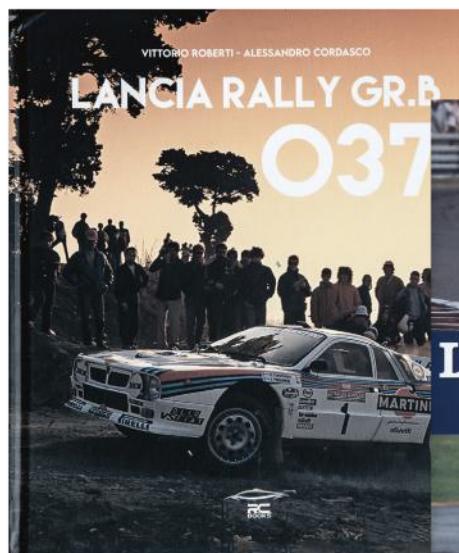
# Lancia da corsa che emozione

TRE VOLUMI NARRANO **LA STORIA DELLE ICONE SPORTIVE DI CHIVASSO** CHE HANNO TRIONFATO IN TUTTO IL MONDO

**Lancia Rally Gruppo B 037**  
Vittorio Roberti  
Alessandro Cordasco  
RC Books  
512 pagine  
95 euro

**Lancia Endurance Beta Montecarlo LC1 - LC2**  
Sergio Riondino  
Vittorio Roberti  
Giorgio Nada Editore  
216 pagine  
50 euro

**Blu Stratos**  
Massimo Condolo  
Fondazione Negri  
160 pagine  
60 euro



## La bestia nera delle Audi

Tutto, ma proprio tutto sulla 037, campione del mondo Rally nel 1983. Guidata da assi come Walter Röhrl, Markku Alén e Henri Toivonen, la splendida Lancia ha vinto un pò ovunque, dal Rally di Montecarlo al Tour de Corse, dall'“Acropoli” al “Sanremo”. Questo volume analizza tutta la storia dello sviluppo del modello, con documenti originali e disegni tecnici, dai primi schizzi fino alle più recenti evoluzioni.



## Avventure nei circuiti

Beta Montecarlo, LC1 e LC2 sono le Lancia che, fra la fine degli anni 70 e l'inizio del decennio successivo, riportarono la Casa sulle piste di tutto il mondo, riuscendo a conquistare il titolo iridato Marche-Endurance nel biennio 1980-81. A guidarle furono alcuni fra i piloti italiani in quegli anni protagonisti anche in F.1, quali Michele Alboreto, Riccardo Patrese, Piercarlo Ghinzani, Alessandro Nannini, Teo Fabi, con la regia di Cesare Fiorio e Gianni Tonti. La storia tecnica e sportiva si alterna a preziosi materiali, spesso del tutto inediti, molti dei quali provenienti dall'archivio di Reinhard Klein. A rendere ancor più ricco il volume sono l'intervista esclusiva con Giampaolo Dallara e i disegni di Alessandro Cordasco.

## Quella livrea molto chic

Questo bel volume, attraverso i ricordi di Piero Spriano raccolti da Massimo Condolo, racconta l'affascinante mondo dei rally attraverso la storia della MFS, l'azienda di Claudio Maglioli, Luigi Foradini e Piero Spriano, che per dieci anni ha supportato il reparto corse Lancia nella preparazione e nell'assistenza di Flavia, Fulvia e Stratos, tra cui la berlina “bleu de France” della scuderia Chardonnet. Che dire della Stratos, considerata la vettura per eccellenza di questa specialità? Le tre vittorie nel Mondiale di categoria l'hanno resa “la bête à gagner”, la “bestia fatta per vincere”, con un'aura di imbattibilità che resta tale anche dopo che altre auto sportive hanno vinto più di lei.

# FORGIAMO LE ECCELLENZE ITALIANE



TECNICA  
ESPERIENZA  
PASSIONE  
ARTE

Targhe, medaglie d'arte, monete, gettoni, quadri incisi e oggetti commemorativi in metalli preziosi o comuni: da 130 anni, **OMEA** dà vita al tuo marchio, trasformando semplici articoli in vere opere d'arte. La prima nel settore ad avviare la produzione dei marchi smaltati a fuoco per le maggiori case automobilistiche.

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



info@omea.it  
www.omea.it



# La Stella di Stoccarda spicca il volo

NEL 1952 DEBUTTA UNA COUPÉ DESTINATA A DIVENTARE UN'ICONA: **LA MERCEDES-BENZ 300 SL**. A DISTINGUERLA, LE SCENOGRAFICHE PORTE AD "ALI DI GABBIANO"

a cura di **Fabrizio Greggio**

**L**o scorso anno si è celebrato il 70° compleanno di una delle sportive più iconiche, la Mercedes-Benz "Ali di gabbiano", che deriva, se non erro, da una vettura da corsa. La memoria gioca brutti scherzi?

**Alfredo Pratesi**

**A**ssolutamente no. La Mercedes-Benz 300 SL (sigla W198), soprannominata "Ali di gabbiano", debutta infatti nel febbraio del 1954 in occasione dell'International Motor Sports Show di New York. Una scelta non casuale. Nel-

la Grande Mela infatti ha sede la società di Max Hoffman, geniale importatore negli Stati Uniti delle più prestigiose sportive europee, per le quali il mercato americano è di fondamentale rilevanza. A lui si deve la nascita di alcune fra le più affascinanti sportive degli anni 50. Ma facciamo un passo indietro e torniamo precisamente al 1952. In quell'anno la Casa di Stoccarda fa debuttare la coupé 300 SL (sigla W194), la prima vettura da competizione della Stella del dopoguerra. La sua peculiarità risiede nel sofisticato telaio formato da un intricato traliccio di tubi, che consente di ottenere una struttura al contempo rigida e leggera (dai 64 ai 68 kg a seconda delle versioni). La particolare configurazione dell'intreccio degli elementi tubolari, con soglie laterali molto alte, non consente però di adottare una carrozzeria con porte convenzionali e pertanto i portelli per accedere all'abitacolo devono essere incernierati sul tetto: da un vincolo tecnico ecco nascere la scenografica apertura ad "ali di gabbiano", soluzione destinata a imprimere questa vettura nell'immaginario collettivo. La meccanica deriva dalla berlina 300 (W186), ma con opportuni aggiornamenti, il più rilevante dei quali riguarda il sei cilindri in linea di 2.996 cm<sup>3</sup> (alimentato da tre carburatori e con una potenza di 175 CV), che beneficia della lubrificazione a carter secco. Il debutto sulla scena internazionale avviene alla XIX edizione della 1000 Miglia, il 3 e 4 maggio del 1952. Le tre vetture schierate, tutte in livrea argento, suscitano grande clamore fra il pubblico; al termine dei 1.564 km tagliano il traguardo le 300 SL di Kling-Klenk (numero 623) e di Caracciola-Kurle (numero 613), rispettivamente al 2° e 4° posto della classifica assoluta; costretta al ritiro poco dopo la partenza a causa di un'uscita di strada la SL di Lang-



Grupp (la 626). La prima vittoria non si fa attendere e arriva poche settimane dopo, alla 24 Ore di Le Mans, quando sui gradini più alti del podio salgono le vetture di Lang-Riess (numero 21) e di Hellfrich-Niedermayr (numero 20). Altra affermazione di risonanza mondiale è il trionfo alla terza edizione (novembre 1952) della massacrante Carrera Panamericana: primo e secondo posto con Kling-Klenk (numero 4) e Lang-Grupp (numero 3). Dopo la stagione sportiva del 1952, a eccezione del prototipo siglato W194 OII e conosciuto anche come 300 SL/53 (carrozzeria più aerodinamica, passo accorciato da 2.400 a 2.300 mm, schema transaxle, carreggiate ridotte, motore a iniezione diretta), ogni ulteriore sviluppo della 300 SL da competizione viene accantonato in vista del

Sotto, la locandina pubblicitaria che celebra la straordinaria affermazione della 300 SL alla Carrera Panamericana del 1952, dove conquista 1° e 2° posto. Pochi mesi prima, alla 1000 Miglia, aveva ottenuto il 2° e 4° posto

III. Carrera Panamericana Mexico

Triumphaler Doppelsieg

1. Karl Kling 2. Hermann Lang

Im härtesten 5-Tage-Kampf siegt überlegen in neuer Strecken-Rekordzeit der „Typ 300 SL“, entwickelt aus den serienmäßigen Personenwagen von

MERCEDES-BENZ



A sinistra, cambio gomme alla Carrera Panamericana del 1952 per la 300 SL numero 4 di Kling-Keng, che vinceranno la gara. Il parabrezza è sfondato per l'urto con un avvoltoio: a protezione dell'equipaggio verranno subito montate delle barre longitudinali davanti al vetro. In basso, il prototipo W194 011 del 1953



programma di Formula 1 per il 1954. Sembra quindi che la storia della SL (Sport Leicht) sia giunta al termine. Ed ecco che entra in scena il citato Max Hoffman, il quale intuisce le potenzialità di una sportiva stradale derivata dalla 300 SL e da abile commerciante, dotato di intuito fuori dal comune, convince la dirigenza della Daimler-Benz a proporre l'"Ali di gabbiano" in abiti civili. La carrozzeria viene ingentilita per soddisfare le esigenze di una clientela raffinata e faticosa: le porte sono ampliate, la fiancata è resa più slanciata da lunghi "baffi" posti sopra i passaruota, un tocco di sportività è dato dagli sfoghi d'aria laterali ricavati nel parafango anteriore, il disegno del muso e della coda è rivisto in funzione dell'adozione dei paraurti e gli interni risultano ben più curati e confor-

tevoli. Ma insieme con uno stile unico e mozzafiato, la "W198" porta in dote una primizia meccanica: il motore rimane sì il sei cilindri in linea di tre litri, ma l'alimentazione è affidata a un impianto di iniezione diretta: è la prima vettura di serie al mondo a vantare tale soluzione. La potenza sale a 215 CV, che però faticano a bilanciare l'incremento di peso della 300 SL, che sale a 1.310 kg (il telaio, con passo di 2.400 mm, tocca gli 82 kg). Questa splendida coupé rimane in produzione fino al 1957, per un totale di 1.400 unità; in quell'anno il testimone passa alla pur affascinante 300 SL Roadster, più adatta alla clientela femminile per via delle porte convenzionali (il telaio viene appositamente modificato); ma è l'"Ali di gabbiano" a conquistare il cuore degli appassionati, ieri come oggi. **R**

## In Argentina si parla italiano

**D**alla lontana Argentina ci scrive Diego Villani, il cui nonno emigrò nel Paese sudamericano nel 1924.

Il legame con l'Italia è sempre forte, come testimoniano le immagini delle automobili di famiglia.

1. Diego con sua moglie nel 1994; come testimone di nozze l'Alfa Romeo Giulietta Ti del 1961, da lui acquistata quando aveva 19 anni
2. La stessa Giulietta oggi, in fase avanzata di restauro
3. Diego accanto a un'altra italiana, nel garage di famiglia dagli anni 90: si tratta di una Fiat 125 Mirafiori del 1982, di produzione argentina



1



2



3



ALAMY

# Garage California

IN "C'ERA UNA VOLTA A... HOLLYWOOD", OGGI DISPONIBILE SULLE PIATTAFORME STREAMING, TARANTINO HA VOLUTO OLTRE 2.000 MACCHINE. UN COMPENDIO DI STORIA DELL'AUTO ANNI 60

di Gian Luca Pellegrini

**C'**era una volta a... Hollywood", nono film della carriera di Quentin Tarantino (è uscito nel 2019, ma di recente è divenuto disponibile sulle principali piattaforme di streaming a pagamento), non è soltanto una dichiarazione d'amore per il cinema e la televisione degli anni 60, ma anche uno straordinario spaccato storico sulle automobili di quel periodo. Ambientato nella Los Angeles del 1969, racconta attraverso l'incastro delle storie di vari personaggi apparentemente slegati fra loro – ed è la cifra artistica che si ritrova in quasi tutte le opere di Tarantino – la vicenda dell'assassinio, da parte dei seguaci della setta fondata da Richard Manson, di Sharon Tate, attrice in

quel momento in grande ascesa e moglie del regista Roman Polanski. Se non l'avete visto, non vi sveliamo la trama. Però, per l'appassionato di macchine quelle quasi tre ore di pellicola sono una gioia per gli occhi, perché il regista – confermando la straordinaria attenzione per il dettaglio che lo ha sempre contraddistinto – restituisce allo spettatore una fotografia incredibilmente realistica di quello che circolava per le strade della California del Sud in quel periodo. Nonostante i scintillanti budget a disposizione di un big di Hollywood, Tarantino ha infatti deciso di non utilizzare le immagini computerizzate, come ormai fanno tutti, ma di portare in scena le vere auto, con uno sforzo produttivo mai raggiunto prima:



Margot Robbie, che nel film di Tarantino interpreta l'attrice Sharon Tate, moglie di Roman Polanski che fu uccisa dai seguaci della setta di Richard Manson, con una Cadillac Eldorado. Sopra, è con Rafal Zawierucha, che ha il ruolo di Polanski, su una MG TD

A destra, Brad Pitt, nei panni dello stuntman Cliff Booth, con la Cadillac Coupé De Ville. La vettura era già comparsa in un'altra pellicola di Tarantino, "Le lene". Era guidata dal protagonista Michael Madsen, che l'ha poi acquistata e l'ha prestata per questo set



se in un film normale ambientato nel passato c'è bisogno di 300-500 veicoli d'epoca, per "C'era una volta a... Hollywood" Steven Butcher – l'uomo incaricato del casting su quattro ruote – ne ha portate sui set oltre 2.000.

### Modelli dell'epoca a perdita d'occhio

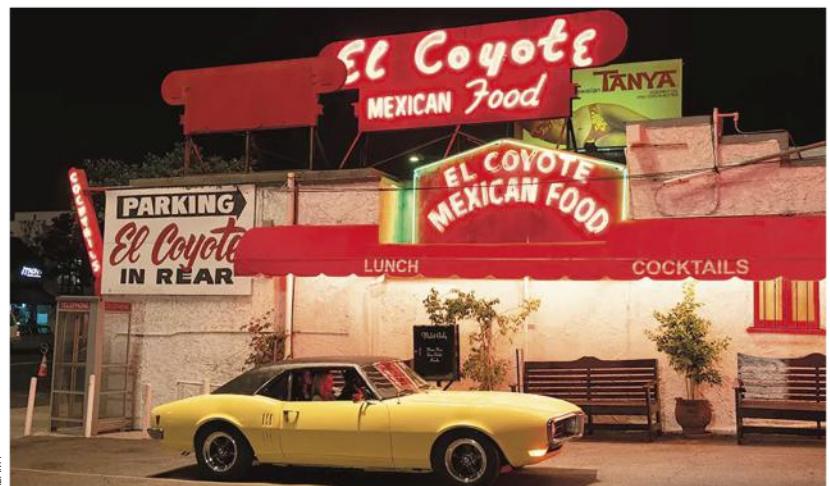
Lo sforzo produttivo si nota nelle scene sulle strade aperte, dove le comparse motorizzate appaiono a perdita d'occhio. Sono impressionanti le lunghe sequenze di guida che si svolgono sulle highway: per decine e decine di secondi si vede passare una quantità di vetture assolutamente impressionante, al punto che talora si ha l'impressione che si stia guardando un documentario originale. Per una ripresa notturna di Pitt che sgasa fra le macchine per tornare a casa (dietro un drive in, per meglio sottolineare l'importanza della car culture di quel periodo), Tarantino ha ottenuto la chiusura di oltre un chilometro e mezzo di una delle autostrade più trafficate della California. E lo stesso effetto è stato ottenuto riportando al 1969 quattro isolati di Hollywood Boulevard, dove anche le macchine parcheggiate sono dell'epoca. Analoga cura è stata riposta nella scelta delle vetture dei protagonisti. La regina è la Cadillac Coupé De Ville del 1966 del protagonista Rick Dalton (Leonardo Di Caprio), che viene guidata dal suo stuntman Cliff Booth (Brad Pitt) e che è al suo secondo ruolo da star. È infatti la De Ville guidata da Michael Madsen in "Le Iene": l'attore l'aveva comprata in occasione del film e l'ha fornita al team di Tarantino anche per questa pellicola (ne è stata fatta un'identica copia per favorire le riprese). La Cadillac

non è l'unica auto a richiamare una precedente opera di Tarantino. La Volkswagen Karmann Ghia azzurra del 1964 di Booth è lo stesso modello guidato da Uma Thurman in "Kill Bill". In questo caso, però, l'originalità non è stata mantenuta: come si capisce chiaramente in una delle prime scene, dove si vede Brad Pitt esibirsi in un sovraffusto di potenza improbabile per la cavalleria di quella macchina, al posto del motore originale c'è un boxer Subaru moderno. Interessante notare come al quattro cilindri giapponese abbiano anche accoppiato un cambio automatico, perché pare che Pitt non sappia guidare con il manuale: curioso particolare, soprattutto sapendo che l'attore americano ha appena finito di girare un film in cui interpreta un pilota di Formula 1. La Karmann Ghia dotata di pedigree certificato è stata venduta nel 2020 per 50 mila dollari da una Casa d'aste specializzata in memorabilia cinematografiche.

La macchina di Roman Polanski (Rafał Zawierucha) e Sharon Tate (Margot Robbie) è una MG TD, scelta perché appare in un film che ha ispirato lo stile visivo di "C'era una volta a... Hollywood", ovvero "Model Shop" (in cui recitava la Tate) e perché, dice Butcher, "alla fine degli anni 60 in America andavano di moda: in 'Love Story' Ryan O'Neal ne guidava una". Sempre il personaggio di Sharon Tate si vede sfrecciare per Los Angeles su una Porsche 911 blu. La Ford Galaxie guidata da Tex Watson è la replica dell'auto usata dai seguaci della famiglia Manson per compiere i propri omicidi. Interessante notare come Butcher avesse anche trovato il veicolo vero e proprio: alla fine, Tarantino ha deciso che avere quella sul set sarebbe stato inquietante... **R**



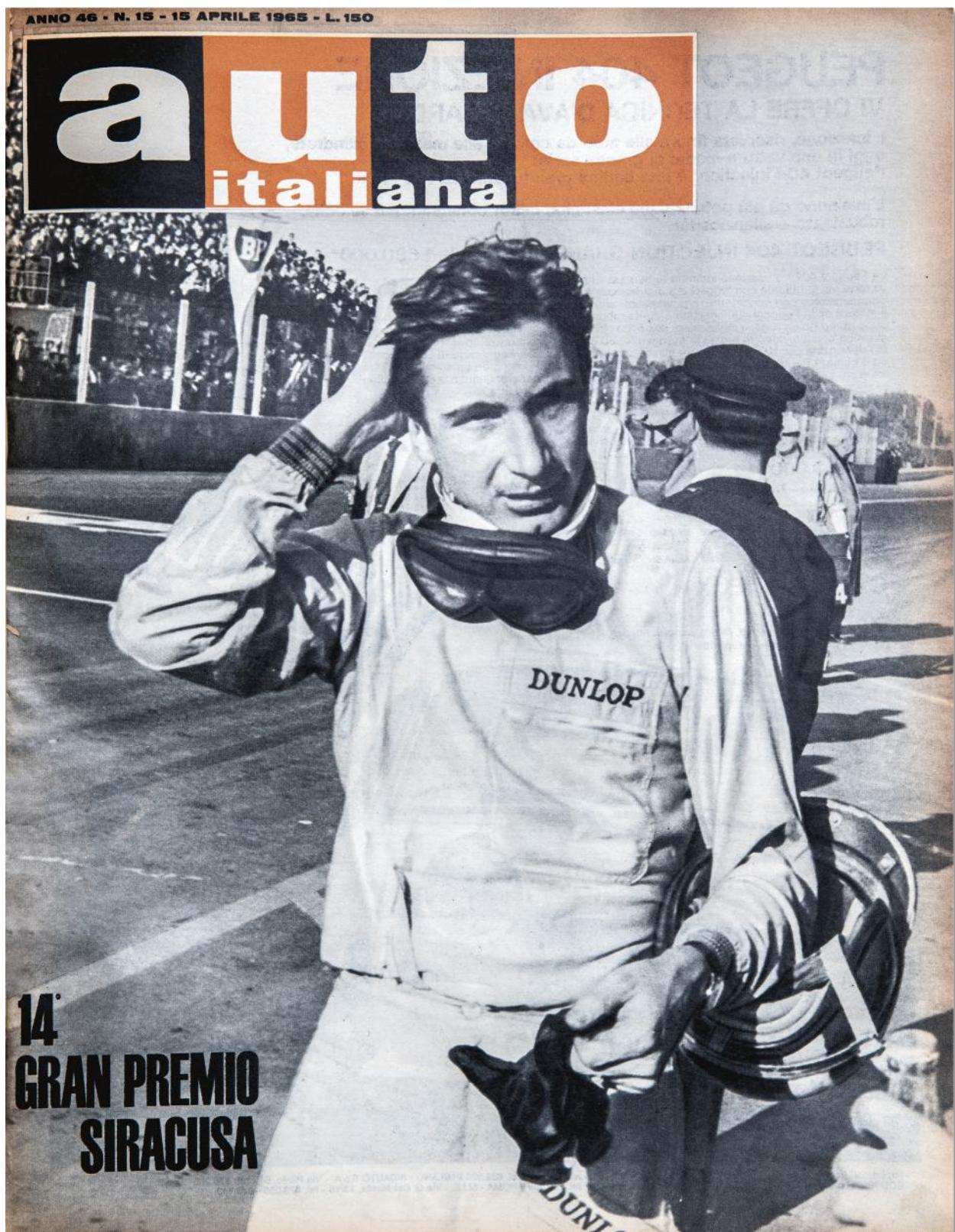
Margot Robbie con la Porsche 911 blu che guida in scena. Sotto, un'AMC Rambler Classic in una sequenza girata sulle strade di Los Angeles; più in basso, una Pontiac Firebird del 1968



ALAMY

# Sicilia agrodolce per Jo Siffert

a cura di **Andrea Stassano**



GP Siracusa di F.1 del 1965: il fotografo ritrae un incredulo Jo Siffert che, casco jet sul braccio e occhialoni abbassati, è costretto al ritiro per un guasto al motore della sua Brabham-BRM, dopo aver compiuto una gran gara in testa, lottando a lungo con John Surtees (Ferrari) e Jim Clark (Lotus). Da un lato, quindi, per il bravo pilota svizzero c'è soddisfazione per la prestazione, dall'altro amarezza per un successo sfumato nel finale di una corsa di 308 km, seguita da un pubblico straripante. Il gran premio isolano, non valido per il Mondiale e giunto alla 14esima edizione, rappresenta un appuntamento importante a inizio stagione. Lo dimostra il parco partenti, che include molti dei piloti più forti dell'epoca, come, appunto, Clark, che vincerà la gara, Surtees, giunto secondo, e il suo compagno Lorenzo Bandini, terzo. Non mancano Jo Bonnier, Mike Spence, Innes Ireland, Mike Hailwood, Lodovico Scarfiotti e Masten Gregory.



## UNA MANIFESTAZIONE DEDICATA AL MOTORISMO D'EPOCA IN TUTTE LE SUE FORME

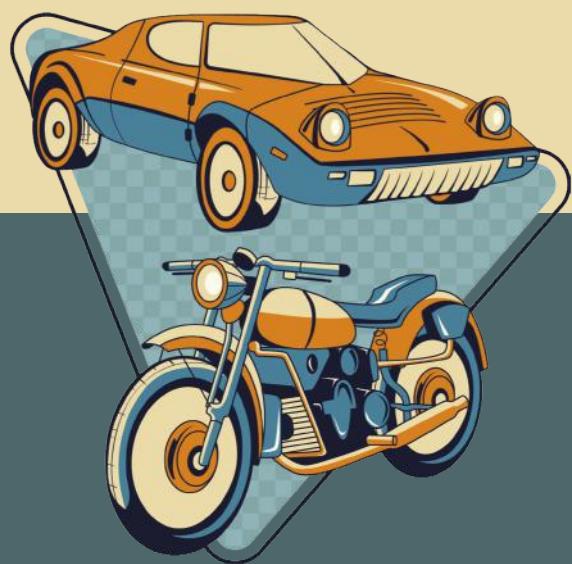
- AUTO E MOTO STORICHE
- MODELLISMO
- AUTOMOBILIA
- RICAMBI PER MEZZI D'EPOCA



UN'OPPORTUNITÀ DA NON PERDERE  
PER COLLEZIONISTI E APPASSIONATI!

**15-16  
MARZO  
VERCELLI FIERE**

**INGRESSO RIDOTTO**  
PER CHI VIENE CON IL PROPRIO  
MEZZO STORICO (PIÙ DI 20 ANNI)



PER INFO E PRENOTAZIONI STAND:  
SEGRETERIA@FUNMOTORCLASSIC.IT  
COMMERCIALE@FUNMOTORCLASSIC.IT

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA: +39 3493112996  
COMMERCIALE: +39 3402805140/+39 3483669390

**WWW.FUNMOTORCLASSIC.IT**

# Le auto d'epoca sono un patrimonio

L'UOMO CHE HA PORTATO TORINO E LA PADOVA DI GIOTTO SOTTO **L'EGIDA DELL'UNESCO** SI È FATTO UNA DOMANDA: PERCHÉ NON PROVARCI ANCHE CON IL MOTORISMO STORICO?

testo e foto di **Nicolò Minerbi**

**T**utto inizia in uno studio padovano, dove un bambino, davanti al tecnografo, ha occhi solo per l'uomo che ci sta lavorando sopra, suo padre, e per il poster appeso dietro: quello di una "Duetto" rossa. La passione di Giorgio Andrian, laurea in Scienze forestali e dottorato in Geografia politica, per le macchine comincia allora. Entrato nell'orbita dell'Unesco come presidente di un'associazione studentesca, ne rimane folgorato a tal punto da diventare consulente e poi funzionario di stanza a Venezia. Suo il merito di aver fatto diventare patrimonio dell'umanità la Padova di Giotto e la Torino Creative City. "Una vittoria a metà, in questo caso", fa notare lui con un po' di rammarico, "perché anche se la candidatura di Torino è partita da basi motoristiche, poi i riflettori sono stati puntati altrove. Di certo rimane che la capitale dell'auto italiana è diventata città creativa proprio grazie al design...". È per questo che gli è rimasta la voglia di riprovarci. Perché sia il motorismo a entrare all'Unesco.

"I tedeschi, per cui la tecnica è cultura di serie A, sono riusciti a inserire il brevetto di Benz già nel 2011", spiega. Che vuol dire che se un marziano volesse studiare la storia del pianeta terra, alla voce automobili troverebbe giusto un triciclo di 139 anni fa. Un po' come se la pittura fosse rappresentata solo da quella rupestre. E poi c'è pure l'alpinismo, perché il motorismo no? "Me lo chiedono tutti", risponde Andrian. La verità è che il tema è difficile, anche da comunicare. "Prendi l'Italia: per parlare di auto e Unesco devi andare al ministero della Cultura, non a quello delle Infrastrutture e dei Trasporti". Come se non bastasse, poi, visto che l'Unesco non è una sovrintendenza, ma un'organizzazione, sono gli Stati che devono segnalare le realtà di cui si dovrebbe occupare. Insomma, se nessuno chiama, l'Unesco non risponde. Però non basta dire: "Rendiamo patrimonio dell'umanità Giotto perché è Giotto". Ci si deve sintonizzare su altre frequenze. Per capire meglio, bisogna leggere la motivazione per cui i lavori dell'artista tosca-

**"La strada più veloce è puntare sulle memorie del mondo. E con i nostri musei, gli eventi e le collezioni, la via è aperta"**



no sono entrati nel World Heritage: "Gli affreschi dell'artista a Padova illustrano l'importante scambio di idee che esisteva tra le figure di spicco nei mondi della scienza, della letteratura e delle arti visive nel clima pre-umanista della città all'inizio del XIV secolo". Morale: l'allievo di Cimabue è finito nella lista più per l'ingegno (altrui) che per il genio (proprio). "Il segreto, riprende Andrian, "è che a questo obiettivo hanno collaborato realtà che non si erano mai parlate prima: privati, pubblica amministrazione, curia. Un bell'esempio che dovremmo tradurre anche nel mondo del motorismo, dove Asi e Aci potrebbero provare ad avviare un percorso condiviso".

Per far entrare l'auto nell'Unesco bisogna saper fare le manovre giuste: "Individuare l'eccezionale valore universale da mettere sotto i riflettori del vaglio è un passaggio fondamentale," riprende Andrian. "Se poi la candidatura venisse presentata da più Paesi, avrebbe addirittura una corsia preferenziale...". Qui entrano in gioco anche le danze dei Maori, perché c'è una domanda che Andrian si fa. "Il motorismo storico potreb-

be essere un patrimonio immateriale, visto che è un rituale sociale come quello degli aborigeni?" E all'appassionato vengono in mente quelle 1.000 non solo miglia, ma anche iniziative che punteggiano il Bel Paese, concorsi di eleganza inclusi. In realtà, la manovra d'avvicinamento è cominciata con la festa per i 50 anni della Fiva, nel 2016, nella sede parigina dell'organizzazione delle Nazioni Unite. È da allora che Andrian è diventato il deus ex machina... proprio delle macchine.

Insomma, il ghiaccio è stato rotto, ma il viaggio per Parigi è ancora lungo. "È un peccato poi che l'Italia, campionessa indiscussa dei patrimoni mondiali (dalla preistoria all'altro ieri), come rappresentazione dell'ultimo miglio, cioè della modernità, ne abbia solo uno: la Ivrea dell'Olivetti". Poco, se si pensa alle nostre eccellenze. "Oggi la strada più veloce per ottenere un riconoscimento del motorismo sarebbe quella delle memorie del mondo, che è poi la terza via prevista dall'Unesco. E visto l'interesse di archivi storici, collezionisti e musei dell'auto, mi sembra che la corsia sia abbastanza libera".

Giorgio Andrian,  
qui ritratto al museo  
del dipartimento  
di Ingegneria industriale  
dell'Università  
di Padova, si divide  
tra la città veneta  
e Belgrado, dove  
ha ridato vita, con una  
rievocazione, al Gran  
Premio che si era corso  
prima della guerra

R



# GRANDE PROMOZIONE REGALO: VOI COMPRATE, NOI REGALIAMO

## Limora.com/Campagna-regalo

### da 50 € di valore d'acquisto


**Manometro per pneumatici**

con custodia in metallo cromato e pulsante di reset.

Scala da 0 a 4 bar (da 0 a 60 PSI)

343703

**Luce a LED**

lampada d'emergenza con 3 diodi luminosi. Questa torcia non richiede batterie o fonti di alimentazione esterne, ma si aziona con una manovella.

257086

**Lattine di olio**

Questa lattina di olio è un „must have“ assoluto per ogni officina. Realizzata in lamiera sottile, verniciata di grigio, con pompa a leva. Viene fornita con 2 tubi flessibili e uno rigido. 250 ml

534996

**Interruttore principale batteria**

Interruttore generale della batteria contro la scarica della batteria e il rischio di incendio dovuto alla corrente di dispersione, contro il furto e contro il rischio di cortocircuito durante i lavori di manutenzione. Versione con fusibile di bypass.

318072


**Brugola**

pollici	498994	<b>12,-</b>
metrico	498995	<b>12,-</b>

### da 100 € di valore d'acquisto


**Lattine di olio**

Questa lattina d'olio Castrol in Design vintage è perfetta per tutti gli appassionati di auto d'epoca. Realizzata in lamiera d'acciaio nel classico Verde Castrol con logo vintage.

200 ml 526186 **15,-**  
500 ml 528077 **18,-**

**Protezione dei parafanghi**

Proteggi la vernice quando si lavora nel vano motore, con pratiche tasche per gli attrezzi. 100x56 cm.

318071 **28,-**

**Ago per pelle**

con 160 metri di spago in poliestere cerato e 2 aghi

369532 **38,-**

**Limora Formine per biscotti**

con 12 motivi in scatola di latta decorativa smaltata

504710 **28,-**

**Filtro carburante**

cromato - per tubi del carburante.

6 mm	315875	<b>13,-</b>
8 mm	315876	<b>13,-</b>

### da 200 € di valore d'acquisto


**Utensile rettificatore valvole**

Un pratico adattatore trasforma qualsiasi trapano standard in una professionale smerigliatrice per valvole. Con le ventose da 22 e 28 mm in dotazione, si adatta a quasi tutte le valvole più comuni per una perfetta rettifica.

321353 **46,-**


**Coppia dispositivo di controllo 1/2"**

Adattatore digitale con campo di misura da 40 a 200 Nm, con azionamento da 1/2".

490061 **49,-**


**Cavalletti di montaggio**

heavy duty, 2 tonnellate per cavalletto, altezza regolabile da 31 cm a 52

342812 **40,-**


**Doubrella / ombrello rettangolare convertibile**

per proteggere l'abitacolo della vostra auto d'epoca dalla pioggia, dal sole e dalla polvere. Ampia copertura: 160x90 cm.

grigio scuro 455741 **38,-**  
Union-Jack 532851 **54,-**


**Strumento di flangiatura**

Per tubi freno da 3/16 a 1/2". Set di 2 pezzi con morsetto e divaricatore per tubi freno.

329808 **29,-**

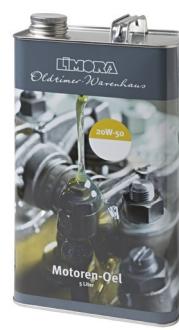
**Kit di filettatrici**

33 pezzi, acciaio al carbonio, filettature interne ed esterne, metriche da M3 a M12 e le più importanti filettature in pollici

289954 **49,-**

**Limora Olio motore**

Per tutte le auto d'epoca degli anni ,70 e ,80  
SAE 20W-50 511114 **43,-**  
SAE 15W/40 511115 **35,-**



**da 500 € di valore d'acquisto**



**Sacco porta attrezzi arrotolata**

Realizzato in pelle nabuk marrone. 14 scomparti di diverse dimensioni, 3 piccoli scomparti. Fornito senza attrezzi

493246

**106,-**

**Fascetta del tubo del radiatore**

Allentare delicatamente i tubi flessibili del radiatore con diametri da 24 a 53 mm.

498822

**59,-**

**Scatola a cricchetto, imperiale**

Scatola a cricchetto in pollici con azionamento da 1/2". 24 pezzi con bussole da 3/8" a 1 1/4".

490300

**58,-**

**Blocco a vite**

8 tubi da 20 ml ciascuno in una scatola di legno: rosso, giallo, trasparente, bianco, blu, verde, grigio e nero

522608

**98,-**



**Carrello scorrevole**

1,2 metri di lunghezza, 7 stabili rotelle gommate girevoli fino a 360. Con una manovra il carrello può essere trasformato in uno sgabello. Imbottito e rivestito in similpelle.

19065

**60,-**



**Coppia dispositivo di controllo 3/4"**

Adattatore digitale con campo di misura da 100 a 500 Nm, con azionamento da 3/4".

476803

**77,-**

**radio retrò compatta**

con sintonizzatore FM, interfaccia Bluetooth, USB e SD compatibile con MP3. Versione con pannello frontale in nero/cromo, 12 Volt

531817

**59,-**

**Termometro digitale a infrarossi**

termometro con integrato puntatore laser gamma di misura da -50°C a 550°C o commutabile a -58°F a 1022°F

306497

**48,-**



**Gentlemen start your engines!**

Ma purtroppo la batteria è scarica? Fortunatamente potete avere questo dispositivo per la messa in moto compatto e ultraleggero. Fino a 400 Ampere! La powerbank con energia infinita per tutti i dispositivi elettronici (può essere utilizzata anche con connessioni Apple e USB).

476804

**116,-**



**Pompa di benzina giocattolo**

Una pompa di benzina ispirata all'originale: per un breve pit-stop durante un viaggio immaginario.

Realizzata in solida lamiera, con un vero tubo flessibile e un ugello cromato. Quando si gira la manovella, suona.

509443

**233,-**



**Cestino da picnic Madison Park**

Grazioso cestino (circa 46 x 30 x 21 cm) in vimini leggero con manico in pelle e fodera blu/bianca, per le gite nelle giornate più calde

505739

**79,-**

**da 1.000 € di valore d'acquisto**



**268,- luna**



**Telo protezione auto**

Coperta protettiva con motivo Union Jack. Di alta qualità, finemente lavorato con tessuto Jersey elastico, interno in flanella traspirante che assicura protezione contro la polvere.

circa 4 metri di lunghezza

518150

circa 4,5 metri di lunghezza

508218

circa 5 metri di lunghezza

489281



**Borse in pelle**

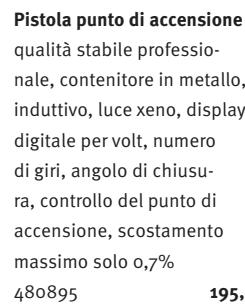
Realizzato in pelle nubuck ingrassata con una perfetta lavorazione artigianale, completo di triangolo di emergenza e kit di pronto soccorso standard.

triangolo di segnalazione

531988

Kit di pronto soccorso

531989



**Carrello di trasporto**

Carrellino sollevatore ruota per auto classiche. Basta attivare il pedale idraulico, i binari di supporto si avvicinano e sollevano il veicolo permettendo

Larghezza pneumatici fino a 225 mm

338358

Larghezza pneumatici fino a 305 mm

495672

Larghezza pneumatici fino a 330 mm

495673

massimo solo 0,7%

Con ogni acquisto presso Limora riceverete gratuitamente un fantastico regalo a vostra scelta. **Questo vale per qualsiasi tipo di ordine: in uno dei nostri negozi, al telefono o nel negozio online.**

La promozione è valida fino al 28.02.2025.

Sono esclusi da questa promozione i libri soggetti a prezzi imposti per legge. Gli omaggi possono cambiare durante il periodo della promozione. L'elenco completo delle promozioni è disponibile sul sito [Limora.com/Campagna-regalo](http://Limora.com/Campagna-regalo)

**195,-**

**195,-**

**195,-**

**195,-**

**195,-**

**Tel. +39 011 074 4255 | +39 348 397 2810 • [www.Limora.com/Campagna-regalo](http://www.Limora.com/Campagna-regalo)**

**LMORA**

Conservare ciò che ci muove



THE ICON  
ST. MORITZ TO KITZBÜHEL

18 - 21 SETTEMBRE 2025

# HAI IL CORAGGIO DI PARTECIPARE?

510 KM

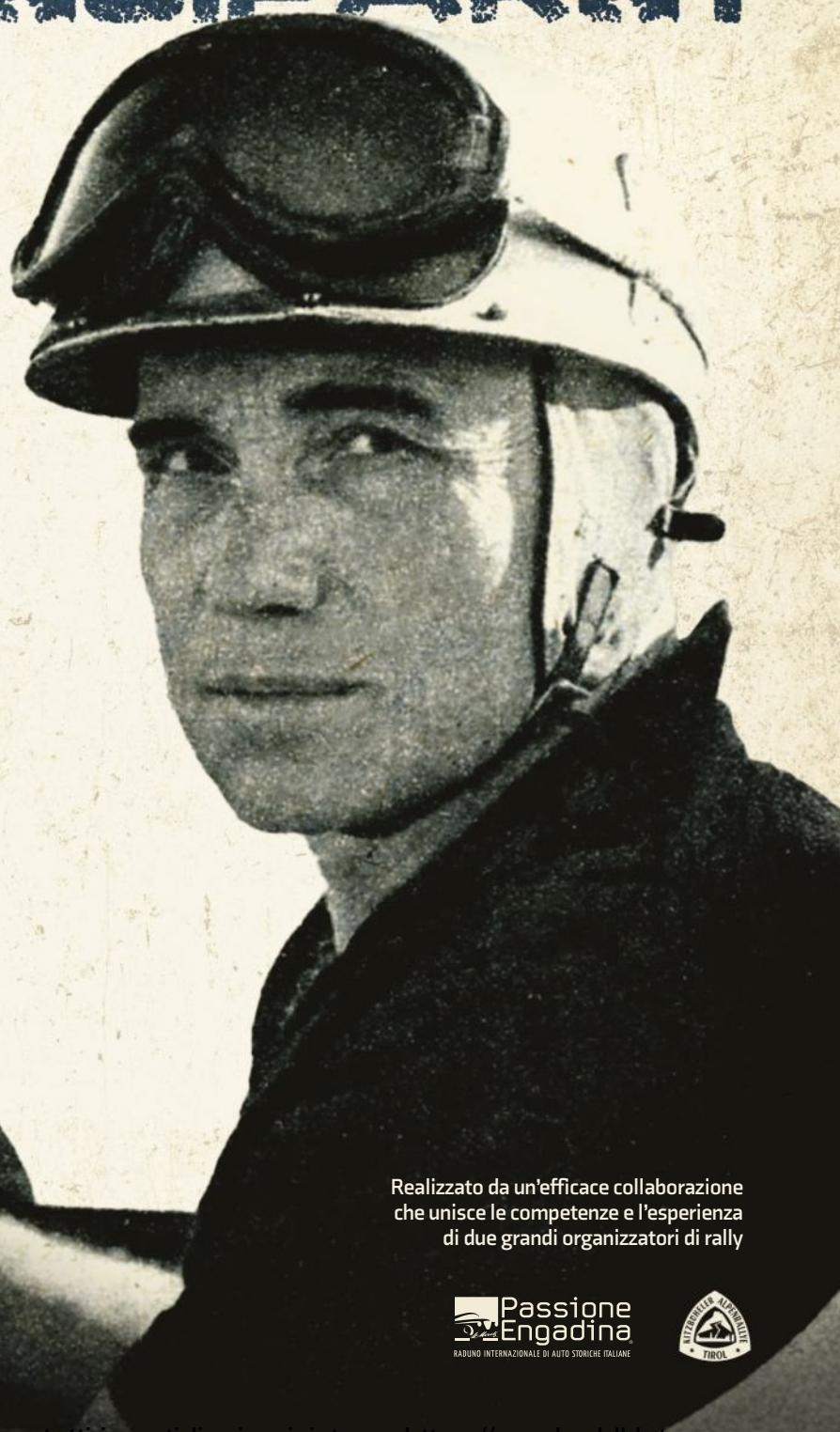
12 H

Il primo giorno, attraverso i passi di montagna da St. Moritz a Kitzbühel.  
Il secondo giorno, attraverso la leggendaria salita del Großglockner.

60

Team selezionati alla partenza, quanti arriveranno alla fine?

Di guida in team  
il primo giorno



[www.theiconrally.com](http://www.theiconrally.com)  
[info@theiconrally.com](mailto:info@theiconrally.com)

L'eleganza, la forza e lo stile di guida di Piero Taruffi sono una fonte d'ispirazione per The Icon

Realizzato da un'efficace collaborazione  
che unisce le competenze e l'esperienza  
di due grandi organizzatori di rally

Passione  
Engadina<sup>®</sup>  
RADUNO INTERNAZIONALE DI AUTO STORICHE ITALIANE



Trova tutti i quotidiani e riviste su <https://eurekaddi.lat>



# Icone



## Geniale e pratica ecco l'auto che non c'era

**PRIMA DUE VOLUMI CON IL PORTELLONE DELLA FASCIA MEDIO-ALTA DEL MERCATO, LA R16 È STATA AUTO DELL'ANNO 1966, GRAZIE ALLE SUE INNOVAZIONI**

**S**essant'anni portati benissimo. Anche se oggi, perlomeno in Italia, pochi ricordano la Renault 16. Che, va detto, fu subito apprezzata per la sua carica innovativa, tanto da meritarsi il titolo di Auto dell'anno 1966. Presentata al Salone di Ginevra 1965, divise subito il pubblico (e gli addetti ai lavori) in due correnti opposte: i sostenitori ne lodavano le soluzioni pratiche e intelligenti, mentre i detrattori evidenziavano la scarsa eleganza delle forme, fino allora rigorosamente a tre volumi in questo settore, e le prestazioni modeste. Questione di gusti e di preferenze, anche se va riconosciuto che la R16 con il quattro cilindri di 1.470 cm<sup>3</sup>, in effetti, era

piuttosto sottomotorizzata, con 55 CV a disposizione. A questo porranno rimedio le versioni 16 TS, lanciata nel 1968 con un 1.565 cm<sup>3</sup> da 83 CV, e 16 TX del 1973, con un 1.647 cm<sup>3</sup> da 93 CV.

### Sono come tu mi vuoi

La modernità della nuova Renault parte dallo schema meccanico con la trazione anteriore e le sospensioni posteriori a barre di torsione, per non avere ingombri nell'abitacolo e nel vano bagagli. Per lo stesso motivo il cambio ha il comando sul piantone, peraltro comodo e preciso negli innesti. Ma è proprio nell'abitacolo che la fantasia dei progettisti corre a briglie sciolte: se c'è il portellone, ovvio aspettarsi che

il divano sia ribaltabile per aumentare la capacità del vano. Meno scontato il fatto che si possa anche estrarre in caso di colli molto grandi, oppure che sia possibile conformarlo a mo' di culla per bambini, o ancorarne la seduta in alto, inclinata, per formare una sorta di chaise longue con gli schienali anteriori o, ancora, utilizzarlo assieme agli altri sedili per creare un letto a due piazze. La produzione della R16 continua fino a gennaio 1980, quando lascia il posto alla R20, che la affianca già dal 1976, totalizzando più di 1.850.000 esemplari. I restyling durante questi 15 anni sono sostanzialmente due: uno nel 1970, che si concentra sulla coda, e uno nel 1974, che prevede una nuova calandra di plastica. **F.Z.**

La Renault 16 unisce il confort di una berlina di classe elevata alla capacità di carico di una station wagon e alla modularità di una multispazio, categoria che all'epoca non era nemmeno stata immaginata

# Momenti di gloria

È TORNATO IN PISTA, GUIDATA DALLO STORICO NAVIGATORE ARNALDO BERNACCHINI, L'ESEMPLARE CHE **HA CONTRIBUITO A FAR VINCERE** ALLA CASA DI CHIVASSO IL CAMPIONATO DEL MONDO MARCHE NEI RALLY

di Gaetano Derosa - foto di Massimiliano Serra

**WQ**uesto non è un restauro, è un atto d'amore". Così Arnaldo Bernacchini commenta, con gli occhi lucidi, lo stato dell'arte della #2268, la Fulvia Rallye 1.6 HF con la quale, in coppia con Amilcare Ballestrieri, trionfò al Rally di Sanremo del 1972, contribuendo in maniera decisiva alla vittoria del campionato del mondo Marche per la Lancia. La vettura, ritornata agli antichi splendori dopo un anno di lavoro da parte di Roberto Ratto e Roberto Vaiarelli (coadiuvati da un team di collaboratori di grande spessore), è scesa di nuovo in pista proprio per essere provata dallo storico navigatore con la "benedizione" dell'amico e pilota Amilcare, scomparso circa un anno fa, e sotto lo sguardo attento di Gianni Tonti, direttore tecnico del reparto corse Lancia in quel periodo.

## Un legame inscindibile con la "14"

Strana e affascinante la storia di questo esemplare che, a tutti gli effetti, come importanza è legato a doppio filo alla famosa "14" di Munari-Mannucci (telaio 2256), protagonista vincente a Montecarlo sempre nel 1972, anno magico per la Casa di Chivasso. Dopo la gloriosa parentesi

sportiva, aveva cambiato diversi proprietari per poi finire in Francia. Recuperata da quelli attuali, è tornata in Italia un paio di anni fa. La certezza che fosse proprio "lei" è arrivata grazie al recente expertise fatto proprio da Tonti. "Sì, è così ed è in ottima forma", conferma Bernacchini. "Non me la ricordavo così grintosa e pronta anche ai bassi regimi. Si vede che è stata oggetto di cure da parte di persone non soltanto esperte, ma anche appassionate. Al tempo si pensava che saremmo caduti nel dimenticatoio, invece fa piacere sapere che attorno a questo mondo ci sia ancora un grande interesse. In fondo, eravamo dei pionieri. Negli anni 60 e 70 l'approccio alle corse era differente, nel senso che durante la settimana si aspettava una telefonata da parte della dirigenza che ci assoldava, di volta in volta, per le varie manifestazioni. Era un altro mondo, ma non sono un nostalgico. Però spero che i piloti di oggi si divertano e, soprattutto, siano amici come lo eravamo tutti noi, dentro ma soprattutto fuori dalle corse".

## La livrea con nuovi colori e l'autobloccante

Per la prova di Sanremo le Fulvia ufficiali si presentano al via con un nuovo look: messa da parte la livrea rossa e nera, ecco la colorazione bianco-rossa dovuta alla fresca sponsorizzazione della Marlboro. Dal punto di vista tecnico, sulla Fulvia viene montato il differenziale autobloccante, come conferma Tonti: "La quinta gara valida per il campionato del mondo a cui partecipammo fu il Rally di Sanremo. Per metterci al riparo da un ribaltone della classifica ancora possibile e per il fatto di correre in Italia, iscrivemmo uno squadrone di ben sei equipaggi. Ai nostri cinque piloti del team ufficiale, Cesare Fiorio volle aggiungere Jean Ragnotti, un giovane e promettente francese che considerava un astro nascente del firmamento rallistico. Le prove speciali del Rally di Sanremo si svolgevano su asfalto e su terra battuta; strade molto tortuose, con un fondo buono. Perciò la preparazione si concentrò maggiormente sulle prestazioni, piuttosto che sui rinforzi al telaio, alle sospensioni e alle protezioni. In particolare, tutte le vetture montarono il differenziale autobloccante prodotto dalla tedesca ZF, un po' più dolce rispetto a quello dell'inglese BorgWarner, salvo sulla □

Arnaldo Bernacchini, classe 1941, storico navigatore che ha reso le strade meno complicate a molti piloti, tra i quali Ballestrieri, Pinto, Munari, Verini, Vudafieri. Proprio in coppia con Ballestrieri ha vinto il Rally di Sanremo nel 1972 con la Fulvia #2268





---

Nel corso **dell'ottima stagione**  
**del 1972** la #2268 vince i rally  
di San Martino di Castrozza  
con Munari-Mannucci e Sanremo  
con Ballestrieri-Bernacchini

---



Qui sopra, il numero di telaio stampigliato nel vano battuta del cofano posteriore e la fiche delle verifiche effettuate dall'equipaggio Ballestrieri-Bernacchini

► vettura di Lampinen che volle continuare con quest'ultimo. Ogni pilota, poi, fece le proprie richieste per rendere lo sforzo sul volante più accettabile, a scapito della prontezza dello sterzo. La scelta era tra un volante con diametro di 36 cm e uno di 38, nonché con leve dello sterzo più corte o più lunghe che consentivano di diminuire il rapporto del medesimo (rendendo necessario un maggiore sforzo sul volante) o di aumentarlo (con uno sforzo minore). Vinse Amilcare Ballestrieri in coppia con Arnaldo Bernacchini, che dominò la gara malgrado un'uscita di strada con conseguenti danni alla sospensione posteriore e un braccetto anteriore piegato".

### Duro lavoro per gli organi di trasmissione

Da sempre il "Sanremo" è una prova molto impegnativa, che mette alla frusta alcuni organi meccanici delle auto. E anche l'edizione del 1972 si rivela tale: "Su sei Fulvia HF che avevano preso il via", continua il tecnico Lancia, "ben tre si ritirarono per rotture degli organi di trasmissione: alberini di torsione del cambio e alberi di trasmissione alle ruote. Va ricordato che gli alberi delle trasmissioni cedono quando la coppia motrice applicata supera la loro resistenza. Va detto anche che la coppia fornita dal motore di 1.6 litri delle Fulvia HF era praticamente la stessa dall'inizio dell'anno, quello che era cambiato era la forza trasmessa a terra tramite l'aderenza delle gomme. Andando ancor più nel particolare, gli organi di trasmissione stanno tra il motore, che trasmette la forza motrice, e i pneumatici, che la scaricano a terra. Se l'aderenza è scarsa (perché il terreno è scivoloso) la gomma tende a slittare e la trasmissione deve sopportare poca forza motrice, ma se l'aderenza è elevata tutta la coppia motrice del motore viene trasmessa dagli organi di trasmissione. In

sostanza, vuoi per le tante prove su asfalto asciutto, vuoi per l'efficacia dei differenziali autobloccanti, vuoi ancora per i pneumatici Pirelli sempre più performanti, gli organi di trasmissione furono sottoposti a un lavoro decisamente troppo elevato. In poche parole, secondo me, avvenne quello che era successo ai rivali dell'Alpine Renault quando decisero di passare dai motori di 1.6 a quelli di 1.8 litri, la cui coppia motrice, molto più alta, mise in crisi gli organi di trasmissione. Comunque sia, al Rally di Sanremo ipotecammo la vittoria nel campionato mondiale Marche. Agli avversari demmo una netta dimostrazione di forza, perché anche con i nostri piloti di punta costretti al ritiro per guai tecnici, conquistammo i primi due posti in classifica con le uniche vetture giunte al traguardo. Se si pensa che nel nostro reparto corse eravamo soltanto 12 persone mentre Fiat e Porsche, per esempio, potevano contare su una struttura con almeno un centinaio di uomini, la soddisfazione fu davvero enorme".

### Montecarlo, il vero spartiacque

Come abbiamo detto, il legame della "Sanremo 1972" con la Fulvia Rallye 1.6 HF numero 14 di Munari-Mannucci è molto stretto, soprattutto perché, come dice Tonti, "se non avessimo vinto il 'Montecarlo', non ci avrebbero di sicuro fatto partecipare alle altre gare valevoli per il campionato mondiale, Sanremo compreso. Fu, in un certo senso, un vero e proprio spartiacque". Va ricordato, infatti, che sul finire del 1971 la Casa torinese aveva deciso di porre fine alla produzione della Fulvia Coupé. La Stratos stava prepotentemente bussando alla porta, la Fulvia aveva quasi sette anni di corse sulle spalle. E poi c'era il problema di doverla mandare in pensione: bisognava svecchiare la gamma per rivitalizzare le □

segue a pag. 34





Il bocchettone della benzina a innesto rapido, il volante con diametro di 38 cm, i sedili racing, il rollbar, il tubo di sfogo del serbatorio, il serbatoio maggiorato e il motore coi carburatori Dellorto 48 (messi a punto in Giappone) sono alcuni degli elementi distintivi della #2268



Le scocche venivano costruite in tre versioni, a seconda del tipo di tracciato da affrontare. Per il "Sanremo" ne venne scelta una di tipo "normale"



# I "sacri" quaderni rossi di Gianni Tonti

In tutto sono 49 e per tutti gli appassionati di rally del mondo equivalgono alle Sacre Scritture. Lungi dall'essere blasfemi, ma i famosi quaderni rossi compilati a mano da Gianni Tonti riportano per filo e per segno tutte le caratteristiche costruttive e le varie modifiche e gli aggiornamenti nella vita sportiva delle 49 auto che il grande tecnico piemontese ha seguito, dalla scelta personale delle scocche nel reparto assemblaggio fino all'ultimo metro di rally disputato.

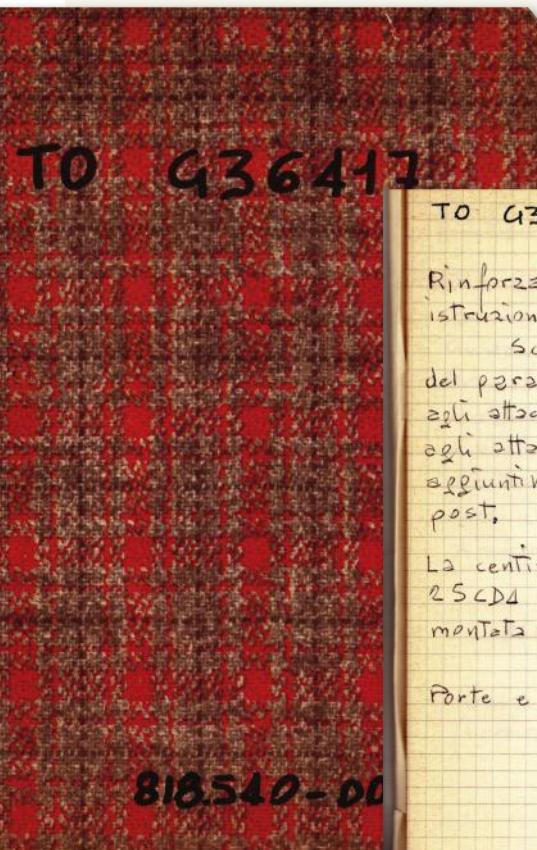
## Data base ante litteram

Solo chi ha avuto la possibilità di sfogliarli ha potuto realizzare quanto amore e quanta gloriosa storia sportiva trasudino questi manoscritti. Per quanto riguarda la Fulvia 1.6 HF che taglia per prima il traguardo al Rally di Sanremo,

sulla copertina sono riportati la targa e il numero di telaio. All'interno troviamo tutte le tappe fondamentali dell'auto, dal giorno della scelta dell'esemplare, selezionato sulla catena di montaggio, fino alle modifiche finali dell'ultima corsa. La #2268 (serie 818.540) viene ufficialmente commissionata il 7 marzo del 1972 con le seguenti modifiche, come si legge nella prima pagina: "Rinforzata a Chivasso, scocca con rinforzi ai montanti del parabrezza, alle longarine sotto le porte, agli attacchi anteriori delle balestre posteriori, agli attacchi ammortizzatori posteriori, saldature aggiuntive alla traversa a 'L' dei supporti anteriori delle balestre posteriori. Montata centina di sicurezza di tubo acciaio tipo CD4 con diametro 34x2,5 mm. Porte e cofani in alluminio". Il motore montato sull'auto ha numerazione 818.540-001218 (ma non sarà l'unico 4 cilindri

a V utilizzato nel corso della stagione) e prende ufficialmente parte a quattro prove del campionato 1972: Alpi Orientali, San Martino di Castrozza (prima assoluta con Munari-Mannucci), Sanremo (vittoria di Ballestrieri-Bernacchini) e San Marino. Per Sanremo, oltre alle modifiche tecniche introdotte (carburatori Dellorto 48, cambio 818.540 con rapporto 7/41 "pista" e autobloccante ZF, volante con diametro 38, bracciotti delle sospensioni anteriori tipo corsa, protezione lunga di alluminio più rinforzi longitudinali) si legge: "Uscita di strada: strappato viti che bloccano anteriormente la balestra posteriore destra e piegato braccetto inferiore destro sospensione anteriore, riparato dall'assistenza".

Alcune pagine del quaderno rosso di Gianni Tonti dedicato alla Fulvia con targa TOG36417, la cui scocca venne personalmente selezionata dallo stesso tecnico piemontese nel marzo del 1972



TO 436417

818.540-n°

Rinforzata a Chivasso = seguito istruzioni con ns/comto n° 128 del 7  
Scocca fornita con rinforzi ai  
del parabrezza, alle longarine sotto le  
agli attacchi anteriori delle balestre pos.  
agli attacchi ammortizzatori pos., salda-  
aggiuntive traversa e "L" supporti anto-  
post.

La centina di sicurezza di tubo a  
25 CDA Sae 125, φ 34 x 2,5 mm è  
montata da Esper/Carr

Porte e cofani alluminio

818.540-00

RALLY DI SANREMO

25/28/10-1972

- Motore 818.540- n° 00 1218 - Dellorto da 48
- Cambio 818.540 7/41 "pista" - Autobloccante ZF → Guida D.D. e volante φ 38.
- Bracciotti sosp. ant. tipo corsa 818.540
- Balestra ant. 3 foglie, mm 140
- Balestre post. 818.100 con controfoglie, mm 140
- Ammortizzatori da carbon
- Tamponi fine corsa "rinforzati"
- Traversa telaietto rinforzata
- Protezione lungo gli alluminio, più rinforzi longitudinali.

BALLESTRIRI / BERNACCHINI 1<sup>o</sup> ASS.

Uscita di strada: strappati viti che bloccano anteriormente la balestra pos. Dx e piegato braccetto inferiore Dx. sospens. anteriore. → Riparato dall'assistenza.

Qui accanto, Munari-Mannucci in azione al Rally San Martino di Castrozza del 1972 con la #2268. Alla fine saranno primi assoluti, nonostante un capottamento senza gravi conseguenze



Un'uscita di strada, **con sospensione posteriore malconcia e braccetto dello sterzo piegato**, non compromette il successo finale

Amilcare Ballestrieri e Arnaldo Bernacchini in azione nel vittorioso Rally di Sanremo del 1972. Su sei Fulvia ufficiali al via, solo due riuscirono a concludere la gara, peraltro ai primi posti



#### LA PUBBLICITÀ

## Attrice protagonista

Mentre la "14", dopo il "Montecarlo", viene tolta dalle corse per diventare reginetta nelle varie concessionarie italiane, la #2268 sarà, a fine 1972, la testimonial ufficiale della Casa per reclamizzare il prestigioso trionfo.





Da sinistra: Roberto Vaiarelli (autore del restauro della carrozzeria), Gianni Tonti, Arnaldo Bernacchini e Roberto Ratto (che ha ripristinato le parti meccaniche della preziosa Fulvia)

► vendite. Ma con la vittoria al 'Monte' le ordinazioni arrivarono così numerose che la Lancia fu letteralmente costretta a rivedere i piani sportivi e riprendere la produzione. Che è durata per altri quattro anni: quando è stata messa in pensione molti lancisti l'hanno rimpianta.

### Guidarla? Non è un gioco da ragazzi

Dopo la comprensibile emozione di rivederla e guidarla a 52 anni dal trionfo di Sanremo, Arnaldo Bernacchini inizia nella qualche giro nella parte handling della pista Asc di Vairano (Pavia) e poi si ferma per spiegarci come si porta al limite la Fulvia: "In realtà, posso solo confermare quello che al tempo mi avevano confidato sia Ballestrieri sia Munari. È un'auto particolare per le sue caratteristiche tecniche di trazione anteriore. Grazie al differenziale autobloccante, le curve si possono affrontate entrando con minor velocità, meno impegnati, ma in compenso l'uscita è decisamente a tutta birra. Un netto miglioramento si è avuto anche in accelerazione, perché con le ruote anteriori perfettamente aderenti



Al Rally di Sanremo 1972 le Fulvia adottano una inedita livrea in ossequio al nuovo sponsor della Lancia, la multinazionale del tabacco Marlboro

a terra non ci sono quasi mai problemi di perdita di trazione. Comunque sia, nelle curve affrontate al limite, per la sua tendenza sottosterzante è difficile riuscire a farla girare. Quando arrivi alla staccata sei dunque costretto a usare i freni più degli altri piloti, per farla andare in sbandata controllata e farle chiudere così la traiettoria. Il più delle volte devi accelerare e frenare contemporaneamente anche per tutto l'arco della curva, sino al momento in cui pigi a fondo il gas per uscire già veloce e, soprattutto, nella traiettoria ideale. I piloti come Munari e Ballestrieri preferivano tenere il piede destro su entrambi i pedali e dosare la pressione su uno o sull'altro, a seconda delle necessità. Penso che con la Fulvia l'inserimento in curva possa essere leggermente più veloce che con altre auto, tipo l'Alpine Renault A110 o la 124 Abarth, per esempio, e per questo chi la sa guidare al limite può appoggiarsi maggiormente sulle ruote esterne nel momento di iniziare la traiettoria in curva". Quanto a noi, ci accontentiamo di vederla "danzare" in mano a gente esperta come Arnaldo, che al volante è ancora in splendida forma.

R



Grazie all'adozione  
del differenziale autobloccante,  
**si entra in curva con  
maggior tranquillità.**  
In compenso, si esce a tutta birra

#### SCHEDA TECNICA

##### Motore

Anteriore, 4 cilindri a V (11° 20') inclinato di 45°  
Alesaggio 82 mm  
Corsa 75 mm  
Cilindrata 1.584 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 11,5:1  
Potenza 154 CV a 7.000 giri/min  
Coppia 18 kgm a 5.000 giri/min  
Distribuzione a valvole in testa  
Due alberi a camme in testa  
Due carburatori doppio corpo Dellorto 48 DHLA, doppia pompa elettrica  
Raffreddamento ad acqua, 6,3 litri  
Lubrificazione forzata, 5 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah

##### Trasmissione

Trazione anteriore  
Cambio a 5 marce  
Comando a leva centrale  
Frizione monodisco a secco  
Differenziale autobloccante  
Pneumatici 175-13

##### Corpo vettura

Coupé 2 porte, 2 posti  
Scocca portante  
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri sovrapposti, balestra trasversale superiore, barra stabilizzatrice  
Sospensioni posteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche, barra trasversale  
Ammortizzatori idraulici telescopici  
Freni a disco  
Sterzo a vite e rullo  
Capacità serbatoio 60 litri (con rubinetto riserva tipo Flaminia)

##### Dimensioni e peso

Passo 2.330 mm  
Lunghezza 3.935 mm  
Larghezza 1.562 mm  
Altezza 1.300 mm  
Peso 795 kg

##### Prestazioni

Velocità max 135 km/h

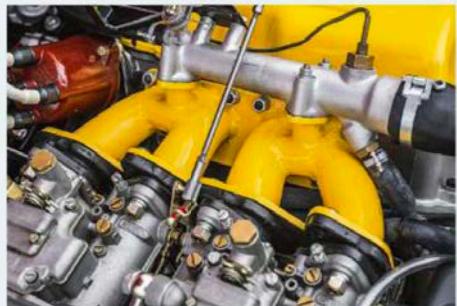


# Caccia alle differenze

**Q**uali erano le reali differenze tecniche tra la preparazione ufficiale della sezione sportiva di una casa costruttrice e quella curata da uno specialista del settore come Bosato, Conrero o Facetti? Abbiamo provato a mettere a confronto la Fulvia Rallye 1.6 HF vincitrice dei rally di San Martino di Castrozza e Sanremo 1972 (davanti nella foto), restaurata seguendo per filo e per segno tutte le indicazioni del reparto corse Lancia, e una invece di recente ripristinata in configurazione "privati", per capire quali fossero i trucchi e i materiali adoperati e se, al termine del lavoro, le differenze fossero così determinanti al fine delle prestazioni. In entrambi i casi il lavoro è stato effettuato da Roberto Ratto, con

la supervisione di Gianni Tonti. "In realtà, nel reparto coordinato da Gianni", spiega il preparatore savonese, grande conoscitore del mondo Lancia, "si dava grande spazio alla sperimentazione. Per esempio, loro potevano scegliere fra tre differenti collettori di aspirazione, laddove i privati ne utilizzavano solitamente uno. Quelli di scarico avevano tubi di lunghezza uguale con marmitté performanti, le scocche di tre tipi e con rinforzi nei punti chiave, parti mobili di resina anziché alluminio, cruscotti specifici previsti in Gruppo 4, numerosi rapporti al ponte e ingranaggi peculiari per rally o pista, serbatoi dedicati alle gare, impianti elettrici alleggeriti. Insomma, un mondo a parte, anche se a volte la creatività dei privati riusciva a sopperire ai materiali standard". Di fianco abbiamo messo dunque a confronto alcuni particolari della Fulvia #2268 con una versione identica, allestita per far correre un privato in Gruppo 4, elaborata nel 1970 dallo specialista Barbolini e nel 2010 ripristinata, appunto, da Roberto Ratto a Savona.

## MOTORE



Sopra, il motore della "Sanremo" con collettori speciali di aspirazione verniciati per poter trattenere il calore e con carburatori Dell'Orto 48; sotto, un componente Garavello (utilizzato anche sulle ufficiali) con carburatori Weber 4



**SERBATOIO****VOLANTE****RIFINITURE INTERNE**

Sopra, il serbatoio del carburante. A seconda del tipo di gara da affrontare, veniva modificato (generalmente ingrandito). Sulle vetture destinate ai privati si lasciava quello originale oppure, come in questo caso, si poteva montare quello con una capacità di 90 litri

Sulla plancia della "Sanremo" campeggiava il volante Ferrero con diametro da 38 cm, voluto da Amilcare Ballestrieri in conseguenza dell'adozione del differenziale autobloccante, per rendere lo sforzo sul volante più accettabile a scapito della prontezza dello sterzo. Sotto, in bella vista il volante "El cuervo" della Ferrero (voluto da Sandro Munari per le sue auto) caratterizzato dall'imbottilatura senza cuciture e dal diametro di 36 cm

In generale, le plance e i rivestimenti interni delle Fulvia ufficiali erano quelli di serie. Sia il pilota, sia il navigatore davano le loro indicazioni su quello che poteva tornare loro più utile durante la gara e di solito venivano accontentati. Nel caso della "Sanremo", il pannello porta passeggero è arricchito da una lampada spot girevole per poter leggere le note durante le prove notturne. Sovente le lampade erano fissate alla plancia, con un gambo decisamente più lungo



Scocche rinforzate ad hoc,  
**preparazione meccanica  
specifica gara per gara:**  
le Fulvia HF del reparto corse  
ufficiale hanno peculiarità uniche

# L'eternagio

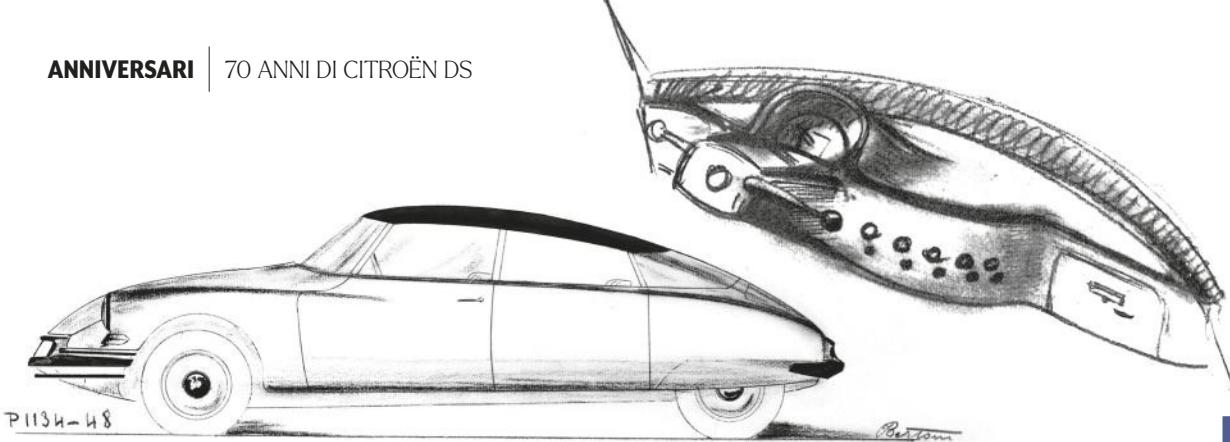
INCREDIBILE CHE SIA COSÌ ANZIANA: QUANDO È ARRIVATA  
SUL MERCATO **LE SUE CONCORRENTI SONO INVECCHIATE**  
DI VARIE GENERAZIONI. A LEI, QUESTO NON È MAI SUCCESSO

di Alfredo Albertini

# vinezza



Un'immagine diventata celebre:  
la pedana girevole con  
la prima DS al Salone  
di Parigi del 1955, dove  
era esposto questo  
esemplare di colore  
champagne, tenuto  
a debita distanza dalla  
folla. Era il 4 ottobre  
e, prima della chiusura,  
si raccolsero  
80.000 ordini



1



2



**3.** Un esemplare della prima serie, quando la gamma colori comprendeva, oltre al classico nero, le tinte a contrasto con il tetto di plastica gris rosé (grigio rosato), champagne, aubergine (melanzana) e vert printemps (verde primavera)

**1.** Due disegni elaborati dal stilista Flaminio Bertoni. Il tetto basso nella parte posteriore venne modificato sulla vettura di serie. Il cruscotto fu oggetto di vari studi: quello illustrato non venne preso in considerazione

**2.** La DS dell'inizio: profili nella parte finale dei parafanghi posteriori e marmitta con terminale di scarico al centro

**L**a Traction Avant era nata nel 1934, ma appena qualche anno dopo Citroën iniziava a meditare su un nuovo modello di berlina a quattro o sei cilindri che ne prendesse il posto. Il progetto venne denominato VGD, Véhicule à Grande Diffusion, ma il suo sviluppo venne bruscamente interrotto dallo scoppio della Seconda guerra mondiale. Soltanto nel 1950 il nuovo presidente e direttore generale Robert Puisseux ordinò al capo dei suoi tecnici, André Lefèuvre, di riprendere l'idea, che egli sviluppò secondo una serie di caratteristiche ben precise: trazione anteriore, telaio rigido sul quale montare facilmente i pannelli della carrozzeria, finestrini senza telaio, cofano di alluminio, tetto di plastica.

Per il motore non c'erano molte possibilità: a sei cilindri era troppo costoso e la scelta cadde sull'ormai collaudato, ma poco potente, motore a quattro cilindri della Traction, progettato dal tecnico di origine italiana Walter Becchia. Le sospensioni dovevano essere idropneumatiche, come quelle sperimentate sulla 15 H e messe in

opera sotto la direzione di Paul Magès; i freni a disco, ma solo sulle ruote anteriori. Era italiano anche il responsabile dello stile, il varesino Flaminio Bertoni, che disegnò quel capolavoro che tutti conosciamo. Come nome venne scelto DS, Déesse, cioè dea, un'intuizione davvero felice e di grande successo.

### Migliaia di ordini al debutto

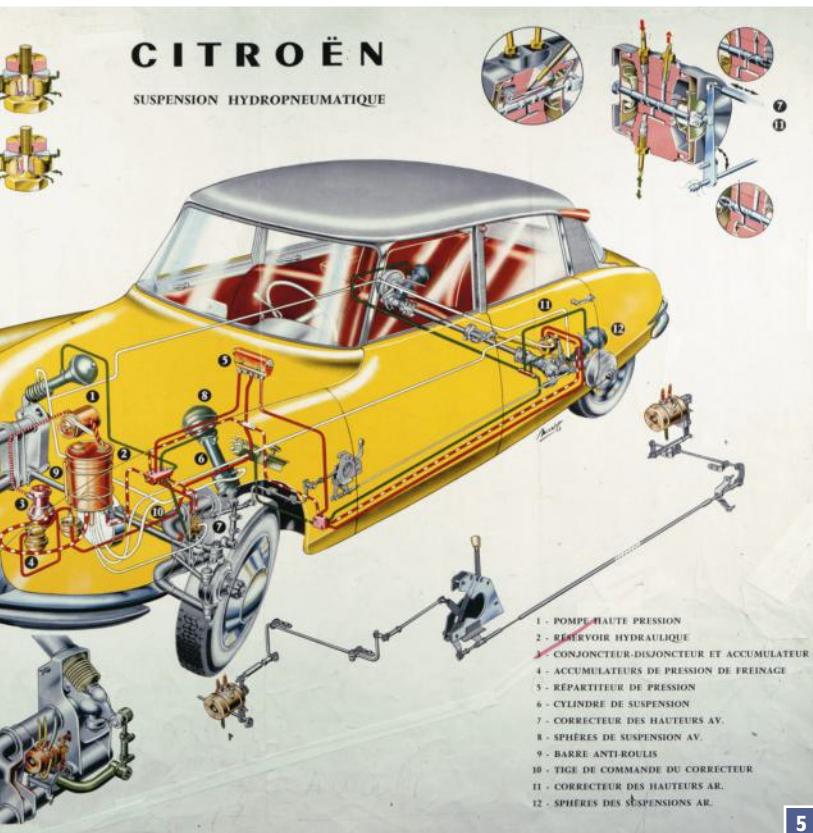
A Javel, Parigi, dove aveva sede il quartier generale del Double chevron, la nuova vettura doveva essere tenuta sotto il più assoluto segreto. Solo una rivista specializzata, l'Auto-Journal, riuscì, con uno scoop eccezionale, a mostrare nel 1952 la prima DS marciante. I suoi giornalisti vennero a sapere che nel Sud della Francia erano in atto i collaudi su strada e con un fotografo si appostarono dove era stato avvistato in precedenza il prototipo, riuscendo a scattare una serie di immagini culminate in un pericoloso inseguimento. Tre anni più tardi avvenne il debutto ufficiale al Salone di Parigi, quando, nel solo primo giorno, vennero raccolti 12.000 ordini. Gina Lollobrigida



3



4



5

5. Il complesso schema dell'impianto idraulico ad alta pressione che governava sterzo, freni (anteriori a disco), cambio semiautomatico (a quattro marce) e sospensioni. Queste ultime non disponevano di molle e ammortizzatori, ma di una sfera per ogni ruota contenente gas e liquido, separati da una membrana

4. La plancia stampata e il volante monorazza erano per l'epoca una novità assoluta. Questa configurazione rimase in produzione fino a maggio 1958, quando venne modificata nella parte destra per ospitare l'autoradio. Lo specchio retrovisore è in basso

fece da madrina su Paris Match e, da quel momento, ebbe inizio la strepitosa carriera di un'automobile che ha segnato la storia e che rimarrà in produzione per una ventina di anni, fino al 24 aprile 1975, per un totale di quasi un milione e mezzo di esemplari. La prima serie aveva un motore di 1.911 cm<sup>3</sup> da 75 CV SAE e impianto elettrico a 6 Volt; sospensioni, freni, sterzo e cambio erano governati da un sofisticato impianto idraulico, che, tuttavia, nei primi tempi diede non poco filo da torcere all'assistenza, spesso impreparata di fronte a un tale groviglio di tubi e tubicini, di ▶

## Carrozzerie molto speciali

Dalla berlina vennero derivate la station wagon, presentata alla fine del 1958, e la cabriolet carrozzata da Chapron, introdotta nel 1960 e costruita in 1.365 esemplari fino al 1971. Pezzo unico la versione approntata per la presidenza della Repubblica nel 1968.



Break a 5 posti e Familiale a 7 posti, questa giardinetta aveva capacità di carico eccezionali e un assetto sempre costante



Molto costosa all'epoca, la cabriolet ha raggiunto quotazioni da capogiro: fino a 245.000 euro se in condizioni da concorso



All'inizio degli anni 70 la Gendarmeria autostradale francese ebbe in dotazione alcune veloci DS 21 con compressore



Nel 1968 Chapron realizzò per la presidenza della Repubblica una DS lunga 6,53 metri, che aveva un peso di 2,6 tonnellate



1



2



5



3

**1.** La ID era la versione più economica.

Fu presentata nel 1956 e prodotta dal 1957.

La versione "Normale" del 1958 era solo nera

**2.** Con la Pallas del 1964 (modello 1965) la DS diventava una berlina di lusso.

Doppi fari, modanature di acciaio inox, interni meglio rifiniti e spessa moquette

**3.** Sulla Pallas il cliente poteva ottenere i sedili rivestiti di pelle, un optional piuttosto costoso

► servocomandi meccanici, di gommini di tenuta che, a volte, scoppiavano. L'abitacolo era spazioso per cinque o anche sei persone, e il cruscotto, dall'originale disegno, era di materiale sintetico: una soluzione mai vista prima su un modello di serie. Il volante monorazza completava lo stile di questa sorta di astronave approdata sulla terra.

### Equipaggiamento semplificato

Un anno dopo, al Salone del 1956, venne presentata la più spartana ID: stesso motore della DS, ma potenza ridotta a 63 CV, cambio convenzionale con pedale della frizione, assenza del servosterzo, equipaggiamento semplificato. Intanto, la produzione si assestava su numeri adeguati alle numerose richieste e i difetti di gioventù venivano risolti. Da allora le modifiche e i miglioramenti si susseguirono senza sosta, assieme al lancio di nuove versioni come, nel 1958, la Prestige, destinata principalmente ai servizi dello Stato francese. Era la berlina preferita del generale De Gaulle, con la quale poté anche sfuggire a un attentato, grazie alla sua irrepressibile te-

nuta di strada. Nell'estate del 1964 fu la volta della Pallas, denominazione fortunata con la quale spesso si identificano oggi tutte le DS ("Hai visto? È passata una Pallas..."). Dotata di finiture superiori, spessa moquette, sedili ancora più confortevoli con rivestimenti di pelle a richiesta, si riconosceva per i fari supplementari, i copri-ruota speciali, i profili di protezione per le portiere, i brancardi di acciaio inox.

Nel 1965, finalmente, qualcuno a Javel si rese conto che la potenza era davvero scarsa per un'auto pesante 1,2 tonnellate. Il motore venne aggiornato con cinque supporti di banco, i cavalli salirono a 90 SAE unitamente a un aumento di cilindrata da 1.911 a 1.985 cm<sup>3</sup>. Sempre in quell'anno, la DS 19 venne affiancata dalla DS 21: 2.175 cm<sup>3</sup>, 109 CV SAE, 175 km/h (dal modello 1971, anche a iniezione con 139 CV SAE e velocità di 188 km/h, versione definita scherzosamente "la locomotiva" della gamma DS). L'impianto idraulico era ancora dotato di un liquido rosso, chiamato LHS, igroscopico, che aveva il difetto di danneggiare i gommini di tenuta, all'origine di panne e di costo-

**4.** A partire dall'ottobre del 1967 venne messa in produzione la nuova versione con il frontale a quattro fari carenati, ideata quattro anni prima da Bertoni

**5.** Per il 1970 venne approntata la plancia a struttura orizzontale con tre quadranti circolari. Al centro era previsto lo spazio per la radio; poco più sotto l'orologio

## Imbattibile su neve e terra

**U**na berlina che era nata senza ambizioni di una carriera sportiva si trasformò, invece, fin da subito nella regina delle competizioni, perlomeno se si trattava di rally su fondo scivoloso. La trazione anteriore e l'eccezionale tenuta di strada su ogni superficie, unite certamente anche all'abilità dei piloti, fecero conquistare alla grossa DS una quantità impressionante e inaspettata di successi.



4



7



6



8



**6.** I fari interni erano collegati allo sterzo e ruotavano assieme a esso, seguendo il raggio delle curve per rendere la guida più sicura. In Italia vennero ammessi solo successivamente

**7.** L'ultima DS è uscita nell'autunno del 1972 ed è stata anche la più potente. Motore di 2.3 litri che, con l'alimentazione a iniezione, era capace di 141 CV, per una velocità di 191 km/h

**8.** Per il model year 1970 l'economica gamma ID lascia il posto alla DSpecial e alla DSUPER. La seconda, dalla fine del 1972, diventa DSUPER 5, con il cambio a cinque marce

se riparazioni. A partire dall'agosto del 1966 l'LHS venne sostituito da un nuovo liquido di colore verde, denominato LHM, che risolse definitivamente il problema. Erano intanto passati più di dieci anni dal lancio ed era tempo di restyling.

### Arrivano i fari girevoli

Una questione non di poco conto, se consideriamo la linea così particolare e all'avanguardia della DS, il cui stile venne premiato alla Triennale di Milano del 1959. L'incarico di "ringiovanire" la dea venne affidato al centro stile di Robert Opron, che riprese un'idea precedente dello scomparso Flaminio Bertoni: appiattire i parafanghi anteriori e dotarli di quattro fari, protetti da una carenatura, con quelli interni girevoli e collegati allo sterzo. Il Salone di Parigi del 1967 tenne a battesimo la nuova versione, il cui volto piacque subito. Nel settembre del 1968 venne introdotta la DS 20, che prese il posto della DS 19, con motore sempre di 1.985 cm<sup>3</sup>, ma con 103 CV. L'anno successivo si assistette a un rimescolamento della gamma ID, che prese la nuova denominazione

D. Due le versioni: DSPECIAL e DSUPER. Quest'ultima, dall'autunno del 1972, montò il cambio a cinque marce diventando DSUPER 5. Il modello 1972 si riconosceva per le nuove maniglie incassate a filo della carrozzeria al posto di quelle a pulsante, mentre la DS 20 arrivò a 108 CV.

Prima della fine della produzione venne proposta un'iniezione di potenza, parallelamente a un aumento della cilindrata. Nella seconda metà del 1972 arrivò così la DS 23, che sostituì la DS 21. Il motore aveva una cilindrata di 2.347 cm<sup>3</sup> con 124 CV nella versione a carburatore e 141 CV in quella a iniezione elettronica. Quest'ultima fu la DS più veloce di sempre, un'autentica "grande routière" capace di circa 190 km/h, in un'epoca in cui i limiti di velocità in autostrada cominciavano a essere imposti in Europa. Il cambio poteva essere idraulico a quattro marce, meccanico a cinque oppure automatico a tre. Il passaggio di testimone avvenne nel 1974, con la presentazione della sua erede, la CX. La DS restò a listino ancora per qualche mese, per poi trasferirsi nel pantheon delle quattro ruote.

La ID 19 di Coltelloni-Alexandre-Dresiers, prima al "Montecarlo" 1959 (in alto). Seguirono altri successi alla gara monegasca.

Le versioni a passo corto corsero invece il Rally Bandama in Costa d'Avorio (sopra) e il Rally del Marocco, dove arrivarono al 1°, 2°, 3°, 5° e 6° posto

R



Allestimento Pallas, il più lussuoso della gamma, e colore Brun Scarabée metallizzato per questo esemplare di DS 20, model year 1973, immatricolato per la prima volta nel novembre del 1972. Il motore è un due litri con 108 CV, per una velocità di 170 km/h

# Natale al Sud

ALL'INIZIO QUESTA "DEA" VENIVA USATA SOLO DURANTE LE VACANZE  
VICINO A NAPOLI, POI SI È TRASFERITA A MILANO  
AL SEGUITO DEL PROPRIETARIO. IL SUO CONFORT È PROVERIALE

di Alfredo Albertini - foto di Massimiliano Serra



Pietro Ciccone ha sempre avuto un debole per le Citroën: le colleziona, le cura e le mantiene personalmente. La sua passione lo ha portato a essere presidente dell'SM Club Italia, ma, nel suo garage, accanto alla coupé con motore Maserati, c'è posto anche per la DS 20 Pallas oggetto di questo servizio. Pietro l'acquistò usata nel 1978 dal concessionario della marca francese di Torre del Greco (Napoli), dove viveva all'epoca. La vettura, immatricolata per la prima volta nel novembre del 1972, era in condizioni perfette, verniciata nel magnifico colore Brun Scarabée con interni di velluto ocra e allestimento Pallas, il più completo ed elegante, con cambio semiautomatico a quat-

tro marce. Pietro allora aveva poco più di vent'anni e la usava soprattutto per accompagnare il padre al lavoro e per qualche giro alla domenica con la famiglia. Dopo qualche anno, si trasferì per lavoro in provincia di Milano e la DS 20 rimase al Sud, sui cavalletti, per essere riavviata solo durante le vacanze scolastiche (Pietro insegnava).

Alla fine di un'estate dei primi anni 80, però, decise di portarla finalmente con sé, con conseguente cambio di targhe da NA a MI. Per diverso tempo la DS fu la sua compagna quotidiana, casa-scuola e ritorno, fino a quando, per preservarla, decise di fermarla e di considerarla un'auto storica sotto tutti i punti di vista. Nel 2010, quando il contachilometri era ormai vicino a quota 100.000, □



Tutte le versioni della DS sono equipaggiate di serie con le sospensioni idropneumatiche, governate da una centrale idraulica ad alta pressione che sovrintende anche a freni, sterzo e cambio delle marce. L'altezza si può regolare a vari livelli mediante una leva posta accanto al posto di guida

► diede il via a un restauro conservativo. Smontò la carrozzeria, fece riverniciare il tetto di materiale sintetico (si era sbiadito), sistemò il motore e rinnovò la parte idraulica, ovvero la componente più complessa e delicata di ogni DS. Acquistò le foderine originali, vendute direttamente dalla Citroën, e rivestì i sedili per preservarli al meglio. Da allora, la DS 20 Pallas di Pietro viene usata poche volte, ma puntualmente in estate e durante le vacanze di Natale, oltre a essere presente a raduni e sfilate di vetture classiche che si svolgono dalle sue parti.

### Una vera ammiraglia

Questo esemplare monta il motore di 1.985 cm<sup>3</sup> con cinque supporti di banco, utilizzato a partire dal model year 1966 al posto dell'ormai superato quattro cilindri di 1.911 cm<sup>3</sup> da 83 CV SAE, di derivazione Traction Avant. La nuova unità dispone di 103 CV SAE, saliti a 108 dal 1972, che permettono alla vettura di muoversi con maggiore souplesse, pur non avendo, anche a causa del peso di circa 1,3 tonnellate, ambizioni sportive: la velocità era comunque più che soddisfacente, 170 km/h. La DS 20 Pallas costava in Italia, quando uscì, 2.385.000 lire, un prezzo che la allineava ai modelli più prestigiosi della sua classe, come la Lancia Flavia 2000 LX (2.360.000 lire) e la BMW 2000 berlina (2.100.000 lire).

Osserviamo da vicino la DS 20: la versione Pallas è riconoscibile per i sedili regolabili in altezza, gli schienali più alti e avvolgenti, la spessa mo-

quette, i pannelli porta speciali, l'insonorizzazione superiore, gli appoggiabraccia, la doppia plafoniera e, all'esterno, copriruota di acciaio inox integrali, profili per proteggere le fiancate, sottoporta di acciaio inox. Al volante la seduta è maestosa. Si nota subito l'assenza del pedale della frizione, perché il cambio è servoassistito dall'impianto idraulico e le marce si inseriscono mediante una leva posta dietro alla corona. Idraulica che comanda anche l'impianto frenante (a disco all'avantreno), il servosterzo e, soprattutto, le sospensioni, che sono idropneumatiche: le molle sono sostituite da un gas e da un liquido e le ruote sono collegate tra loro da un circuito idraulico dotato di pompa ad alta pressione, variando la quale si può anche alzare e abbassare la vettura, che mantiene sempre un assetto costante, indipendentemente dal carico.

Occorre un minimo di assuefazione per guidarla correttamente, effettuando cambi di marcia lenti, per dare tempo alla frizione d'intervenire. Le prestazioni, lo abbiamo detto, sono tranquille. La DS 20 è un'auto da guidare senza fretta, anche se, una volta raggiunta la velocità Codice in autostrada, è in grado di mantenerla a lungo, superandola facilmente se non si tiene d'occhio lo strumento. Il confort è la qualità principale della vita a bordo della DS, ogni asperità della strada è azzerata e si viaggia con il ben noto "effetto tappeto volante", che chi l'ha avuta o la possiede ben conosce e al quale è difficile, se non impossibile, rinunciare. R



L'elegante interno di velluto è stato ricoperto da foderine qualche anno fa, per non scippare il rivestimento originale. Il cruscotto orizzontale con tre strumenti è stato montato a partire da settembre del 1968. Si noti, dietro al volante, la leva di comando delle marce. L'avviamento è a sinistra





L'eccezionale tenuta di strada permette di beneficiare della stessa sicurezza di marcia sia su fondo bagnato sia su fondo asciutto, ma anche su neve e fango. I fari interni sono collegati allo sterzo e illuminano in anticipo le curve



## SCHEDA TECNICA

### Motore

Anteriore, longitudinale, 4 cilindri in linea  
Alesaggio 86 mm  
Corsa 85,5 mm  
Cilindrata 1.985 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 8,75:1  
Potenza 108 CV SAE a 5.750 giri/min  
Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri  
Un albero a camme laterale, catena  
Lubrificazione forzata, 5 litri  
Un carburatore doppio corpo invertito  
Raffreddamento ad acqua, 10,6 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah

### Trasmissione

Trazione anteriore  
Cambio semiautomatico a 4 marce  
Comando al volante  
Frizione monodisco a comando idraulico  
Pneumatici Michelin XAS 180HR15

### Corpo vettura

Berlina 4 porte, 5 posti  
Telaio a piattaforma  
Suspensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti  
Centrale idropneumatica ad alta pressione  
Freni a disco anteriori con servofreno; posteriori a tamburo  
Sterzo a cremagliera, servoassistito  
Capacità serbatoio 65 litri

### Dimensioni e peso

Passo 3.120 mm  
Carreggiata: ant. 1.510 mm, post. 1.310 mm  
Lunghezza 4.870 mm  
Larghezza 1.820 mm  
Altezza 1.470 mm  
Peso 1.290 kg

### Prestazioni

Velocità max 170 km/h  
Consumo medio 10,4 litri/100 km

# Caccia al "sei" rosso

AL PROPRIETARIO, COLLEZIONISTA DI AUTO DEL BISCIONE,  
**MANCAVA UNA COUPÉ V6.** L'HA TROVATA DOPO SEI ANNI, NUOVA.  
**MOTORE VELLUTATO,** BELLA GUIDA, CONSUMI CORPOSI

di Andrea Stassano - foto di Massimiliano Serra

La GTV del servizio davanti alla basilica di San Zeno Maggiore, a Verona. Nell'altra pagina, la sportiva del Biscione con Castelvecchio sullo sfondo.

*Per la realizzazione  
del servizio fotografico  
si ringrazia  
il Comune di Verona*

**R**ossa scintillante, prodiga di passione, e con un sei cilindri nel cofano. Un'Alfa Romeo con i fiocchi, questa GTV 2.0 V6 Turbo, che fa girare la testa a tutti, in centro a Verona. Dai meno giovani in qua. Forse anche perché sembra appena uscita da una concessionaria, tanto è lustra. Una strana combinazione quella che mette insieme le scenografiche forme a cuneo - da sempre care al Biscione - di questo modello, alla sensazione di avere tra le mani un oggetto "pari al nuovo". Del resto, non è un caso che questo esemplare abbia tale aspetto, perché ha al suo attivo appena 33 mila chilometri ed è stato utilizzato con i guanti e con il contagocce. Comunque sia, l'anagrafe parla della GTV come di una splendida trentenne, dal momento che il

modello è stato svelato al Salone di Ginevra del 1995. Già, è l'auto che all'epoca per molti italiani rappresentava il sogno - e, per qualcuno, il coro-namento - di poter tornare a calcare le strade con una sportiva Alfa. Dopo l'acquisizione da parte del gruppo Fiat (1986) e i successivi anni di "magra", a Torino credono ancora nel marchio milanese, e a otto anni dall'uscita di scena dell'Alfetta GT e GTV, la gamma del Biscione torna ad avere a listino una coupé e una spider.

## Ciliegina sulla torta

La GTV 2.0 V6 TB del servizio, immatricolata il sette maggio 1996 e omologata Asl Targa oro, appartiene a Giovanni Farina, alfista che vive a Verona, ma è di origini siciliane. La passione ▶





---

Sportiva, 2+2 e a trazione anteriore, ma pensata **per guidare davvero**, anche grazie alla precisione assicurata dal **retrotreno multilink**

---



Sopra, la targhetta identificativa dell'esemplare, con riportati i numeri significativi, inclusi quelli di telaio e motore. Più in alto, la piccola, raffinata calandra, con la griglia che riprende quella della monoposto 159. *Ringraziamo il Club AlfaRomeo916.it e il presidente Francesco Chirco per la collaborazione*

► per il marchio l'ha portato a raccogliere nel suo garage una decina di Alfa Romeo. Tante, ma ne mancava una: la sportiva a sei cilindri. Per questo è scattata la caccia al pezzo giusto. Non è stato facile trovarlo - un esemplare unico proprietario, con poca strada e seminuovo, come questo - ma dopo quasi sei anni Farina ci è riuscito. E, nel marzo 2018, ha acquistato questa GTV 2.0 V6 Turbo, vernice rosso pastello "I30" intonsa, con motore mai toccato, dal primo proprietario, l'officina autorizzata Alfa di Legnago. Da allora, il collezionista ha percorso pochissimi chilometri con la sua coupé, sostituendo, in pratica, solamente l'alternatore alla vigilia del servizio. E portando spesso la GTV in un "centro di bellezza", per donarle un trattamento di detailing.

In pieno amarcord

Lo confesso: rivedere dopo oltre 20 anni una 2.0 V6 Turbo così bella - ne ho avuta una azzurra metallizzata d'inizio 1998 - non mi ha lasciato indifferente. Con quel "cofango" spettacolare, realizzato in materiali compositi, che una volta aperto lascia i gruppi ottici lì, negli alloggiamenti sulla vettura, spalancando alla vista il fascinoso 2.0 sei cilindri a V da 200 cavalli, disposto trasversalmente - questo sì, rompeva con la tradizione delle GT Alfa precedenti - a coprire ogni più piccolo spazio del vano, anche grazie agli "accessori" del turbocompressore.

Così, in un attimo mi sono ritrovato cata-

pultato al posto guida, recuperando sensazioni perdute: a partire dalla posizione di guida coinvolgente, a gambe semidistese - Quattroruote, nella Prova su strada di luglio 1995, aveva registrato un angolo delle ginocchia di 130 gradi -, con i due strumenti analogici ben racchiusi nel classico "cannocchiale" e la chiave rosso fuoco da infilare nella "toppa". Due nei affiorano alla mente: la regolazione dello schienale a scatti, un'economia incomprensibile su una sportiva di questo rango, e la batteria degli strumentini a centro console, nella quale, però, non trovano posto né il manometro dell'olio, né quello del turbo. L'autoradio marchiata Alfa Romeo è un costoso optional dell'epoca, assieme all'airbag lato passeggero, mentre la dotazione di serie di questa GTV presenta l'airbag lato guida, gli alzacristalli e gli specchi esterni elettrici, i cerchi di lega, il climatizzatore e il volante regolabile.

## Poco turbo-lag

La GTV si "sente" e si guida bene con il fondoschiena, come diceva Niki Lauda. E infatti restituisce una bella sensazione di sicurezza e stabilità anche oggi. Chiediamo a Farina che cosa gli piace della sua coupé: "Quando chiedo potenza", spiega lui, "arriva subito. Avevo valutato anche una 3.0 V6, però era meno pronta di questa". Chiedo: ricordo questo motore turbo progressivo ed elegante: spinge, ma con classe. Le torna? Risponde Farina: "Certo, vai forte quasi senza accorgerti: ▶"

L'esemplare sfoggia i rari cerchi Speedline da 16" aftermarket, dal design "tipo scomponibile", montati all'epoca. Molto caratteristica la "luce" tra i lamierati che parte dal "cofango" e sale per diventare scalatura fino alla base del lunotto





Dall'alto al basso, in senso orario: il posto guida raccolto, con il volante forse poco sportivo; lo specchio esterno regolabile elettricamente; la strumentazione a "cannocchiale"; l'accenno di spoiler sul baule; i sedili sagomati di tessuto e pelle

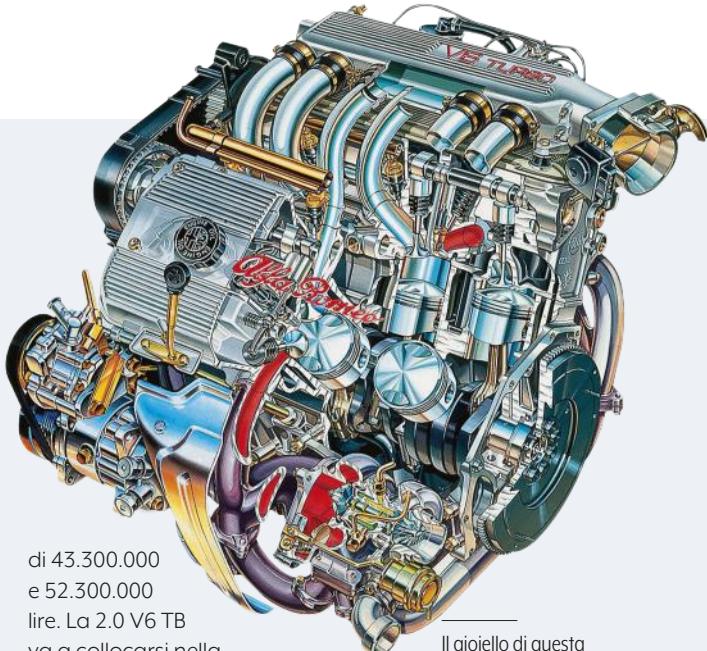
# Piattaforma arricchita

L'iter di definizione del modello è stato lungo. I primi figurini risalgono infatti al 1987, poi, quando prende corpo il progetto 916, c'è il desiderio di creare per gli alfisti una sportiva, coupé e spider, degna di tale nome. Dotata del meglio dei motori della tradizione del marchio, sei cilindri inclusi, quindi. Viste le premesse, ma dovendo fare i conti con forti vincoli di spesa, si parte sfruttando la "Tipo II", una piattaforma modulare utilizzata dal gruppo torinese per modelli come Alfa 155, Fiat Tipo e Tempra, Lancia Delta e Dedra. Si, una base "generalista" per un modello ad alte prestazioni molto atteso, che impone il motore anteriore trasversale e la trazione davanti. Ma pure versatile, perché consente di realizzare auto molto diverse, anche per contenuti tecnici. È proprio il caso della GTV - Spider, che adotterà "gioielli" come i motori a sei cilindri e il pregiato retrotreno multilink

a cinque bracci, una primizia in Italia. Soluzione che permette di adottare uno sterzo diretto (13:1) e consente un recupero di camber negativo pari a 0,5° per ogni grado di rollio dell'auto.

## Un cuneo compatto

Il design, ispirato da Enrico Fumia, con frontale spiovente, forma a cuneo e coda tronca - ricordate il prototipo Proteo del 1991? - è il frutto della collaborazione fra la Pininfarina e il centro stile della Casa, non senza modifiche finali (a interni e coda). Nel sito di Arese saranno poi circa cento le auto realizzate al giorno. Certi passaggi - tipo la saldatura del tetto ai montanti o la lastro-ferratura - sono realizzati a mano, con un risultato legato all'abilità del tecnico. Al lancio vengono offerti motori due litri: il quattro cilindri Twin Spark con basamento di ghisa da 150 CV e il V6 TB tutto di lega da 200 CV. Con prezzi rispettivamente



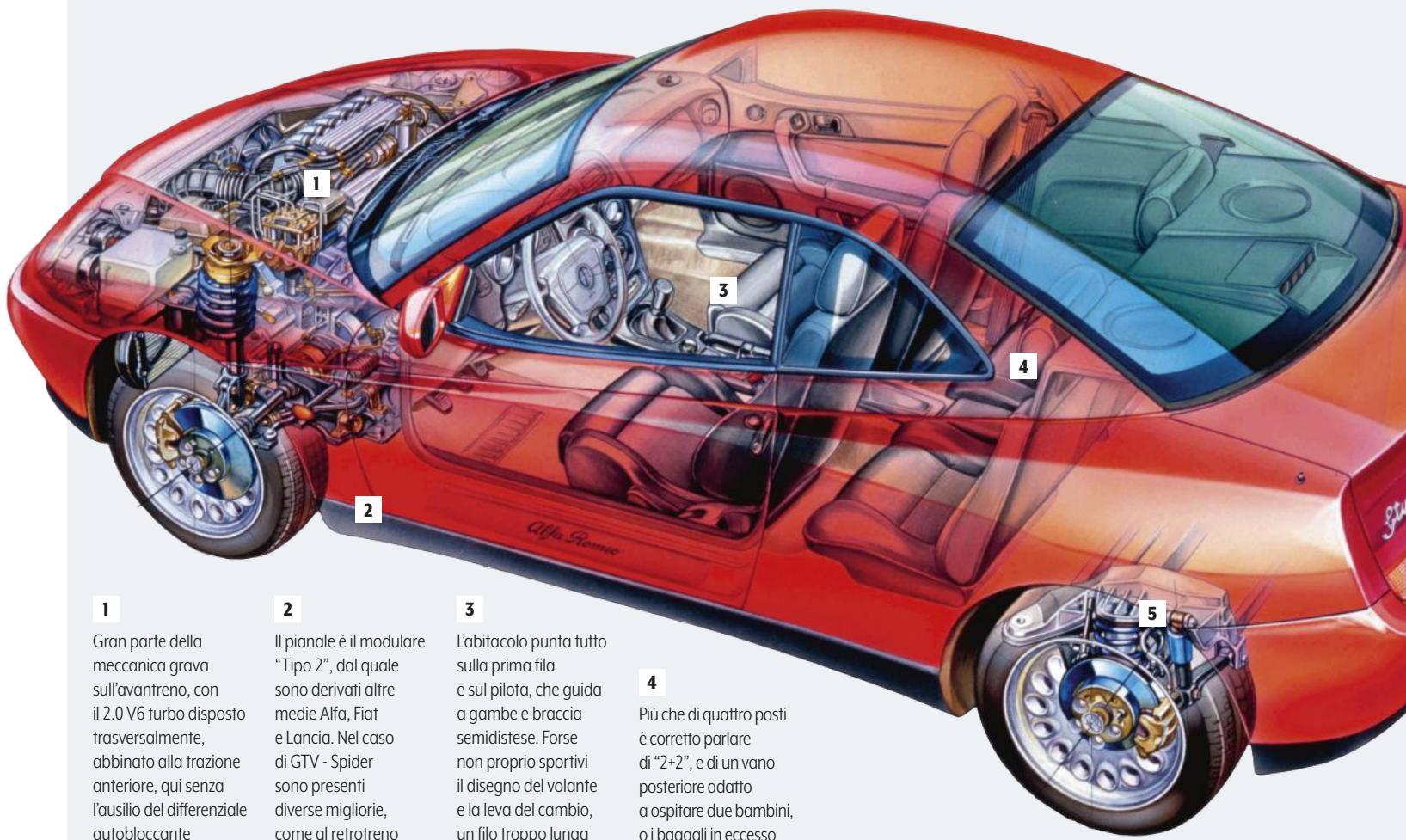
di 43.300.000

e 52.300.000

lire. La 2.0 V6 TB

va a collocarsi nella fascia alta della gamma, nella quale s'insedia, all'inizio solo per la Spider, la 3.0 V6 da 192 CV. L'unità più prestigiosa arriverà sulla coupé solo a fine 1996: è la 3.0 V6 24V da 220 CV (prezzo, 66.000.000 lire), derivata da quella della 164. In totale, sono 6.412 le 2.0 V6 Turbo prodotte; auto quindi rara, ma non rarissima, che negli ultimi anni si è rivalutata molto, insieme alle altre GTV.

Il gioiello di questa GTV sta senz'altro nel cofano, ed è il 2.0 turbo sei cilindri a V, dotato di distribuzione monoalbero per bancata. Potente, ma soprattutto fluido e progressivo, vanta una coppia motrice di ben 28,5 kgm a 2.400 giri/min



**1**  
Gran parte della meccanica grava sull'avantreno, con il 2.0 V6 turbo disposto trasversalmente, abbinato alla trazione anteriore, qui senza l'ausilio del differenziale autobloccante

**2**  
Il pianale è il modulare "Tipo 2", dal quale sono derivati altre medie Alfa, Fiat e Lancia. Nel caso di GTV - Spider sono presenti diverse migliorie, come al retrotreno

**3**  
L'abitacolo punta tutto sulla prima fila e sul pilota, che guida a gambe e braccia semidistese. Forse non proprio sportivi il disegno del volante e la leva del cambio, un filo troppo lunga

**4**  
Più che di quattro posti è corretto parlare di "2+2", e di un vano posteriore adatto a ospitare due bambini, o i bagagli in eccesso

# Il gran ritorno della coupé del Biscione

**N**el numero di luglio 1995 uscì la Prova su strada della GTV 2.0 V6 Turbo, rossa come la "nostra". Sedici pagine, a conferma dell'importanza del modello, per la prima volta all'esame di Quattroruote (sotto, la pagella). Si poneva

l'accento sul ritorno, finalmente, della GTV, definendo il design "unico e affascinante". Si passava poi a esaminarne la meccanica, con un plauso al sei "Busso", dolce e potente, e al retrotreno multilink, che contribuiva a donare alla coupé un comportamento

molto efficace, senza ricadute eccessive sul confort. Eccellenti le prestazioni, con una velocità massima rilevata di oltre 234 km/h e uno 0-100 in 7,3 secondi. Un po' elevato il consumo, sui 7-9 km/l. Difetti: bagagliaio piccolo, visibilità limitata, cambio migliorabile.



## La nostra pagella

FUNZIONALITÀ		
Posto guida	★★★	Ben congegnato, ma con alcune ingenuità come lo schienale dei sedili regolabili a scatti. Si guida con le braccia e le gambe semi distese.
Plancia e comandi	★★★★	La plancia ha un disegno piacevole e moderno. I comandi principali, volante, pedaliere e cambio, sono ben disposti. Comandi climatizzatore da rivedere.
Strumentazione	★★★	Chiara e ben leggibile in tutte le situazioni, ricorda quella delle «GTV» Alfa del passato. La dotazione, però, è migliorabile.
Climatizzazione	★★★★	Dispone di serie di un climatizzatore manuale particolarmente efficiente. Di facile regolazione, consente una selezione precisa dei flussi.
Finitura	★★★★	Giudizio complessivamente buono; tutto ok per quanto riguarda selleria e rivestimenti, mentre sono ancora migliorabili qualità e finitura delle parti di plastica.
Accessori	★★★★	La dotazione di serie è buona per una garanzia di questo genere (ABS, airbag, climatizzatore). Interessante la lista degli optional.
Cambio	★★★	I rapporti sono spaziali in modo corretto e permettono di sfruttare bene le caratteristiche del motore. Gli innesti sono precisi ma un po' contrastati.
Sterzo	★★★★	È piuttosto pronto e ha buone doti di precisione e progressività. Anche ad alta velocità non si alleggerisce e consente sempre un buon controllo della vettura.
Confort	★★★	Il rombo dei 6 cilindri è contenuto anche quando lo si sfrutta ai regimi più elevati; il rumore è quasi tutto di origine aerodinamica. Sospensioni un po' rigide.
<b>Media stelle</b>	<b>3,4</b>	
abitabilità	★★★	Rispecchia in pieno la definizione «2+2»: davanti si sta decisamente comodi, dietro, invece, è possibile ospitare solo due bambini.
bagagliaio	★	È veramente piccolo (110 dm³) e assolutamente poco sfruttabile, data la particolare forma del vano. Unica alternativa caricare sui sedili posteriori.
<b>Media stelle</b>	<b>2,0</b>	

\*\* SUFFICIENTE \*\*\* DISCRETO \*\*\*\* BUONO \*\*\*\*\* OTTIMO

5

Al retrotreno troviamo un raffinato schema multilink a cinque bracci di lega leggera e acciaio, vincolati alla scocca da un telaietto. Offre maggiore precisione di guida, inserimento e stabilità

6

Lo sportello dischiude un mini vano bagagli, di forma irregolare, in cui deve trovare posto anche la ruota di scorta. Uno spazio poco sfruttabile, della capacità dichiarata di appena 110 litri

## SCHEDA TECNICA

### Motore

Anteriore, trasversale, 6 cilindri a V di 60 gradi  
Alesaggio 80 mm  
Corsa 66,2 mm  
Cilindrata 1.996 cm³  
Rapporto di compressione 8:1  
Potenza 200 CV a 6.000 giri/min.  
Distribuzione a due valvole per cilindro, un albero a camme in testa per bancata, con bilancieri  
Iniezione elettronica multipoint Bosch Motronic ML 4.1  
Un turbocompressore Garrett T25, intercooler aria/aria, overboost, catalizzatore a tre vie

Raffreddamento ad acqua, 11,7 litri  
Lubrificazione forzata, 7,3 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah

### Trasmissione

Trazione anteriore  
Cambio a 5 marce  
Frizione monodisco a secco a comando idraulico  
Pneumatici 205/50ZR16

### Corpo vettura

Coupé 2 porte, 2+2 posti  
Scocca portante  
Suspensioni anteriori a ruote indip., bracci trasversali, schema MacPherson, molle elicoidali  
Suspensioni posteriori a ruote indipendenti, multilink a cinque

bracci, molle elicoidali  
Barre stabilizzatrici ant. e post.

Ammortizzatori idraulici telescopici  
Freni a disco, ant. autoventilanti, Abs  
Sterzo a cremagliera, idroguida  
Capacità serbatoio 70 litri

### Dimensioni e peso

Passo 2.540 mm  
Carreggiate: ant. 1.499 mm  
post. 1.497 mm  
Lunghezza 4.285 mm  
Larghezza 1.780 mm  
Altezza 1.318 mm  
Peso 1.430 kg

### Prestazioni

Velocità max 235 km/h  
Consumo a 130 km/h, 10,5 l/100 km

Le stelle assegnate sono valutate tenendo come termine di paragone il punteggio migliore che, nella stessa voce, hanno meritato vetture appartenenti alla medesima fascia di mercato.

PRESTAZIONI		
Motore	★★★★★	È potente, ma anche molto progressivo nonostante la sovralimentazione. Elegante e regolare ai regimi medio bassi, si scatena a quelli più elevati.
Accelerazione	★★★★★	La regolarità del motore può trarre in inganno riguardo le effettive prestazioni della vettura. La «GTV» brucia i 100 km/h in 7,3 e chiude il km in 27,7.
Ripresa	★★★★★	In V marcia passa da 70 a 120 km/h in 11,9 s con molta regolarità e senza apprezzabili ritardi di risposta (turbo lag) del sistema di sovralimentazione.
<b>Media stelle</b>	<b>5,0</b>	
SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA		
Visibilità	★★	Dietro e di tre quarti posteriore è critica a causa della particolare forma della carrozzeria. Qualche problema anche davanti per le persone di alta statura.
Dotazione	★★★★★	C'è tutto quello che serve per proteggere al meglio gli occupanti (airbag, cinture pretensionate, interruttore inerziale, ecc.). Il secondo airbag è optional.
Freni	★★★★★	L'impianto è potente, ben equilibrato e consente di arrestare la «GTV» in spazi contenuti. Buona la resistenza alla fatica. ABS ok.
Tenuta di strada	★★★★★	Si inserisce in curva rapidamente e con un sottosfero contenuto. Trovato l'appoggio, mantiene le traiettorie con precisione. Notevole sul bagnato.
Stabilità	★★★★★	Non riserva sorprese neppure quando la si impiega in manovre d'emergenza. Unico appunto, un leggero ritardo nel riallineamento ad elevata velocità.
<b>Media stelle</b>	<b>4,2</b>	
ECONOMIA		
Consumo	★★★	Nei rilevamenti a velocità costante ha ottenuto risultati apprezzabili (9,5 km/l a 130 km/h). Nell'uso normale si percorrono mediamente 7-9 km/l.
Aerodinamica	★★★★★	Nonostante le dimensioni compatte, la «GTV» ha buone qualità di penetrazione aerodinamica. Su strada abbiamo rilevato un Cx pari a 0,337.
<b>Media stelle</b>	<b>3,5</b>	

La 2.0 V6 Turbo è un'auto in grado di regalare piacere e soddisfazioni nella guida di tutti i giorni. Certo, lo spazio è buono solo davanti, ma in fondo è quello che conta. La tenuta di strada e il motore, abbinati a buoni freni, rendono la GTV utilizzabile spesso. Non bisogna però badare ai consumi, mediamente elevati

► devi guardare il tachimetro per rendertene conto. E poi, anche con le marce alte il V6 è molto elastico e gradevole, pure a 2.000 giri". Questo perché, sottolineiamo noi, la rapportatura del cambio è molto diretta e ravvicinata, pur se all'epoca gli innesti erano stati valutati precisi, ma un po' contrastati. Curiosità mia, visto che il proprietario è abbastanza alto di statura: ci sono problemi di visibilità, considerato il padiglione un po' basso? "Assolutamente no", risponde lui. Bene.

Altri pregi? "Mi piace", continua Farina, "la sensazione che provo al posto guida, dove mi sento protetto e ben trattenuto dai sedili comodi. In autostrada, poi, il motore non è rumoroso". Infatti, Quattroruote all'epoca parlava di un sei cilindri dal

timbro gradevole, ma contenuto, anche quando si superavano i 6.000 giri (fino a 6.500).

La GTV gira svelta nelle stradine del centro: oggi pare piccola, ma è lunga 4,29 metri. Altra domanda che viene dal passato: la frizione è pesante? "No", risponde il proprietario, "poi una sportiva deve avere i comandi 'robusti' e farti sentire cosa sta facendo". Si vede che Farina è abituato alle storiche, perché la Prova su strada di Quattroruote aveva rilevato uno sforzo al pedale di 20 chili.

Fuori città vediamo la GTV danzare tra le curve con disinvolta e agilità, nonostante una massa rilevante. "Potenza" dello sterzo e del retrotreno multilink, che rende l'auto precisa nel transitorio. Trent'anni e non sentirli, che meraviglia. **R**





Quei **sei collettori luccicanti** in batteria sono uno spettacolo che richiama la tradizione della Casa. Poi, quando il V6 si avvia, la **magia diventa suono**

La GTV del servizio  
pare praticamente  
nuova. E i collezionisti  
di aspirazione del V6  
lo dimostrano bene.  
Ma il segreto c'è,  
e si chiama detailing,  
servizio al quale  
il proprietario si affida  
spesso, dopo  
aver utilizzato l'auto



# Una sfida ad armi pari

ANCORA UNA VOLTA DUELLO ITALIA-INGHILTERRA **NEL CAMPO DELLE GRANTURISMO DI RAZZA**. IN PISTA DUE BERLINETTE DALLE PRESTAZIONI ESUBERANTI, CON FILOSOFIE E TECNICHE DIFFERENTI

di Gaetano Derosa - foto di Massimiliano Serra





Ferrari contro Lotus:  
a confronto la F355 F1  
e la Esprit S4S.  
Da una parte, il fiore  
all'occhiello, alla fine  
degli anni 90, nel  
campo delle 8 cilindri  
nostrane; dall'altra,  
lo stato dell'arte  
dell'alto artigianato  
a 4 cilindri prodotto  
Oltremarena



Ottimo il successo commerciale della F355, venduta in oltre 11.300 esemplari dal 1994 al 2000. Il prezzo di listino della versione F1 berlina, nel 1998, era di 235 milioni e 800 mila lire. È stata una delle ultime granturismo prodotte a Maranello con i fari a scomparsa

**S**cuola italiana a confronto con scuola inglese. Ancora una volta si ripropone questo affascinante tema, che mette a confronto due granturismo della seconda metà degli anni 90, diverse come approccio tecnico e "filosofico", ma identiche nella disposizione del motore (e questo tutti lo sanno) ma anche, udite udite, nella definizione ufficiale del tipo di carrozzeria. Pochi sanno, infatti, che anche la Lotus Esprit è stata, sin dal primo disegno elaborato dal maestro Giorgetto Giugiaro nel 1972, sempre definita ufficialmente "berlinetta", così come la sua concorrente costruita a Maranello.

### Il "mutùr" contro il "garagista"

Il diverso approccio filosofico si basa sui "credo" dei rispettivi fondatori delle due illustri case costruttrici. Da una parte Enzo Ferrari, il cui obiettivo principale era dare alle sue vetture più cavalli rispetto ai concorrenti. In più, i rivali inglesi erano stati etichettati dal "Drake" come semplici "garagisti". Ma al di là della Manica, Colin Chapman faceva spallucce e proponeva auto (di serie e da corsa) sempre e solo con il motto "light is right", la leggerezza è la cosa giusta. "E pazienza se i motori sono meno performanti", aggiungeva Colin, "con un telaio leggero le auto curvano meglio e soprattutto escono dalle curve molto prima delle altre". Stoccata e controstoccata: a questo punto sta al collezionista la scelta tra due purosangue che ancora oggi, a distanza di quasi



trent'anni, fanno divertire parecchio anche sulle strade di tutti i giorni.

La F355 è un vero spartiacque per la Casa del Cavallino rampante. Dopo la fortunata serie della famiglia delle 308 e derivate, ai più la 348 era sembrata un netto passo indietro. Presentata ufficialmente ai clienti durante un evento dedicato a Fiorano, nel maggio 1994, diventa in breve tempo il nuovo punto di riferimento della sua categoria. Al notevole incremento di potenza del V8 (dotato di bielle di titanio di derivazione F1) con distribuzione a 5 valvole per cilindro, fa da contraltare un telaio finalmente dalle caratteristiche eccezionali, messo a punto in galleria del vento alla Pininfarina, coadiuvato da sospensioni a ▶

Peculiarità della F1 è quella di avere i comandi del cambio al volante, mentre sulla console centrale c'è una levetta di alluminio che serve per inserire la retromarcia. I cerchi sono di magnesio da 18 pollici







La versione S4S dell'Esprit debutta al Salone di Ginevra nel 1995. Per poterla acquistare occorreva spendere, nel 1997, 137 milioni 550 mila lire. La strumentazione è raccolta in un unico blocco davanti al pilota. Bellissimi i cerchi OZ dedicati a questa versione





► controllo elettronico estremamente efficaci. La berlina ha un look frutto di ricerche approfondate condotte a Grugliasco che coinvolgono anche il sottoscocca (con fondo piatto, anche in questo caso derivato dalla Formula 1) per raggiungere un equilibrio ottimale dei carichi verticali.

A partire dal 1997, sulla versione F1, quella della nostra prova, esordisce l'innovativo sistema di gestione del cambio. È strettamente derivato da quello della monoposto 640 che debutta nel 1989 e vince con Nigel Mansell la gara d'esordio in Brasile. Selettore e frizione sono gli stessi del modello con cambio tradizionale: i passaggi di marcia vengono però effettuati da un sistema elettroidraulico comandato da leve al volante e gestito da una centralina elettronica.

### Un telaio semplice e tecnologico

Nella linea della Esprit, anche nell'estrema versione S4S, riecheggia quello spirto sportivo ed elegante al tempo stesso del bellissimo prototipo Silver Car di Giorgetto Giugiaro (1972). Il debutto avviene al Salone di Ginevra nel 1995. La S4S va a posizionarsi tra l'entry level Esprit S4 e la Sport 300, pensata principalmente per un uso agonistico. La si riconosce dai parafanghi allargati grazie all'utilizzo di "codolini", dal nuovo spoiler posteriore, che causerà problemi di immatricolazione in qualche Paese per via delle gigantesche dimensioni e dai pneumatici Michelin Pilot montati sui grintosi cerchi OZ. Il telaio, fiore all'occhiello



di questa granturismo, è composto dalla classica trave centrale realizzata con pannelli piani d'acciaio saldati, mentre sia il pianale sia la carrozzeria sono di materiale composito.

Il 4 cilindri in linea di 2.2 litri con turbocompressore Garrett, completamente di alluminio, può contare su una distribuzione a 4 valvole per cilindro e su una potenza di oltre 300 CV. L'interno è completamente rivestito di pelle Connolly e la versione che si può ammirare in queste pagine monta il tetto panoramico di vetro, al tempo offerto come optional. Su strada, o meglio sulla pista Asc di Vairano (Pavia), entrambe sono un vero godimento. I due esemplari appartengono a Fabio Ambrosi, 55 anni, imprenditore milanese. ►

Anche l'interno della Lotus, come quello della concorrente di Maranello, è completamente rivestito di pelle. Il volante super sportivo non comprende l'airbag





Mentre la F355 ha la coda con un accenno di spoiler integrato nel cofano, l'ala aerodinamica della S4S (identica a quella della Sport 300) è di generose dimensioni e al tempo provocò problemi di immatricolazione in alcuni Paesi, come per esempio la Svizzera

► "Fanno parte della nostra collezione e devo dire che sono in perfette condizioni. La Ferrari ha solo 45 mila km all'attivo, mentre la Lotus ne segna 60 mila. Entrambe hanno avuto un solo proprietario, hanno il libretto dei tagliandi 'in regola' e sono conservate".

Saliamo a bordo della Ferrari. Le piccole leve ai lati del volante invogliano a mettere in moto e partire a ruote fumanti. Quella di destra serve per far salire i rapporti, quella opposta per scalarli. Sul tunnel c'è una minuscola levetta d'alluminio che serve per ingranare la retromarcia. I vantaggi di un simile sistema di cambiata sono evidenti: non è più necessario staccare le mani dal volante, non si rischia di sbagliare l'innesto nella guida super sportiva, nessuna esitazione con frizione e acceleratore. Nella parte di handling del tracciato, in un giro incappiamo in due testacoda: i 380 CV a disposizione arrivano alla svelta e, nonostante i Pirelli PZero System di generose dimensioni, bisogna prestare molta attenzione a non esagerare con il gas. L'uscita dalle curve è a dir poco esuberante: la F355 raggiunge in un attimo i duecento all'ora. La velocità massima è appena sotto i 300: siamo molto vicini ai limiti delle F.1 coeve. Il suono del V8 è pieno, corposo, e quando si oltrepassano i 6.500 giri/minuto deva-

sta i timpani. Ma è un vero piacere sentirlo.

Cambio auto. Il profumo dell'interno tutto rivestito di pelle è la prima sensazione piacevole della Lotus. Appena chiusa la portiera, viene in mente Wet Nellie, la famosa Esprit S1 sommersibile utilizzata da James Bond nel 1977 ne "La spia che mi amava". Ma è soltanto un attimo: una volta avviato, il 4 cilindri spinge veramente come un ossesso e la cambiata manuale non ostacola di certo la guida sportiva. Prima, seconda e via fino alla quinta, in pochi secondi si arriva a toccare i 230 all'ora (la punta massima è di 270), ma si deve frenare improvvisamente al tornantino: le pinze Brembo, recentemente revisionate, fanno il loro dovere in accordo con l'Abs e la Lotus letteralmente si ancora all'asfalto. Anche in questo caso si danza che è un piacere, e anche qui un repentino testacoda ci induce a non essere così garibaldini all'uscita dalle curve. Il turbo entra in azione subito e ti inchioda al sedile, una sensazione che incute timore e gioia allo stesso tempo.

Difficile decidere quale sia la migliore: entrambe hanno prestazioni esuberanti, con quotazioni, però, nettamente differenti a favore della Ferrari. Potendosela permettere, tutte e due stanno proprio bene, una accanto all'altra, nel garage dei sogni. **R**

L'impostazione di entrambi i motori, a cofano aperto, ruba la scena e mette in secondo piano la presenza di un minuscolo portabagagli. Per la Ferrari era previsto, come optional, un set dedicato di valigie, realizzato dalla Schedoni di Modena





L'erogazione della potenza sulla berlina di Maranello è molto fluida, **al contrario della granturismo inglese**, che t'inchioda al sedile



# Tecniche sopraffine

**D**alle parti di Maranello l'8 cilindri è diventato un'istituzione, a partire dal 1973. Quello della F355 è stato definito un capolavoro di ingegneria, con soluzioni molto avanzate come le 5 valvole per cilindro (3 di aspirazione, 2 di scarico), 110 CV/litro e ampio uso di elettronica. Ciliegina sulla torta per questo propulsore con ben 380 CV a disposizione, il cambio elettroidraulico F1, una sorta di copilota invisibile che è in grado di provvedere alla selezione e all'innesto dei rapporti in 200 millesimi di secondo, in pratica lo stesso tempo impiegato da un pilota professionista. L'elettronica tiene tutto sotto controllo e impedisce le manovre sbagliate. L'adozione del cambio sequenziale ha permesso di raccordare le funzioni elettroniche anche con le sospensioni, così da integrare il programma di cambiata "Sport" con un assetto decisamente più rigido. Per il resto, vige la grande e rigorosa tradizione del Cavallino rampante, come per le sospensioni, sofisticate

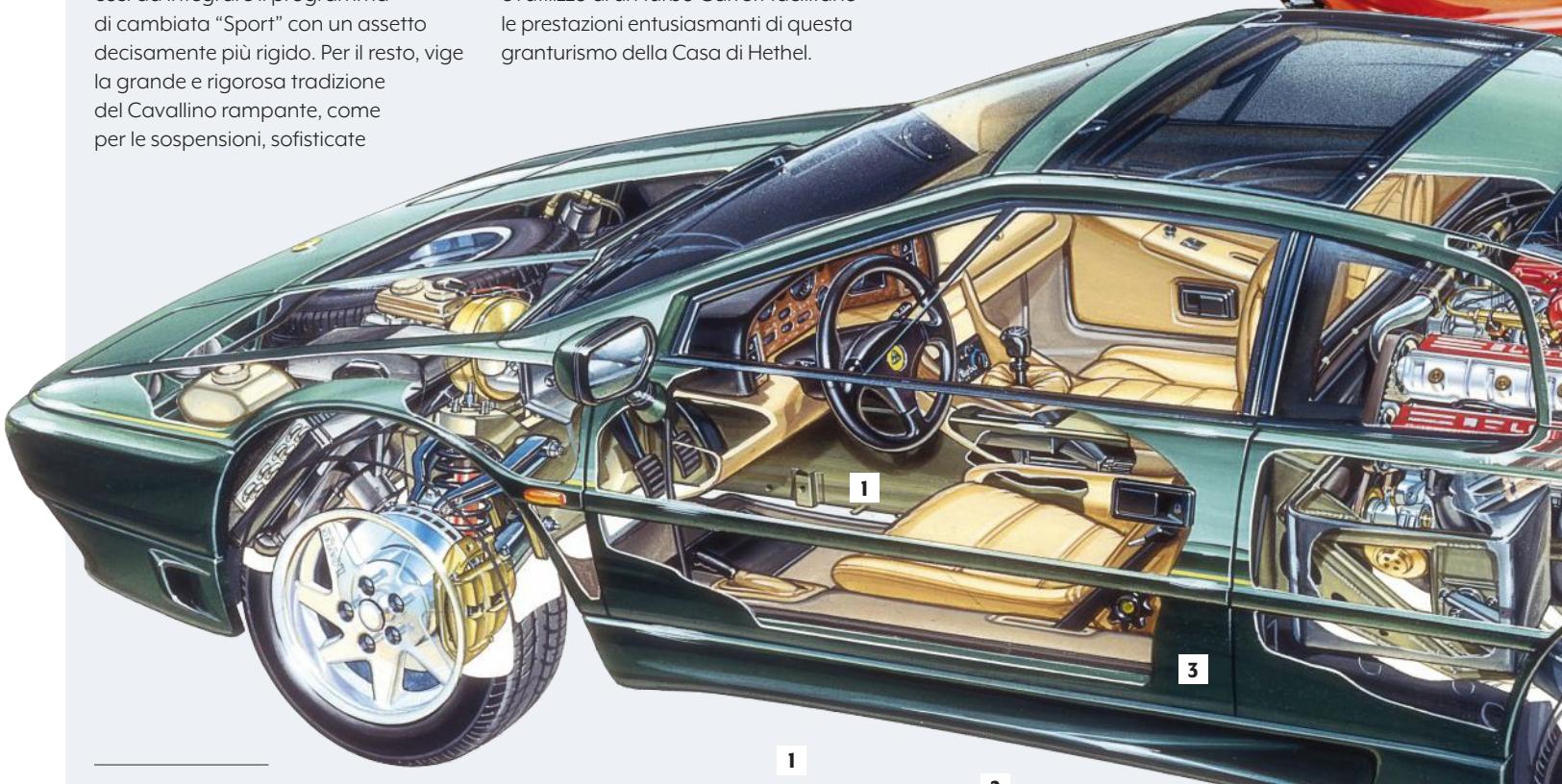
ma con i classici trapezi anteriori e posteriori. La scocca è portante con un traliccio di tubi in più.

## Tradizione rispettata

Anche per l'Esprit S4S il metodo di costruzione è lo stesso delle vetture degli anni 60, quello tanto fedele al "credo" del fondatore, Colin Chapman. Ergo, un telaio performante può supplire a una minore potenza: il motto è "la leggerezza è la cosa giusta". Il telaio a trave centrale di acciaio supporta una carrozzeria di vetroresina. A questo punto si può anche montare un "semplice" 4 cilindri di 2.2 litri (tutto di alluminio, doppio albero a camme in testa e 4 valvole per cilindro) per poter duellare ad armi pari con il Cavallino rampante e le altre concorrenti. La potenza di oltre 300 CV e l'utilizzo di un turbo Garrett facilitano le prestazioni entusiasmanti di questa granturismo della Casa di Hethel.

1

Lo spaccato si riferisce alla versione GTS. Il posto guida della berlina di Maranello è molto spostato in avanti



1

Lo spaccato qui sopra si riferisce alla versione Turbo del 1989, identica come impostazione meccanica alla S4S. Il telaio è a trave centrale realizzata con pannelli d'acciaio

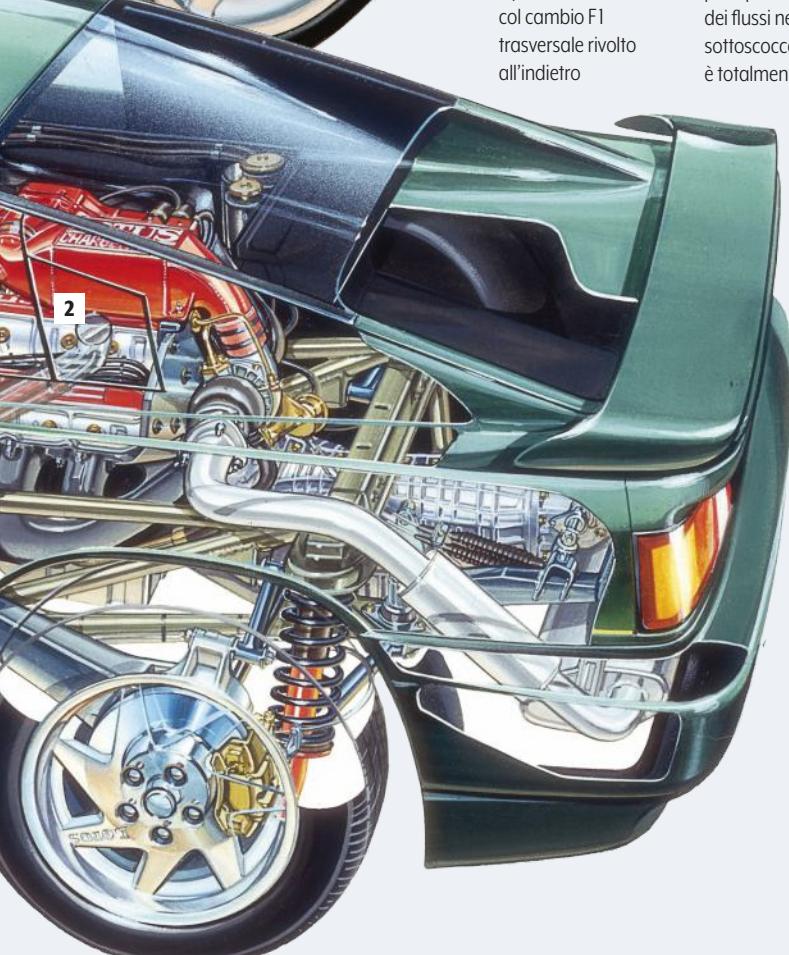
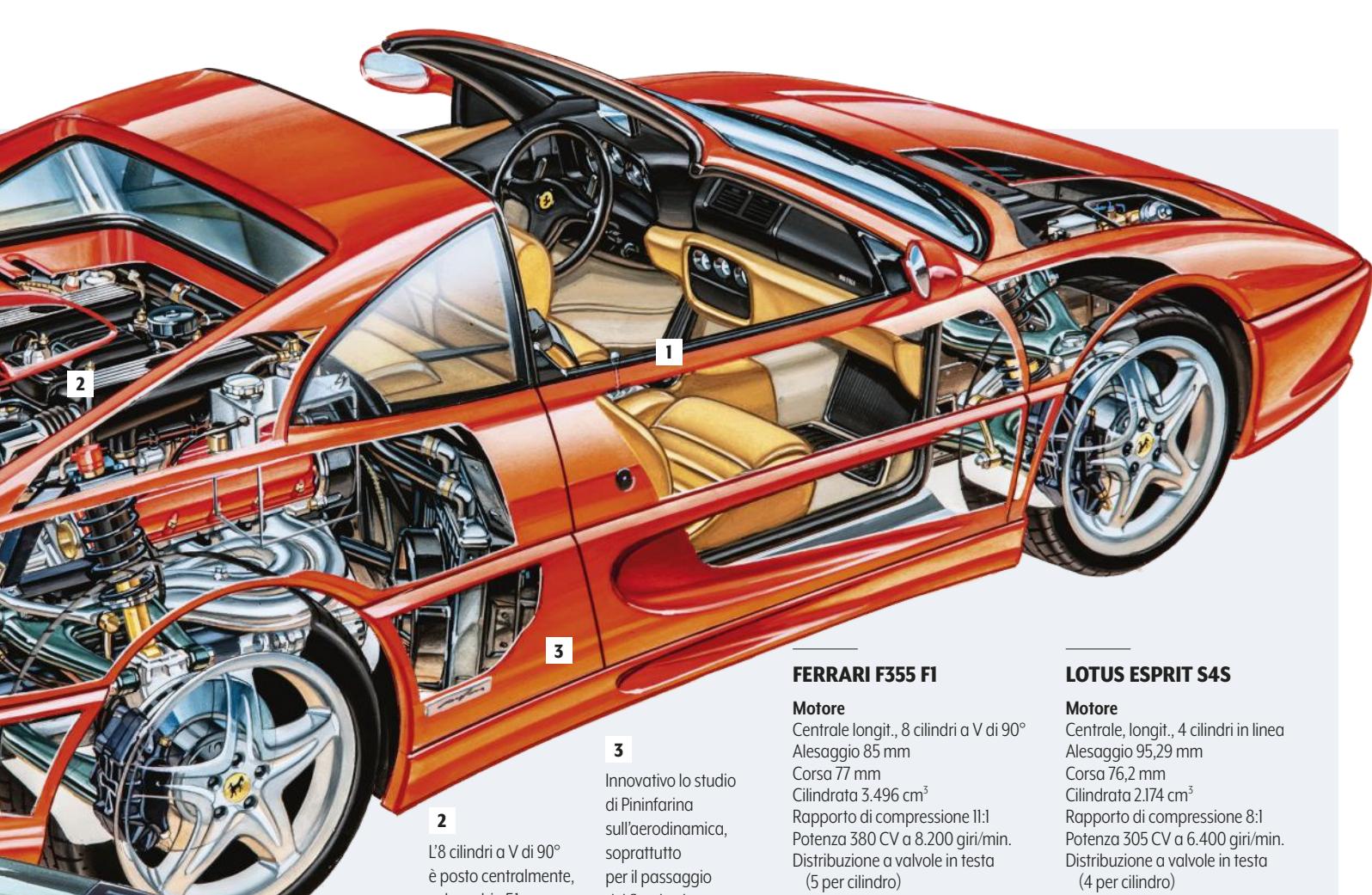
2

Il 4 cilindri di 2.2 litri, particolarmente esuberante grazie all'adozione del turbo Garrett, ha testata e monoblocco completamente di alluminio

3

La carrozzeria e il pianale sono di materiale composito, ottenuto tramite il procedimento Vari (Vacuum Assisted Resin Injection)

La Lotus rimane fedele allo "storico" **telaio a trave centrale**, mentre il Cavallino punta a prestazioni da Formula 1



1

3

2

L'8 cilindri a V di 90° è posto centralmente, col cambio F1 trasversale rivolto all'indietro

3

Innovativo lo studio di Pininfarina sull'aerodinamica, soprattutto per il passaggio dei flussi nel sottoscocca, che è totalmente carenato

## FERRARI F355 FI

### Motore

Centrale longit., 8 cilindri a V di 90°  
Alesaggio 85 mm  
Corsa 77 mm  
Cilindrata 3.496 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 11:1  
Potenza 380 CV a 8.200 giri/min.  
Distribuzione a valvole in testa (5 per cilindro)  
Due alberi a camme in testa per bancata  
Iniezione elettr. multipoint Bosch Motronic 2.7  
Raffreddamento ad acqua  
Lubrificazione forzata, carter secco  
Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah

### Trasmissione

Trazione posteriore  
Cambio semiautomatico sequenziale a controllo elettronico, 6 marce  
Frizione monodisco a secco a comando idraulico  
Differenziale autobloccante  
Pneumatici anteriori 225/40 ZR18, posteriori 265/40 ZR18

### Corpo vettura

Berlinetta 2 porte, 2 posti  
Scocca portante e traliccio di tubi  
Sospensioni ant. a ruote indip., bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
Sospensioni post. a ruote indip., bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
Amm. idraulici programmabili  
Freni a disco con Abs  
Sterzo a cremagliera, servocomando  
Capacità serbatoio 82 litri

### Dimensioni e peso

Passo 2.450 mm  
Lunghezza 4.250 mm  
Larghezza 1.900 mm  
Altezza 1.170 mm  
Peso 1.350 kg

### Prestazioni

Velocità max 295 km/h

## LOTUS ESPRIT S4S

### Motore

Centrale, longit., 4 cilindri in linea  
Alesaggio 95,29 mm  
Corsa 76,2 mm  
Cilindrata 2.174 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 8:1  
Potenza 305 CV a 6.400 giri/min.  
Distribuzione a valvole in testa (4 per cilindro)  
Due alberi a camme in testa  
Iniezione elettronica multipoint, turbocompressore Garrett T3/60  
Raffreddamento ad acqua  
Lubrificazione forzata  
Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah

### Trasmissione

Trazione posteriore  
Cambio a 5 marce  
Comando a leva centrale  
Frizione monodisco a secco  
Diff. autobloccante a richiesta  
Pneumatici anteriori 235/40 ZR17, posteriori 285/35 ZR18

### Corpo vettura

Berlinetta 2 porte, 2 posti  
Telai monostruttura centrale, telaietti ausiliari anteriore e posteriore  
Sospensioni ant. a ruote indip., bracci trasversali triangolari sovrapposti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
Sospensioni post. a ruote indip., bracci long., bielle oblique, braccetti sup. trasversali  
Ammortizzatori idraulici telescopici  
Freni a disco con Abs, pinze Brembo  
Sterzo a cremagliera, servocomando  
Capacità serbatoio 73 litri

### Dimensioni e peso

Passo 2.420 mm  
Lunghezza 4.415 mm  
Larghezza 1.885 mm  
Altezza 1.150 mm  
Peso 1.340 kg

### Prestazioni

Velocità max 270 km/h



spallotto.ch

14<sup>a</sup> Edizione | **21 - 24 Agosto 2025**



## La battaglia dei cavallini rampanti, ma non solo...

Porsche sarà il marchio ospite di questa edizione dell'evento. Per ricreare lo storico antagonismo parteciperanno all'evento 40 vetture dei prestigiosi marchi italiani, 40 Porsche e 40 Ferrari, tutte prodotte prima del 1985.

Informazioni e iscrizioni: [www.passione-engadina.ch](http://www.passione-engadina.ch)

Trova tutti i quotidiani e riviste su <https://eurekaddl.lat>

# Storie



## Quando la Mercedes sbancò al "Montecarlo"

**NELL'EDIZIONE DEL 1960 FURONO TRE LE 220 SE DI SERIE SUL PODIO. UNA CORSA DURISSIMA, FLAGELLATA DAL METEO, NELLA QUALE CONCLUSERO SOLO 78 AUTO SU 345**

Rally de Monte-Carlo 1960: la Mercedes-Benz 220 SE numero 128 di Schöck-Moll lancia verso una grande vittoria nella celebre gara monegasca. Davvero insidiose le condizioni meteo e delle strade, che causeranno un numero molto elevato di ritiri.

**Holiday on ice**

In ogni caso, non è stato tutto facile per lo squadrone della Stella, che torna ufficialmente alle corse

rima vittoria ufficiale al Rally di Montecarlo. Per di più con una berlina grossa e in condizioni ambientali che definire avverse è un eufemismo. Davvero un gran risultato per la Mercedes-Benz che, nella 29esima edizione della durissima corsa su strada monegasca, monopolizza l'intero podio, grazie alle "tranquille" 220 SE. Come dire, non solo casa e famiglia.

in quella occasione. In primis, le condizioni meteo e del fondo, che falcidiano i 345 equipaggi iscritti, tanto che già al primo arrivo a Monaco il numero dei concorrenti risulta quasi dimezzato. Poi è la volta del circuito notturno a proseguire la selezione, determinando così il risultato finale. Tre le categorie di auto ammesse al rally: quelle strettamente di serie (le 220 SE), quelle da Turismo preparate e le GT. Gli equipaggi, partiti da nove città europee, convergono su Chambéry, per poi fare rotta sul principato. A quel punto, come se non bastasse, scattano le polemiche, che vertono

sulle classifiche ufficializzate in ritardo, come sulla media oraria imposta, che avvantaggia le Turismo. Questo, assieme alle condizioni del fondo, privilegia le vetture "normali", scelte da ben 245 equipaggi (di cui due soli italiani). La squadra delle 220 SE, affidate all'ex pilota ufficiale Karl Kling, è stata preparata con cura sin dalle ricognizioni. Alla fine dei massacranti 4.500 km, giungono al traguardo solo 78 auto, quasi tutte "normali". Di queste, quattro tra le prime cinque sono Mercedes, un fatto inatteso al via. Ma quante contestazioni per i regolamenti... A.S.



Attraverso l'ala posteriore della Porsche 959 si scorge la sede della collezione dell'imprenditore danese. Il colore alquanto inconsueto della 959 è il Lachsrot, ossia rosso salmone

# C'è passione

DIFFICILE ACCUMULARE AUTO DI PREGIO NEL PAESE DI AMLETO. MA LUI CE L'HA FATTA. E OLTRE A ESSERE IN PERFETTO STATO, SONO ANCHE TUTTE RARE PER LA VERSIONE, IL COLORE E IL BASSO CHILOMETRAGGIO

di Axel Catton e Fulvio Zucco - foto di Andreas Lindlahr



# in Danimarca





Sembra un catalogo ragionato della produzione di Zuffenhausen: dalle 356 alle 911, passando per le versioni da corsa



**L**a Danimarca non è il primo Paese al mondo che viene in mente in termini di collezioni di auto storiche. Un po' per l'esiguità del territorio, un po' perché, a fronte di servizi pubblici e sociali assolutamente irrepressibili su tutti i fronti, la tassazione, soprattutto su certi beni ritenuti di lusso come i ristoranti, le bevande alcoliche e le auto, è elevatissima. Tanto che la Porsche 911 GT3 RS, attualmente in listino in Italia a circa 258.000 euro, ne costa in Danimarca oltre 677.000.

Ciò non toglie che, comunque, qualcuno riesca ugualmente a mettere da parte una bella montagna di corone danesi e togliersi parecchie soddisfazioni. Come Torben Nielsen, 69 anni, una carriera nella logistica dei trasporti navali. Negli ultimi 25 anni è stato ceo della United Shipping and Trading Company, attività che gli ha permesso di cominciare ad acquistare qualche automobile di pregio quando si stava avvicinando ai 50 anni. La prima è stata una Mercedes 190 E da usare tutti i giorni. "Tutto qui?", penserete probabilmente. Sì, ma quella che è stata una normale berlina premium altrove, in Danimarca era davvero un bene di lusso. E comunque poi sono arrivate in breve alcune roadster SL e il primo grande acquisto: una coppia di Mercedes 300 SL, una "Ali di gabiano" e una Roadster.

#### Dalla Stella alla Cavallina di Stoccarda

La prima Porsche è arrivata negli anni Duemila, una 911 Turbo Cabriolet serie 930. Ce l'ha ancora e ce ne parla nell'altra parte della sua azienda, la SCI (Selected Car Investment). Era offerta all'asta dopo la bancarotta di un noto collezionista tedesco, ma Torben non poteva partecipare, così uno dei suoi soci seguì l'incanto. La 911 Turbo aveva pochissimi chi-

lometri, come oggi, ed era in condizioni eccellenti. Nielsen diede carta bianca al socio e lui l'acquistò. Questa "930" cabriolet, ci dice, rappresenta lo stato dell'arte in cui devono trovarsi tutte le sue automobili al momento dell'acquisizione: "Deve essere il miglior esemplare reperibile sul mercato, in condizioni spettacolari e con un bassissimo chilometraggio. Ma non basta: deve anche essere di un colore particolarmente raro, meglio se unico. Dall'acquisto di quella '930' Turbo in poi, mi sono sempre interessato alle versioni più rare di casa Porsche, soprattutto se in livrea insolita. Le tinte rare o uniche mi attraggono sempre parecchio...".

### Una 959 può non bastare

Nulla lo chiarisce meglio della vettura che ha comprato dopo la "930" cabriolet, una 959 di colore Lachsrot, ovvero rosso salmone. Una delle appena 292 costruite è l'unica di questa tinta. Quando arriviamo è parcheggiata davanti alla SCI: "Ci sono due aspetti della mia passione per le auto storiche e di alta classe. C'è la collezione vera e propria, dove si trovano soltanto auto di mia proprietà, e poi c'è la mia attività di compravendita e import-export per il mercato nazionale ed estero. La SCI è una delle più grandi aziende danesi del settore e oggi benefichiamo della nuova legge che permette di acquistare auto nuove di alta gamma in leasing a rate mensili, abbattendo le tasse sul lusso. La principale attività della SCI si basa su queste trattative".

Collezione e azienda sono situate in edifici dal tipico stile minimalista scandinavo, circondati da prati curatissimi e attorno ai quali le auto che abbiamo chiesto di portare all'esterno per scattare le fotografie vengono fatte passare fra Lamborghini Urus e Porsche nuove di fabbrica a profusione. Torben, intanto, ricorda l'impatto che ebbe su di lui la 959 quando uscì: "Avevo 29 anni, era il 1984; quell'auto era il top della tecnologia, aveva tutto: quattro ruote motrici, un'aerodinamica sensazionale ed era velocissima". In effetti, con 450 CV è in grado di scattare da 0 a 100 km/h in meno di quattro secondi e supera i 320 orari. Ovvio che la 959, come la prima "930" cabriolet, ha un'importanza particolare per Nielsen, ma anche in questo caso l'acquisto è avvenuto senza la sua presenza. Ne aveva parlato a lungo con gli specialisti di Porsche Classic che l'avevano seguita fino ad allora, dopo averla vista a Techno Classica di Essen, posta in vendita da Coys.

Gli avevano detto che era in ordine, ma che se avesse desiderato guidarla senza pensieri avrebbe dovuto farle fare un'approfondita revisione. Alla fine, furono gli uomini di Porsche Classic a seguire l'asta per conto di Nielsen, che non poteva fermarsi fino al giorno dell'evento. Riuscirono ad aggiudicarsela e la portarono direttamente a Stoccarda per gli interventi necessari: un trattamento non abituale per i tecnici Porsche, che certo sarà costato qualcosa (e più di qualcosa) a Nielsen. Dopo la 959 sono arrivate tutte le più importanti versioni della 911, compresa una Targa "soft window", fino ai nostri giorni. A questo punto la Casa stessa ha iniziato a contattarlo ogni qual volta usciva un'edizione limitata, in modo che, se interessato, potesse aggiudicarsene una. Qualche esempio? Nel suo garage ci sono una 935 "Moby Dick" replica del 2019, una delle sole 77, una "Dakar", una Clubsport coupé PCA del 2016 e ancora una 911 2.7 Carrera RS nel raro allestimento Lightweight.

"Quali sono le cinque auto più importanti della sua collezione?", gli chiediamo. "Senza dubbio la 959, la 911 2.7 Carrera RS Lightweight, la Carrera GT, la 918 Weissach Spyder e la 356 Carrera 2000 GS. Difficile sapere quante ne ha. "Non



lo so con precisione: una novantina sono stabilmente nella collezione, però abitualmente guido una 911 GT3 RS - sì, ce ne eravamo accorti, *ndr* - che è l'auto per tutti i giorni (!) e non considero parte della raccolta. Poi ci sono quelle che sono in collezione ma potrei anche vendere tramite la SCI, quindi di come faccio a contarle?". Un bel problema, non c'è che dire... ▶

Qui sopra, dettagli della Porsche 959 in livrea Lachsrot. Nell'altra pagina, le sale della collezione, invase da 911 e 356 in quantità

### Quattro cilindri per dovere

Mentre passeggiavamo lungo le schiere di auto nel capannone – anche se è riduttivo chiamarlo così – notiamo un nutrito gruppo di 356 e chiediamo se anche queste lo appassionano o piuttosto sono lì per amore di completezza. "Ho dei pezzi importanti anche di questa generazione", risponde, "e per la loro epoca potevano pure essere delle ottime sportive, oggi per me sono lente. Diciamo che sono ▶



Sopra, la 911 Targa "soft window", la prima versione con il lunotto ripiegabile, poi sostituito dal celebre lunotto panoramico che si unisce al tipico rollbar

■ qui perché in una collezione Porsche ci devono essere...". Non sono 356 qualsiasi, ovviamente: c'è un esemplare di ognuna delle sei versioni Speedster prodotte e anche una delle prime auto costruite a Gmünd, in Austria, che da sola sarebbe il santo Graal per la maggior parte dei collezionisti del marchio.

"In ogni caso", continua Nielsen, "sono certo di non aver buttato dei soldi nel comprarle, anche se non mi entusiasmano". Ci chiede quali auto vogliamo fotografare in esterno e, alla nostra domanda se possiamo scegliere liberamente, la risposta è affermativa. Vorremmo la 959, è ovvio, e poi la Weissach, la PCA Clubsport Coupé e la 911 Targa "soft window". Nessun problema, sono tutte funzionanti. "Non potrei sopportare di entrare qui, scegliere una macchina per uscire e scoprire che non è pronta", spiega.

Ci dice anche che la "soft window" è una delle pochissime auto restaurate che possiede, perché non riusciva a trovarne una conservata come nuova: "Non mi piacciono i restauri, durano almeno il doppio di quello che ti dicono e tu nel frattempo sei senza l'auto". Già, ma possiamo anche guidarla? "Certo, altrimenti perché portarle fuori?" Andiamo verso il suo ufficio da ceo, sapendo che ha poco tempo. Quando arriviamo alla United Shipping and Trading Company ci chiede una foto ricordo con la 959: dal suo sorriso capiamo che è un uomo felice. **R**

La Porsche 959 era un sogno di gioventù di Torben Nielsen, che per sua fortuna ha potuto avverarsi. Si tratta della seconda Porsche acquistata dopo la 911 Turbo Cabriolet serie 930



"Sono molto sensibile alle colorazioni rare: **la mia Porsche 959 è l'unica** nata in livrea Lachsrot e l'ho voluta anche per questo"

# Al servizio di

NEI GARAGE REALI DI ELISABETTA II **LE OFF-ROAD DI SOLIHULL** HANNO SEMPRE AVUTO UN POSTO SPECIALE, TANTO DA DIVENTARE UN VERO SIMBOLÒ DELLA SOVRANA. UNA MOSTRA LE HA PORTATE OLTREOCEANO

di Giosuè Boetto Cohen



# Sua Maestà



In primo piano la Land Rover State Review da parata allestita per il viaggio nei vari Paesi del Commonwealth nel 1954. Questa Land è stata la prima dipinta del colore Royal Claret d'ordinanza

Viviamo un'epoca di incertezze. Alcuni studenti delle ultime maturità ce lo confermano: hanno collocato la nascita della Costituzione italiana nel 1968, il muro di Berlino nel '48 e "Se questo è un uomo" tra i capolavori di Italo Calvino. Gabriele D'Annunzio è definito da molti un estetista, non un esteta. Solo per scegliere qualche perla a caso. Nel nostro piccolo ben venga allora una serie televisiva, sebbene nelle stagioni finali indulga un po' nel gossip, se aiuta (divertendoci pure) a ricordare un pezzo di storia politica, culturale e industriale. Parliamo di "The Crown", che nelle sue sei stagioni ha raccontato a centinaia di milioni di persone la storia della regina più amata e della sua quasi altrettanto celebre automobile.

Land Rover ed Elisabetta II. Un rapporto non banale, nato anche dalla curiosità che la giovanissima erede □

Visite di Stato, battute di caccia, passeggiate con gli amati cani welsh corgi: per la regina queste auto sono state **fedeli compagne di vita**



GETTY IMAGES

In queste immagini, ancora la Land da parata con Elisabetta II a bordo e, più in alto, la stessa auto come si presenta oggi, in perfetto stato. Qui è ritratta a Pebble Beach, l'estate scorsa

► al trono aveva per i mezzi meccanici durante la seconda guerra mondiale (prestò servizio come ausiliaria in un autoreparto). E proseguito nello sterminato album di fotografie – alcune formali, altre più intime – collezionato fin quasi alla fine della sua lunga vita. Anzi, per il consorte Filippo di Edimburgo anche dopo, perché come i lettori ricorderanno, fu una Defender a trasportarlo durante la cerimonia funebre – per sua specifica scelta – all'estrema dimora.

#### Dalle brughiere inglesi al green californiano

L'accoppiata royal family - Land Rover funziona così bene che l'estate scorsa la Casa madre ha conquistato la scena al concorso di eleganza di Pebble Beach, in California. Tra le dune e i vellutati green, infatti, sono sputate dieci Land Rover strettamente legate a Elisabetta. Una passerella a cui hanno concorso il British Motor Museum di

Gaydon, Jaguar Land Rover Classic, il garage reale e collezionisti privati. La kermesse va dal primo veicolo da parata, allestito nel 1954, a una Range Rover del 2009, l'ultima condotta personalmente dalla sovrana.

Inutile dire che la sorpresa ha strappato l'applauso: gli americani, che di Land Rover storiche ne videro e compraronon davvero poche, per la famiglia reale hanno una certa infatuazione. E poi – vale la pena ricordarlo – oggi sono tra i migliori clienti della Range Rover. Con i suoi eccessi montati di serie oppure quelli realizzati su misura dal reparto SVO (Special Vehicle Operations), dai legni pregiati alle maniglie d'argento istoriato, quasi fossero il calcio di un Winchester. Ma andiamo con ordine.

La giovane che sarebbe diventata la futura regina d'Inghilterra, dalla Land Rover deve aver subito una specie di imprinting. Correva l'anno 1952 (la storia è stata raccon-



GETTY IMAGES



tata molte volte, ma ha sempre il suo fascino), precisamente il 6 febbraio: Elisabetta e Filippo avevano appena iniziato una visita ufficiale nei Paesi del Commonwealth. Il viaggio, almeno al suo esordio africano, assomigliava quasi a una seconda luna di miele: le piccole Land Rover Series I scarrozzavano i principi sulle pendici del Monte Kenya, tra foreste e savane. E anche passare in rassegna i capi delle tribù Masai, in altissima tenuta tribale, doveva essere stato a suo modo divertente. La notizia della morte improvvisa di re Giorgio VI fu recapitata alla coppia non senza difficoltà. I principi rientravano da una notte al Treetops Lodge - posto davvero irraggiungibile e allora unico al mondo - costruito sulla cima degli alberi.

In tutto questo, come nel precipitoso rientro a Nairobi, dove attendeva l'aereo, in quelle ore fatidiche, in cui la venticinquenne "Lilibet" divenne Elisabetta II, una Land Ro-

ver fa sempre da sfondo. E di qui, forse, il marchio indelebile, i ricordi e l'affetto con cui la monarca guardò la sua speciale automobile.

### Verde bosco o bordeaux reale

Nella rassegna di Pebble Beach le cortissime 80 pollici del dramma in Kenya (le prime Series I con lo stesso passo della Jeep Willys) non sono potute entrare. Finite in qualche dirupo africano o esportate chissà dove, nella parata sulla costa del Pacifico hanno lasciato spazio alla prima "Landy" da cerimonia, quella che servì la regina e il duca di Edimburgo qualche anno dopo, durante un'altra visita ufficiale, questa volta in Australia. Questa Land è la prima dipinta di color Royal Claret, quel bordeaux scuro che distingue, ancora oggi, le automobili ufficiali del Palazzo. Oltre a montare una specie di baldacchino al posto del cassone, aveva anche lo ▶

Sopra a sinistra,  
la Series I del Royal  
Tour del 1957;  
qui sopra, la Regina  
Madre su una speciale  
Range Rover da parata  
e, più in alto,  
Elisabetta II su un altro  
esemplare. In alto,  
alcune vetture  
partecipanti  
alla mostra  
di Pebble Beach



In primo piano, la Land Rover 86 ordinata da re Giorgio nel 1954. La terza vettura è una Defender 110 V8 a benzina del 1983, auto personale della regina a Sandringham, che è tuttora in servizio attivo

► strano privilegio dei coprimozzi cromati. In California c'erano, però, altri due pezzi del primo periodo: una 86 del 1954, ordinata da re Giorgio prima della sua morte e che ha prestato servizio per molti anni al castello di Balmoral, in Scozia. Di colore verde, targata NXN1, nel 1966 era stata rivenduta, ma qualche anno fa è stata riconosciuta, restaurata e acquistata all'asta nel 2023 da Jaguar Land Rover Classic.

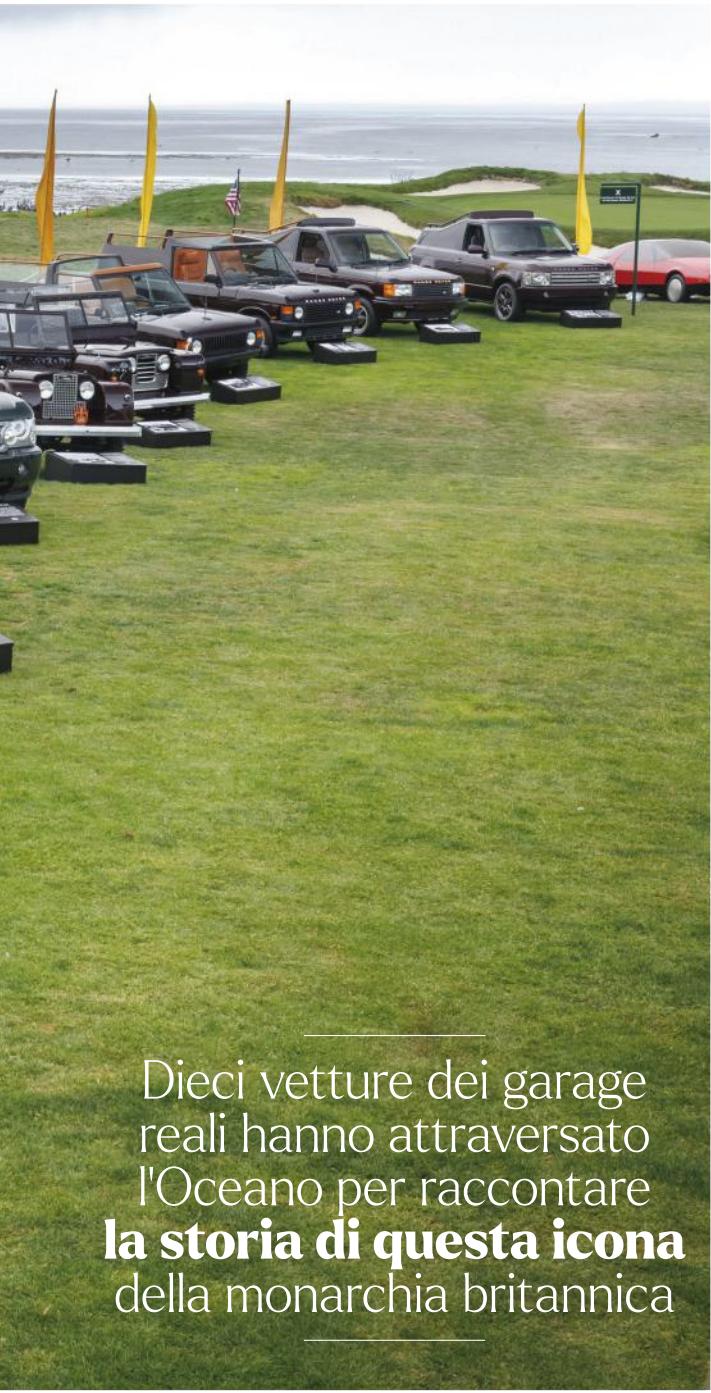
L'altra è una delle prime Series II, carrozzata da cerimonia. È stata utilizzata a partire dal 1958. Proprio la Series II – quella che portò un tocco gentile nelle forme elementari della Land Rover – è doppiamente legata alle vicende di Elisabetta. La sua prima station wagon reale era infatti un prototipo su cui il neonato ufficio stile di David Bache aveva fatto degli esperimenti. Il padiglione posteriore chiudeva con una leggera inclinazione, e i fari anteriori non erano più interni alla griglia, ma sui parafanghi. Mentre la linea

della coda non ebbe alcun seguito (nemmeno sul'attuale Defender), i fari sui parafanghi sarebbero stato ripescati una quindicina d'anni dopo, per adeguarsi alle nuove normative e dare un look più moderno alla nascente Series III.

#### Amata anche negli States

"L'idea di portare le Land Rover in America", spiega Michael Bishop, responsabile dell'Heritage Land Rover, "ha un precedente a Goodwood, nel primo anniversario della morte di Elisabetta. Avevamo organizzato sul circuito una parata di auto reali, tra cui una appartenuta a Giorgio VI. L'entusiasmo, ancor più, la commozione della folla, ci hanno preso quasi alla sprovvista. Così, quando da Pebble Beach è arrivata la proposta di fare qualcosa di simile per il pubblico americano, ci siamo subito messi al lavoro".

Bishop ha una sua teoria per spiegare l'amore della re-



Dieci vetture dei garage reali hanno attraversato l'Oceano per raccontare **la storia di questa icona** della monarchia britannica



GETTY IMAGES



Sopra e a lato, immagini storiche di due delle auto che sono state esposte ad agosto a Pebble Beach: quella targata A444RYV è la terza fra quelle schierate nella foto a colori, mentre la JYVID, una SW del 1966 a 6 cilindri, è la seconda



GETTY IMAGES



Qui sopra, l'insegna dell'esposizione estiva d'Oltreoceano delle Land e Range reali; sopra a sinistra, uno scatto della Land Rover 86 del 1954 targata NXN1, che dopo la scomparsa di re Giorgio è rimasta in servizio a lungo nella tenuta di Balmoral

gina per le Land Rover. "Perché le usava per fare le cose che amava di più", racconta. "Stare nella natura, vivere con i suoi cavalli e i suoi cani e anche con la famiglia. Erano in sei, più tutto il resto, avevano bisogno di una station wagon".

Se il rapporto di Elisabetta con le auto made in Solihull è noto, lo è meno quello delle stesse con il pubblico americano, che queste icone british le conosce poco. "Io ho visto la sorpresa dipinta sui volti, non se lo aspettavano", prosegue Bishop. "Ma tutti hanno partecipato, in un silenzio rispettoso, carico di interesse, alla parata della domenica mattina e al defilé delle Range Rover nel pomeriggio." Per gli americani, abituati alle Jeep, riconoscere una Series I può essere difficile... "Per fortuna no. Anche se non l'avevano mai vista, sapevano che cos'è una Series. E in molti se la sono voluta studiare da vicino, sotto il telaio e dentro al cofano".

La carovana giunta in California includeva anche una

Series II A Station Wagon con motore 6 cilindri, che la regina ha guidato personalmente per quasi due decenni nella tenuta di Balmoral. E poi la prima Range Rover su misura, del 1974, e l'edizione 1990 della stessa vettura. Questa fu utilizzata dalla coppia reale ad Arromanche, in occasione del 50° anniversario dello sbarco in Normandia.

Seguivano una Range Rover da cerimonia del 2005, una Defender 110 V8, che fa tuttora parte del garage reale a Sandringham, e l'ultima auto guidata da Elisabetta, una comoda Range Rover passo corto, verde metallizzato, del 2009. Dalla West Coast le dieci auto della regina hanno attraversato l'America a metà ottobre, per tornare in mostra al Rockefeller Center di New York, un'altra location spettacolare. Per la prossima, abbiamo proposto di allungare il giro fino in Italia, dove i tanti estimatori del marchio apprezzerebbero di certo.

R



# Luna di fiele

POTEVA ESSERE UN BEL MATRIMONIO, QUELLO FRA IL TOP TEAM E LA CASA ITALIANA, PERCHÉ IL V12 ERA NATO BENE.  
MA L'ACCORDO SFUMÒ E RIMASE SOLO L'AMAREZZA

di Andrea Stassano - foto di Lat Images



**U**n matrimonio avrebbe potuto cambiare le gerarchie della F1 a metà anni 90. Come a volte accade, però, non fu celebrato per ingerenze esterne. Lo sposizio in questione doveva essere quello tra il team McLaren e la Chrysler, tramite la controllata Lamborghini Engineering che avrebbe dovuto fornire alla scuderia di Ron Dennis motori V12 progettati a Modena. Un binomio potenzialmente in grado di regalare soddisfazioni al team britannico, al motorista italiano e ai tifosi. Ma che invece andò in bianco ancor prima di nascere, dimostrando le sue potenzialità più che altro in un test effettuato a fine settembre del 1993 sulla pista dell'Estoril, di cui parliamo in queste pagine. Una sessione nella quale Ayrton Senna, a bordo di una McLaren "pulita", mise alla frusta il "12" del Toro.

Ora, però, per capire meglio quelle giornate, urge fare un passo indietro: per la McLaren la stagione 1993 si era rivelata inquieta. Dopo aver perso il motore Honda, la nuova monoposto MP4/8 era riuscita comunque a ben figurare (alla fine coglierà cinque vittorie), ma grazie al talento di Senna - che correva con uno sfibrante rapporto "a gettone", corsa dopo corsa - e non al V8 Ford Cosworth HB "clienti", molto meno □

Ayrton Senna,  
sulla McLaren MP4/8  
motorizzata  
Lamborghini  
e modificata per  
l'occasione, durante  
il test effettuato  
a fine settembre  
del 1993 sulla pista  
portoghese dell'Estoril



Il campione brasiliano, circondato da una evidente curiosità, esce dai box per saggiare le potenzialità del motore Chrysler Lamborghini 3.5 V12 montato sulla sua McLaren MP4/8, priva degli sponsor, per questo test speciale senza il V8 Ford impiegato quell'anno. In alto, Ayrton a colloquio con un tecnico del suo team

► potente del rivale V10 Renault. Quindi, per il 1994, la McLaren stava cercando un motore ufficiale. Tre le opzioni: mantenere il Ford, con una versione migliorata, convincere la Renault (strada ardua, data l'incompatibilità tra i fornitori Shell ed Elf), oppure abbracciare la scommessa Lamborghini-Chrysler. Con la Casa yankee che si era fatta avanti con Ron Dennis, forte della fornitura del V12 Lamborghini al team Larrousse F1.

### Incroci poco magici

In ogni caso, non sarebbe stato facile arrivare a un accordo tra McLaren e Chrysler: all'inizio erano stati gli inglesi a spingere la Casa Usa a "mettere il timbro" sull'operazione, per poi verificare sul campo le potenzialità del propulsore. Dopo, era stato il costruttore a chiedere garanzie (anche sulla riconferma di Senna in squadra) per sviluppare un motore in vista del 1994. O forse anche per le ultime due prove di campionato del '93. Nel weekend del GP del Portogallo, doppia novità: Alain Prost, vicino al quarto titolo Piloti, annunciò l'uscita dalla F1, lasciando libero il suo se-

dile Williams al "nemico" di sempre, Ayrton Senna. Anche questo cambiava le carte in tavola in vista - e qui arriviamo "a bomba" - dell'annunciato test McLaren-Lamborghini, da effettuarsi all'indomani della corsa lusitana. Una sorta di dentro o fuori.

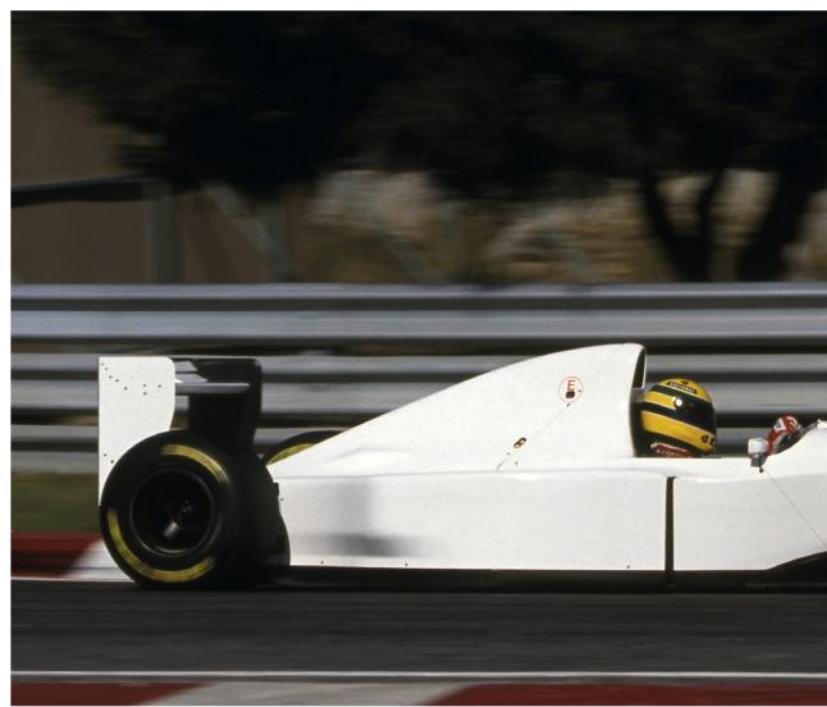
Alle prove Goodyear la MP4/8 appariva in livrea bianca, come la vedete nelle foto, per "tener fuori" gli sponsor. Si trattava di una prova comparativa, tra la McLaren normale dotata del Ford, e quella "ibrida" con il V12. Poi, il cronometro avrebbe detto la sua. L'auto con motore "Lambo" era nata come una sorta di "Frankenstein", per via del mix fra l'avantreno dell'auto 1993 e il retrotreno, con relativo cambio allestito ad hoc, ispirato a quello della precedente MP4/7, forte del V12 Honda.

### La parola al cronometro

Senna, mercoledì 29 settembre, riuscì a staccare un ottimo 1'13"220, appena un centesimo di secondo in più del "crono" spuntato dal compagno di squadra Mika Häkkinen, alla guida della rodata McLaren-Ford. In seguito il finlandese, salito sulla macchina di Senna, girò in 1'13"670, confermando le buone potenzialità del pacchetto motorizzato "Lambo", che aveva palesato, tra l'altro, pochissime noie, se si esclude una frizione rotta. Potenzialità sottolineate poi da una velocità massima superiore di dieci km/h rispetto a quella ottenuta dalla MP4/8 equipaggiata con il Ford (il che poteva equivalere ad almeno 30-40 CV di potenza in più). Risultati lusinghieri, quindi, a maggior ragione considerando che la vettura test non era altro che un laboratorio, assemblato per l'occasione.

Ayrton spese parole di elogio per il "dodici" italiano, spiegando che si era rivelato molto potente, ma un filo brutale nell'erogazione: cosa sulla quale, peraltro, si poteva lavorare. Insomma, sembravano esserci tutti i crismi per arrivare a un accordo, con la scuderia britannica pronta a ospi-

Sotto, Senna, in uno degli "stint" di prova del motore "Lambo". I commenti, riguardo alla potenza, alla sua erogazione e ai tempi sul giro ottenuti con questa monoposto "ibrida", furono positivi, da parte dei tecnici e dei piloti (si alternò alla guida anche Mika Häkkinen)



Tecnici McLaren (ma ce n'erano ovviamente anche del motorista) attorno ai dodici cilindri Lamborghini, marchiato sulle testate solo con il nome Chrysler, su precisa richiesta del team britannico. La monoposto del test era una sorta di "collage" fra la MP4/8 del 1993 e il retroreno e cambio della MP4/7, dotata del V12 Honda

tare i motori del "Toro". Anche perché erano state esaudite pure le ultime richieste inglesi: testate marchiate Chrysler (e non Lamborghini), l'impegno diretto della Casa americana nel progetto e il passaggio dall'elettronica Bosch a quella Tag.

E invece tutto sfumò: in un blitz di poco successivo al test lusitano, infatti, il matrimonio si fece, ma tra la McLaren e la Peugeot, che arrivò a offrire i suoi V10, ancora "acerbi", e denaro. Molto denaro. Così, Dennis, dopo anni di fortunata partnership con la Honda, e dopo aver strapagato i Ford nel '93, preferì l'allettante e gratuita fornitura francese (più contributi) a quella italoamericana, più competitiva, ma onerosa (forse, neppure tanto). Una grande delusione e un'occasione persa per il "Lambo", che avrebbe potuto ben figurare grazie allo sviluppo in un top team. Anche perché poi, in McLaren, il Peugeot ballò per una sola stagione. Senza vincere un Gran Premio. R



## Già potente ma migliorabile

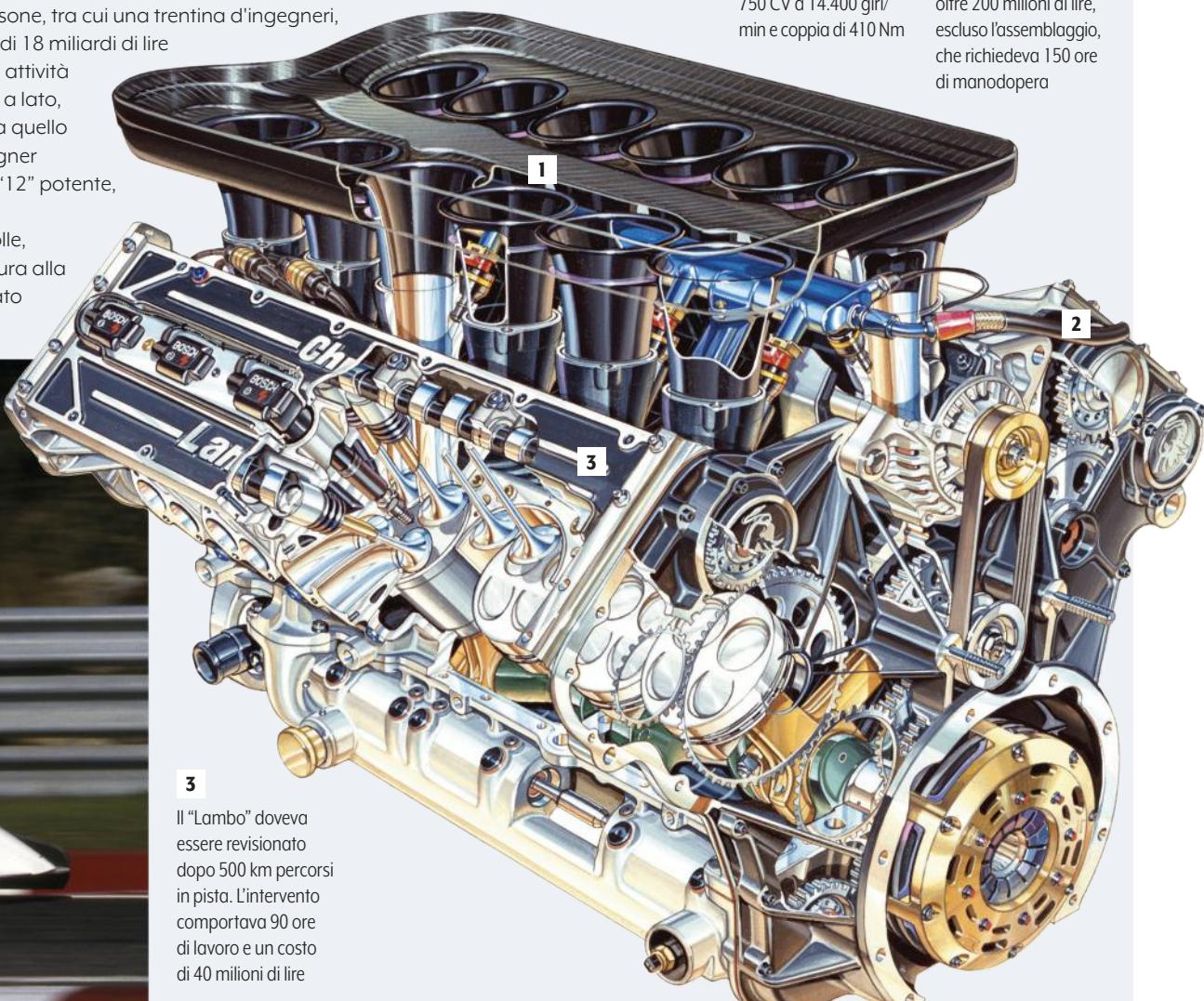
**Q**uel "dodici" che avrebbe dovuto equipaggiare nel '94 la McLaren nasceva a Modena, alla Lamborghini Engineering, di proprietà Chrysler. All'epoca vi lavoravano 75 persone, tra cui una trentina d'ingegneri, con un investimento di 18 miliardi di lire l'anno. Il frutto di tale attività era il V12 che vedete a lato, ridisegnato rispetto a quello progettato dall'ingegner Mauro Forghieri. Un "12" potente, seppur ancora con la distribuzione a molle, che grazie alla fornitura alla McLaren sarebbe stato sviluppato a dovere.

1

Il motore Chrysler Lamborghini di F.1 è un 12 cilindri a V di 80 gradi, di 3.5 litri, con potenza di oltre 750 CV a 14.400 giri/min e coppia di 410 Nm

2

Il V12 è lungo 692 mm, largo 570 e alto 470 mm; pesa 130 kg senza frizione. Il costo, solo dei pezzi, era di oltre 200 milioni di lire, escluso l'assemblaggio, che richiedeva 150 ore di manodopera



# 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



via pammattone 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

# Mondoclassico



## La storia della Fiat torna un libro aperto

È DI NUOVO VISITABILE IL CENTRO STORICO DELLA CASA, IN VIA CHIABRERA, A TORINO, ENTRATO A FAR PARTE DEL CIRCUITO **DEL MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE**

**U**na buona notizia arriva da Torino, a rischiarare uno dei momenti più difficili della storia dell'azienda: ha riaperto da poco i battenti il Centro Storico Fiat. Grazie a un accordo tra Stellantis e il Museo Nazionale dell'Automobile, il polo, ospitato nelle officine di via Chiabrera 20 in quello che fu il primo ampliamento della fabbrica nata in corso Dante, entra nel circuito espositivo gestito dal Mauto. Si inizia con una rassegna appendice della mostra in corso sui 125 anni della Casa, dal titolo "Memoria e conflitti". Il Centro Storico ospita infatti una raccolta ricchissima di documenti e immagini sulla storia

operaia e sindacale: testimonianze di scioperi, manifestazioni, vertenze, volantini che hanno accompagnato tutto il corso del '900, segnandone la crescita industriale e sociale.

### Memoria preziosa

Ma questa esposizione temporanea è soltanto la prima di una serie d'iniziative che animeranno di nuovo il Centro, che a febbraio vedrà l'inaugurazione ufficiale dopo il lungo periodo di chiusura. Luogo fondamentale per la storia dell'azienda, nel proprio archivio custodisce centinaia di migliaia di documenti, disegni tecnici e volumi sulla storia dell'automobile e dell'industria, ai quali si af-

fiancano più di 6 milioni di immagini (stampe, dia color, lastre e negativi) e 200 ore di filati. A questi si aggiunge una raccolta dei modelli più significativi della storia della Fiat, dalla 3½ HP, prima vettura uscita dalle officine di corso Dante nel 1899, all'imponente Eldridge Mefis ofele del 1923, un impressionante esempio di vettura da record, passando per prototipi, autocarri, littorine e persino il caccia G91, il velivolo disegnato da Giuseppe Gabrielli e poi adottato dalla Nato. Un vero patrimonio culturale che ora è di nuovo aperto ai visitatori e alla consultazione degli archivi, dal martedì alla domenica, dalle 10 alle 19 ([museoauto.com](http://museoauto.com)).

La 508 S Coppa d'Oro, una delle vetture parte della collezione del Centro Storico Fiat, tornato da poco visitabile grazie all'accordo siglato tra Stellantis e il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, che ne curerà la gestione e le attività

# Le corse nel sangue

**DA QUARANT'ANNI FABRIZIO SABATINI E IL SUO TEAM TOSCANO RIPARANO AUTO SPORTIVE E DA COMPETIZIONE. PARTENDO DA UN SANO PRINCIPIO: BISOGNA AMARLE**

di Gaetano Derosa - foto di Massimiliano Serra

**F**orse nella mia vita ho sempre cercato Fucecchio", Così diceva Indro Montanelli, il grande giornalista, parlando del luogo natio che gli era rimasto nel cuore, nonostante il successo e i suoi innumerevoli viaggi in tutti i continenti. Questa frase calza a pennello anche per Fabrizio Sabatini, classe 1970, pisano di San Miniato ma "naturalizzato" fiorentino di Ponte a Cappiano, nei pressi di Fucecchio, dove nei primi anni 90 ha iniziato a lavorare presso l'officina meccanica Jolly Car. La struttura, che da sempre si occupa di restauro di auto d'epoca e da corsa, nel 2003 è stata poi rilevata dallo stesso Sabatini.

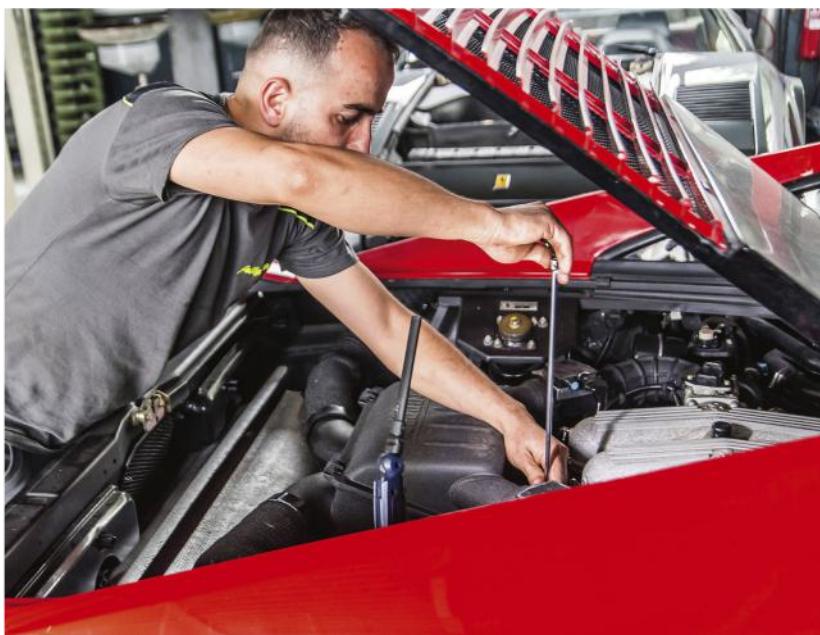
#### **Pane e Scorpione (ma non solo)**

"I primi passi, come apprendista stregone quattordicenne", racconta Fabrizio, "li ho mossi presso la struttura di Piero Falorni a Castel Fiorentino, vicino a Firenze. Ed è stata un'esperienza determinante per la mia carriera. Lì ho cominciato a nutrirmi di pane e Abarth. Piero preparava i motori dello Scorpione come nessun altro al mondo: auscultava i 4 cilindri super compressi della 2000 SEO10 e poi era subito in grado di diagnosticare il problema. Una palestra eccezionale. Non avevo mai preso in considerazione il fatto che Carlo Abarth avesse potuto creare dei gioielli di tecnica assolutamente fuori dal normale. Poder smontare quei motori, poterli analizzare nei minimi particolari, mi ha dato soddisfazione e mi ha fatto crescere, tecnicamente parlando, molto in fretta. Da Falorni non c'era mai tempo per un caffé, ma si lavorava fino a sera tarda con grande soddisfazione. Quando poi il maestro è andato in meritata pensione, mi sono trasferito alla Jolly Car. E qui ho messo radici". Nella sua struttura, oggi Sabatini si

Da sinistra: Fabrizio Sabatini, Aurelio Meraj e Giorgio Beconcini della Jolly Car di Ponte a Cappiano, nei pressi di Fucecchio. Sui sollevatori due Ferrari 348, a sinistra una Lancia Fulvia HF 1.600 e, a destra, un'Alfa Romeo 1750 GTAm







► occupa di restauro, prevalentemente di auto sportive e da competizione, quasi tutte d'antan: "Sono più semplici da riparare", spiega, "quelle moderne sono per me indecifrabili. Elettronica a gogo, alimentazione ibrida e batterie non fanno parte della mia generazione, né ho tempo da perdere con queste diavolerie. Preferisco divertirmi con i motori dagli anni 50 fino agli anni 90: questi sì che danno grosse soddisfazioni".

Su uno dei ponti sollevatori dell'officina fiorentina l'occhio da vecchio alfista cade su una Giulia 1600 Spider, dalla targa siciliana e dall'inconsueta livrea blu scuro: "Ha corso la Targa Florio negli anni 60 ed era stata opportunamente preparata per arrivare fino alla fine della corsa. E così la stiamo restaurando, rispettando le caratteristiche tecniche di quando era stata elaborata, confermate dalle ricerche storiche che abbiamo fatto: il motore della GTC, i pistoni della GTA 1600, le pinze freni anteriori maggiorate. Verrà che è un incanto". Parlando di auto da corsa, soprattutto Abarth, il discorso cade sul reperimento dei ricambi: "Ovviamente cerchiamo di accontentare il cliente in tutti i suoi desiderata", prosegue Sabatini, "ma è chiaro che noi consi-



Qui sopra, due momenti di lavorazioni su meccanica e sospensioni all'interno della Jolly Car. Qui accanto, oltre a una Ferrari 348, anche una 308 GTB e un'Abarth 1000 Bialbero in attesa, in fase di rimontaggio



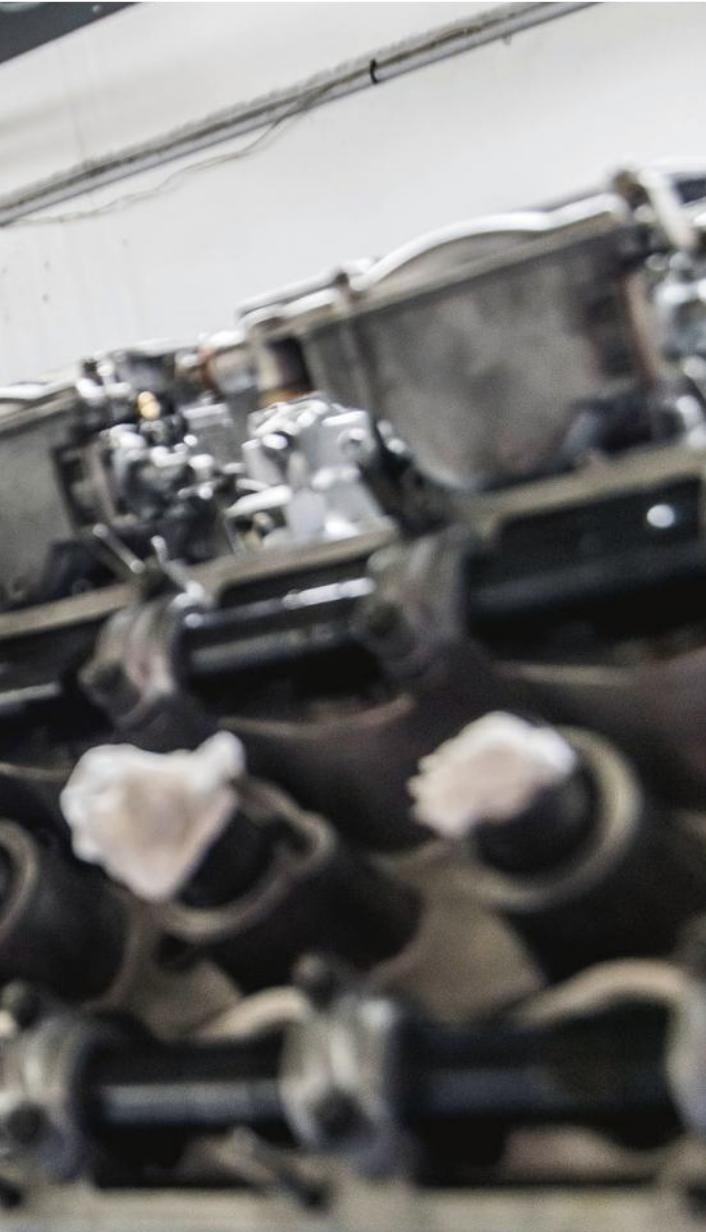
gliamo di salvare il più possibile i componenti originali del motore e delle parti meccaniche accessorie come il cambio, le sospensioni e in generale la ciclistica. Il perché è presto detto: i componenti di un tempo erano fatti meglio, forgiati su misura. Per quel che riguarda i ricambi mancanti, me li faccio in casa nell'80% delle situazioni. Per il resto, mi affido a officine meccaniche di vecchio stampo che riescono a riprodurre varie parti di alluminio".

### La passione per i rottami conta, eccome

I restauri più impegnativi rimangono quelli che vengono ricordati con più piacere: "Sì, è proprio così, come quello di una Lancia Aurelia B24 Spider che è arrivata in officina in condizioni pietose. Molti si erano rifiutati di metterci le mani, mentre la mia prima sensazione è stata quella della sfida. Ora vi faccio vedere io, ho pensato. Dal ripristino totale della carrozzeria, fatto a regola d'arte dall'amico Walter Faralli, fino al salvataggio del raro 6 cilindri a V, che per me rimane un capolavoro assoluto di tecnica. E poi i collettori, il cambio, le sospensioni, tutto risistemato proprio come la Lancia aveva fatto in origine. Una faticaccia, ma di grandissima soddisfa-

zione anche per il cliente". E via di questo passo, tra i restauri recenti si annoverano pezzi da novanta del calibro di Abarth OT 1300 e 1000 Bialbero, Alfa Romeo GTA e 6C Pescara, Lancia Flaminia Sport Zagato, Ferrari 365 GTB/4, 512 BB e 308 GTB. Ma qual è il vero segreto per riuscire a donare nuova linfa ad auto così particolari? "La mia ricetta è molto semplice: bisogna amarle, queste auto. Mi fanno sorridere quelli che guardano una vettura d'epoca scuotendo il capo. E poi bisogna avere sì passione, ma è anche necessaria una buona dose di pazienza, anzi è fondamentale, nel mio lavoro. E non solo per il rapporto con il cliente e con i fornitori, ma anche per arrivare in fondo a un restauro integrale senza doversi rimproverare nulla. Quindi, è necessaria la pazienza per vagliare una decisione importante, come quella di salvare o meno un raro monoblocco, oppure ci vuole il giusto tempo per provare diverse soluzioni di saldature, oppure ancora per sperimentare un assemblaggio particolare. Ogni casa automobilistica aveva la sua precisa identità, anche nella produzione di serie. Insomma, le auto vanno capite, punto e basta. E spero che chi verrà dopo di noi possa avere questo approccio, che è fondamentale per il nostro mondo". **R**

In basso, Sabatini alle prese con il rimontaggio della strumentazione di un'Alfa Romeo Giulia 1600 Spider ex Targa Florio del 1963 (da notare lo specchietto retrovisore supplementare) e (a centro pagina) il meccanico durante la revisione di un 8 cilindri



# La Freccia rossa fa rotta nel deserto

L'EDIZIONE DELLA **CORSA PIÙ BELLA DEL MONDO** ANDATA IN SCENA NEGLI EMIRATI ARABI PROMUOVE IL MARCHIO MADE IN BRESCIA CON UN'OCCASIONE UNICA: CORRERE TRA LE DUNE

testo e foto di **Nicolò Minerbi**

**C'**erano un inglese, una tedesca e un italiano. Io. Questo il team con cui abbiamo preso parte alla 1000 Miglia Experience UAE. L'inglese è il giornalista Martin Buckley, gentleman e soprattutto gran driver, che si è impossessato della bavarese, una BMW 3.0 CS con il cambio automatico messa a disposizione dall'organizzazione, e non l'ha più mollata. "È la macchina della mia infanzia", si è giustificato. I 90 equipaggi sono partiti lunedì, giornata di festa nazionale

per il 53esimo compleanno degli Emirati Arabi Uniti, alla volta dei canonici 1.600 chilometri (lunghezza che qui, anche per l'estensione ridotta del territorio, si rispetta ancora, mentre la Freccia rossa nostrana, oggi, è ben più lunga), punteggiati da palme, oasi nel deserto, ma soprattutto dalle 56 prove cronometrate e dalle sette di media, per arrivare ad Abu Dhabi giusto in tempo per il Gran Premio di Formula 1.

In realtà, l'"Experience" era già cominciata il giorno prima quando, al golf club di Du-

bai, pareva di stare alla fiera dell'Est, viste le partecipanti più disparate. Dalla Bentley 4.5 Litre Le Mans del 1928 alla schiera di Mercedes 300 SL fino alle Porsche contemporanee, come quella che, tra l'altro, ha vinto quest'edizione. Per non parlare dei motoristi locali in visita di piacere e delle auto che erano parte dei lotti dell'asta organizzata da RM Sotheby's. Sì, perché la formula della manifestazione è decisamente californiana, cioè quella dell'evento nell'evento, per accontentare tutti.



A queste latitudini, nonostante le inglesi anteguerra come le Bentley oppure le Lagonda facciano girare le teste, sono soprattutto le Stelle a tre punte che fanno battere il cuore, dalle 300 SL "Ali di Gabbiano" in là

La formula è quella dell'**evento nell'evento**, che unisce la gara all'asta e al Gran Premio di F.1, per accontentare tutti



Jaguar XK al tramonto nel deserto, Rolls-Royce Corniche in alberghi da mille e una notte: l'appuntamento emiratino della Freccia rossa ha il sapore di un'avventura d'altri tempi



Arrivata alla sua terza edizione, l'"Experience" (che si tiene anche in Cina, in Italia e che quest'anno debutta pure in Florida e in Grecia), a queste latitudini, nasce soprattutto con il pensiero che se Maometto non va alla montagna... con la speranza che, a un certo punto, alla montagna, cioè alla 1000 Miglia lungo lo Stivale, Maometto o chi ne fa le veci ci vada davvero. La manovra di avvicinamento è lunga: ci sono gusti che, per questi palati, sono ancora un po' inconsueti.

Il rischio è che l'ansia della regolarità della Freccia rossa originale copra un po' tutti gli altri sapori e poi c'è la limitazione temporale delle auto iscrivibili, che potrebbe creare qualche intolleranza, soprattutto per chi è abituato a pensare che le macchine d'epoca siano le Mercedes SEC. Per questo, l'"Experience" è un po' una degustazione: per far provare senza disgustare. E siccome la geografia non è un'opinione, l'appuntamento negli Emirati, grazie alla sua posizione strategica, si rivolge agli appassionati di tutto il mondo.

#### Sulle tracce delle carovane

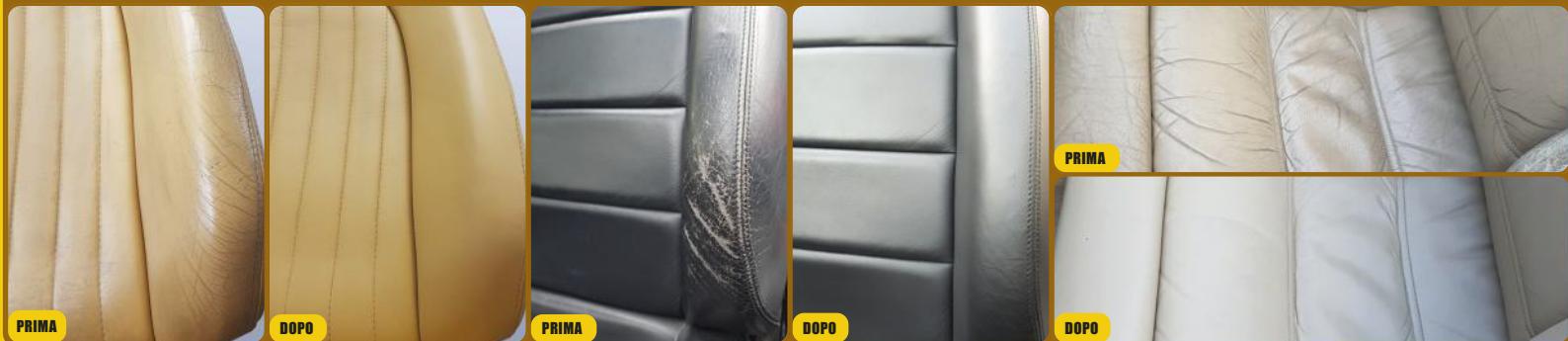
Dagli aspiranti piloti che vengono da Est (quest'anno la delegazione orientale più nutrita era quella indiana, che ha portato addirittura la Lincoln Continental del 1964 che Paolo VI donò a Madre Teresa di Calcutta), ai veterani delle corse che scappano dagli inverni rigidi dei loro Paesi (leggi Nord Europa e America). Una curiosità: gli Emirati sono piccoli e, per di più, storicamente erano attraversati dai dromedari. Morale, trovare 1000 miglia belle da guidare non è facile per gli organizzatori. Che lo sanno benissimo e per questo hanno calato un asso nella manica: la salita allo Jabal Jays. Un serpente d'asfalto che si arrampica fino a quasi 2.000 metri e da cui si domina tutta la penisola. Tra i partecipanti, oltre alle auto da 1000 Miglia come la Jaguar XK 140 del 1955 (terza classificata), si fanno notare quelle che alla Freccia rossa non vedrai mai, come la Fiat 1500 S Cabriolet del '61 e la Porsche 911 del '75 (arrivata seconda).

R

# DAI NUOVA VITA AI TUOI INTERNI!

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

## RESTAURO CONSERVATIVO DEGLI INTERNI IN PELLE



## RESTAURO DELLE PLASTICHE



## RESTAURO PULSANTI RETROILLUMINATI



SPECIALIZZATI IN FERRARI, MASERATI, PORSCHE E AUTO DI LUSSO



**RESTAURO  
PELLE**  
di Alessandro Cantarelli

Tel. e 344.1590328

[info@acrestauropelle.com](mailto:info@acrestauropelle.com)

Via Insorti Bosco Martese, 46  
Teramo (TE)

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

Guarda i nostri restauri sul sito [www.acrestauropelle.com](http://www.acrestauropelle.com) o sui nostri social





# Mercato



## Le Porsche 911 vanno di record in record

**L'ANNO SCORSO LE SPORTIVE DI STOCCARDA SONO STATE PROTAGONISTE DEL MERCATO, CON SENSIBILI AUMENTI PER MOLTE VERSIONI, A PARTIRE DALLE "930" TURBO**

**G**li esperti dicono spesso "compra una 911 e vai sul sicuro". La più classica delle Porsche è sempre un investimento. Negli scorsi 12 mesi, le quotazioni di Ruote classiche hanno rilevato un aumento medio per questa famiglia di modelli del 6,6% (parametro di riferimento: label AB), ovvero quasi il doppio rispetto alla media. Sono ben 200 le versioni quotate da Ruote classiche: 121 di queste hanno fatto segnare incrementi di valore (in media del 12,3%), 57 sono rimaste allineate alle quotazioni di un anno fa e appena 22 hanno registrato piccole variazioni in negativo (dall'1 al 5%: in pratica degli aggiustamenti). Alcune 911 sono cresciute in maniera impressionante. Quali? Innanzitutto le 911 Turbo (serie 930), probabilmente an-

che grazie al loro 50° compleanno, che ha acceso ulteriormente i riflettori su questo modello. In particolare le Turbo 3.3, che hanno fatto segnare un'impennata del 41,2% (la coupé) e del 40% (cabriolet e Targa). In soldoni, sono incrementi di 35-40.000 euro nella label AB (la quotazione di riferimento del nostro listino). Più contenuto, ma pur sempre significativo, il rialzo delle prime 911 Turbo, quelle con il motore 3 litri (+20%), protagoniste già nelle annate precedenti di incrementi di rilievo.

### Le "997" hanno preso il volo

Tra le protagoniste in positivo dell'annata 2024 sono da inserire anche le serie 997, ormai ricercatissime dai collezionisti del marchio. Le versioni che sono cresciute di più sono le

GT3, GT3 RS e Carrera 4S (soprattutto le cabriolet), ma sono salite anche tutte le altre versioni, in proporzioni significative (percentuali comprese tra il 17 e il 31%).

Anno d'oro anche per le 911 2.7 (le prime con paraurti "a soffietto") e le serie 996 e 993, con incrementi medi del 10% abbondante: valore nient'affatto disprezzabile, visto che già nei periodi precedenti si erano rivalutate molto. Da segnalare anche l'ampia risalita per le ex cenerentole 912 a quattro cilindri. Più stabili, invece, le 911 "pre bumper", con qualche correzione, questa volta al ribasso, per le 2.0, 2.2 e 2.4 (scarsamente significative, di un paio di punti percentuali soltanto). Rimangono però invariati i valori degli esemplari da concorso (quotazione A+).

M.D.P.

Sopra, la Porsche 911 GT3 RS serie 997, uno dei modelli della Casa che si è maggiormente rivalutato nel corso del 2024, come peraltro la gran parte delle versioni della famiglia nata nel 1963

# Pochi valori aumentano ancor meno calano

SOLO ASSESTAMENTI, NELL'ULTIMO PERIODO, PER IL MERCATO DELLE STORICHE. **RILEVANTI, COMUNQUE, GLI EXPLOIT DELLA LAMBORGHINI ESPADA E DELLA HONDA NSX**

a cura di **Marco di Pietro**

**F**ine d'anno di relativa calma per le quotazioni di Ruote-classiche. Le variazioni dei listini sono state modeste nei volumi: appena 243 cambiamenti, di cui soltanto 19 in negativo (peraltro con percentuali di ribasso quasi trascurabili) sulle circa 7.500 automobili inserite nel database (escludendo quindi le moto e i veicoli commerciali). Anche i cambi di quotazione in positivo non sono stati di grande entità: la media è stata del 7,3%, che ha inciso in maniera modesta sull'intero listino (+0,24%).

Qualche movimento interessante, comunque, si è registrato, come segnalato dagli esperti del Comitato Prezzi (che a fine gennaio si riunirà presso la pista di Vairano per il primo incontro del 2025): ha riguardato soprattutto modelli recenti e instant classic come le Citroën AX (+33%) e Saxo VTS (+27%), Talbot Sunbeam TI (+25%), Fiat Stilo Abarth Michael Schumacher (+20%) e alcune versioni delle Saab 9.5 (in media, l'incremento è stato del 15%). Tra le "vere storiche", la Fiat 1500 L, modello con la carrozzeria delle grandi 1800-2300 a sei cilindri e motore a quattro della media 1500, è stata rivalutata del 22%. Incrementi significativi, fino a +20%,

per le Mercedes Classe S della serie W116. Per tutti questi modelli, a importanti variazioni percentuali corrispondono però incrementi abbastanza modesti in termine di valore assoluto.

## Sale la prima "Lambo" a 4 posti

Diverso è invece il caso della Lamborghini Espada, che nelle varie serie (sono tre, per la precisione, con modifiche di modesta entità) ha visto crescere le quotazioni in media del 10%, il che si traduce, in valore assoluto, in un rialzo di circa 13.000 euro nella label AB. Incremento importante anche per la Honda NSX, ormai consacrata come una delle più apprezzate supercar dei primi anni 90: +10.000 euro (pari a una rivalutazione del 14%). Pure ad Auto e Moto d'Epoca di Bologna si è notato come i pochi esemplari in vendita siano stati "bruciati" in un attimo. Da segnalare che anche la Mercedes 190 SL ha

ricominciato a salire di prezzo: dopo gli importanti aumenti di qualche anno fa, si era stabilizzata su valori alti. Ora ha ripreso ancora la sua corsa: a seconda delle versioni, l'incremento di dicembre è compreso tra il 7 e l'8% (in valore assoluto significa circa 6.500 euro in più sulla label di riferimento AB delle nostre quotazioni).

Infine, da segnalare anche un piccolo rialzo per la Ferrari 612 Scaglietti, la tanto discussa (da molti ferraristi) grande GT a 4 posti veri, che è da non molto entrata nel novero delle ultraventennali (con conseguenti vantaggi fiscali e assicurativi). È una delle poche (se non l'unica) Ferrari V12 di produzione abbastanza recente che si può ancora comprare a ben meno di 100.000 euro. Un aspetto economico che non durerà per molto, secondo gli esperti del Cavallino rampante. Insomma, collezionista avvisato... R

La Citroën Saxo VTS (sotto) ha una folta schiera di sostenitori: si è rivalutata del 27%. La Honda NSX è sempre più apprezzata e richiesta, ragione per cui sale del 14%



La Mercedes 190 SL, che si credeva ormai arrivata, **ha ricominciato a salire**

## Alfa Romeo 75 che anniversario

**F**acile pronosticare per quest'anno un ennesimo rialzo delle quotazioni delle Alfa Romeo 75. Compiono infatti 40 anni nel 2025 e, come è immaginabile, l'ultima vettura del Biscione con la disposizione meccanica transaxle sarà festeggiata con una quantità di eventi, attirando ulteriore attenzione su quella che, già oggi, è una delle più amate storiche fra le berline della Casa di Arese.



## Plymouth Prowler solo per i Boomers

**U**na curiosa indagine di mercato di Hagerty sulla controversa retro-style Plymouth Prowler (definita anche "una lettera d'amore alle hot rod") evidenzia che gli appassionati di questo modello, prodotto dal 1997 al 2001 in 11.700 esemplari, sono soltanto i baby boomer, ovvero i sessantenni di oggi. Appena l'1% dei proprietari appartiene alla generazione Z e solo il 7% sono millennials.



## Zonda 760 LM roadster stellare

**H**a appena compiuto 10 anni, ma è già un pezzo d'altissima collezione: questa versione speciale della Pagani, la Zonda 760 LM Roadster (due esemplari costruiti nel 2014, questo è una berlina, ispirati alla 24 Ore di Le Mans) ha infranto ogni record di vendita all'asta per una Pagani. Nell'incanto di RM Sotheby's ad Abu Dhabi a inizio dicembre ha superato gli 11 milioni di dollari.



## TI SERVONO RICAMBI DI AUTO D'EPOCA?

Inizia il 2025 con classe!

Anglo Parts è il partner ideale per la tua auto d'epoca. Qualità, passione, stile e offerte imperdibili ti aspettano.

[www.angloparts.com](http://www.angloparts.com)



Quality Parts & Service



### Contattateci

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

### Anglo Parts srl

- 📍 Vico G. Verdi 14
- 31020 Villorba (TV)
- Italy

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

Distributore ufficiale di



# ByMont, l'arte di preservare

LUIGI MONTANI E IL RESTAURO CONSERVATIVO DI RIVESTIMENTI E INTERNI DI PELLE. UN MODO PER MANTENERE L'UNICITÀ DELL'AUTO STORICA



Luigi Montani insieme a un esempio del suo lavoro di conservazione dei rivestimenti di pelle delle supercar. Sotto, lo vediamo alle prese con gli interni di una Lamborghini Miura. Nelle foto più a destra, in basso, siamo alla Mavment, specializzata in ricambi e servizi per tutti i modelli Porsche

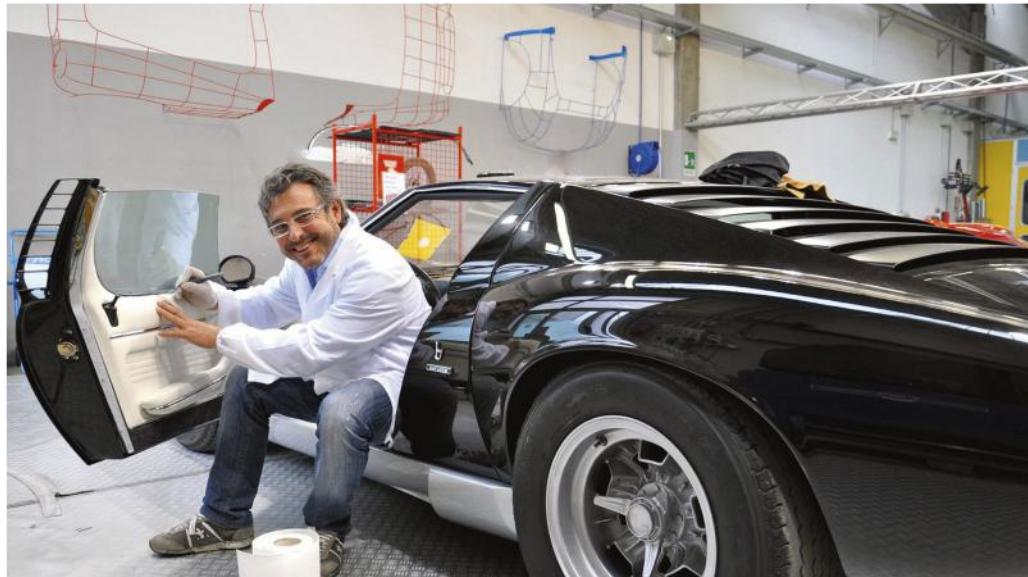
**L**a ByMont di Luigi Montani è una delle tante eccellenze del mondo delle storiche, che vanno conosciute. Lui è noto per la lavorazione e il recupero degli interni di pelle di auto di pregio e supercar. Quello che caratterizza la ByMont, che ha sede a Bologna, è l'esperienza e il fatto di disporre, per esempio, delle tabelle colori originali e del grado d'opacità delle pelli di una volta: così, chi possiede vetture di valore sa di avere un riferimento sicuro. Appassionato di auto da sempre, Montani ha mosso i primi passi circa venti anni fa, poi questo è diventato un lavoro.

Quella della ByMont è un'attività che ha come obiettivo quello di preservare l'originalità delle "vintage", la loro storia, tramite il recupero degli interni. Sulle auto trattate da Montani, che interviene sulla pelle di sedili o plance, restano quelle imperfezioni del tempo e dell'uso, poi rese meno evidenti, a garanzia di quel senso di unicità che ogni esemplare d'epoca dovrebbe avere. Anche perché questa è la tendenza recente e diffusa del nostro mondo. Restau-

rate un interno, poi, richiede molto più tempo che non rifarlo. Ma l'effetto è tutta un'altra cosa. Per Montani, che collabora con i più grandi restauratori, questa è una filosofia di vita, che l'ha portato a ripristinare anche auto di divi come Sophia Loren e Marcello Mastroianni. Nel suo palmarès la chicca del 2013, quando vinse il primo premio di restauro (conservativo) a Pebble Beach, per l'ultima Lamborghini Miura prodotta.

## Chi fa da sé...

Nel laboratorio ByMont vengono effettuati interventi importanti, che, ovviamente, si adattano più a vetture di gran valore. "Ho restaurato almeno 200 interni di Rolls-Royce", spiega Montani. Le tempistiche dipendono dal tipo di lavoro da realizzare e dai "problemi" da risolvere. Lui lavora in autonomia: "Ho uno staff di collaboratori fidati", spiega, "che chiamo quando mi serve un certo tipo di intervento, magari all'impianto elettrico, o di lucidatura alla carrozzeria. Però la mia attività la svolgo da solo: lo preferisco, anche perché la posta in gioco spesso è molto elevata". **R**

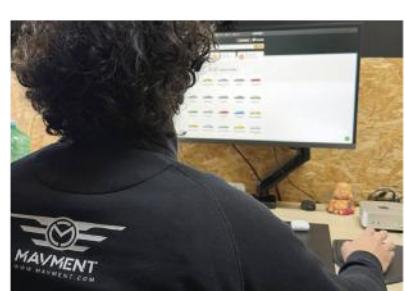


## MAVMENT

# Un partner per i porschisti

**L**a storia di Mavment inizia con un legame familiare e una passione condivisa. Nel 2012,

Gianmarco Avagliano prende le redini dell'attività avviata dallo zio, trasformandola da piccola impresa in punto di riferimento per cultori e operatori Porsche in Italia. Oggi Mavment non è solo un e-commerce di ricambi, ma anche un partner. Grazie alla consulenza pre e post-acquisto, guida sia l'amatore nel riportare a nuovo la sua Porsche, sia il professionista nella scelta dei migliori componenti per restauri impeccabili. Il 2024 ha rappresentato una svolta, guidata dall'intento di offrire un'esperienza completa agli appassionati del marchio. L'azienda ha ampliato il proprio raggio d'azione, affiancando ai ricambi una gamma di nuovi servizi. Per raggiungere l'obiettivo, Mavment si è affidata ai migliori specialisti d'Italia, creando una rete di competenze che consente d'accompagnare i clienti in ogni fase, garantendo eccellenza e qualità. Mavment non vende solo ricambi, ma offre anche know-how e passione, affiancando chi vuole valorizzare la propria Porsche.





## PER IL TUO CUCCIOL

I BENEFICI DEI **SUPERFOOD**  
IN UNA GAMMA COMPLETA  
DI RICETTE MONOPROTEIN  
STUDIATE PER LA SUA  
CRESCITA.

SOLO NEI MIGLIORI PET SHOP  
E NEGOZI SPECIALIZZATI

**Monge®**  
*Il pet food che parla chiaro*

MADE IN ITALY

# MONOPROTEIN CON *superfood*



**MONGE®**  
La famiglia italiana del pet food

NO CRUELTY TEST

GREEN COMPANY

# SCEGLI RUOTECLASSICHE E SODDISFA LA TUA PASSIONE



SCONTI  
oltre il  
**40%**



# 1 ANNO **€54,90**

12 NUMERI

+€3,90 di spese di spedizione INVECE DI ~~€72,00~~



VERSIONE DIGITALE  
INCLUSA



CONSEGNA  
AL TUO DOMICILIO



PREZZO  
BLOCCATO

# RUOTECLASSICHE

SCEGLI L'OFFERTA DI ABBONAMENTO  
CHE PREFERISCI



OPPURE  
2 ANNI

Ruote classiche  
24 NUMERI - DIGITALE INCLUSO

SCONTO  
**34%**

**SOLO € 94,90** INVECE DI € 144,00  
+ € 5,90 di spese di spedizione

1 ANNO

Ruote classiche  
12 NUMERI - DIGITALE INCLUSO  
+  
Quattroruote  
12 NUMERI - DIGITALE INCLUSO

SCONTO  
**42%**

**SOLO € 89,70** INVECE DI € 154,80  
+ € 3,90 di spese di spedizione

OFFERTA VALIDA FINO AL 31/07/2025  
Tutti i prezzi sono IVA esclusa. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina al lordo di offerte promozionali edicola.  
La presente offerta, in conformità con l'art.46 e ss. del codice del consumo, è formata da Editorial Domus SpA.  
Puoi recarre entro 14 giorni dalla ricezione del primo numero. Per maggiori informazioni visita [www.shoped.it/cga](http://www.shoped.it/cga)

IN PIÙ PARTECIPI AL CONCORSO RISERVATO AGLI ABBONATI

**dr 5.0 CVT THERMOHYBRID**  
STILE E TECNOLOGIA AL MASSIMO LIVELLO

DR 5.0 CVT Thermohybrid è il SUV che ridefinisce il tuo modo di vivere la città. Tecnologia avanzata, sicurezza totale e comfort senza compromessi, per affrontare ogni giorno con stile.

Immagine vettura indicativa. Valori massimi WLTP riferiti a DR 5.0 CVT Thermohybrid: consumo combinato 7,8 l/100 km (Benzina) 9,6 l/100 km (GPL) emissioni CO<sub>2</sub> 177 g/km (Benzina) 160 g/km (GPL). Valori Omologati al 29/10/2021

# ABBONATI SUBITO!

[www.shoped.it/rcl25](http://www.shoped.it/rcl25)

INQUADRAMI

oppure spedisci la cartolina  
allegata, è già affrancata

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

La meccanica del concorso prevede che possano partecipare all'estrazione del premio consistente in un'autovettura in palio il DR 5.0 CVT Thermohybrid i maggiorenni residenti in Italia o nella Repubblica di San Marino, che avranno sottoscritto, regalato o rinnovato un abbonamento (carta con digitale incluso) a una delle seguenti riviste: QUATTRORUOTE e/o RUOTECLASSICHE, e avranno effettuato il relativo pagamento entro il 04 settembre 2025. Il concorso è valido dal 30 ottobre 2024 al 31 luglio 2025. L'estrazione del premio avverrà entro il 23 settembre 2025 alla presenza di un notaio. Il vincitore sarà avvisato con lettera raccomandata. Totale montepremi, IVA compresa € 26.630,00. Il regolamento completo del concorso è disponibile presso Editorial Domus S.p.A. e sul sito <http://www.shoped.it/regolamento-motori>



# Grimaldi Classic Cars

BUON 2025 !!!



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

[www.grimaldiauto.it](http://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!



**MORGAN 4/4  
1.600 92CV,**

BIANCO PANNA, INTERNI  
BORDEAUX SCURO FA-  
VOLOSI, CERCHI A RAGGI,  
FARI SUPPLEMENTARI. ASI.

**ANNO 1990 !**



**TRIUMPH TR3A,**

BIANCA, FAVOLOSA, ASI  
ORO, CAPOTE, FINESTRINI  
ASPORTABILI, TONNEAU  
COVER, pelle nera con pi-  
ping bianco.

**TARGHE MI.9Z...  
ANNO 1960**



**FERRARI DINO 208 GT4**  
Italiana da sempre,  
INTERNI BLU IMPECCABILI

TARGA BO.D2...



**FORMULA MONZA MONOPOSTO**  
motore 500, vetroresina, 4 Marce + R.

**ANNO 1972  
STREPITOSA !**



**BMW Z3 ROADSTER 2.8 192cv, 6 CILINDRI**  
ITALIANA DA SEMPRE, targa bianche di pri-  
ma immatricolazione, interni e capote beige,  
full options. SOLO 85.000 KM.

**ANNO 1997**



**ALFA GTA, 1.600, Alluminio "STRADALE",**  
ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERI-  
TAGE - originale al 100% DALLA NASCITA.  
**MARZO 1967  
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



**JAGUAR MK2 3.8, • ITALIANA DA SEMPRE**  
con TARGHE VARESE NERE• Restaurata da  
NOI INTEGRALMENTE !

**TARGA VA.312...  
STRABILIANTE !**

**ANNO 1963**



**FERRARI F430 SPIDER,**  
\*\*\*SOLO 13.000 KM DA NUOVA\*\*\* ITALIANA DA  
SEMPRE, GRIGIO SILVERSTONE MET CON IN-  
TERNI BORDEAUX SCURI. TARGHE ORIGINALI.  
IMMATRICOLATA 2007

IMMATRICOLATA 2007



**ABARTH 124 SPIDER 1.800, CERTIFICATA,**  
Italiana da sempre. AZZURRA - NERA.

**TARGA CUNE0.36...  
ANNO 1975**



**ALFA ROMEO DUETTO, coda tronca 2.000**  
130cv MARRONE LUCI DI BOSCO, raro abbi-  
namento, interni BEIGE, ITALIANA DA SEMPRE.

**TARGA BS.77..**

**APRILE 1982**



**ALFA ROMEO GIULIA SPRINT 1.600,**  
ITALIANA DA SEMPRE, BLUETTE, RESTAURATA  
TOTALMENTE anche il motore.

**TARGA AL.97...**

**ANNO 1963 !**



**LANCIA DELTA HF TURBO 16V 193cv,**  
\*\*UNICO PROPRIETARIO\*\* SOLO 51.000KM  
DA NUOVA. COMPLETAMENTE DI SERIE,  
Italiana da sempre.

**SETTEMBRE 1997 !**

**INTROVABILE**



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

IMMATRICOLATA 1986



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

**ANNO 2006 - UNICO PROPRIETARIO**



**FERRARI DINO 246 GT,**  
\*\*CERTIFICATA FERRARI CLASSICHE 2023\*\*\*  
RESTAURATA INTEGRALMENTE dalla  
Concessionaria Ferrari Sauro di Bologna.  
IMM. 1972



**TOYOTA RAV 4, primissima serie, 2.000cc**  
4x4 benzina 3 porte, SOLO 65.000 KM DA  
NUOVA, TARGHE D'ORIGINE, TRAZIONE IN-  
TEGRALE E DOPPIO TETTO APRIBLE.

**TARGHE AR.025...  
UNICOPROPRIETARIO**

**ANNO 1997**



**FERRARI 348 TB, \*\*\*ASI \*\*\*, SOLO 20.400 KM**  
DA NUOVA. LIBRO tagliandi, valigia schedoni,  
cinghia distribuzione. Italiana da sempre.

IMMATRICOLATA 1990



**BMW Z3 ROADSTER 1.8,**  
ITALIANA DA SEMPRE, targhe bianche di prima  
immatricolazione, frangivento, clima full optionali.  
SOLO 94.000 KM

**ANNO 1998**



**PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO,**  
"SOLO 39.012 KM DA NUOVA", LIBRETTO  
SERVICE, TAGLIANDI, HARD-TOP, PELLE CHIARA.  
CERTIFICATA 111 - CONTROLLI PORSCHE  
ANNO 2001 !



**FIAT PANDA 1.100cc 54cv,**  
\*\*\*UNICO PROPRIETARIO\*\*\*  
SOLO 18.000 KM DA NUOVA

**ANNO 2002 ! ITALIANA DA SEMPRE**



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

**IMMATRICOLATA 1999 !**



**ALFA ROMEO GT 3.200cc,**  
\*\*\*SERIE 93\*\*\*240 CAVALLI\*\*  
SOLO 83.000 KM DA NUOVA.

TARGA DS.9...

**ANNO 2004 !**



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

**TARGA ASTI**



**ALFA ROMEO GT 1.300 UNIFICATA ITALIANA**  
DA SEMPRE, COLORE ARGENTO.

**TARGA PC...**

**1975 !**



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

**TARGHE CZ.57...  
ITALIANA DA SEMPRE**

**ANNO 1964 !**



**FIAT 600 MULTIPLA PISTACCHIO, targhe nere,**  
bicolore d'origine.

**TARGHE BO.22...  
ITALIANA DA SEMPRE**

**ANNO 1964 !**

**CERCHIAMO Morgan, pagamento immediato !**

# Come leggere i nostri prezzi

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

**L**e 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 2015, con una sovrapposizione a quelle di Quattro ruote (i "Prezzi dell'Usato") per gli anni dal 2010 al 2015. Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se alcune versioni possono risultare acquisite perché di identico valore com-

merciale; le vetture di età tra i 10 e i 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 identi-

ficare 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. R

## SETTE LABEL DI CLASSIFICAZIONE

### Le curve necessarie

**L**e quotazioni possono essere disponibili per tutte le label o, per specifici veicoli o tipologie, solo per alcune o soltanto per la label di riferimento. Il rapporto di valore tra una label e l'altra non è 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

<b>A+</b>	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.
<b>A</b>	In perfetta efficienza o parzialmente restaurato e comunque in ottime condizioni, sia per le parti ripristinate sia per quelle originali. Non presente per motoveicoli.
<b>AB</b>	<b>In buono stato (quotazione di riferimento), con manutenzione regolare e costante, anche restaurato da qualche anno.</b> Unica quotazione per veicoli industriali e commerciali leggeri.
<b>BA</b>	In condizioni di buona originalità oppure con restauri di vecchia data, bisognoso di alcuni interventi per arrivare alla perfetta efficienza. Non presente per motoveicoli.
<b>B+</b>	Incompleto in alcuni dettagli, marciante, ma con meccanica da rivedere.
<b>B</b>	Incompleto di carrozzeria e/o meccanica, che necessita di un restauro anche impegnativo. Non presente per motoveicoli.
<b>C</b>	Alla stessa di relitto, da considerare principalmente come fonte di ricambi. Non presente per motoveicoli e per alcune vetture.

**A+**  
Valore per veicoli in condizioni da concorso, perfettamente conservati o restaurati, meglio se certificati e con documenti originali, con pochi km e proprietari

**AB**  
Valore di riferimento, per veicoli in buono stato, efficienti in tutto e completi, restaurati da qualche tempo o conservati. Questa label identifica una gran parte dei veicoli sul mercato

**B+**  
Valore per veicoli funzionanti, utilizzabili nello stato in cui si trovano, ma privi di qualche componente originale e bisognosi di alcuni interventi per tornare in piena efficienza

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			Modello
			A+	AB	B+	
<b>MERCATO   QUOTAZIONI</b>						
ABARTH						
750 BERLINA	747	1956-60	37,0	24,7	12,3	GIULIETTA SPRINT (II S.)
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	108,0	72,0	36,0	GIULIETTA SPRINT (III S.)
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	113,0	75,0	37,5	GIULIETTA SPRINT SPE
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	145,0	95,0	47,5	GIULIETTA SPRINT VEL
500 BERLINA	479	1957-63	30,0	20,0	10,0	GIULIETTA S.V. (I S.) <C>
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	90,0	60,0	30,0	GIULIETTA SPRINT VEL
595	594	1963-71	33,0	24,4	14,7	1300 SPRINT
595 SS	594	1964-71	37,0	27,4	16,4	GIULIA 1600 SPRINT
695	690	1964-71	42,0	31,1	18,7	GIULIETTA (I S.)
695 SS	690	1964-71	50,0	37,0	22,2	GIULIETTA TI (I S.)
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	58,0	43,0	25,8	GIULIETTA TI (II S.)
850 ALLEMANO	833	1959	86,0	57,0	28,5	GIULIETTA TI (III S.)
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	140,0	92,0	46,0	GIULIETTA SPIDER (I S.)
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	116,0	77,0	38,5	GIULIETTA SPIDER (II S.)
850 TC BERLINA	847	1960-64	45,0	33,3	20,0	GIULIETTA SPIDER (III S.)
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-64	55,0	36,7	18,3	GIULIETTA SPIDER VEL

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>ABARTH</b>					
ITALIA					
750 BERLINA	747	1956-60	370,0	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
MONOMOLE 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 COUPE	982	1964-68	40,0	25,0	17,5
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	64,0	40,0	28,0
OT 1500/124	1280	1966-69	48,0	30,0	21,0
OTR 1000 COUPE	982	1964-68	67,0	42,0	29,4
OTR 1000 COUPE BERTONE	982	1965-67	70,5	44,0	31,0
OTS 1000 COUPE	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 CORSO	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
1150 SS SIMCA	1157	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	15,0	10,0	5,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368	2009-10	18,0	12,0	6,0
PUNTO EVO	1368	2010-12	6,8	4,5	2,3

Modello	GRAN BRETAGNA
ACE (MOTORE AC FORD)	1991-2553
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971
COBRA 260	426
COBRA 289 MK II/MK III	4736
COBRA 427	6997
COBRA MK IV	4942
SUPERBLOWER/CRS COBRA	3506-4942
COBRA 212/S/CV8/MK IV CRS	3506-4942
COBRA V8 427	6997
ACE (MOTORE AC FORD)	2004-06

Modello	ITALIA
RLLS	2994
6C 1500 NORMALE	1487
6C 1500 SPORT/SS	1487
6C 1750 TURISMO	1752
6C 1750 SPORT	1752
6C 1750 SUPER SPORT	1752
6C 1750 GRAN SPORT	1752
6C 1750 GRAN TURISMO	1752
6C 1900 GRAN TURISMO BERLINA	1917
6C 1900 GRAN TURISMO CABRIOLET	1917
6C 2300 GRAN TURISMO B/CORTO	2309
6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309
6C 2500 TURISMO B/LUNGO	2309
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309
6C 2500 COLONIALE	2443
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2443
6C 2500 SPORT	2443
6C 2500 SPORT COUPÉ	2443
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443
6C 2500 SS COUPE	2443
6C 2500 SS CABRIOLET	2443
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443
6C 2500 SPORT/GT	2443
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443
8C 2300	2356
8C 2900A	2905
8C 2900B	2905
1900	1884
1900 SUPER	1975
1900 TI	1884
1900 TI SUPER	1975
1900 PRIMAVERA	1975
1900 SPRINT (I.S.)	1884
1900 SPRINT (I.S.) CABRIOLET P.F.	1884
1900 SPRINT (I.S.)	1884
1900 SS	1975
1900 SS (MODELLO 1956)	1975
AR 51-MATTA®	1884
GIULIETTA SPRINT (I.S.)	1290
GIULIETTA SPRINT (I.S.)	1290

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>GIULIETTA</b>					
ITALIA					
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 (I.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	1960-62	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	1956-61	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	51,0	20,7	10,3
GIULIA SUPER (BOLLINO)	1570	1965-67	33,0	22,0	11,0
GIULIA SUPER L3	1570	1972-74	14,0	9,3	4,7
GIULIA SUPER I.6	1570	1972-74	16,0	10,7	5,3
GIULIA 1300	1570	1964-71	18,0	12,0	6,0
GIULIA 1300 TI	1570	1966-69	16,0	10,7	5,3
GIULIA 1300 TI	1570	1969-72	15,0	10,0	5,0
GIULIA 1300 SUPER	1570	1970-72	15,5	10,3	5,2
GIULIA 1300 SUPER	1570	1968-72	16,0	10,7	5,3
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	16,0	10,7	5,3
(GIULIA) NUOVA SUPER L3	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	1965-66	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
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	21,5
GIULIA GT JUNIOR L3	1290	1977-76	27,0	16,9	11,8
GIULIA GT JUNIOR I.6	1570	1971-76	30,0	18,8	13,1
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO I.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	1200,0	880,0	530,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	3500,0	2600,0	1600,0
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	50,0	30,0	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	1978-72	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	1570	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	1977-77	19,0	12,7	6,3
2000 GTV	1962	1971-76	50,0	33,5	16,7
33 STRADALE	1995</				

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
155 2.0 i6V TWIN SPARK	1970	1995-97	6,8	4,5	2,3
155 2.0 i6V TS	1970	1997-98	6,0	4,0	2,0
GTV (916) 1.8 i6V TWIN SPARK	1747	1998-02	8,0	5,3	2,7
GTV (916) 2.0 i6V TWIN SPARK	1970	1995-03	10,0	6,7	3,3
GTV (916) 2.0 i6V 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	13,5	6,7
GTV (916) 2.0 TS	1970	2003-06	8,0	5,3	2,7
GTV (916) 2.0 TS	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 i6V TWIN SPARK	1747	1998-01	9,0	6,0	3,0
SPIDER (916) 2.0 i6V 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	17,5	8,7
SPIDER (916) 2.0 TS	1970	2003-06	12,0	8,0	4,0
SPIDER (916) 2.0 TS	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 L3 1.6	1351-1596	1994-97	4,0	2,7	1,3
145 L4/1.6/1.8 i6V TWIN SPARK	1370-1747	1997-01	4,5	3,0	1,5
145 L7 16V	1712	1994-97	6,0	4,0	2,0
145 2.0 i6V T. SPARK QUADRIFOGLIO	1970	1995-01	9,0	6,0	3,0
146 L3/1.6	1351-1596	1994-97	4,0	2,7	1,3
146 L4/1.6/1.8 i6V TWIN SPARK	1370-1747	1997-01	4,5	3,0	1,5
146 L7 16V	1712	1995-97	6,0	4,0	2,0
146 2.0 i6V T. SPARK TI	1970	1995-99	8,2	5,5	2,8
156 L1/8 T.S. (IS.)	1598-1747	1997-03	3,5	2,3	1,2
156 2.0 T.S. (IS.)	1970	1997-02	5,5	3,7	1,8
156 2.0 T.S SELESPEED (IS.)	1970	1999-02	5,5	3,7	1,8
156 2.0 T.S (IS.)	1970	2002-03	5,5	3,7	1,8
156 2.0 T.S SELESPED (IS.)	1970	2002-03	5,5	3,7	1,8
156 2.5 V6 24V (IS.)	2492	1997-03	8,5	5,7	2,8
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (IS.)	1598-1747	2000-03	3,5	2,3	1,2
156 2.0 T.S SPORTWAGON (IS.)	1970	2000-02	5,5	3,7	1,8
156 2.0 T.S SELESPEED SPORTW. (IS.)	1970	2000-02	5,5	3,7	1,8
156 2.0 T.S SPORTWAGON (IS.)	1970	2002-03	5,5	3,7	1,8
156 2.0 T.S SELESPED SPORTW. (IS.)	1970	2002-03	5,5	3,7	1,8
156 2.5 V6 24V (IS.)	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 T.S (II S.)	1598-1747	2003-06	3,0	2,0	1,0
156 2.0 T.S (II S.)	1970	2003-06	4,5	3,0	1,5
156 2.0 T.S 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 T.S SPORTWAGON (II S.)	1970	2003-05	4,5	3,0	1,5
156 2.0 T.S SELES.P. 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 (IS.) 2.0 i6V TWIN SPARK	1970	1998-04	4,5	3,0	1,5
166 (IS.) 2.5 V6 24V	2492	1998-04	6,0	4,0	2,0
166 (IS.) 3.0 V6 24V	2959	1998-04	8,3	5,5	2,8
166 (IS.) 2.0 V6 TURBO	1996	1998-01	75	5,0	2,5
166 (IS.) 2.0 i6V TWIN SPARK	1970	2003-06	4,0	2,7	1,3
166 (IS.) 2.5 V6 24V	2492	2003-05	5,5	3,7	1,8
166 (IS.) 3.0 V6 24V	2959	2003-06	75	5,0	2,5
166 (IS.) 3.2 V6 24V	3179	2003-08	9,0	6,0	3,0
147 (IS.) 1.6 i6V TWIN SPARK/T.S.	1598	2000-05	3,8	2,5	1,3
147 2.0 i6V TWIN SPARK (II S.)	1970	2000-09	5,0	3,3	1,7
147 (IS.) 1.6 i6V T.S.	1598	2004-II	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 i6V TS	1747	2004-II	5,5	3,7	1,8
GT 2.0 TS	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 T.S V6 24V	3195	2005-10	10,0	6,7	3,3
159 3.2 T.S V6 24V SPORTWAGON	3195	2006-10	11,0	7,3	3,7
BRERA 3.2 TS V6	3195	2008-10	22,0	14,7	7,3
BRERA 3.2 T.S V6 Q4	3195	2005-10	23,0	15,3	7,7
SPIDER (939) 3.2 T.S V6	3195	2008-10	24,0	16,0	8,0
SPIDER (939) 3.2 T.S 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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
A110 BERLINETTA		1470	1967-68	72,0	48,0
A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	81,0	54,0	27,0
A110 CABRIOLET (51 CV)	956	1965-64	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 GT (51 CV)	956	1963	39,0	26,0	13,0
A110 GT	1108	1964-69	39,0	26,0	13,0
A110 GT	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
A310 1600	1565	1971-76	50,0	33,5	16,7
A310 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
A610 TURBO	2975	1991-95	36,0	24,0	12,0

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
60 VARIANT		1496	1968-72	12,0	8,0
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) 16V 16V 16V	1984	1990-91	6,0	4,0	2,0
80 (B4) 2.0/2.3 AVANT	1844-2309	1992-96	6,0	4,0	2,0
80 (B4) 2.6/2.8 V6 AVANT/QUATTRO	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 QUATRO 20V	2309	1988-90	4,5	3,0	1,5
100 (C1) 100/100 S100 LS	1760	1968-71	6,8	4,5	2,3
100 (C1) COUPE	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 (C2) V6	2144	1980-81	7,5	5,0	2,5
100 (C2) 16V TURBO QUATTRO	2226	1989-90	10,5	7,0	3,5
100 (C2) 2.0/2.0 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	12,8	8,5	4,3
100 (C2) 2.0/2.0 TURBO QUATTRO 20V	2226	1989-90	10,5	7,0	3,5
100 (C2) 2.0/2.0 TURBO QUATTRO AVANT	2144-2226	1984-90	12,0	8,0	4,0
A3 (IS.) 1.6/1.8	1595-1781	1996-03	4,1	2,7	1,4
A3 (IS.) 1.8 20V TURBO	1781	1996-03	5,3	3,5	1,8
A3 (IS.) 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1997-03	7,5	5,0	2,5
S3 (IS.)	1781	1999-03	22,5	15,0	7,5
A3 (IS.) BZ	1590-1984	2003-09	3,8	2,5	1,3
A3 (IS.) SPB BZ	1590-1984	2003-09	3,8	2,5	1,3
A3 (IS.) SPB 3.2 V6 QUATTRO	3189	2003-08	9,8	6,5	3,3
A3 (IS.) SPB 3.2 V6 QUATTRO	3189	2004-08	8,6	5,7	2,9
A3 (IS.) CABRIO BZ	1600-1984	2003-09	5,0	3,3	1,7
S3 (IS.)	1984	2006-08	16,5	11,0	5,5
QUATTRO	2144	1981-87	67,5	50,0	30,0
QUATTRO SPORT	2153-2144	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
COUPE COUPE GT	1781-2226	1981-87	11,3	7,5	3,8
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	22,5	15,0	7,5
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	75	50	25
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	12,0	8,0	4,0
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	21,0	14,0	7,0
COUPE 2.6 E/2.6 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	12,8	8,5	4,3
CABRIO 1.8/2.0/2.6 V6	1781-1984	1993-98	9,0	6,0	3,0
CABRIO 2.3/2.0/2.6-2.8 V6	2309-2771	1991-96	10,8	7,2	3,6
A4 1.6/1.8/2.0/2.0 V6 TURBO (IS.)	1595-1781	1994-01	3,0	2,0	1,0
A4 1.6/1.8/2.0/2.0 V6 TURBO AV. (IS.)	1595-1781				

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
A6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05	78	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	1998-08	8,3	5,5	2,8
A6 ALLROAD (II S.), 4.2 V8 FSI	4163	2006-10	11,3	7,5	3,8
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO (III S.)	4163	2004-12	10,5	7,0	3,5
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO AV. (III S.)	4163	2005-12	10,8	7,2	3,6
V8	3562-4172	1989-94	13,5	9,0	4,5
A8 2.8 V6 2.8 V6 30V QUATTRO (I S.)	2771	1994-99	75	5,0	2,5
A8 3.7/4.2 V8 QUATTRO (I S.)	3697-4172	1994-99	9,0	6,0	3,0
A8 2.8 V6 30V QUATTRO (I S.)	2771	1998-02	6,8	4,5	2,3
A8 3.7/4.2 V8 40V QUATTRO (I S.)	3697-4172	1999-02	8,3	5,5	2,8
A8 6.0 W12 48V QUATTRO (I S.)	5998	1999-02	13,5	9,0	4,5
A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2005-05	6,8	4,5	2,3
A8 3.7 V8 QUATTRO (II S.)	3697	2002-06	9,0	6,0	3,0
A8 4.2 V8 FSI QUATTRO (II S.)	4163-4172	2002-10	10,5	7,0	3,5
A8 6.0 W12 QUATTRO (II S.)	5998	2004-10	15,0	10,0	5,0
S2 AVANT	2226	1993-96	16,5	11,0	5,5
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226	1993-94	15,0	10,0	5,0
RS2 AVANT	2226	1994-96	67,5	45,0	22,5
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	15,0	10,0	5,0
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-02	15,0	10,0	5,0
S4 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2002-04	13,5	9,0	4,5
S4 4.2 V8 40V QUATTRO (II S.)	4163	2004-02	13,5	9,0	4,5
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2004-06	18,0	12,0	6,0
S4 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4163	2004-07	18,0	12,0	6,0
S4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163	2004-08	22,5	15,0	7,5
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163	2006-09	18,0	12,0	6,0
S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2006-09	18,0	12,0	6,0
RS4 AVANT	2671	1999-01	42,0	28,0	14,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2005-07	45,0	30,0	15,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163	2006-08	48,0	32,0	16,0
RS4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2006-08	48,0	32,0	16,0
S6 2.2 20V 4.2 V8 (I S.)	2226-4172	1994-97	15,0	10,0	5,0
S6 AVANT 2.2 20V 4.2 V8 (I S.)	2226-4172	1994-97	15,0	10,0	5,0
S6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04	12,0	8,0	4,0
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05	12,8	8,5	4,3
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172	2002-04	24,0	16,0	8,0
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172	2002-05	27,0	18,0	9,0
S6 5.2 V10 QUATTRO (III S.)	5204	2006-10	27,0	18,0	9,0
S6 5.2 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	5204	2006-10	30,0	20,0	10,0
RS6 5.0 V10 FSI QUATTRO (III S.)	4991	2008-10	37,5	25,0	12,5
RS6 5.0 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	4991	2008-10	37,5	25,0	12,5
S8 4.2 V8 52V	4172	1996-99	15,0	10,0	5,0
S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	15,0	10,0	5,0
S8 5.2 V10 QUATTRO (II S.)	5204	2006-10	19,5	13,0	6,5
TT (8N)	1781	1998-06	11,3	7,5	3,8
TT (8N) ROADSTER	1781	1999-06	11,3	7,5	3,8
TT (8N) QUATTRO	1781	1999-06	14,3	9,5	4,8
TT (8N) QUATTRO 225 CV	1781	1998-06	16,5	11,0	5,5
TT (8N) ROADSTER QUATTRO	1781	1999-06	14,3	9,5	4,8
TT (8N) ROADSTER QUATTRO 225 CV	1781	1999-05	16,5	11,0	5,5
TT (8N) 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	27,0	18,0	9,0
TT (8N) ROADSTER 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06	24,0	16,0	8,0
TT (8N) QUATTRO SPORT	1781	2005-06	35,0	23,3	11,7
TTS (8) II SERIE	1984	2006-08	19,5	13,0	6,5
TTS (8) II SERIE ROADSTER	1984	2006-08	19,5	13,0	6,5
A2 1.4 16V	1390	2000-06	5,6	3,7	1,9
A2 1.6 16V FSI	1598	2002-06	6,8	4,5	2,3
Q7 (4L) 4.2 V8 FSI QUATTRO	4163	2005-10	10,5	7,0	3,5

**AUSTIN**

GRAN BRETAGNA

SEVEN BERLINA	747	1922-39	16,0	10,7	5,3
SEVEN SPIDER	747	1922-39	20,0	13,5	6,7
SEVEN TORPEDO	747	1922-39	18,5	12,3	6,2
BIG SEVEN	900	1937-40	13,5	9,0	4,5
EIGHT BERLINA	900	1939-47	13,5	9,0	4,5
EIGHT TOURER	900	1939-47	15,0	10,0	5,0
TEN	1125	1939-47	13,5	9,0	4,5
A30	803	1951-56	10,0	6,7	3,3
A30 COUNTRYMAN	803	1954-56	11,5	7,7	3,8
A35	948	1956-62	10,0	6,7	3,5
A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	11,5	7,7	3,8
A40 DEVON	1199	1947-52	9,8	6,5	3,3
A40 DORSET	1199	1947	9,8	6,5	3,3
A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	8,5	5,5	2,8
A40 SOMERSET	1199	1952-54	9,8	6,5	3,3
A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	12,8	8,5	4,3
A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	13,5	9,0	4,5
A50 CAMBRIDGE	1489	1954-57	8,5	5,5	2,8
A125 SHEERLINE	3993	1947-53	19,5	13,0	6,5
A135 PRINCESS (TUTTE LEVER.)	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	20,0	13,3	6,7
GIPSY	2199	1958-67	17,0	11,3	5,7
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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 COUPE	1500	1954-62	25,0	16,7	8,3
METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	27,5	18,3	9,2
A40	948	1958-108	19,8	7,5	2,0
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	1971-74	7,5	5,0	2,5
1800/1800 MK2	1798	1964-74	7,5	5,0	2,5
FDX TAXI	2178-2520	1958-81	10,0	6,7	3,3
CARBODIES TAXI	2286-2664	1982-97	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 COOPERS	1071	1963-64	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER S	1275	1963-69	57,0	24,7	12,3
MINI COOPERS	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
ALLEGRO (TUTTE LE VERSIONI)	1098-1748	1973-82	4,5	3,0	1,5
METRO 1.0 (TUTTE LE VERSIONI)	998	1980-90	3,8	2,5	1,3
METRO 1.3/L3 S1 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	5,3	3,5	1,8
METRO 1.3 SPORT/GS/GTA	1275	1988-90	7,5	5,0	2,5
METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	9,0	6,0	3,0
METRO MG	1275	1981-90	11,2	7,5	3,8
METRO MG TURBO	1275	1983-90	11,3	7,5	3,8
MAESTRO (TUTTE LE VERSIONI)	1275-1598	1983-91	3,0	2,0	1,0
MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	5,2	3,5	1,8
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	6,8	4,5	2,3
MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1998	1984-92	2,7	1,8	0,9
MONTEGO MG	1994	1984-90	6,0	4,0	2,0
MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	7,5	5,0	2,5

**AUSTIN HEALEY**

GRAN BRETAGNA

1000 1000 S	980	1959-63	12,0	8,0	4,0
1000 1000 S COUPÉ/DÉ LUXE C.	980	1958-63	15,0	10,0	5,0
1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	12,0	8,0	4,0
1000 SP COUPÉ/ROADSTER	980	1958-65	21,0	14,0	7,0
MUNGA 4-6-8	980	1963-68	12,0	8,0	4,0

**AUTOBIANCHI**

ITALIA

BIANCHINA TRASFORM./SPECIAL	479-499	1957-62	23,0	15,3	7,7




</tbl\_r

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
1500	1499	1961-64	16,0	10,0	7,0
1600	1606	1964-66	14,4	9,0	6,3
1800	1773	1965-68	14,4	9,0	6,3
1800 TI	1773	1964-66	22,4	14,0	9,8
1800 TI/SA	1773	1964-65	130,0	80,0	56,0
2000	1990	1966-72	17,6	11,0	7,7
2000 TI/TI LUX	1990	1966-70	25,6	16,0	11,2
2000 C COUPE	1990	1965-69	28,8	18,0	12,6
2000 CS COUPE	1990	1965-69	40,0	25,0	17,5
2800 CS SERIE E9	2788	1968-71	45,0	30,0	15,0
3,0 CS SERIE E9	2986	1977-75	50,0	33,5	16,7
3,0 CSI SERIE E9	2986	1976-75	80,0	50,0	35,0
3,0 CSL CARBURATORI SERIE E9	2986 3003	1971-73	290,0	195,0	97,0
3,0 CSL INIEZIONE SERIE E9	2986 3003	1971-73	250,0	165,0	83,0
3,0 CSL SERIE E9 "BATMOBILE"	3003 3153	1973-75	500,0	335,0	165,0
2,5 CS SERIE E9	2494	1974-77	31,5	21,0	10,5
1600 SERIE 02	1573	1966-71	14,4	9,0	6,3
1502/1802 SERIE 02	1573/1766	1971-76	12,8	8,0	5,0
1600 TI SERIE 02	1573	1967-68	30,0	18,8	13,1
1600 CABRIOLET SERIE 02	1573	1967-71	61,0	38,0	26,6
1600-1800 TOURING SERIE 02	1573/1766	1971-74	14,4	9,0	6,3
2002 SERIE 02	1990	1968-76	20,4	12,0	9,0
2000 TOURING SERIE 02	1990	1971-74	18,4	11,5	8,1
2002 TI SERIE 02	1990	1968-71	36,0	22,5	15,8
2002 TH SERIE 02	1990	1971-75	41,5	26,0	18,2
2000 TII TOURING SERIE 02	1990	1971-74	38,5	24,0	16,8
2002 CABRIOLET S.02 CON ROLLBAR	1990	1971-75	42,5	25,0	18,8
2002 TURBO SERIE 02	1990	1973-74	130,0	85,0	42,5
1502 SERIE 02	1573	1975-77	11,2	7,0	4,9
2500/2800 2,8 L SERIE E3	2494-2788	1968-77	11,2	7,0	4,9
3,0 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 LI SERIE E3	3210/3299	1974-77	48,0	30,0	21,0
518/520 (E12)	1766/1990	1971-81	5,6	3,5	2,5
520 (E12)	1990	1973-77	11,9	7,0	5,3
520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	7,7	4,5	3,0
525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	9,6	6,0	4,2
528 (E12)	2788	1971-81	17,0	10,0	7,5
M535 (E12)	3453	1980-81	38,5	24,0	16,8
316/318 (E21)	1573-1766	1975-80	8,0	5,0	3,5
315/316 (E21)	1573/1766	1980-84	8,8	5,5	3,9
318 (E21)	1766	1980-83	10,4	6,5	4,6
320 (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-78	12,0	7,5	5,3
320 (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-78	14,4	9,0	6,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	10,4	6,5	4,6
323 (E21)	2316	1977-82	19,2	12,0	8,4
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	12,8	8,0	5,6
323 CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	20,0	12,5	8,8
MI	3450	1979-81	750,0	555,6	333,3
630 CS (E24)	2985	1976-79	17,6	11,0	7,7
633 CSI (E24)	5210	1976-82	25,6	16,0	11,2
628 CS (E24)	2788	1980-82	19,2	12,0	8,4
628 CSI 633CSI (E24)	2788-5210	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	57,5	22,0	16,5
M635 CSI (E24)	3453	1984-89	90,0	60,0	30,0
728/730 (E23)	2788-2985	1977-79	6,4	4,0	2,8
728 (E23)	2788	1979-82	7,2	4,5	3,2
728 (E23)	2788	1982-86	8,0	5,0	3,5
752 (E23)	3210	1979-82	8,8	5,5	3,9
732 (E23)	3210	1982-86	9,3	5,8	4,1
733 (E23)	3210	1977-79	9,3	6,2	3,1
735 (E23)	3453	1979-82	12,8	8,0	5,6
735 (E23)	3450	1982-86	13,6	8,5	6,0
745 (E23)	3210	1979-82	19,2	12,0	8,4
745 (E23)	3450	1982-87	20,8	13,0	9,1
745 (E23) EXECUTIVE HIGHLINE	3450	1984-86	30,5	18,0	13,5
518/518I (E28)	1766	1981-87	4,8	3,0	2,1
520 (E28)	1990	1981-88	6,4	4,0	2,8
525 (E28)	2494	1981-85	8,5	5,0	3,8
528 (E28)	2788	1981-87	12,8	8,5	4,3
535 (E28)	3430	1984-89	23,8	14,0	10,5
M535 CSI (E24)	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
316/318I (E30)	1596-1991	1987-91	6,4	4,0	2,8
320 (E30) 2 PORTE	1990	1984-87	9,6	6,0	4,2
320 (E30) 4 PORTE	1990	1984-87	9,4	5,5	4,1
320 (E30) 2 PORTE	1990-1991	1987-89	8,8	5,5	3,9
320 (E30) 4 PORTE	1991	1987-91	8,8	5,2	3,9
320 (E30) 2 PORTE S	1990	1986-87	12,8	8,0	5,6
318S (E30)	1766-1796	1989-92	16,2	9,5	7,1
323 (E30)	2316	1982-86	11,2	7,0	4,9
325 (E30) 2 PORTE	2494	1985-91	13,6	8,5	6,0
325 (E30) 4 PORTE	2494	1985-91	12,0	7,5	5,3
325/12 P (E30)	2494	1985-90	11,9	7,0	5,3
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	31,5	18,5	13,9
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	26,4	15,5	11,6
318I TOURING (E30)	1796	1989-94	6,8	4,0	3,0

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	1989-89	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
750I (E52)	2986	1986-92	6,4	4,0	2,8
750I (E32)	2986	1992-94	6,4	4,0	2,8
750I V8 (E32)	2987	1992-94	7,5	4,7	3,3
755I (E32)	3430	1986-92	9,5	5,6	4,2
755L (E32)	3430	1988-92	9,5	5,6	4,2
750I V8 (E32)	3492	1992-94	12,2	7,2	5,4
ZI	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	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 24V TOURING (E34)	2997	1992-95	8,0	5,0	3,5
540I V8 TOURING (E34)	3982	1992-97	22,0	12,9	9,7
540I V8 TOURING (E34) MANUALE	3982	1992-97	14,0	8,8	6,1
M5 (E34)	5795	1992-95	41,0	27,3	13,7
M5 TOURING (E34)	3795	1992-95	45,0	26,5	19,9
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/525I 24V TOURING (E34)	2494	1990-97	7,7	4,5	3,4
530I/530I 24V TOURING (E34)	2498	1990-95	37,0	21,8	16,3
530I CSI VI (E31)	5576	1992-96	80,0	47,1	35,3
316I/318I (E36)	1596-1796	1990-98	4,3	2,5	1,9
318I (E36)	1796-1895	1993-99	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	1995-00	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 COUPE (E36)	2990	1992-95	40,0	26,7	13,3
M3 3,2 COUPE (E36)	3201	1995-00	44,0	27,5	19,3
328I 24V TOURING (E36)	2793	1995-00	12,8	8,5	4,3
M3 (E36)	2990	1994-95	38,0	25,3	12,7
M3 3,2 COUPE SMG (E36)	3201	1997-99	38,0	23,7	16,6
M3 3,2 COUPE (E36)	3201	1997-99	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
M3 (E36) GT	2990	1994-95	115,0	77,0	38,5
316T/318T COMPACT (E36)	1596-1895	1994-99	4,3	2,5	1,9
323T COMPACT (E36)	2494	1994-96	9,4	5,5	4,1
325T 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/L (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	2003-03	9,5	5,6	4,2
535I 32V (E39)	3498	1996-01	8,0	5,0	3,5
535I 32V (E39)</					

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
ISABELLA COUPE CABRIOLET	1493	1958-61	52,5	35,0	17,5
<b>BRISTOL</b>					
		GRAN BRETAGNA			
400	1971	1947-51	130,0	86,0	43,0
401	1971	1949-52	71,0	47,5	23,8
402 CABRIOLET	1971	1952-53	71,0	47,5	23,8
403	1971	1953-57	71,5	47,5	23,8
404	1971	1954-57	71,5	47,5	23,8
405	1971	1955-60	71,5	47,5	23,8
406	2216	1958-61	71,5	47,5	23,8
407	5130	1961-63	71,5	47,5	23,8
408	5130	1965-65	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
BLEINHEIM/BLEN.2/BLN.3	5898	1993-06	55,0	36,5	18,3
<b>BUGATTI</b>					
		FRANCIA			
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	12.000,0	9.000,0	5.400,0
TYPE43/A	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	5560	1929-33	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 49	3257	1930-34	800,0	590,0	355,0
TYPE 50	4972	1930-34	2.000,0	1.500,0	890,0
TYPE 51	1991-2262	1931-35	4.000,0	3.000,0	1.800,0
TYPE 55	2261	1932-35	5.500,0	4.100,0	2.400,0
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	2.700,0	2.000,0	1.200,0
TYPE 57 GALIBIER	5257	1933-39	810,0	600,0	360,0
TYPE 57 STELVIO	5257	1933-39	1.100,0	800,0	480,0
TYPE 57 VENTOUX	5257	1933-39	680,0	500,0	300,0
TYPE 57C	5257	1937-39	1.000,0	740,0	445,0
TYPE 57S	5257	1936-38	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 57SC	5257	1937-39	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 101/101C	5257	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-II	1.500,0	940,0	660,0
VEYRON 16.4 GRAND SPORT	7993	2008-II	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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>CITROËN</b>					
		FRANCIA			
C/C2/C55 HP TORPÉDO 2 POSTI	856	1922-26	22,5	15,0	7,5
BI4 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	24,0	16,0	8,0
BI4 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
7A TRACTION AVANT	1303	1934	25,5	17,0	8,5
7B TRACTION AVANT	1529	1934	25,5	17,0	8,5
7S TRACTION AVANT	1911	1934	25,5	17,0	8,5
7C TRACTION AVANT	1628	1934-39	24,0	16,0	8,0
7C TRACTION AVANT	1628	1939-40	24,0	16,0	8,0
7FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1529-1911	1934-38	130,0	87,0	43,5
7CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1303-1628	1934-39	130,0	85,0	42,5
II A TRACTION AVANT	1911	1934-37	24,0	16,0	8,0
II AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	27,0	18,0	9,0
II L TRACTION AVANT	1911	1934-37	25,5	17,0	8,5
II FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1911	1935-38	123,0	82,0	41,0
II CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1911	1934-39	120,0	80,0	40,0
II B TRACTION AVANT	1911	1937-39	24,0	16,0	8,0
II BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	25,5	17,0	8,5
II 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 SIXH (HYDROPNÉUMATIQUE)	2867	1954-55	37,5	25,0	12,5
II B-II D NORMALE	1911	1946-57	21,0	14,0	7,0
II B-II D LÉGÈRE	1911	1946-57	22,5	15,0	7,5
2 CV	375-425	1948-60	25,0	14,7	11,0
2 CV	425-602	1961-70	21,0	12,4	9,5
2 CV AZAM/3 CV	425-602	1962-67	23,5	15,7	7,8
2 CV4	435	1970-78	11,0	7,3	3,7
2 CV6/CLUB	602	1970-90	12,0	8,0	4,0
2 CV6 SPÉCIAL	602	1976-90	9,5	6,3	3,2
2 CV SPOT	435-602	1976	18,0	12,0	6,0
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	13,5	9,0	4,5
2 CV PERRIER/007 COCORICO	602	1981-89	17,0	11,3	5,7
2 CV TRANSAT/FRANCE 3	602	1983-84	17,0	11,3	5,7
2 CV SAHARA (BIMOTOR 425X2)	850	1985-66	120,0	89,0	53,5
DS 19	1911	1955-62	37,5	25,0	12,5
DS 19 PRESTIGE	1911	1959-62	71,5	47,5	23,8
DS 19	1911-1985	1963-67	30,0	20,0	10,0
DS 19 PRESTIGE	1911-1985	1963-67	75,0	50,0	25,0
DS 21 PRESTIGE	2175	1966-67	75,0	50,0	25,0
DS 19	1985	1967-68	27,0	18,0	9,0
DS 20	1985	1967-69	27,0	18,0	9,0
DS 20 PALLAS	1985	1968-75	30,0	20,0	10,0
DS 20 PRESTIGE (TUTTI I TIPI)	1985-2347	1968-75	72,0	48,0	24,0
DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)	1911-1985	1965-70	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 LE	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. PALLAS	2341	1972-75	36,0	24,0	12,0
DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)	2347	1972-75	30,0	20,0	10,0
DUXLE	1985	1969-72	18,0	11,3	7,9
DSPLÉCIAL	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	1967-70	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	1970-73	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
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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>CITROËN</b>					
		FRANCIA			
CX25 PRESTIGE	2500	1983-85	19,0	12,7	6,3
CX25 GTI	2500	1983-85	17,5	11,7	5,8
CX25 TURBO GTI	2500	1984-86	18,0	12,0	6,0
CX25 RI/TRI	2500	1986-89	12,8	8,5	4,3
CX25 TURBO PRESTIGE	2500	1986-87	18,0	12,0	6,0
CX25 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	198			

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	1968-69	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 3,4-4,2 (III.S.)	3442-4235	1979-86	15,0	10,0	5,0
SOVEREIGN 4,2 COUPÉ (II.S.)	4235	1973-77	34,5	23,0	11,5
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 (X40)	5993	1993-94	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 6,0 VID	5993	1994-97	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 5,3 COUPÉ (II.S.)	5345	1973-77	39,0	26,0	13,0
3,6-4,0 (X40)	3590-3980	1986-94	11,3	7,5	3,8
SIX 4,0-6,2 AV	3980	1994-97	12,8	8,5	4,3
V8 4,0 52V	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 (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

DE TOMASO	ITALIA
VALLELUNGA	1499-1592 1965-67 270,0 180,0 90,0
MANGUSTA	4728 1966-70 375,0 250,0 125,0
PANTERA/PANTERA L	5763 1970-80 150,0 100,0 50,0
PANTERA L	5763 1981-89 180,0 120,0 60,0
PANTERA GT/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1972-80 195,0 130,0 65,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1981-85 225,0 150,0 75,0
PANTERA GTS/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1985-90 225,0 150,0 75,0
DEAUVILLE	5763 1971-80 83,0 55,0 27,5
DEAUVILLE	5763 1981-88 90,0 60,0 30,0
LONGCHAMP (TUTTE LE VERSIONI)	5763 1973-89 98,0 65,0 32,5
LONGCHAMP SPIDER	5763 1980-89 120,0 80,0 40,0
NUOVA PANTERA	4942 1991-96 120,0 80,0 40,0
NUOVA PANTERA TARGA	4942 1991-96 150,0 100,0 50,0
BIGUA/MANGUSTA	4601 1996-01 60,0 40,0 20,0
GUARÀ	4601 1996-04 67,5 45,0 22,5
GUARÀ BARCHETTA	4601 1999-04 98,0 65,0 32,5

DELAGE	FRANCIA
D8/D8S	4060 1929-33 265,0 175,0 88,0
D6/DS	2517-3045 1931-33 105,0 70,0 35,0
D6-II/D6-IIS	2000 1932-34 90,0 60,0 30,0
D6-65	2678 1934-35 120,0 80,0 40,0
D6-60/D6-80	2449-5226 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/D8-155	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
3L	2984 1946-54 107,0 71,5 36,0

DELAHAYE	FRANCIA
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORTS-S.L.	5227 1933-35 75,0 50,0 25,0
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	5227 1935-39 235,0 175,0 105,0
TYPE 148 /148 L	5557 1936-53 114,0 76,0 38,0
TYPE 145/165	4496 1937-38 1400,0 1000,0 600,0
TYPE 134 G	2371 1938-46 57,0 38,0 19,0
TYPE 135 M/MS/M COMPETITION	3557 1938-52 295,0 220,0 130,0
TYPE 168	3557 1938-39 90,0 60,0 30,0
TYPE 175	4455 1947-50 950,0 700,0 420,0
TYPE 178/180	4455 1947-50 340,0 250,0 150,0
TYPE 182 V.L.R.	1995 1950-53 22,5 15,0 7,5
TYPE 235	3557 1951-54 225,0 150,0 75,0
TYPE 235 BERLINA	3557 1951-54 130,0 86,0 43,0

DINO	ITALIA
206 GT	1986 1967-69 680,0 500,0 300,0
246 GT	249 1969-73 405,0 300,0 180,0
246 GTS	249 1972-74 485,0 360,0 215,0
208 GT4	1991 1975-80 56,5 42,0 25,2
308 GT4	2926 1973-77 85,0 63,0 37,8

DKW	GERMANIA
MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	684 1950-54 10,5 7,0 3,5
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684 1951-54 11,3 7,5 3,8
MEISTERKLASSE COUPE 2P HEBMÜLLER	684 1951-52 22,5 15,0 7,5

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	22,5	15,0	7,5
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	15,0	10,0	5,0
SONDERKLASSE F 91 (5 CIL.)	896	1953-55	10,5	7,0	3,5
SONDERKLASSE LUXUS-COUPE 4P	896	1953-55	11,3	7,5	3,8
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	11,3	7,5	3,8
SONDERKLASSE COUPE 2P KARMANN	896	1953-55	13,5	9,0	4,5
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	15,0	10,0	5,0
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	15,0	10,0	5,0
3-6 (F 93/F 94)	996	1955-59	13,5	9,0	4,5
3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	13,5	9,0	4,5
3-6 LUXUS-COUPE 4P	996	1955-59	15,0	10,0	5,0
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	21,0	14,0	7,0
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	21,0	14,0	7,0
3-6 MONZA	980-996	1956-58	60,0	40,0	20,0
JUNIOR	741	1959-62	10,5	7,0	3,5
JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	11,3	7,5	3,8
F11/F12	796-889	1963-65	9,8	6,5	3,3
F12 ROADSTER	889	1964	15,0	10,0	5,0
F102	1175	1964-66	9,8	6,5	3,3

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
TESTAROSSA	4942	1986-92	160,0	119,0	71,0
512 TR	4942	1992-95	220,0	165,0	98,0
F512 M	4942	1994-96	350,0	260,0	155,0
348 TB	3405	1989-94	80,0	59,5	35,5
348 TS	3405	1989-94	80,0	59,5	35,5
360 MODENA	3586	1999-04	125,0	93,0	56,0
360 MODENA FI	3586	1999-04	95,0	70,0	42,0
360 CHALLENGE STRADEALE	3586	2003-05	325,0	240,0	145,0
360 SPIDER	3586	2000-05	150,0	110,0	66,0
360 SPIDER FI	3586	2000-05	116,0	86,0	51,5
456 GT	5474	1993-98	88,0	65,2	39,1
456 GTA	5474	1996-98	72,0	53,3	32,0
456 M GT	5474	1998-04	95,0	70,4	42,2
456 M GTA	5474	1998-04	75,0	55,6	33,3
550 BARCHETTA	5474	2000-01	364,5	270,0	162,0
550 MARANELLO	5474	1996-02	175,0	129,6	77,8
575M MARANELLO	5748	2002-05	250,0	185,2	111,1
575M MARANELLO FI	5748	2002-05	150,0	111,1	66,7
612 SCAGLIETTI	5748	2004-10	115,0	85,2	51,1
612 SCAGLIETTI FI	5748	2004-10	85,0	63,0	37,8
ENZO	5999	2002-03	3500,0	2600,0	1600,0
F355 BERLINETTA	3496	1994-99	120,0	89,0	53,5
F355 BERLINETTA FI	3496	1997-99	95,0	70,0	42,0
F355 GTS	3496	1994-99	145,0	108,0	65,0
F355 GTS FI	3496	1997-99	105,0	78,0	46,5
F355 SPIDER	3496	1995-00	140,0	105,0	63,0
F355 SPIDER FI	3496	1997-00	109,0	81,0	48,5
F40	2936	1988-93	250,0	190,0	110,0
F430	4307	2004-10	180,0	130,0	79,0
F430 FI	4307	2004-10	150,0	110,0	66,0
F430 SPIDER	4307	2005-10	205,0	150,0	90,0
F430 SPIDER FI	4307	2005-10	155,0	115,0	69,0
F430 SCUDERIA FI	4307	2007-10	255,0	190,0	114,0
F50	4698	1995-97	4000,0	3000,0	1800,0
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 FI	5999	2006-12	150,0	100,0	50,0
599 GTO	5999	2010	105,0	67,0	35,0
CALIFORNIA	4297	2008-12	150,0	101,0	50,5
CALIFORNIA FI	4297	2008-12	120,0	80,0	40,0

FIAT	ITALIA


<tbl\_r cells="2" ix="2" maxc

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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 BL	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	1400,0	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 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 LUSSO	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	75	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	75	5,0	2,5
600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	13,5	9,0	4,5
600 MULTIPLO	633	1956-60	26,3	17,5	8,8
600 D MULTIPLO	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 LUSSO	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	12,0	8,0	4,0
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	18,0	12,0	6,0
2100	2054	1959-61	13,0	8,7	4,3
2100 SPECIALE	2054	1959-61	18,0	12,0	6,0
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	23,0	15,3	7,7
2300	2279	1961-63	17,0	11,3	5,7
2300 SPECIALE	2279	1961-63	22,0	14,7	7,3
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	26,0	17,3	8,7
2300 LUSSO	2279	1965-68	21,0	14,0	7,0
2300 LUSSO FAMILIARE	2279	1965-68	30,0	20,0	10,0
2300 COUPÉ	2279	1961-65	32,0	21,3	10,7
2300 COUPÉ S	2279	1961-69	40,0	26,7	13,3
1500 L	1481	1962-68	11,0	7,3	3,7
1200 CABRIOLET	1221	1959-63	27,0	18,0	9,0
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	37,5	25,0	12,5
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	25,5	17,0	8,5
1500 COUPÉ (OSCA)	1491	1959-62	40,5	27,0	13,5
1500 COUPÉ	1481	1964-65	24,0	16,0	8,0
1600 S CABRIOLET	1568	1962-65	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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
850 IDROMATIC		843	1966-68	6,0	4,0
850 SPECIAL		843	1968-71	5,0	3,3
850 COUPE		843	1965-68	13,5	9,0
850 SPORT COUPE		903	1968-71	12,0	8,0
850 SPIDER		843	1965-68	19,5	13,0
850 SPORT SPIDER		903	1968-72	18,0	12,0
850 FAMILIARE		843-903	1965-76	8,0	5,3
DINO 2000 COUPE		1987	1967-69	45,0	30,0
DINO 2000 SPIDER		1987	1966-69	120,0	80,0
DINO 2400 COUPE		2418	1969-72	51,0	34,0
DINO 2400 SPIDER		2418	1969-72	180,0	120,0
124		1197	1966-70	6,8	4,5
124 FAMILIARE		1197	1966-74	9,0	6,0
124 SPECIAL		1438	1968-70	9,8	6,5
124 (II/III S.)		1197	1970-74	6,0	4,0
124 SPECIAL (II/III S.)		1438	1970-74	9,7	6,5
124 SPECIAL/T/T1600		1438-1592	1970-74	12,0	8,0
124 SPORT COUPE (IS.)		1438	1967-69	13,5	9,0
124 SPORT COUPE (II S.)		1438-1608	1969-72	15,0	10,0
124 SPORT COUPE L6/18		1592-1756	1972-75	27,0	18,0
124 SPORT SPIDER (L6/18)		1592-1756	1972-75	27,0	18,0
124 SPORT SPIDER (Z)		1995	1979-82	21,0	14,0
SPIDER EUROPA PININFARINA		1995	1982-85	22,5	15,0
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.		1995	1982-85	37,5	25,0
124 ABARTH RALLY		1756	1972-76	115,0	77,0
125		1608	1967-69	11,3	7,5
125 SPECIAL		1608	1968-70	12,8	8,5
125 SPECIAL (II S.)		1608	1970-72	12,8	8,5
130 BERLINA 2800		2866	1969-71	15,0	10,0
130 BERLINA 3200		3235	1971-77	15,0	10,0
130 COUPE MANUALE		3235	1971-77	22,5	15,0
130 COUPE AUTOMATICA		3235	1971-77	22,5	15,0
128		1116	1969-72	6,0	4,0
128 RALLY		1290	1971-74	16,5	11,0
128 (II/III S.)/SPECIAL		1116-1290	1972-76	5,0	3,3
128 (III S.)		1116-1290	1977-83	4,5	3,0
128 (I S.)		903	1971-77	6,0	4,0
127 (II S.)		903-1049	1977-83	4,5	3,0
127 (III S.)/UNIFICATA		903-1049	1981-86	3,8	2,5
127 SPORT		1049	1978-81	12,5	8,3
127 SPORT 5 MARCE		1301	1981-83	13,0	8,7
127 PANORAMA		1049	1980-86	5,0	3,3
X1/9		1290	1972-78	21,3	12,5
X1/9 FIVE SPEED/BERTONE		1498	1979-82	17,0	10,0
X1/9 FIVE SPEED/BERTONE		1498	1982-89	19,5	11,5
126/126 PERSONAL		594-652	1972-83	5,8	3,9
126/126 BIS/UP		652-704	1983-96	5,0	3,3
131 (II/III S.) BERLINA		1501-1585	1974-83	4,5	3,0
131 (II/III S.) PANORAMA		1297-1585	1974-84	5,3	3,5
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA		1301-1985	1978-83	6,0	4,0
131 SUPERMIRAFIORI PANORAMA		1301-1985	1978-85	6,8	4,5
131 RALLY ABARTH		1995	1976-78	180,0	120,0
131 RACING		1995	1978-81	22,5	15,0
131 RACING VOLUMETRICA		1995	1980-81	28,0	18,7
131 VOLUMETRICA 4 PORTE		1995	1981-83	25,0	16,7
132 (TUTTE LE VERSIONI)		1592-1995	1972-81	5,5	3,7
ARGENTA (TUTTE LE VERSIONI)		1585-1995	1981-85	4,5	3,0
ARGENTA VOLUMEX		1995	1981-85	15,0	10,0
RITMO/RITMO SUPER (I S.)		1049-1498	1978-82	6,0	4,0
RITMO 105 TC (II S.)		1585	1983-85	15,0	10,0
RITMO 70-85 CAB. (II S.)/CABRIO B.		1301-1498	1983-85	8,3	5,5
RITMO 125 TC		1995	1981-83	25,6	16,0
RITMO 130 TC		1995	1983-88	25,5	17,0
RITMO (III S.)		1116-1585	1985-88	4,2	2,8
BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)		1301	1985-88	7,5	5,0
BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S		1585	1985-88	8,3	5,5
REGATA (TUTTE LE VERSIONI)		1299-1585	1983-90	3,8	2,5
REGATA WEEKEND (TUTTE LE VER.)		1301-1585	1984-90	3,8	2,5
PANDA 30		652	1980-84	5,3	3,5
PANDA 30 L		652	1984-86	5,3	3,5
PANDA 30 CL		652	1984-86	5,0	3,3
PANDA 30 S		652	1983-86	5,1	3,4
PANDA 30 CL COLLEGE		652	1984-86	6,0	4,0
PANDA 45		903	1980-84	4,2	2,8
PANDA 45 S		903	1982-86		

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
PANDA (II S.) 1.2	1242	2003-12	3,8	2,5	1,3
PANDA (II S.) 1.4 16V 100 HP	1368	2006-II	7,5	5,0	2,5
IDEA 1.2/1.4/1.4 16V	1242-1368	2003-II	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	1955-59	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	8,5	5,5	2,8
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	7,5	5,0	2,5
<b>FORD</b>					
EUROPA					
KÖLN	921	1933-36	18,0	12,0	6,0
RHEINLAND	5285	1934-36	48,0	32,0	16,0
RHEINLAND CABRIOLET	5285	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 G15 (TUTTE LE VER.)	1172	1952-59	11,0	7,3	3,7
TAUNUS 12M G15 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	183-1498	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.)	183-1505	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	3,5
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1758	1960-64	11,0	7,3	3,7
TAUNUS 17M P5 CABRIOLET	1699	1960-64	16,0	10,7	5,5
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	5,5
17M P7B TURNER	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	1967-68	10,0	6,7	3,3
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	16,5	11,0	5,5
20M P7B (TUTTE LE VER.)	1998-2550	1968-71	9,5	6,3	3,2
20M P7B TURNIER	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/T5 COUPE	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 SW. (I/II/III S.)	1294-1993	1970-82	5,0	3,3	1,7
CAPRI (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	1295-2994	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 XR3/XR3i	1597	1980-90	12,0	8,0	4,0
ESCORT (III S.) CABRIOLET	1392-1597	1983-90	6,0	4,0	2,0
ESCORT XR3 CABRIO	1597	1983-90	13,5	9,0	4,5
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.) XR3	1796	1990-95	10,5	7,0	3,5
ESCORT (IV S.) CABRIOLET	1392-1796	1990-95	6,8	4,5	2,3
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	6,0	4,0	2,0
ESCORT MEXICO	1601	1977-75	45,0	30,0	15,0
ESCORT RS 1600	1601	1977-75	60,0	40,0	20,0
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	56,5	37,5	18,8
ESCORT RS 2000	1993	1973-77	56,0	37,5	18,8
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	41,0	27,5	13,8
ESCORT RS 2000 (IV S.)	1998	1991-95	15,0	10,0	5,0
ESCORT RS 2000 4X4 (IV S.)	1998	1993-95	16,5	11,0	5,5
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000	1998	1995-96	14,3	9,5	4,8
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4	1998	1995-96	15,8	10,5	5,3
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	19,5	13,0	6,5
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-96	60,0	40,0	20,0
ORION (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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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.) SW	1699-2792	1977-85	7,0	4,7	2,3
FIESTA (I I S.)	957-1392	1976-89	4,5	3,0	1,5
FIESTA GHIA/S (II I SERIE)	957-1391	1976-89	5,3	3,5	1,8
FIESTA SUPER SPORT 1/L/1.3	1117-1297	1976-89	7,5	5,0	2,5
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (III S.)	1118-1296	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	15,0	10,0	5,0
FIESTA XR2I	1597-1796	1989-94	12,0	8,0	4,0
FIESTA TURBO	1598	1990-93	16,5	11,0	5,5
FIESTA ST (V S.)	1999	2005-06	9,8	6,5	3,3
RS 200	1803	1985-86	300,0	225,0	135,0
SCORPIO 1.8/2.0	1796-1998	1985-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.8/2.9 4X4	2792-2935	1985-94	6,8	4,5	2,3
SIERRA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-2293	1982-93	3,8	2,5	1,3
SIERRA 2.9I X4	2933	1988-92	9,0	6,0	3,0
SIERRA S.W. (TUTTE LE VERSIONI)	1593-1993	1982-93	3,8	2,5	1,3
SIERRA 2.8I X4 SW	2792	1986-88	9,0	6,0	3,0
SIERRA 2.9I X4 SW	2933	1988-90	9,7	6,5	3,3
SIERRA XR4I	2792	1983-85	15,0	10,0	5,0
SIERRA XR4I 4X4 2.8I 4X4	2792	1985-88	16,5	11,0	5,5
SIERRA RS COSWORTH	1993	1985-92	45,0	30,0	15,0
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	90,0	60,0	30,0
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	34,0	22,5	11,3
COUGAR 2.0 16V 2.5 V6 24V	1988-2544	1998-01	6,0	4,0	2,0
FOCUS STURZO (I S.)	1388-1999	1998-05	7,5	5,0	2,5
FOCUS BERLINA (I S.)	1388-1999	1998-05	3,0	2,0	1,0
FOCUS STATION WAGON (I S.)	1388-1999	1998-05	3,0	2,0	1,0
FOCUS ST 170 (I S.)	1988	2002-05	15,0	10,0	5,0
FOCUS ST 170 STATION WAGON (I S.)	1988	2002-05	13,5	9,0	4,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988	2003-05	27,0	18,0	9,0
FOCUS ST TURBO (IIS)	2522	2005-07	15,0	10,0	5,0
FOCUS CC (I S.)	1999	2007-08	7,5	5,0	2,5
MONDEO 2.5 V6 SW/ST 200 (I II S.)	2544	1995-00	6,0	4,0	2,0
MONDEO 2.5 V6 SW/ST 200 (II II S.)	2544	1995-00	6,0	4,0	2,0
MONDEO SW (I S.)	1597-1998	1993-96	3,0	2,0	1,0
MONDEO 4 P/5 P. (II S.)	1597-1998	1996-00	3,0	2,0	1,0
MONDEO P/4 P/5 P. (II S.)	1798-1999	2001-07	3,0	2,0	1,0
MONDEO 2.5 V6 24V (III S.)	2495	2001-07	6,0	4,0	2,0
MONDEO SW (III S.)	1798-1999	2001-07	3,0	2,0	1,0
MONDEO 2.5 V6 24V SW (III S.)	2495	2001-07	6,0	4,0	2,0
MONDEO 3.0 V6 24V (II S.)	2967	2002-06	7,5	5,0	2,5
MONDEO 3.0 V6 24V SW (II S.)	2967	2002-07	9,0	6,0	3,0
MONDEO 3.0 V6 ST200 (II S.)	2967	2002-07	9,0	6,0	3,0
MONDEO 3.0 V6 ST200 SW (II S.)	2967	2002-07	9,0	6,0	3,0
MONDEO PUMA	1588-1679	1997-02	5,3	3,5	1,8
SCORPIO 2.9I 24V/4X4 (I S.)	2935	1991-94	6,0	4,0	2,0
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (I S.)	2933	1992-94	6,8	4,5	2,3
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (II S.)	2935	1995-98	3,0	2,0	1,0
SCORPIO SW (I S.)	1998-2935	1991-94	3,0	2,0	1,0
SCORPIO 2.0 2.0-2.3 16V (II S.)	1998	1995-98	6,0	4,0	2,0
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V (II S.)	2935	1994-98	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.0 2.0-2.3 16V SW (II S.)	1998	1995-98	3,0	2,0	1,0
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (II S.)	2935	1995-98	3,8	2,5	1,3
KA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1299	1996-08	3,0	2,0	1,0
STREETKA	1599	2003-06	8,3	5,5	2,8
SPORT KA	1599	2003-08	6		

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	B+	B+
14	1953	1926-28	20,0	13,3	6,7
SPEED MODEL	1122	1920	18,0	12,0	6,0
SPORTING	1496	1921	19,0	12,7	6,3
VORTIC	2618	1928-32	25,0	16,7	8,3
WIZARD 65/75	210/2810	1931-33	20,0	13,3	6,7
14	1944	1937-39	16,0	10,7	5,3
16 HP	210/2576	1933-35	20,0	13,3	6,7
16 HP	210/2576	1935-37	22,0	14,7	7,3
20/70	2810	1933-35	24,0	16,0	8,0
80	3181	1935-38	24,0	16,0	8,0
AERO MINX	1185	1932-35	18,0	12,0	6,0
HAWK	3181	1935-37	25,0	16,7	8,3
MINX	1185	1931-35	16,0	10,7	5,3
MINX MAGNIFICENT	1185	1935-39	15,0	10,0	5,0
MINX PHASE I / II	1185	1939-48	12,0	8,0	4,0
MINX PHASE II CONVERTIBLE	1185	1945-48	15,0	10,0	5,0
MINX PHASE III / IV / 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 VI / VII / VIII / IX A	1265-1390	1953-56	10,0	6,7	3,3
MINX MK VI / VII / VIII / IX C / CV-C	1265-1390	1953-56	16,5	11,0	5,5
HUSKY	1265	1954-57	7,5	5,0	2,5
MINX SERIES I / II / A-B-C	1390-1592	1956-63	9,0	6,0	3,0
MINX SERIES I / II / A-B-C CONVERT.	1390-1592	1956-62	13,5	9,0	4,5
HUSKY SERIES I / II	1390	1958-65	7,5	5,0	2,5
MINX SERIES V / VI SALOON	1592-1725	1963-67	9,0	6,0	3,0
SUPER MINX SERIES I / II / IV	1592-1725	1961-67	8,5	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	1965-76	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

**HONDA**

GIAPPONE

**HUMBER**

GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	B+	B+
10.8			1743	1921	18,0
II.4			1743	1922-25	21,0
12/25			1795	1925-27	21,0
14/40			2050	1927-29	22,5
16/50			2110	1928-32	33,0
20/55			3075	1927-28	43,0
20/65			3075	1929-30	43,0
25/70 SNYPE			3498	1930-35	43,0
SNYPE IMPERIAL			4086	1937-39	49,5
SUPER SNYPE			4086	1938-40	24,0
6/50			210	1929	21,0
8/18			985	1922-25	16,5
9/20			1056	1925-28	16,5
9/28			1056	1929-30	18,0
12 HP			1669	1933-37	19,5
16 HP			2576	1937-39	25,5
16/60			2276	1932-35	30,0
18 HP			2731	1935-37	27,0
PULLMAN			3498	1932-35	45,0
PULLMAN			4086	1935-39	48,0
PULLMAN MK I			4086	1945-48	23,3
PULLMAN MK II / III / IV			4086-4139	1948-54	26,3
HAWK MK I / II			1944	1945-48	16,5
HAWK MK III / IV / V / VI / VII A			1944-2267	1948-57	12,0
HAWK SERIES I / II / III / IV / V / VI A			2267	1957-67	9,8
SNYPE 80			5498	1932-35	41,5
SNYPE 80			4086	1935-37	45,0
SNYPE			3180	1937-39	36,0
SNYPE			2731	1945-48	18,8
SUPER SNYPE MK I			4086	1945-48	22,5
SUPER SNYPE MK II / MK III			4086	1948-52	25,5
SUPER SNYPE MK IV / V / A / IV B			4139	1952-57	21,0
SUPER SNYPE SER. I / II / III / IV			2651-2965	1958-67	13,5
IMPERIAL MK II / III / IV			4086-4139	1949-54	30,0
NEW IMPERIAL			2965	1964-67	16,5
SCPTRE			1592	1963-65	10,5
SCPTRE MK II			1725	1965-67	9,0
SCPTRE MK III			1725	1967-76	7,5

**ISO**

ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
XJ-SC 3.6	3590	1983-88	28,0	18,7	9,3
XJ-SC 5.3 V12	5545	1983-88	29,0	19,3	9,7
XJS CONVERTIBLE	3980-5995	1988-96	40,0	26,7	13,3
XJ6 2.9/3.6 (X 40)	2919-3590	1986-87	7,5	5,0	2,5
XJ6 2.9/3.6 (X 40)	2919-3590	1988-90	8,3	5,5	2,8
SOVEREIGN 2.9/3.6 (X 40)	2919-3590	1986-87	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (X 40)	2919-3590	1988-90	9,8	6,5	3,3
XJ6 3.2/4.0 (X 40)	3239-3990	1989-97	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 3.2/4.0 (X 40)	3239-3990	1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (X 40)	3980	1990-94	18,0	12,0	6,0
XJR-15	5995	1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (X 40)	5995	1993-94	15,0	10,0	5,0
XJ12 200	3498	1992-94	680,0	500,0	300,0
XJ6 (X500) 3.2/4.0/Sovereign	3239-3996	1994-00	13,0	8,7	4,3
XJR (X500)	3980	1994-97	20,0	13,5	6,7
XJ12 (X500) 6.0	5995	1994-97	18,0	12,0	6,0
XJR (X508) 3.2/4.0	3253-3996	1997-03	15,0	10,0	5,0
XJR (X508) SUPER CHARGED	3996	1997-03	25,0	16,7	8,3
XJR (X508) 100 SUPER CHARGED	3996	2001-02	30,0	20,0	10,0
XK8 COUPE	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 (X50/8/9) 3.0 V6	2967	2003-09	12,0	8,0	4,0
XJ8 (X50/8/9) 3.5 V8	3555	2003-08	13,0	8,7	4,3
XJ8 (X50/8/9) 4.2 V8	4196	2003-09	14,0	9,3	4,7
XJ8 (X50/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4196	2003-07	25,0	16,7	8,3
XJR (X50/8/9) V8	4196	2003-08	30,0	20,0	10,0
XK (X150) 5.8 V8 COUPÉ	3555	2007-10	25,5	17,0	8,5
XK (X150) 3.5 V8 CONVERTIBILE	3555	2007-10	31,5	21,0	10,5
XK (X150) 4.2 V8 COUPE	4196	2006-09	30,0	20,0	10,0
XK (X150) 4.2 V8 CONVERTIBLE	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 CONVERTIBLE	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
XKR (X150) 5.0 V8 CONVERTIBLE	5000	2009-13	52,5	35,0	17,5
XKR (X150) 5.0 V8 S/C COUPÉ	5000	2009-13	35,0	23,5	11,7
XKR (X150) 5.0 V8 S/C CONVERTIBLE	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 CONVERTIBLE	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 CONVERTIBLE	5000	2012-13	60,0	40,0	20,0

**JEEP**

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MB/GPW	2199	1941-45	45,0	30,0	15,0
GPA	2199	1942-43	52,5	35,0	17,5
M 38	2199	1950-52	34,5	23,0	11,5
M 38 AI	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	2199-5703	1945-62	52,5	35,0	17,5
JEEPSTER	2199-2658	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	1977-79	18,0	12,0	6,0
CJ-5	2475-4981	1980-85	18,0	12,0	6,0
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-79	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	1977-79	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 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	28,5	19,0	10,0
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	27,0	18,0	9,0
WRANGLER (Y )	2464-4235	1986-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 2.5 LAREDO (Y )	2464	1987-96	18,0	12,0	6,0
WRANGLER 4.0/4.2 LAREDO (Y )	3960-4230	1987-96	21,0	14,0	7,0
WRANGLER RENEGADE (Y )	3960	1990-94	22,5	15,0	7,5
WRANGLER (T )	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	4266-3956	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 (II 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
JENSEN	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	3993-5554	1953-63	71,0	47,5	23,8
C-V8	5916-6276	1962-66	64,0	43,0	21,4
INTERCEPTOR (II/III S.)	6276-7212	1966-76	75,0	50,0	25,0
INTERCEPTOR SP	7212	1974-76	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 (II/II S.)	6276-7212	1974-72	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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
LANCHESTER			GRAN BRETAGNA		
40			678	1919-28	72,0
21			3100-3327	1923-31	49,5
30			4437	1928-33	66,0
40			6180	1928-31	66,0
18			2504	1931-34	30,0
10			1203	1932-35	18,0
LIGHT 6			1378	1933-37	21,0
E 18			2390	1935	30,0
18			2565	1935-39	30,0
11			1444	1936-39	15,0
SPECIAL S-8			4625	1936-39	49,5
14			1809	1937-39	19,5
ROADRIDER			1527	1937-38	18,0
10			1287	1946-51	15,0
14 LEDA			1968	1950-54	13,5
JAGUAR			ITALIA		
LAMBDA (I S.) TORPEDO			2120	1922-23	200,0
LAMBDA (II III V VI S.) TORPEDO			2120	1925-26	135,0
LAMBDA (VII S.) TORPEDO			2370	1927	120,0
LAMBDA (VIII IX S.) TORPEDO			2570	1928-31	125,0
LAMBDA VII/VIII/X TORPEDO SPIDER			2370-2570	1927-31	220,0
DILAMBOA (II S.) BERLINA			3960	1928-32	160,0
ARTENA BERLINA			1925	1934-34	67,5
ASTURA (I II III IV S.) BERLINA			2604-2972	1931-39	150,0
AUGUSTA BERLINA			1916	1935-36	48,0
APRILIA BERLINA			1352	1937-39	67,5
APRILIA BERLINA			1486	1939-45	67,5
APRILIA 1500			1485	1945-49	64,5
ARDEA (I S.) BERLINA			903	1939-41	31,5
ARDEA (II S.) BERLINA			903	1941-48	27,0
ARDEA (III S.)			903	1948-49	24,0
ARDEA (IV S.)			903	1949-53	22,5
AURELIA B50 B51			1754	1950-51	90,0
AURELIA B10			1754	1950-52	60,0
AURELIA B21			1991	1951-52	50,0
AURELIA B12			1991	1952-53	50,0
AURELIA B22			1991	1952-53	51,5
AURELIA B52/B53			1991	1952-54	100,0
AURELIA B55/B56			2266	1955-57	100,0
AURELIA B12 B12			2266	1954-57	60,0
AURELIA B20 GT (I S.)			1991	1951-52	180,0
AURELIA B20 GT (II S.)			1991	1952-53	170,0
AURELIA B20 GT (III S.)			2451	1953-54	160,0
AURELIA B20 GT (IV S.)			2451	1954-55	180,0
AURELIA B20 GT (V S.)			2451	1955-57	170,0
AURELIA B20 GT (VI S.)			2451	1957-58	170,0
AURELIA B24 SPIDER			2451	1955	90,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE			2451	1956-58	350,0
APPIA CIO (I S.)			1090	1955-56	16,5
APPIA CIO (II S.)			1090	1956-59	18,0
APPIA COUPÉ VIGNALE (I S.)			1090	1957-59	45,0
APPIA COUPÉ VIGNALE (II S.)			1090	1957-58	135,0
APPIA GT ZAGATO (I S.)			1090	1957-58	135,0
APPIA GT ZAGATO (II S.)			1090		

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	1965-64	9,8	6,5	3,5
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	18,0
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 1.3S	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 (LISSO)	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 L2 ZAGATO (ALLUMINIO)	1298	1967-69	48,0	32,0	16,0
FULVIA SPORT L2 ZAGATO (ACCIAIO)	1298	1967-69	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT L3 ZAGATO (I.S.)	1298	1968-70	45,0	30,0	15,0
FULVIA SPORT L3 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	1975-75	9,8	6,5	3,3
2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	11,3	7,5	3,8
2000 COUPE	1991	1977-74	21,0	14,0	7,0
2000 COUPÉ HF	1991	1974-74	24,0	16,0	8,0
STRATOS HF	2418	1973-78	700,0	518,5	311,1
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I.S.)	1297-1756	1972-75	8,3	5,5	2,8
BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)	1297-1995	1975-79	7,5	5,0	2,5
BETA 1.6/2.0 (III S.)	1585-1995	1979-82	7,5	5,0	2,5
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	6,8	4,5	2,3
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	7,5	5,0	2,5
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	12,0	8,0	4,0
BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I.S.)	1592-1755	1973-75	12,8	8,5	4,3
BETA COUPÉ 1.6/2.0 (II/III S.)	1297-1995	1975-81	12,0	8,0	4,0
BETA COUPÉ 1.6/2.0 (IV S.)	1566-1995	1981-85	12,8	8,5	4,3
BETA COUPÉ 1.6/2.0 I.E. (IV S.)	1566-1995	1981-85	12,8	8,5	4,3
BETA COUPE 2.0 VOLUME	1995	1983-84	21,0	14,0	7,0
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (II S.)	1585-1995	1974-82	24,7	14,5	10,9
BETA HPE 1.6/1.8 (I.S.)	1592-1755	1975	12,8	8,5	4,3
BETA HPE 1.6/2.0 (II/III S.)	1585-1995	1975-81	12,0	8,0	4,0
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-85	12,8	8,5	4,3
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-85	21,0	14,0	7,0
BETA MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1975-80	28,1	16,5	12,4
MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1980-85	28,1	16,5	12,4
037 RALLY	1995	1982-85	700,0	518,5	311,1
GAMMA 2000 2500 (I.S.)	1999-2484	1976-79	9,0	6,0	3,0
GAMMA 2000 (I.S.)	1999-2484	1980-85	9,8	6,5	3,3
GAMMA 2500/2500 E. (II S.)	2484	1980-85	10,5	7,0	3,5
GAMMA 2000 COUPE (I.S.)	1999	1976-79	13,5	9,0	4,5
GAMMA 2500 COUPE (I.S.)	2484	1976-79	15,8	10,5	5,3
GAMMA 2000 COUPE (II S.)	1999	1980-85	15,8	10,5	5,3
GAMMA 2500L COUPE (II S.)	2484	1980-85	17,3	11,5	5,8
DELTA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585	1979-95	4,5	3,0	1,5
DELTA 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 54	1759	1986-88	800,0	590,0	355,0
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	30,0	20,0	10,0
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-93	40,0	26,7	13,3
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	50,0	33,5	16,7
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-93	105,0	70,0	35,0
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1993-94	110,0	73,5	36,5
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 5	1995	1992	185,0	123,5	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	93,5	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 20 I.E.	1995	1984-88	6,8	4,5	2,3
THEMA 20 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 20 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	10,5	7,0	3,5
THEMA 20 I.E. 16V 16V (II S.)	1995	1988-94	7,5	5,0	2,5
THEMA 20 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 20 I.E. 16V SW (II S.)	1995	1988-92	8,3	5,5	2,8
THEMA 20 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995	1988-92	11,5	7,5	3,8
THEMA 20 I.E. 16V (III S.)	1995	1992-94	6,8	4,5	2,3
THEMA 20 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995	1992-94	10,5	7,0	3,5
THEMA 3.0 V6 (II S.)	2959	1992-94	12,0	8,0	4,0
THEMA 3.0 V6 SW (II S.)	1995	1992-94	8,3	5,5	2,8
THEMA 3.0 I.E. 16V TURBO SW (III S.)	1995	1992-94	11,3	7,5	3,8
THEMA 3.0 V6 (III S.)	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
DEDRA (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995	1989-99	3,0	2,0	1,0

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	16,5	11,0	5,5
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF INTEGRALE	1995	1992-94	19,5	13,0	6,5
DEDRA SW (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995	1994-99	3,8	2,5	1,3
DEDRA SW INTEGRALE	1995	1994-97	75	5,0	2,5
DELTA 1.6/1.8 (II S.)	1581-1756	1993-01	3,0	2,0	1,0
DELTA 2.0/1.6 (II S.)	1995	1993-97	4,0	2,7	1,3
DELTA 2.0/2.0 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 2.40V	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 2.40V SW.	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 COUPÉ 2.0 16V	1995	1996-98	12,0	8,0	4,0
K COUPÉ 2.40V	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
Y11	1108	1997-00	2,3	1,5	0,8
Y12/L216V	1242	1996-04	3,0	2,0	1,0
Y14	1370	1996-98	3,5	2,3	1,2
Z 2.0 16V	1997-1999	1999-02	2,3	1,5	0,8
Z 2.0 TURBO	1998	1994-02	3,0	2,0	1,0
LYBRA 1.6I 16V	1581-1596	1999-06	1,5	1,0	0,5
LYBRA 1.8I 16V	1747	1999-06	1,8	1,2	0,6
LYBRA 2.0I 20V	1998	1999-06	2,7	1,8	0,9
LYBRA 1.6I 16V SW	1581	1999-06	1,5	1,0	0,5
PHEDRA 2.0 16V	1997	2002-05	3,0	2,0	1,0
PHEDRA 2.0 V6	2946	2002-05	4,5	3,0	1,5
YPSILON (I.S.) 12/1216V	1242	2003-06	3,3	2,2	1,1
YPSILON (I.S.) 14 16V	1368	2003-06	3,0	2,0	1,0
<b>LAND ROVER</b>					
80 SERIE 1)		1595-1997	1948-54	45,5	30,5
86 SERIE 1)		1997	1954-56	36,5	24,3
88 SERIE 1)		1997	1957-58	27,5	18,3
88D SERIE 1)		2052	1957-58	23,0	15,3
107 SERIE 1)		1997	1955-58	27,5	18,3
109 SERIE 1)		1997	1957-58	23,8	15,9
109 D SERIE 1)		2052	1957-58	20,8	13,9
88 SERIE 2)		2286	1956-61	20,0	13,3
88D SERIE 2)		2052	1958-61	17,8	11,9
109 SERIE 2)		2286	1956-61	20,0	13,3
109 D SERIE 2)		2052	1956-61	17,8	11,9
88 SERIE 2A)		2052-2286	1962-71	20,4	13,6
109 FWC		2286	1965-66	23,0	15,3
110 FWC		2286-2625	1967-72	23,0	15,3
88 SERIE 3)		2286-2625	1971-84	16,3	10,9
88 SERIE 3)		2286-2625	1971-84	14,0	9,3
DEFENDER 90		2286-2625	1990-02	30,0	20,0
DEFENDER 110		2286-2625	1990-02	32,0	21,3
109 SERIE 3)		2286-2625	1991-85	17,3	11,5
109 D SERIE 3)		2286	1971-85	15,0	10,0
109 V8		3528	1979-85	29,0	19,3
109 V8		2286-3528	1984-89	21,0	14,0
109 TD		2495	1984-90	18,0	12,0
90 TD		2495	1986-90	19,0	12,7
90 TD		2495	1986-90	19,0	12,7
110 D		2495	1983-90	19,0	12,7
110 D		2495	19		

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>MASERATI</b>					
ITALIA					
A6 1500	1488	1946-50	<b>680,0</b>	<b>500,0</b>	<b>300,0</b>
A6 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	<b>740,0</b>	<b>550,0</b>	<b>330,0</b>
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954	1951-53	<b>3.400,0</b>	<b>2.500,0</b>	<b>1.500,0</b>
A6 G/54 BERLINETTA ZAGATO	1985	1954-57	<b>4.000,0</b>	<b>4.000,0</b>	<b>2.400,0</b>
A6 G/54 GT ALLEMANO	1985	1954-57	<b>1.400,0</b>	<b>1.000,0</b>	<b>600,0</b>
A6 G/CS BERLINETTA PININ FARINA	1985	1954	<b>8.100,0</b>	<b>6.000,0</b>	<b>3.600,0</b>
A6 G/54 GRAN SPORT FRUA SPIDER	1985	1954-57	<b>4.100,0</b>	<b>3.000,0</b>	<b>1.800,0</b>
3500 GT (CARBURATORI)	3485	1957-64	<b>225,0</b>	<b>166,7</b>	<b>100,0</b>
3500 GT SPIDER VIGNALE (CARB.)	3485	1959-64	<b>900,0</b>	<b>529,4</b>	<b>397,1</b>
3500 GT (INIEZIONE)	3485	1961-65	<b>200,0</b>	<b>148,1</b>	<b>88,9</b>
3500 GT SPIDER VIGNALE (INIEZ.)	3485	1961-64	<b>850,0</b>	<b>500,0</b>	<b>375,0</b>
5000 GT SCIA DI PERSIA TOURING	4957-4941	1960-64	<b>1.600,0</b>	<b>1.200,0</b>	<b>720,0</b>
5000 GT INDIANAPOLIS ALLEMANO	4957-4941	1960-64	<b>1.100,0</b>	<b>800,0</b>	<b>480,0</b>
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	<b>225,0</b>	<b>166,7</b>	<b>100,0</b>
MISTRAL (3700)	3692	1964-67	<b>180,0</b>	<b>133,3</b>	<b>80,0</b>
MISTRAL 4000	4014	1966-70	<b>200,0</b>	<b>148,1</b>	<b>88,9</b>
MISTRAL SPYDER	3485	1964	<b>425,0</b>	<b>314,8</b>	<b>188,9</b>
MISTRAL 3700 SPYDER	3692	1964-67	<b>450,0</b>	<b>333,3</b>	<b>200,0</b>
MISTRAL 4000 SPYDER	4014	1966-69	<b>500,0</b>	<b>370,4</b>	<b>222,2</b>
3500 GT SEBRING	3485	1965-69	<b>245,0</b>	<b>181,5</b>	<b>108,9</b>
SEBRING 3700/4000 (II S.)	3692-4014	1965-69	<b>220,0</b>	<b>163,0</b>	<b>97,8</b>
Ghibli	479	1967-73	<b>290,0</b>	<b>193,3</b>	<b>100,0</b>
Ghibli SS	4950	1970-73	<b>270,0</b>	<b>200,0</b>	<b>120,0</b>
Ghibli Spyder	479	1969-73	<b>700,0</b>	<b>518,5</b>	<b>311,1</b>
Ghibli SS Spyder	4950	1970-73	<b>1.200,0</b>	<b>900,0</b>	<b>540,0</b>
MEXICO	4136	1967-73	<b>120,0</b>	<b>80,0</b>	<b>40,0</b>
MEXICO 4700	479	1967-73	<b>135,0</b>	<b>90,0</b>	<b>45,0</b>
INDY	4136	1969-74	<b>120,0</b>	<b>80,0</b>	<b>40,0</b>
INDY 4700 AMERICA	479	1970-74	<b>135,0</b>	<b>90,0</b>	<b>45,0</b>
INDY 4900	4950	1971-74	<b>150,0</b>	<b>100,0</b>	<b>50,0</b>
4000 QUATTRO PORTE (2 FARI)	4136	1963-70	<b>110,0</b>	<b>73,3</b>	<b>36,7</b>
4000/4700 QUATTRO PORTE (4 FARI)	4136-4719	1966-70	<b>80,0</b>	<b>53,3</b>	<b>26,7</b>
BORA BORA 4900	4719-4930	1970-78	<b>255,0</b>	<b>170,0</b>	<b>85,0</b>
MERAK	2965	1973-75	<b>90,0</b>	<b>60,0</b>	<b>30,0</b>
MERAK SS	2965	1975-80	<b>110,0</b>	<b>73,3</b>	<b>36,7</b>
MERAK SS MODELLO '80	2965	1980-83	<b>135,0</b>	<b>90,0</b>	<b>45,0</b>
MERAK 2000 GT	1999	1977-83	<b>70,0</b>	<b>46,7</b>	<b>23,5</b>
KHAMINS	4930	1973-83	<b>255,0</b>	<b>170,0</b>	<b>85,0</b>
QUATTRO PORTE (I S.)	2965	1975-78	<b>75,0</b>	<b>50,0</b>	<b>25,0</b>
KYALAMI	4136	1977-83	<b>80,0</b>	<b>53,3</b>	<b>26,7</b>
KYALAMI 4900	4930	1978-83	<b>95,0</b>	<b>63,3</b>	<b>31,7</b>
QUATTROPORTE (III S.)	4136	1979-86	<b>37,5</b>	<b>25,0</b>	<b>12,5</b>
QUATTROPORTE III S. 4900 (MANUALE)	4930	1979-89	<b>41,5</b>	<b>27,5</b>	<b>13,8</b>
QUATTROPORTE III S. 4900 (AUT.)	4930	1979-89	<b>34,5</b>	<b>23,0</b>	<b>11,5</b>
ROYALE	4930	1980-90	<b>75,0</b>	<b>50,0</b>	<b>25,0</b>
BITURBO/ BITURBO II	1996	1982-84	<b>13,2</b>	<b>8,8</b>	<b>4,4</b>
BITURBO/ BITURBO II	1996	1985-86	<b>13,5</b>	<b>9,0</b>	<b>4,5</b>
BITURBO S/5 II	1996	1984-86	<b>21,0</b>	<b>14,0</b>	<b>7,0</b>
BITURBO I	1996	1986-88	<b>14,3</b>	<b>9,5</b>	<b>4,8</b>
BITURBO SI	1996	1987-88	<b>22,5</b>	<b>15,0</b>	<b>7,5</b>
222/222 S	1996	1988-91	<b>19,5</b>	<b>13,0</b>	<b>6,5</b>
2.24V.	1996	1989-94	<b>27,8</b>	<b>18,5</b>	<b>9,3</b>
BITURBO 420	1996	1985-86	<b>9,0</b>	<b>6,0</b>	<b>3,0</b>
BITURBO 420I	1996	1986-88	<b>9,8</b>	<b>6,5</b>	<b>3,5</b>
422	1996	1988-90	<b>14,1</b>	<b>9,4</b>	<b>4,7</b>
4.24V.	1996	1990-94	<b>19,5</b>	<b>13,0</b>	<b>6,5</b>
4.18V.	1996	1991-93	<b>15,0</b>	<b>10,0</b>	<b>5,0</b>
420 S	1996	1986	<b>12,8</b>	<b>8,5</b>	<b>4,3</b>
420 SI	1996	1987-88	<b>14,9</b>	<b>9,9</b>	<b>5,0</b>
BITURBO 425	2491	1984-87	<b>11,6</b>	<b>7,7</b>	<b>3,9</b>
430	2790	1988-91	<b>15,0</b>	<b>10,0</b>	<b>5,0</b>
430 4V.	2790	1990-93	<b>22,5</b>	<b>15,0</b>	<b>7,5</b>
BITURBO SPYDER	1996	1985-86	<b>31,5</b>	<b>21,0</b>	<b>10,5</b>
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996	1987-88	<b>34,5</b>	<b>23,0</b>	<b>11,5</b>
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996	1988-93	<b>39,0</b>	<b>26,0</b>	<b>13,0</b>
SPYDER I M.Y. '92 (24V)	1996	1992-93	<b>52,5</b>	<b>35,0</b>	<b>17,5</b>
SPYDER IE	2790	1988-93	<b>42,0</b>	<b>28,0</b>	<b>14,0</b>
228	2790	1987-90	<b>28,5</b>	<b>19,0</b>	<b>9,5</b>
KARIF	2790	1988-91	<b>52,5</b>	<b>35,0</b>	<b>17,5</b>
SHAMAL	5217	1991-96	<b>130,0</b>	<b>85,0</b>	<b>42,5</b>
RACING	1996	1991-92	<b>48,0</b>	<b>32,0</b>	<b>16,0</b>
Ghibli	1996-2790	1992-93	<b>45,0</b>	<b>30,0</b>	<b>15,0</b>
Ghibli	1996-2790	1994-95	<b>49,5</b>	<b>33,0</b>	<b>16,5</b>
Ghibli GT	1996-2790	1995-97	<b>52,5</b>	<b>35,0</b>	<b>17,5</b>
Ghibli Cup	1996-2790	1996-97	<b>105,0</b>	<b>70,0</b>	<b>35,0</b>
Ghibli PRIMATIST	1996	1997	<b>75,0</b>	<b>50,0</b>	<b>25,0</b>
QUATTROPORTE (IV S.) SEICILINDRI	1996-2790	1994-98	<b>18,0</b>	<b>12,0</b>	<b>6,0</b>
QUATTROPORTE (IV S.) OTTOCILINDRI	3217	1996-98	<b>25,5</b>	<b>17,0</b>	<b>8,5</b>
QUATTROPORTE (IV S.) V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	<b>21,0</b>	<b>14,0</b>	<b>7,0</b>
QUATTROPORTE (IV S.) V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	<b>30,0</b>	<b>20,0</b>	<b>10,0</b>
QUATTROPORTE (V S.) DUOSELECT	4244	2004-10	<b>22,5</b>	<b>15,0</b>	<b>7,5</b>
QUATTROPORTE (V S.) AUTOMATICA	4244	2007-10	<b>30,0</b>	<b>20,0</b>	<b>10,0</b>
QUATTROPORTE V S. SPORT GT-S (4.2)	4244	2007-10	<b>34,5</b>	<b>23,0</b>	<b>11,5</b>
QUATTROPORTE V S. SPORT GT-S (4.7)	4691	2008-12	<b>49,5</b>	<b>33,0</b>	<b>16,5</b>
QUATTROPORTE (V S.) S	4691	2008-12	<b>39,0</b>	<b>26,0</b>	<b>13,0</b>
NEW QUATTROPORTE	4244	2008-12	<b>33,0</b>	<b>22,0</b>	<b>11,0</b>
3200 GT	3217	1998-02	<b>48,0</b>	<b>30,0</b>	<b>21,0</b>
3200 GTA	3217	1999-01	<b>43,0</b>	<b>27,0</b>	<b>18,9</b>
3200 GT ASSETTO CORSA	3217	2001	<b>83,0</b>	<b>55,0</b>	<b>27,5</b>
Coupe GT	4244	2002-08	<b>60,0</b>	<b>40,0</b>	<b>20,0</b>
Coupe Cambiocorsa	4244	2002-08	<b>45,0</b>	<b>30,0</b>	<b>15,0</b>

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>GRANSPORT</b>					
ITALIA					
GRANSPORT	4244	2004-08	<b>75,0</b>	<b>50,0</b>	<b>25,0</b>
GRANSPORT MC VICTORY	4244	2006-07	<b>90,0</b>	<b>60,0</b>	<b>30,0</b>
SPYDER GT	4244	2001-06	<b>90,0</b>	<b>60,0</b>	<b>30,0</b>
SPYDER CAMBIOCORSA	4244	2001-06	<b>60,0</b>	<b>40,0</b>	<b>20,0</b>
GRANSPORT SPYDER	4244	2006-08	<b>95,0</b>	<b>63,0</b>	<b>31,5</b>
MC 12 STRADELE	5998	2004-05	<b>3.100,0</b>	<b>2.300,0</b>	<b>1.400,0</b>
GRANTURISMO 4.2 V8	4244	2007-12	<b>60,0</b>	<b>40,0</b>	<b>20,0</b>
GRANTURISMO 4.7 V8	4691	2008-12	<b>83,0</b>	<b>55,0</b>	<b>27,6</b>
<b>MATRA</b>					
FRANCIA					
DJET 5	1108	1965-69	<b>30,0</b>	<b>20,0</b>	<b>10,0</b>
DJET 6	1255	1966-68	<b>34,5</b>	<b>23,0</b>	<b>11,5</b>
M530 LX/SX	1699	1967-73	<b>19,5</b>	<b>13,0</b>	<b>6,5</b>
BAGHEERA	1294	1974-80	<b>12,0</b>	<b>8,0</b>	<b>4,0</b>
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	<b>13,0</b>	<b>8,7</b>	<b>4,3</b>
BAGHEERA X	1442	1978-80	<b>15,0</b>	<b>10,0</b>	<b>5,0</b>
MURENA 1600	1592	1980-84	<b>10,0</b>	<b>6,7</b>	<b>3,3</b>
MURENA 2200	2155	1980-84	<b>12,0</b>	<b>8,0</b>	<b>4,0</b>
RANCH (TUTTE LE VERSIONI)	1442	1977-84	<b>9,0</b>	<b>6,0</b>	<b>3,0</b>
<b>MAZDA</b>					
GIAPPONE					
626 (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-2184	1984-86	<b>1,8</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>
626 (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-2184	1987-92	<b>1,8</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>
626 COUPE (W111)	1146	1971-73	<b>13,5</b>	<b>9,0</b>	<b>4,5</b>
RX7 COUPE (WANKEL 57K2)	1146	1977-85	<b>16,5</b>	<b>11,0</b>	<b>5,5</b>
RX7 COUPE (WANKEL 65K2)	1308	1985-90	<b>18,8</b>	<b>12,5</b>	<b>6,3</b>
RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 65K2)	1308	1988-89	<b>24,0</b>	<b>16,0</b>	<b>8,0</b>
RX7 COUPE (WANKEL 65K2)	1308	1990-92	<b>21,0</b>	<b>14,0</b>	<b>7,0</b>
RX7 CABRIOLET (WANKEL 65K2)	1308	1992-09	<b>20,0</b>	<b>13,3</b>	<b>6,7</b>
RX7 COUPE (WANKEL 65K2) SERIE FD	1308	1992-06	<b>33,0</b>	<b>22,0</b>	<b>11,0</b>
RX7 COUPE (WANKEL 65K2) FD+DM	1308	1992-06	<b>37,5</b>	<b>25,0</b>	<b>12,5</b>
121	1324-1498	1990-96	<b>9,0</b>	<b>6,0</b>	<b>3,0</b>
121 (FIESTA)	1242-1299	1996-2000	<b>1,8</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>
121 (FIESTA)	1324-1498	1996-99	<b>3,0</b>	<b>2,0</b>	<b>1,0</b>
232 TURBO 16V 4WD	1840	1990-95	<b>22,5</b>	<b>15,0</b>	<b>7,5</b>
323 LANTIS	1324-1995	1994-2000	<b>3,0</b>	<b>2,0</b>	<b>1,0</b>
MX-3	1598-1845	1991-98	<b>7,5</b>	<b>5,0</b>	<b>2,5</b>
MX-5 (MIATA) (I S					

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
560 SEL (W126)	5547	1989-91	19,2	12,0	8,4
380 SEC (C126)	5818	1981-86	30,0	20,0	10,0
420 SEC (C126)	4196	1986-92	31,5	21,0	10,5
500 SEC (C126)	4973	1981-87	36,0	24,0	12,0
500 SEC (C126)	4973	1987-92	36,0	24,0	12,0
560 SEC (C126)	5547	1985-87	45,0	30,0	15,0
560 SEC (C126)	5547	1987-92	45,0	30,0	15,0
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-94	6,0	4,0	2,0
190 E 2.316 (W201)	2299	1983-89	47,0	31,3	15,7
190 E 2.516 (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	75	50	2,5
200 200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-93	75	50	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/280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	11,3	7,5	3,8
E 280 (W124)	2799	1993-95	9,0	6,0	3,0
300 E (W124)	2962	1984-93	9,8	6,5	3,3
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-93	11,3	7,5	3,8
300 E 24 (W124)	2960-3199	1989-93	12,0	8,0	4,0
E 300 4 MATIC (W124)	2962	1993-95	11,2	7,5	3,8
E 320 (W124)	3199	1993-95	11,2	7,5	3,8
400 E/400 E 420 (W124)	4196	1991-95	24,8	16,5	8,3
500 E/500 (W124)	4973	1990-95	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.PÉ (C124)	1997-2199	1990-96	15,0	10,0	5,0
250 CE (C124)	2299	1987-92	16,5	11,0	5,5
300 CE/320 CE/320 C.PÉ (C124)	2960-3199	1987-96	19,5	13,0	6,5
300 CE-24 (C124)	2960	1989-92	21,0	14,0	7,0
300 320 CE/24/320 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)	4973-5956	1989-98	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 600 AMG (R129)	5956	1997-00	65,0	43,5	21,7
280 300/320 SE/SEL (W/V140)	2799-3199	1991-98	75	5,0	2,5
420 SE/SEL (W/V140)	4196	1991-98	9,0	6,0	3,0
500 SE/SEL (W/V140)	4973	1991-98	10,5	7,0	3,5
600 SE/SEL (W/V140)	5987	1991-98	14,0	9,3	4,7
420/500 S COUPÉ CL (C140)	4196-4973	1992-99	16,0	10,7	5,3
600 S COUPÉ CL (C140)	5987	1992-99	20,0	13,3	6,7
C 180/200/220/230 (W202)	1799-2295	1993-02	2,6	1,7	0,9
C 200/230 KOMPRESSOR (W202)	1998-2295	1995-00	4,2	2,8	1,4
C 240 V6 (W202)	2397	1997-00	3,5	2,3	1,2
C 280 (W202)	2799	1993-98	4,5	3,0	1,5
C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	4,5	3,0	1,5
C 180/200/220/230 S.W. (S202)	1799-2295	1996-02	3,6	2,4	1,2
C 240 V6 S.W. (S202)	2397-2597	1997-01	5,0	3,3	1,7
C 280 S.W. (S202)	2799	1996-98	5,1	3,4	1,7
C 280 V6 S.W. (S202)	2799	1997-00	5,1	3,4	1,7
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	22,0	14,7	7,3
C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	24,0	16,0	8,0
C 43 AMG S.W. (S202)	4266	1997-00	25,0	16,7	8,3
C 200/230 KOMPRESSOR S.W. (S202)	1998-2295	1997-00	5,3	3,5	1,8
E 200/230/280 (W210)	1998-2799	1995-00	5,3	3,5	1,8
E 200 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 520 (W210)	3199	1995-97	75	5,0	2,5
E 420 (W210)	4196	1996-97	9,8	6,5	3,3
E 430 V8 (W210)	4266	1997-02	11,3	7,5	3,8
E 500 AMG (W210)	4973	1995-97	26,3	17,5	8,8
E 55 AMG (W210)	5439	1997-02	29,5	19,5	9,8
E 200/230/280 T (S210)	1998-2799	1996-03	75	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 (R177) 200 K	1796	2004-II	15,0	10,0	6,0
SLK (R177) 280/300	2996	2005-II	18,0	12,0	6,0
SLK (R177) 350	3498	2004-II	23,0	15,3	7,7
SLK (R177) 55 AMG	5439	2004-II	28,0	18,7	9,3

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
CLK-GTR	6898	1998-00	4100,0	3000,0	1800,0
CLK 200 (C208)	1998	1997-01	75	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	1998-03	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-II	6,8	4,5	2,3
CLK 240/280 (C209)	2597-2996	2002-II	8,3	5,5	2,8
CLK 320/350 (C209)	3199-3498	2002-II	11,3	7,5	3,8
CLK 500 (C209)	4966-5461	2003-II	13,5	9,0	4,5
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-06	23,0	15,3	7,7
CLK 63 AMG (C209)	6208	2006-06	26,0	17,3	8,7
CLK 55 AMG CABRIO (A209)	6208	2006-II	28,0	18,7	9,3
CLK 240/280 CABRIO (A209)	2597-2996	2003-II	9,8	6,5	3,3
CLK 320/350 CABRIO (A209)	3199-3498	2003-II	11,3	7,5	3,8
CLK 500 CABRIO (A209)	4966-5461	2003-II	13,5	9,0	4,5
CLASSE M (W163) ML 230	2295	1997-01	5,3	3,5	1,8
CLASSE M (W163) ML 320/350	3199-3724	1997-05	6,8	4,5	2,3
CLASSE M (W163) ML 430	4266	1997-01	8,5	5,7	2,8
CLASSE M (W163) ML 500	4966	2001-05	10,0	6,7	3,3
CLASSE M (W164) ML 55 AMG	5439	1999-04	13,5	9,0	4,5
CLASSE M (W164) ML 63 AMG	4966-5461	2005-II	10,5	7,0	3,5
S 280/320 (W220)	2799-3199	1998-03	6,0	4,0	2,0
S 350/400/500 (W220)	3724-4966	1998-05	75	5,0	2,5
S 600 (W220)	5786	1999-05	9,0	6,0	3,0
S 600 BITURBO (W220)	5513	2002-05	12,0	8,0	4,0
S 55 AMG (W220)	5439	2000-02	19,5	13,0	6,5
S 55 K AMG (W220)	5439	2002-05	21,8	14,5	7,3
S 63 AMG (W220)	5980	2003-05	32,0	22,0	10,0
S 63 AMG (C215)	4966	1999-06	13,5	9,0	4,5
CL 500 (C215)	4966	1999-06	16,5	11,0	5,5
CL 600 (C215)	5786	1999-06	16,5	11,0	5,5
CL 600 BITURBO (C215)	5513	2002-06	19,5	13,0	6,5
S 55 AMG (C215)	5439	1999-06	19,5	13,0	6,5
S 55 K AMG (C215)	5439	2002-06	22,5	15,0	7,5
S 63 AMG (C215)	5439	2002-06	22,5	15,0	7,5
CL 65 AMG (W220)	5980	2003-05	21,8	14,5	7,3
CL 65 AMG (C215)	4966	2003-06	27,0	18,0	9,0
CL 65 AMG T (C203)	5439	2004-07	18,0	12,0	6,0
CL 65 AMG T (C215)	5439	2004-07	19,0	12,7	6,3
C 160/180 SPORTCOUPÉ (C2103)	1796-1998	2001-06	2,3	1,5	0,8
C 180/200/230 SPCOUPÉ (C2103)	1796-2008	2005-06	3,5	2,3	1,2
C 320/350 SPORTCOUPÉ (C2103)	3199-3498	2008-07	4,8	3,2	1,6
C 32 AMG SPORTCOUPÉ (C2103)	3199	2004-09	12,0	8,0	4,0
A 140/160 L (W168)	1397-1598	1997-04	1,5	1,0	0,5
A 140/L 160 L (W168)	1397-1598	2001-04	2,3	1,5	0,8
A 190/210 L (W168)	1897-2084	2004-04	3,5	2,3	1,2
A 190/210 L (W168)	1897-2084	2004-04	3,5	2,3	1,2
S 280/300 (W					

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
TFI.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
ZTX 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
<b>MINI</b>		GERMANIA			
ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-07	5,0	3,3	1,7
COOPER	1598	2001-07	6,5	4,3	2,2
COOPER S	1598	2002-07	12,5	8,3	4,2
COOPERS WORKS	1598	2003-07	16,0	10,7	5,3
CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598	2004-09	10,0	6,7	3,3
CABRIO COOPER	1598	2004-09	12,5	8,3	4,2
CABRIO COOPER S	1598	2004-09	17,0	11,3	5,7
CABRIO COOPER S WORKS	1598	2006-07	20,0	13,3	6,7
1.6 16V COOPER WORKS (TUTTE LE V.)	1598	2008-10	15,0	10,0	5,0
CLUBMAN COOPER W. (TUTTE LE VER.)	1598	2008-10	16,0	10,7	5,3
CABRIO (R57) 1.6 16V COOPER WORKS	1598	2009-10	19,0	12,7	6,3
<b>MITSUBISHI</b>		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
COLT (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1299-1834	1994-96	2,3	1,5	0,8
COLT (V S.) TUTTE LE VERSIONI	1299-1597	1997-01	1,7	1,1	0,6
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	34,5	23,0	11,5
LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	37,5	25,0	12,5
LANCER GSR EVO V/VII	1997	1998-03	42,0	28,0	14,0
LANCER GSR EVO VIII	1997	2003-05	45,0	30,0	15,0
LANCER GSR EVO IX	1997	2005-08	48,0	32,0	16,0
LANCER GSR EVO X	1998	2008-12	30,0	20,0	10,0
LANCER MR TC-ST EVOLUTION X	1998	2008-12	34,5	25,0	11,5
LANCER (V S.) 1.3 1.6 16V	1299-1584	2003-08	4,2	2,8	1,4
LANCER (V S.) 2.0 16V SW	1997	2003-08	4,7	3,1	1,6
PAJERO (I S.)	1997-2972	1982-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 3.0 V6 (I S.)	2972	1988-91	7,5	5,0	2,5
PAJERO WAGON (I S.)	1997-2972	1983-90	9,0	6,0	3,0
PAJERO 2.4 2.6 (I I S.)	2551-2555	1991-99	6,0	4,0	2,0
PAJERO (I I S.) V6/V6 GDI	2972-3497	1990-01	7,5	5,0	2,5
PAJERO V6 (III S.)	3497-3828	1999-09	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 1.6 16V/1.8 16V GDI	1597-1834	1996-03	2,0	1,3	0,7
SPACE GEAR	1997-2972	1994-97	2,4	1,6	0,8
SPACE RUNNER (I S.)	1834-1997	1991-99	1,8	1,2	0,6
SPACE RUNNER (II S.)	1997-2351	1999-01	6,8	4,5	2,3
SPACE WAGON	1997	1991-96	1,8	1,2	0,6
SPACE WAGON (III S.) 2.0 124 16V	1997-2351	1998-01	2,4	1,6	0,8
SPACE STAR 1.3 61 16V/1.8 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
<b>MORGAN</b>		GRAN BRETAGNA			
THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	52,5	35,0	17,5
THREEWHEELER (BLACKBURN)	1098	1930-39	45,0	30,0	15,0
THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	52,5	35,0	17,5
F-4/F-2 F-SUPER THREEW. (FORD E93A)	933-1172	1932-52	45,0	30,0	15,0
4-4 (DAL 1946 4/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	52,5	35,0	17,5
4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	45,0	30,0	15,0
4/4 1600 (FIAT/FORD KENT-CVH-EFI)	1584-1599	1968-93	52,5	35,0	17,5
4/4 1800 2000 (FORD)	1796-1999	1993-08	55,5	37,0	18,5
PLUS 4 +FLAT RAD+ (VANGUARD)	2088	1950-54	52,5	35,0	17,5
PLUS 4 +COWLED+ (VANG.TR2/TR3/TR4)	1991-2158	1954-69	57,0	38,0	19,0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2158	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)	2158	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 SDI CARB.)	3528	1976-86	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SDI INIEZ.)	3528	1984-90	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-04	67,5	45,0	22,5
AERO 8	4398	2000-08	75,0	50,0	25,0
PLUS 4 (FORD)	1999	2005-10	62,5	41,5	20,8
ROADSTER V6	2967	2005-08	67,5	45,0	22,5

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
<b>MORRIS</b>		GRAN BRETAGNA			
OXFORD TORPEDO BERLINA	2062-2513	1927-35	17,3	11,5	5,8
MINOR BERLINA	847	1929-34	16,5	11,0	5,5
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1958	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	1963-56	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/PARINA (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	13,5
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	13,5
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
I100	1098	1964-67	6,0	4,0	2,0
I100/1300 TRAVELLER	1098-1275	1966-74	6,8	4,5	2,3
I100 MK2	1098	1967-74	6,0	4,0	2,0
I800	1798	1966-68	7,5	5,0	2,5
I800 MK2	1798	1966-74	7,5	5,0	2,5
<b>NISSAN</b>		GIAPPONE			
DATSON 240Z/ZG	2393	1969-75	45,0	30,0	15,0
DATSON 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	30,0	20,0	10,0
DATSON 280 ZX/ZX2-Z2	2753	1978-81	22,5	15,0	7,5
PRARIE	1974-2388	1988-94	1,8	1,2	0,6
SKYLINE GT-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.5. (TUTTE LE VER.)	1597-1998	1990-91	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I.5. 4WD (TUTTE LE VER.)	1597-1998	1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I.5. (SW) (TUTTE LE VERSIONI)	1597-1998	1990-96	12	8	4
PRIMERA II.5. (TUTTE LE VERSIONI)	1769-1998	1992-06	1,5	1,0	0,5
PRIMERA II.5. SW (TUTTE LE VER.)	1769-1998	1992-06	1,5	1,0	0,5
PRIMERA III.5. (TUTTE LE VERSIONI)	1769-1998	2002-06	1,5	1,0	0,5
SUNNY GTI-R	1998	1990-95	26,3	17,5	8,8
300 ZX	2960	1990-97	25,0	16,7	8,5
FIGARO	988	1991-92	18,0	12,0	6,0
MICRA (I S.)	1235	1990-92	1,5	1,0	0,5
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	2005-10	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 1.4/1.6 16V (II S.)	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 Q (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2988	1993-03	3,8	2,5	1,3
PRARIE 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	7,5
350 Z ROADSTER	3498	2004-09	23,0	15,3	7,7
PATROL	2755-3956	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	1994-04	10,5	7,0</	

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	B-	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)	993-197	1982-93	12	8,0	0,4
CORSA GS1	1598	1987-94	7,5	5,0	2,5
CORSA (II S.)	973-1599	1993-00	1,7	1,1	0,6
CORSA (II S.) GS1	1598	1993-01	8,3	5,5	2,8
CORSA (III S.)	973-1599	2000-06	1,5	1,0	0,5
CORSA (III S.) GS1/SPORTL8	1796	2001-06	5,3	3,5	1,8
CORSA IV SERIE GS1/OPC	1598	2007-09	5,7	3,8	1,9
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/SW (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	12	8,0	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.) 2.0/TURBO 16V 4x4	1998	1992-94	6,0	4,0	2,0
VECTRA (I/II S.) 2.5 V6 24V	2498	1993-00	3,0	2,0	1,0
VECTRA (I/II S.) 2.5 V6 24V CARAVAN	2498	1996-00	2,3	1,5	0,8
VECTRA (I S.) (TUTTE LE VERSIONI)	1598-2198	1995-02	1,2	0,8	0,4
VECTRA (I S.) 1500	2498	1999	2,0	1,3	0,7
VECTRA (I S.) CARAVAN	1598-2198	1996-02	2,0	1,3	0,7
VECTRA III S. (TUTTE LE VERSIONI)	1796-2198	2002-08	4,4	2,9	1,5
VECTRA (III S.) 2.8/3.2 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.) 2.8/3.2 V6 CARAVAN	2792-3175	2003-06	5,5	3,7	1,8
CALIBRA 2.0/2.0 16V	1998	1989-98	8,3	5,5	2,8
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	12,0	8,0	4,0
CALIBRA 2.0 16V 4x4	1998	1989-97	9,0	6,0	3,0
CALIBRA 2.0/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.) GS1 16V	1796-1998	1991-94	4,5	3,0	1,5
ASTRA (I S.) GS1 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	75	5,0	2,5
ASTRA (II S.) COUPE 1.8 16V	1796	2000-05	3,8	2,5	1,3
ASTRA (II S.) COUPE 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	75	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	2003-07	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 T3.2 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

**PAGANI**

ITALIA

ZONDA C12 S	7291	2003-07	1100,0	800,0	480,0
ZONDA ROADSTER	7291	2003-07	1500,0	1100,0	660,0

**PANHARD**

FRANCIA

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

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	B-	B+
<b>PEUGEOT</b>					
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	13,5	6,7
177 R/M/S TORPEDO	695-950	1926-29	16,0	10,7	5,3
177 M TORPEDO	1593-1615	1927-28	16,0	10,7	5,3
177 M BERLINA WEYMANN	1593-1615	1927-28	18,8	12,5	6,3
177 R BERLINA	1593-1615	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 E BERLINA	1122	1932	18,8	12,5	6,3
201 BR CABRIOLET	1122	1934	18,8	12,5	6,3
201 BR COUPE	1122	1934	25,1	16,7	8,4
201 D COUPE	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 COUPE	1465	1933-34	31,0	20,8	10,4
301 C COUPE APRIBILE	1465	1933-34	35,0	24,0	12,0
301 C COUPE AERODINAMICA	1465	1933-34	37,5	25,0	12,5
301 CR BERLINA	1465	1933-34	25,5	17,5	8,4
301 CR COUPE	1465	1933-34	30,0	20,8	10,4
301 LR LIMOUSINE	1465	1934-35	15,0	10,0	5,0
301 LR BERLINA AERODINAMICA	1465	1934-35	35,0	23,0	11,7
301 LR LIMOUSINE	1465	1934	25,1	16,7	8,4
301 D LIMOUSINE	1465	1934-35	25,1	16,7	8,4
301 D LIMOUSINE	1465	1934-35	100,0	66,5	33,5
301 D LIMOUSINE SPORT	1465	1934-35	88,0	58,5	29,3
301 D COUPE	1465	1934-35	83,0	55,0	27,5
301 D COUPE	1465	1934	125,0	84,0	42,0
301 D ECLIPSE	1465	1935	500,0	335,0	170,0
202 BERLINA	1133	1939-49	12,7	8,5	4,2
202 BERLINA T.APR. DECOUV.	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
202 BERLINA	1758	1937-38	75,0	50,0	25,0
302 CABRIOLET	1991-2142	1937-38	18,8	12,5	6,3
302 CABRIOLET	1991	1936-38	65,0	43,5	21,7
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 BERLINA	2142	1938-40	29,0	19,3	

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
406 BREAK 3.0 V6 24V II S.	2946	1997-01	5,5	3,7	1,8
406 COUPE 2.0/2.16V	1997-2230	1997-05	6,0	4,0	2,0
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1997-05	10,0	6,7	3,3
406 3.0 COUPE V6 24V PLUS 70 ANNI	2946	2000-01	13,5	9,0	4,5
406 COUPE 3.0 V6 24V "ULTIMA ED."	2946	2004-05	12,5	8,3	4,2
206 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587	1998-09	2,6	1,7	0,9
206 SW (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587	2002-08	2,6	1,7	0,9
206 GTI S.W GTI	1997	1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT (WRC)	1997	1999-00	9,0	6,0	3,0
206 RC	1997	2003-06	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	1999-92	4,0	2,7	1,3
605 2.0 SRI	1998	1999-94	3,0	2,0	1,0
605 2.0 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1998	1999-93	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	2965-2975	1990-97	6,0	4,0	2,0
605 3.0 SV 24	2965-2975	1997-99	5,5	3,7	1,8
407 (I.S.) 3.0 V6 24V	2946	2004-06	2,7	1,8	0,9
407 (I.S.) 3.0 V6 24V SW	2946	2004-06	2,7	1,8	0,9
407 (I.S.) COUPE 2.2	2230	2005-09	5,3	3,5	1,8
407 (I.S.) COUPE 3.0 V6	2946	2005-09	7,5	5,0	2,5
607 2.2 16V	2230	2000-07	2,5	1,7	0,8
607 3.0 V6 24V	2946	2000-09	5,1	3,4	1,7
806 2.0 2.0 TURBO	1997-1998	1994-02	3,8	2,5	1,3
RANCH 1.4	1360	1996-09	3,9	2,6	1,3
RANCH 1.6 16V	1587	2001-07	4,5	3,0	1,5
807 2.0 2.2 16V	1997-2230	2002-10	5,1	3,4	1,7
807 2.9 V6 24V	2946	2002-06	2,6	1,7	0,9
207 L THP 150/156 CV	1598	2006-II	3,8	2,5	1,3
207 L THP 175 CV	1598	2007-10	6,8	4,5	2,3
207 CC VTI	1598	2007-II	6,7	4,5	2,2
207 CC THP	1598	2007-II	7,8	5,2	2,6
308 (I.S.) 1.6 THP 200 CV	1598	2010-II	6,8	4,5	2,3
308 (I.S.) CC 1.6 VTI	1598	2009-II	5,0	3,3	1,7
308 (I.S.) CC 1.6 THP 140/150/6 CV	1598	2009-II	6,0	4,0	2,0
308 (I.S.) CC 1.6 THP 200 CV	1598	2010-II	7,5	5,0	2,5
RCZ 1.6 THP	1598	2010-II	12,0	8,0	4,0
<b>PEUGEOT DANGEL</b>					
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
<b>PORSCHE</b>					
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	1954-57	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	180,0	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 E 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 E 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	52,0

Modello		cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
				A+	AB	B+
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 (II 15 CV) GS CARRERA	1587	1960-61	485,0	360,0	215,0	
356 B 1600 (II 15 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 (150 CV) GS CARRERA	1966	1961-63	485,0	360,0	215,0	
356 B 2000 (150 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	
M 356 C 2000 (150 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 5 (CARBURATORI)	1991	1966-68	210,0	140,0	70,0	
911 2.0 5 (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	
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	2541	1971-73	120,0	75,0	52,5	
911 2.4 T TARGA	2541	1971-73	120,0	75,0	52,5	
911 2.4 E	2541	1971-73	145,0	90,6	63,4	
911 2.4 E TARGA	2541	1971-73	145,0	90,6	63,4	
911 2.4 S	2541	1971-73	200,0	133,3	66,7	
911 2.4 S TARGA	2541	1971-73	175,0	116,7	58,3	
911 2.7 CARRERA RS	2687	1972-73	610,0	450,0	270,0	
911 2.7 CARRERA RS LIGHTWEIGHT	2687	1972-73	880,0	650,0	390,0	
911 2.7	2687	1974-75	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	52,0	26,3	
911 3.0 CARRERA	2994	1975-77	115,0	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	205,0	120,0	90,0	
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1977-88	205,0	120,0	90,0	
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1988-89	220,0	130,0	98,0	
911 (930) 3.3 TURBO TARGA	3299	1988-89	225,0	140,0	98,0	
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1987-88	225,0	140,0	98,0	
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1988-89	240,0	150,0	105,0	
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 TURBO (CAMBIO 915)	3164	1983-87	130,0	81,0	57,0	
911 3.2 CARRERA TURBO (CAMBIO G50)	3164	1987-89	140,0	93,0	46,5	
911 3.2 CARRERA TARGA (CAMBIO 915)	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	110,0	72,0	50,5	
911 3.2 CARRERA TARGA T. (CAMBIO 915)	3164	1983-87	125,0	78,0	54,5	
911 3.2 CARRERA TARGA T. (CAMBIO G50)	3164	1987-89	135,0	90,0	54,0	
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 TLOOK	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	1800,0	1300,0	800,0	
911 (964) CARRERA 2	5600	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	105,0	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. TURBO.	3600	1989-94	125,0	78,0	54,5	
911 (964) CARRERA 2 CABR. TIPTRONIC	3600	1989-93	106,0	66,5	46,5	
911 (964) CARRERA 4	3600	1989-94	86,0	53,5	37,5	

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 1000)		
			A+	AB	B+
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. TURBO.	3600	1989-94	115,0	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	3600-3747	1991-93	290,0	180,0	125,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER	3600	1995-94	240,0	150,0	105,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER T. LOOK	3600	1995-94	250,0	150,0	105,0
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	1100,0	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	7000,0	5200,0	3100,0
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 4 TIPTRONIC	3596	2001-05	62,0	41,5	20,7
911 (996) CARRERA 45 CABRIOLET	3596	2003-05	73,5	49,0	24,5
911 (996) CARRERA 45 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	95,0	70,0	42,0
911 (996) TURBO 3.6	3600	2001-06	95,0	70,0	42,0
911 (996) TURBO 3.6 S	3600	2000-05	95,0	70,5	42,0
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600	2003-06	115,0	85,0	51,0
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600	2003-06	135,0	100,0	60,0
911 (997) CARRERA MKI	3596-3614	2004-08	55,0	40,7	24,4
911 (997) CARRERA TIPTRONIC MKI	3596-3614	2004-08	50,0	37,0	22,2
911 (997) CARRERA CABRIOLET MKI	3596-3614	2005-08	65,0	40,6	28,4
911 (997) CARRERA CABRIOLET MKI TIP.	3596-3614	2005-07	60,0	37,5	26,3
911 (997) CARRERA 4 MKI	3596-3614	2005-08	65,0	40,6	28,4
911 (997) CARRERA 4 MKI TIPTRONIC	3596-3614	2005-08	58,0	36,5	25,4
911 (997) TARGA 4 MKI	3596-3614	2006	85,0	53,1	31,2
911 (997) TARGA 4 MKI TIPTRONIC	3596-3614	2006-08	75,0	46,9	32,8
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET MKI	3596-3614	2005-08	62,0	38,8	21,1
911 (997) CARRERA 4 CABR. MKI TIP.	3596-3614	2005-07	60,0	37,5	26,3
911 (997) CARRERA SMKI	3800-3824	2004-08	75,0	55,6	33,3
911 (997) CARRERA 4 MKI	3800-3824	2005-08	84,0	52,5	36,8
911 (997) CARRERA 4 MKI TIPTRONIC	3800-3824	2004-08	68,0	50,4	30,2
911 (997) TARGA 4 MKI	3800-3824	2006	88,0	55,0	38,5
911 (997) CARRERA S CABRIOLET MKI	3800-3824	2005-07	85,0	53,1	31,2
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET MKI	3800-3824	2005-08	85,0	53,1	31,2
911 (997) CARRERA 45 MKI CABR. TIP.	3800-3824	2005-06	76,0	47,5	33,3
911 (997) TURBO MKI	3800-3824	2006-08	130,0	96,3	57,8
911 (997) TURBO MKI TIPTRONIC	3800-3824	2006-08	120,0	88,9	53,3
911 (997) TURBO MK2	3800-3820	2008-II	135,0	100,0	60,0
911 (997) TURBO MK2 PDK	3800-3820	2008-II	130,0	96,3	57,8
911 (997) TURBO S MK2	3800	2010-II	160,0	106,7	53,3
911 (997) TURBO S MK2 PDK	3800	2010-II	150,0	100,0	50,0
911 (997) TURBO CABRIOLET MK2	3800-3820	2007-II	140,0	103,7	62,2
911 (997) TURBO CABRIOLET MK2 PDK	3800-3820	2007-II	135,0	90,0	45,0
911 (997) TURBO S CABRIOLET MK2	3800	2010-II	175,0	116,7	58,3
911 (997) GT3 MKI	3596-3579	2006-07	140,0	103,7	62,2
911 (997) GT3 MK2	3596-3579	2008-II	160,0	118,5	71,1
911 (997) GT3 RS	3596-3579	2006-II	220,0	163,0	97,8
911 (997) GT3 RS 4.0	3596	2011	400,0	296,5	177,8

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
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	2.000,0	1.500,0	900,0
912 L.6 (TRE STRUMENTI)	1582	1965-66	64,0	40,0	28,0
912 L.6 TARGA (TRE STRUMENTI)	1582	1965-66	72,0	45,0	31,5
912 L.6 (CINQUE STRUMENTI)	1582	1967-69	57,0	38,0	19,0
912 L.6 TARGA (CINQUE STRUMENTI)	1582	1967-69	63,0	42,0	21,0
912 Z.O E	1971	1975	45,0	28,0	19,6
924 4 MARCE	1984	1975-77	15,0	10,0	5,0
924 5 MARCE	1984	1977-85	15,3	9,0	6,8
924 S	2479	1985-88	18,7	11,0	8,3
924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-85	27,2	16,0	12,0
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-81	96,0	60,0	42,0
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) 5 TIPTRONIC	3179	1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687-2895	2004-12	28,9	19,3	9,6
BOXSTER (987) TIPTRONIC	2687	2004-09	26,4	17,6	8,8
BOXSTER (987) S	3179-5436	2004-12	31,5	21,0	10,5
BOXSTER (987) 5 TIPTRONIC	3179-3387	2004-09	29,3	19,5	9,8
BOXSTER (987) SPYDER 3.4 24V	3436	2010-11	59,0	39,5	19,7
CAYENNE (955) 3.2 V6	3189	2003-07	9,0	6,0	3,0
CAYENNE (955) 4.5 V8	4511	2003-07	15,0	10,0	5,0
CAYENNE (955) TURBO 4.5 V8	4511	2003-07	18,0	12,0	6,0
CAYMAN (987)	2687-2893	2006-12	36,0	24,0	12,0
CAYMAN (987) TIPTRONIC	2867-2687	2006-10	33,0	22,0	11,0
CAYMAN (987) S	3387-3436	2005-12	40,5	27,0	13,5
CAYMAN (987) 5 TIPTRONIC	3387	2005-10	36,0	24,0	12,0

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
12 GORDINI			1565	1971-74	42,0
15 (TUTTE LE VERSIONI)			1289-1565	1971-78	9,8
17/17 (TUTTE LE VERSIONI)			1565-1647	1971-78	11,3
5 L			845	1972-76	75
5 L			845	1977-84	6,0
5 TL			956	1972-76	6,8
5 TL			956	1977-84	5,3
5 GTL			1108	1976-84	5,6
5 LS/TS			1289	1974-83	12,0
5 TX			1397	1982-84	12,8
5 AUTOMATIQUE			1289-1397	1978-85	10,5
5 PARISIENNE/PARISIENNE 2			845	1982-84	7,5
5 LAUREATE			956-108	1984-85	6,8
LE CAR			956-1397	1975-79	9,0
5 ALPINE			1397	1976-82	19,5
5 ALPINE COUPE			1397	1976-82	30,0
5 ALPINE TURBO			1397	1981-84	22,5
5 ALPINE TURBO COUPE			1397	1981-84	34,5
5 TURBO 1			1397	1980-82	140,0
5 TURBO 2			1397	1983-85	105,0
5 RODEO			1108	1981-87	14,0
SIETE 4 PORTE (FASA)			956-1108	1974-82	10,5
30 T/TX			2664	1974-84	5,3
20 (TUTTE LE VERSIONI)			1647-2165	1975-84	3,8
14 (TUTTE LE VERSIONI)			1288-1360	1976-83	4,0
18 BERLINA			1397	1985-86	3,5
18 TURBO (110 CV)			1565	1981-83	12,8
18 TURBO (125 CV)			1565	1983-85	12,8
18 BREAK			1397-1995	1979-86	3,0
18 BREAK 4X4			1647-1995	1983-86	5,0
FUEGO TL/GTL			1397-1647	1980-85	6,5
FUEGO TS/GTS			1647	1980-85	8,5
FUEGO TURBO 1600			1565	1983-85	13,0
FUEGO TX/GTX			1995	1980-85	10,0
9 (TUTTE LE VERSIONI)			1108-1721	1981-89	2,6
9 TURBO			1397	1985-89	11,3
II (TUTTE LE VERSIONI)			1108-1721	1983-89	2,6
II TURBO			1397	1983-89	11,3
SUPER 5 (TUTTE LE VERSIONI)			956-1721	1984-94	3,5
SUPER 5 GT TURBO			1397	1985-91	20,0
ESPACE (I.S.)			1995-2165	1984-91	6,0
ESPACE QUADRA (I.S.)			1995	1988-91	6,8
ESPACE (II.S.)			1995-2849	1991-97	4,5
ESPACE QUADRA (II.S.)			2165	1991-97	5,0
ESPACE 2.0/2.0 16V (III.S.)			1998	1997-02	3,0
GRAND ESPACE 2.0/2.0 16V (III.S.)			1998	1997-02	3,0
ESPACE 2.9 V6 3.0 V6 (III.S.)			2946-2963	1996-02	3,8
GRAND ESPACE 2.9 V6 3.0 V6 (III.S.)			2946-2963	1992-02	3,8
ESPACE 2.0 16V (IV.S.)			1998	2002-10	3,5
GRAND ESPACE 2.0 16V (IV.S.)			1998	2002-08	3,5
ESPACE 3.5 V6 (IV.S.)			3498	2002-08	4,5
GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV.S.)			3498	2002-08	4,5
21 (TUTTE LE VERSIONI)			1397-2165	1986-94	3,0
21 2L TURBO			1995	1987-93	18,0
21 2L TURBO QUADRA			1995	1989-93	18,0
21 NEVADA (TUTTE LE VERSIONI)			1721-2165	1986-95	2,0
21 NEVADA 4X4			1995-2165	1988-93	2,7
25 (TUTTE LE VERSIONI)			1995-2849	1984-93	2,3
25 V6 TURBO			2458	1985-92	12,0
25 V6 TURBO BACCARA			2458	1990-92	13,5
19 L.2/1.7/1.8 SPI/MPI			1171-1794	1988-96	1,5
19 L.16V/16S			1764	1990-96	12,7
19 L.16V CABRIOLET			1764	1991-95	11,3
19 L.8 SPI/MPI CABRIOLET			1794	1993-96	6,0
19 CHAMADE (I.L./TUTTE LE VER.)			1237-1794	1989-95	1,5
CLIO I SERIE 1/I-12-TTE			1108-1390	1990-98	2,3
CLIO I SERIE 17-18			1721-1794	1990-98	4,0
CLIO 1.816V			1764	1991-96	22,5
CLIO 2.0 16V WILLIAMS			1998	1993-96	40,0
CLIO (I.S.) 1.2/1.4 L.6			1149-1598	1998-10	2,0
CLIO (I.S.) LIMITED SPORT 2.0 16V			1998	2000-05	75
CLIO (I.S.) SPORT V6			2946	2001-05	49,5
CLIO (III.S.) 2.0 16V RS			1998	2006-II	10,5
SPORT SPIDER			1998	1996-99	60,0
SAFRANE (TUTTE LE VERSIONI)			1995-2165	1992-96	1,5
SAFRANE 2.9 24V V6 3.0 V6 (I.I.S.)			2946-2975	1992-01	4,5
SAFRANE BITURBO			2963	1994-96	12,0
SAFRANE (I.S.) TUTTE LE VERSIONI			1948-2455	1993-06	1,5
TWINGO (I.S.)			1149-1239	1993-07	3,8
LAGUNA (I.S.) TUTTE LE VERSIONI			1598-1998	1994-01	1,2
LAGUNA (I.S.) 3.0 V6 3.0 V6 24V			2946-2963	1994-00	3,0
LAGUNA (I.S.) BREAK TUTTE LE VER.			1598-1998	1995-01	12
LAGUNA (I.S.) 3.0 V6 24V BREAK			2946	1998-00	3,0
LAGUNA (I.S.) TUTTE LE VERSIONI			1598-1998	2007	1,5
LAGUNA (I.S.) 3.0 V6 24V			2946	2001-07	2,6
LAGUNA (I.S.) 3.0 V6 24V			2946	2001-07	1,7
LAGUNA (I.S.) BREAK TUTTE LE VER.			1598-1998	2007	1,5
LAGUNA (I.S.) 3.0 V6 24V BREAK			2946	2007	1,5
MÉGANE (I.S.) TUTTE LE VERSIONI			1590-1998	1996-03	1,2
MÉGANE (I.S.) COACH 1.4 16V 1.6 2.0			1590-1998	1996-03	3,8
MÉGANE (I.S.) COACH 2.0 16V			1598	1996-03	4,5
MÉGANE (I.S.) CAB. 1.4 1.6 16V 1.6			1590-1998	1997-03	4,5
MÉGANE (I.S.) CABRIOLET 2.0 16V			1598	1997-03	6,0
MÉGANE (I.S.) SCÉNIC TUTTE LE VER.			1590-1998	1996-03	2,3
MÉGANE (I.S.) SCÉNIC RX4			1998	2000-03	4,5

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
MÉGANE (II S.) TUTTE LE VERSIONI			1590-1998	2002-08	2,3
MÉGANE (II S.) S.W. TUTTE LE VER.			1590-1998	2003-09	2,3
MÉGANE (II S.) RS			1998	2004-08	13,0
MÉGANE (II S.) COUPE-CABRIOLET			1590-1998	2003-09	6,0
SCÉNIC (II S.) BZ TUTTE LE VERSIONI			1590-1998	2003-09	3,0
KANGOO (I.S.) TUTTE LE VERSIONI			1149-1598	1997-03	1,5
VEL SATIS			1998-3498	2002-05	3,0
VEL SATIS			1998-3498	2005-07	3,5
AVANTIME 2.0 TURBO 16V			1998	2002-03	9,0
AVANTIME 3.0 V6 24V			2946	2002-03	12,0
WIND (TUTTE LE VERSIONI)			1149-1598	2010-12	5,5

**RENAULT SINPAR**

FRANCIA

R4 4X4			845-1108	1964-82	22,5
R6 4X4			1108	197	

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
			A+	AB	B+	
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	8,3	
P6 2200 SC/T/C	2205	1974-76	12,0	8,0	4,0	
2300/2300S (SDI)	2350	1977-86	7,5	5,0	2,5	
2600/2600S (SDI)	2597	1977-86	8,3	5,5	2,8	
3500 (SDI)	3528	1977-82	10,5	7,0	3,5	
3500 V8/S (SE) (SDI)	3528	1978-82	12,0	8,0	4,0	
3500 VANDEN PLAS I (SDI)	3528-3532	1980-86	13,5	9,0	4,5	
3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	15,0	10,0	5,0	
2000 (SDI)	1994	1982-86	8,3	5,5	2,8	
213/216	1342	1984-90	2,3	1,5	0,8	
214 SI/SL/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 GS16V TWIN CAM	1590	1990-94	4,8	3,2	1,6	
216 16V COUPE COUPE	1588	1976	1992-98	5,5	3,7	1,8
220 TURBO 16V COUPE	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 COUPE 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 COUPE	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 COUPE	2497	1996-98	5,5	3,7	1,8	
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998-1275	1989-01	9,0	6,0	3,0	
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	10,0	6,7	3,3	
MINI COOPER	1275	1990-92	12,0	8,0	4,0	
MINI COOPER	1275	1992-01	10,0	6,7	3,3	
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1996-01	23,0	15,3	7,7	
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	27,0	18,0	9,0	
100 (TUTTE LE VERSIONI)	1113-1396	1990-98	2,6	1,7	0,9	
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-95	7,5	5,0	2,5	
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/GSi/GTI 16V	1590	1990-94	2,3	1,5	0,8	
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95	3,0	2,0	1,0	
400 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1994	1995-00	2,0	1,3	0,7	
600 (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2259	1993-00	2,0	1,3	0,7	
620 TI	1994	1994-97	3,0	2,0	1,0	
200 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1796	1996-02	1,8	1,2	0,6	
75 1.8 16V TURBO	1796	1999-04	1,5	1,0	0,5	
75 2.0/2.5 V6 24V	1997-2497	1999-04	3,0	2,0	1,0	
75 1.8 TURBO 16V ESTATE	1796	2002-04	2,3	1,5	0,8	
75 2.0/2.5 V6 24V ESTATE	1997-2497	2001-04	3,8	2,5	1,3	
75 2.5 V6 24V 16V (II.S.)	2497	2004-05	3,8	2,5	1,3	
75 2.5 V6 24V ESTATE (II.S.)	2497	2004-05	4,5	3,0	1,5	
75 V8 (II.S.)	4601	2004-05	12,0	8,0	4,0	
25 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1796	2000-05	1,5	1,0	0,5	
45 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1997	2000-05	1,5	1,0	0,5	
STREETWISE (TUTTE LE VERSIONI)	1396	2003-05	2,0	1,3	0,7	

SAAB	SVIZZERA	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			
		A+	AB	B+	
92	764	1950-52	22,0	14,7	7,3
92B	764	1953-56	20,0	13,3	6,7
93	748	1956-57	16,0	10,7	5,3
93B	748	1958-60	14,5	9,7	4,8
95 S.W.	841	1960-68	16,0	10,7	5,3
96	841	1960-68	12,0	8,0	4,0
96 V4	1498	1967-80	11,5	7,7	3,8
95 V4 S.W.	1498	1967-78	14,0	9,3	4,7
99 (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1977-80	8,0	5,3	2,7
99 EMS	1985	1976-80	15,0	10,0	5,0
99 TURBO	1985	1977-78	23,0	15,3	7,7
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	20,0	13,3	6,7
SONETTI II/V4	1498	1967-69	24,0	16,0	8,0
SONETTI III	1698	1970-74	24,0	16,0	8,0
900 (TUTTE LE VERSIONI)	1985-219	1978-93	6,5	4,3	2,2
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1978-86	11,0	7,3	3,7
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1986-93	9,5	6,3	3,2
900 TURBO 16 (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1984-94	10,5	7,0	3,5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-94	16,5	11,0	5,5
900 (II.S.) TUTTE LE VERSIONI	1985-2498	1993-98	6,0	4,0	2,0
900 TURBO 16 (II.S.) TUTTE LE VER.	1985	1993-98	9,0	6,0	3,0
900 TURBO 16 CABRIOLET (II.S.)	1985-2498	1994-98	12,5	8,3	4,2
900 TURBO 16 EP CABRIOLET	1985	1993-94	14,5	9,7	4,8
9000/2.0-2.3 TURBO 16V/CD 3.0 V6	1985-2962	1985-95	6,0	4,0	2,0
9000/2.0-2.3 TURBO 16V/CD 3.0 V6 P	1985-2962	1988-96	6,0	4,0	2,0
9000/1 TURBO 16V/2.3 TURBO 16V AERO	1985-2290	1993-97	8,0	5,3	2,7
9-5 (I.S.) TUTTE LE VERSIONI	1985-2290	1997-06	5,0	3,3	1,7
9-5 (I.S.) 3.0 V6 24V/AERO	2962	1998-03	8,0	5,3	2,7
9-5 (I.S.) WAGON (TUTTE LE VER.)	1985-2290	1999-06	6,0	4,0	2,0
9-5 (I.S.) 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1999-03	9,0	6,0	3,0

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
9-52.3 TURBO AERO	2290	1999-05	10,0	6,7	3,3
9-52.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-06	11,0	7,3	3,7
9-5 (II.S.) 2.3 TS 260 CV	2290	2000-09	11,0	7,3	3,7
9-5 (II.S.) 2.3 TS 260 CV	2290	2006-10	12,0	8,0	4,0
9-5 (III.S.) 2.8 TURBO	2792	1999-12	15,0	10,0	5,0
9-3 (I.S.) 2.0/2.0 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 (I.S.) CABRIOLET/ARTERO	1985-2290	1998-03	12,0	8,0	4,0
9-3 (I.S.) CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-00	15,0	10,0	5,0
9-3 (I.S.) BERLINA	1796-1998	2002-10	1,5	1,0	0,5
9-3 (I.S.) 2.0 TURBO/AERO	1998	2003-11	3,8	2,5	1,3
9-3 (I.S.) SW	1796	2008-10	1,5	1,0	0,5
9-3 (I.S.) 2.0 TURBO SW	1998	2005-11	2,3	1,5	0,8
9-3 (I.S.) 2.8 V6 TURBO	1998	2005-09	7,5	5,5	2,8
9-3 (I.S.) 2.8 V6 TURBO SW	2792	2005-09	8,3	5,5	2,8
9-3 (I.S.) 2.8 V6 TURBO CABRIOLET	2792	2005-09	12,0	8,0	4,0
9-X	1998	2009-11	9,5	6,3	3,2

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
SEAT					
SPAGNA					
1400		1395	1953-54	12,0	8,0
1400 A		1395	1954-60	10,5	7,0
1400 B/B SPECIAL		1395	1958-59	11,3	7,5
600 N		633	1957-63	15,0	10,0
600 D		767	1963-70	10,5	7,0
600 E		767	1970-72	9,0	6,0
600 L		767	1972-73	7,5	5,0
800 (600 4 PORTE)		767	1964-67	13,5	9,0
1400 C		1395	1960-64	9,0	6,0
1400 C FAMILIAR		1395	1960-64	11,3	7,5
1500		1481	1963-72	9,8	6,5
850 N/S/E		843	1966-74	3,8	2,5
850 ESPECIAL 4 PUERTAS		843	1969-74	6,8	4,5
850 COUPÉ SPORT COUPE		843-905	1968-72	9,8	6,5
850 SPORT (SPIDER)		843-903	1968-72	13,5	9,0
124/124 L/24 D/FAMILIAR		1971-1979	1968-80	6,0	4,0
124 ESPECIAL		1438-1999	1975-80	7,5	5,0
1430 I/II SERIE		1438-1756	1969-75	9,8	6,5
133 (TUTTE LE VERSIONI)		843	1974-81	4,0	2,7
1274 PORTE		903	1974-82	4,5	3,0
RONDA		1193-1995	1979-86	2,0	1,3
FURA		903-1438	1982-87	2,5	1,7
MARBELLA		845-903	1982-98	2,5	1,7
IBIZA (I.S.) TUTTE LE VERSIONI		903-1675	1984-94	4,0	2,7
IBIZA (I.S.) SX		1461	1988-92	7,0	4,7
IBIZA (I.S.) TUTTE LE VERSIONI		999-1984	1992-02	2,0	1,3
TOLEDO (I.S.)		1984-1994	5,2	3,5	1,7
TOLEDO (I.S.) TUTTE LE VERSIONI		1390-1781	1999-04	1,5	1,0
TOLEDO (II.S.) 2.3 V5		2325	1999-02	3,0	2,0
CORDOBA (I.S.) TUTTE LE VERSIONI		1390-1984	1993-02	12,0	8,0
CORDOBA (I.S.) SW TUTTE LE VERSIONI		1390-1598	1993-03	1,5	1,0
CORDOBA (II.S.) TUTTE LE VERSION					

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
IMPREZA I S. (4PCW.SW)	1597-1994	1993-00	5,3	3,5	1,8
IMPREZA I S. 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1994-00	33,0	22,0	11,0
IMPREZA I S. 2.0 TURBO16V 4WD C.W.S	1994	1997-00	30,0	20,0	10,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX GT	1994	1994-97	37,5	25,0	12,5
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO R.LOOK	1994	1996	39,0	26,0	13,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WWW	1994	1998-99	41,0	27,5	13,7
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX PLUS	1994	1999-00	48,0	32,0	16,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX 3	1994	1999-00	48,0	32,0	16,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX LTD	1994	2000	48,0	32,0	16,0
IMPREZA II S. SW (TUTTE LE VER.)	1498-1994	2000-07	6,0	4,0	2,0
IMPREZA I S. WRX "BUGEYE"	1994	2000-07	40,0	26,6	13,3
IMPREZA II S. 2.0 16V WRX "BUGEYE" SW	1994	2000-07	38,0	25,3	12,7
IMPREZA I S. WRX STI "BUGEYE"	1994	2001-02	52,5	35,0	17,5
IMPREZA I S. WRX "BLOBEYE"	1994	2003-05	45,0	30,0	15,0
IMPREZA I S. 2.0 16V WRX "BLOBEYE" SW	1994	2003-05	42,0	28,0	14,0
IMPREZA I S. WRX STI "BLOBEYE"	1994	2003-05	55,5	37,0	18,5
IMPREZA I S. WRX "STILE. SOLB."	1994	2003-05	80,0	53,0	26,5
IMPREZA I S. WRX "HAWKEYE"	2457	2007-05	46,0	30,5	15,3
IMPREZA II S.2.5 16V WRX "HAWKEYE" SW	2457	2005-07	44,0	29,3	14,7
IMPREZA I S. WRX STI "HAWKEYE"	2457	2005-07	57,0	38,0	19,0
IMPREZA I S. WRX STI	2457	2008-10	34,5	23,0	11,5
LEGACY I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1820-2212	1990-96	2,3	1,5	0,8
LEGACY I S. WAGON (TUTTE LE VER.)	1820-2212	1990-95	3,0	2,0	1,0
LEGACY II III S. (TUTTE LE VER.)	1820-2500	1993-03	3,0	2,0	1,0
LEGACY II III S. TURBO 16V 4WD	1994	1993-97	5,0	3,3	1,7
LEGACY II III S. WAGON TUTTE LE V.	1820-2500	1993-03	5,0	3,3	1,7
LEGACY II III S. WAGON T.16V 4WD	1994	1993-97	4,5	3,0	1,5
LEGACY II III S. OUTBACK 1.4WD	1994	1997-05	4,5	3,0	1,5
LEGACY II III S. OUTB.16V 4WD	2212-2500	1995-99	5,0	3,3	1,7
LEGACY II III S. OUTBACK 16V 3.0 R	2999	2000-06	6,5	4,3	2,2
LEGACY I V S. (TUTTE LE VERSIONI)	1994	2004-09	5,0	3,3	1,7
LEGACY I V S. 3.0R 24V	3000	2003-07	6,0	4,0	2,0
LEGACY I V S. WAGON (TUTTE LE VER.)	1994-2457	2003-09	4,5	3,0	1,5
LEGACY I V S. WAGON 3.0R 24V	3000	2003-09	6,0	4,0	2,0
M80	758	1991-93	2,0	1,3	0,7
SVX	3319	1992-97	12,0	8,0	4,0
JUSTY I (S.) TUTTE LE VERSIONI	997-189	1986-96	1,8	1,2	0,6
JUSTY I (S.) TUTTE LE VERSIONI	1298	1996-03	2,4	1,6	0,8
JUSTY III (S.) TUTTE LE VERSIONI	1328	2003-08	3,3	2,2	1,1
FORESTER I S. (TUTTE LE VER.)	1994	1997-02	3,8	2,5	1,3
FORESTER II S. 2.0 16V	1994	2002-08	4,5	3,0	1,5
FORESTER II S. TURBO	1994-2457	2002-08	5,3	3,5	1,8
OUTBACK I S. 2.5 16V	2457	1999-03	6,0	4,0	2,0
OUTBACK I S. 3.0 24V H6	3000	2000-03	6,8	4,5	2,3
OUTBACK II (S.) 2.5 16V	2457	2003-09	7,5	5,0	2,5
OUTBACK II (S.) 3.0R 24V	3000	2003-09	10,5	7,0	3,5
B9 TRIBEGA	3000	2006-07	4,5	3,0	1,5
B9 TRIBEGA 3.6	3630	2007-10	7,5	5,0	2,5
SUNBEAM	GRAN BRETAGNA				
TALBOT 2 LITRE SALOON	1944	1939-48	30,0	20,0	10,0
TALBOT 2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	37,5	25,0	12,5
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 II A	1944-2267	1984-54	37,5	25,0	12,5
TALBOT 90 90 MK II 90 MK II A DHC	1944-2267	1984-54	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
RAPIER SERIES I	1390	1955-58	9,0	6,0	3,0
RAPIER II III IIIA	1494-1592	1958-63	9,8	6,5	3,3
RAPIER II III IIIA CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	13,5	9,0	4,5
RAPIER IV/V	1592-1725	1963-67	10,5	7,0	3,5
ALPINE (ARROW TYPE)	1725	1967-76	5,3	3,5	1,8
ALPINE II III IV/V	1592-1725	1960-68	24,0	16,0	8,0
RAPIER (ARROW TYPE)	1725	1967-76	6,0	4,0	2,0
RAPIER H120	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 I (289)	4727	1967	150,0	100,0	50,0
SUZUKI	GIAPPONE				
Y10/JIMNY	359	1970-73	9,0	6,0	3,0
Y50/JIMNY	559	1970-80	8,3	5,5	2,8
Y80/JIMNY	797	1975-80	9,0	6,0	3,0
SI 4/10/13 SAMURA	970-1524	1982-03	7,5	5,0	2,5
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298-1528	1984-94	7,5	5,0	2,5
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	1998-07	4,1	2,7	1,4
GRAND VITARA I S. 1.6 2.0 2.4 16V	1586-2393	2005-10	5,6	3,7	1,9
GRAND VITARA I S. 3.2 V6 24V	3195	2009-10	6,9	4,6	2,3
SWIFT II 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	12	8,0	4,0
BALENO (TUTTE LE VER.)	1298-1839	1996-02	12	8,0	4,0
X-90	1590	1996-00	6,8	4,5	2,3

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+
WAGON R+ (TUTTE LE VERSIONI)	996-1328	1997-06	2,3	1,5	0,8
IGNIS (S.) TUTTE LE VERSIONI	1328	2000-03	2,1	1,4	0,7
IGNIS (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
<b>TALBOT LAGO</b>					
			FRANCIA		
SPECIAL COUPE	3996	1936-39	230,0	170,0	102,0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	270,0	200,0	120,0
SS COUPE	3996	1937-39	270,0	200,0	120,0
SS CABRIOLET	3996	1937-39	340,0	250,0	150,0
T14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	200,0	133,3	66,7
T26 RECORD	4482	1946-55	100,0	66,5	33,5
T26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	114,0	76,0	38,0
T26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	130,0	85,0	42,5
<b>TALBOT/SUNBEAM</b>					
			GRAN BRETAGNA		
SUNBEAM (TUTTE LE VERSIONI)	926-1295	1977-81	3,8	2,5	1,3
SUNBEAM TI	1592	1979-81	15,0	10,0	5,0
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	37,5	25,0	12,5
<b>TOYOTA</b>					
			GIAPPONE		
FJ 40	3878	1960-69	15,0	10,0	5,0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1970-83	13,5	9,0	4,5
FJ 55 SW	3878	1967-70	12,8	8,5	4,3
FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	11,3	7,5	3,8
FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER S.W. FJ/H]	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 (II S.)	2694-3378	1984-89	6,0	4,0	2,0
CELICA (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1998	1993-99	7,5	5,0	2,5
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 G/T TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	18,0	12,0	6,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1982-92	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./5P. 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
AVENIS (S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1998	1997-03	1,5	1,0	0,5
AVENIS (S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1587-1998	1997-03	2,3	1,5	0,8
AVENIS (S.) VERSO	1587-1998	2003	2,3	1,5	0,8
AVENIS (S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1994	2003-09	2,3	1,5	0,8
AVENIS (S.) SW TUTTE LE VER.	1794	2003-09	3,0	2,0	1,0
AVENIS (S.) VERSO	1998	2003-08	3,0	2,0	1,0
YARIS (S.) 1.0 16V/1.3 16V	998-1299	1999-05	1,8	1,2	0,6
YARIS (S.) 1.5 16V	1497	2005-05	3,7	2,5	1,2
VARIS (S.) VERSO	1299	2001-07	2,3	1,5	0,8
<b>TRIUMPH</b>					
			GRAN BRETAGNA		
10/20	1393	1923-25	19,5	13,0	6,5
13/35	1873	1925-27	22,5	15,0	7,5
15	270	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	1932-32	21,0	14,0	7,0
S					

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)			Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
			A+	AB	B+				A+	AB	B+				A+	AB	B+
VIVA BRABHAM	1159	1967-70	26,2	17,5	8,7	GOLF RALLYE	1781	1989-90	45,0	30,0	15,0	P1800/P1800 S	1778-1986	1961-71	28,5	19,0	9,5
VIVA GT	1975	1968-70	10,5	7,0	3,5	GOLF COUNTRY	1781	1990-91	17,5	11,7	5,8	1800 ES	1986	1971-73	30,0	20,0	10,0
FIRENZA	1159-2279	1971-73	5,2	3,5	1,7	GOLF III (TUTTE LE VER.)	1391-1984	1991-98	3,0	2,0	1,0	66 (TUTTE LE VER. ANCHE DAF)	1108-1289	1972-79	7,5	5,0	2,5
FIRENZA	1256-2279	1973-75	4,5	3,0	1,5	GOLF III GTI/GTI16V	1984	1991-98	75	50	2,5	343/345	1397-1986	1976-81	4,5	3,0	1,5
MAGNUM	1759-2279	1973-77	6,0	4,0	2,0	GOLF III (2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO)	2792-2861	1991-97	10,5	7,0	3,5	340/360 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-1986	1982-91	4,5	3,0	1,5
<b>VOLKSWAGEN</b>																	
						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
TYP 82 KÜBELWAGEN	985-1131	1940-45	67,5	45,0	22,5	GOLF IV (TUTTE LE VERSIONI)	1390-1984	1997-04	3,8	2,5	1,3	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	7,0	4,7	2,3
TYP 82 E 60	985-1131	1941-45	71,0	47,5	23,7	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2002-04	8,0	5,5	2,7	GOLF IV 1.8 20V	2325	1997-04	75	50	2,5
TYP 87 COMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	64,5	43,0	21,5	GOLF IV 2.3 V5	1984	1997-04	11,0	7,3	3,7	GOLF IV 2.8 VR6	2792	1999-03	11,0	7,3	3,7
TYP 166 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	90,0	60,0	30,0	GOLF IV R32	3189	2002-03	24,0	16,0	8,0	GOLF IV R32	1781	1998-99	2,0	1,3	0,7
MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	42,5	28,4	14,2	GOLF IV VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1984	1999-06	3,0	2,0	1,0	GOLF IV VARIANT (TUTTE LE VER.)	1590-1984	1999-06	12	8,0	4,0
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1131-192	1953-57	33,0	22,0	11,0	GOLF IV VARIANT 2.3 V5	2325	1999-04	5,3	3,5	1,8	GOLF IV VARIANT 2.3 V5	1595-1984	1998-02	5,3	3,5	1,8
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	21,0	14,0	7,0	GOLF IV CABRIO	1595-1984	1998-02	5,3	3,5	1,8	GOLF IV CABRIO	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	18,8	12,5	6,3	GOLF IV 1.4 16V FSI	1390	2003-04	3,0	2,0	1,0	GOLF IV 1.4 16V FSI	1598-1984	2003-08	4,4	2,9	1,5
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	18,8	12,5	6,3	GOLF IV 1.6 2.0 FSI	1598-1984	2003-08	9,0	6,0	3,0	GOLF IV 1.6 2.0 FSI	1781	2004-08	9,0	6,0	3,0
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192	1967-74	12,8	8,5	4,3	GOLF V GTI	3189	2005-08	20,0	13,0	6,7	GOLF V GTI	1781	2005-08	20,0	13,0	6,7
MAGGIOLINO 1300/1500 (12V)	1285-1493	1967-70	13,5	9,0	4,5	GOLF V R32	1781	2002-03	24,0	16,0	8,0	GOLF V R32	1781	2002-03	24,0	16,0	8,0
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192	1974-78	7,5	5,0	2,5	GOLF V VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1984	1999-06	3,0	2,0	1,0	GOLF V VARIANT (TUTTE LE VER.)	1590-1984	1999-06	3,0	2,0	1,0
MAGGIOLINO 1302	1192-1584	1970-72	9,0	6,0	3,0	GOLF V VARIANT 2.3 V5	2325	1999-04	5,3	3,5	1,8	GOLF V VARIANT 2.3 V5	1595-1984	1999-02	5,3	3,5	1,8
MAGGIOLINO 1303	1192-1584	1972-74	8,3	5,5	2,8	GOLF V CABRIO	1043-1272	1981-90	3,8	2,5	1,3	GOLF V CABRIO	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1303	1192-1584	1974-75	8,3	5,5	2,8	GOLF V 1.4 16V FSI	1043-1272	1990-95	3,8	2,5	1,3	GOLF V 1.4 16V FSI	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-83	7,5	5,0	2,5	GOLF V 1.6 2.0 FSI	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 1.6 2.0 FSI	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO CABR. HEMMÜLLER	1131	1949-53	100,0	66,5	33,5	GOLF V 2.0 FSI	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 2.0 FSI	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO CABR. KARMMAN	1131	1951-54	75,0	50,0	25,0	GOLF V 2.3 V5	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 2.3 V5	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO CABR. KARMMAN	1192	1954-57	52,5	35,0	17,5	GOLF V 2.8 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 2.8 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET	1192	1957-67	37,5	25,0	12,5	GOLF V 3.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 3.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1300/1500 CABRIOLET	1285-1493	1965-67	33,0	22,0	11,0	GOLF V 3.2 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 3.2 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1300/1500 CABRIOLET (12V)	1192	1967-70	27,0	18,0	9,0	GOLF V 3.6 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 3.6 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1500 CABR. (12V)	1285-1493	1967-70	27,8	18,5	9,5	GOLF V 4.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 4.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1502 CABRIOLET	1192-1584	1970-72	21,0	14,0	7,0	GOLF V 4.2 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 4.2 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1503 CABRIOLET	1192-1584	1972-74	19,5	13,0	6,5	GOLF V 4.6 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 4.6 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1503 CABRIOLET	1192-1584	1974-80	18,0	12,0	6,0	GOLF V 5.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 5.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
KARMANN GHIA COUPE'	1192	1955-58	49,5	33,0	16,5	GOLF V 5.4 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 5.4 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
KARMANN GHIA COUPE'	1192	1958-66	33,0	22,0	11,0	GOLF V 5.8 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 5.8 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
KARMANN GHIA COUPE'	1285-1584	1966-74	30,0	20,0	10,0	GOLF V 6.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 6.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1967-70	35,0	22,0	11,0	GOLF V 6.3 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 6.3 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
KARMANN GHIA 1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	45,0	30,0	15,0	GOLF V 6.6 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 6.6 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
1500/1500 S	1493-1584	1961-65	15,8	10,5	5,3	GOLF V 6.8 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 6.8 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
1600 LTL	1584	1965-66	15,0	10,0	5,0	GOLF V 7.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 7.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
1600 LTL	1584	1966-73	13,5	9,0	4,5	GOLF V 7.5 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 7.5 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-66	16,5	11,0	5,5	GOLF V 8.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 8.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1966-73	15,0	10,0	5,0	GOLF V 8.5 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 8.5 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
411/412 (TUTTE LE VERSIONI)	1679-1795	1968-74	11,3	7,5	3,8	GOLF V 9.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 9.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
PESACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	20,3	13,5	6,8	GOLF V 9.5 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 9.5 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
TYP 183 LTIS	1714	1979-82	15,0	10,0	5,0	GOLF V 10.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 10.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
K70 (TUTTE LE VER.)	1605-1807	1970-75	8,3	5,5	2,8	GOLF V 10.5 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 10.5 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1295-1588	1973-77	10,5	7,0	3,5	GOLF V 11.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 11.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1272-1588	1977-80	7,5	5,0	2,5	GOLF V 11.5 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 11.5 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
PASSAT II S. (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1920	1980-88	4,5	3,0	1,5	GOLF V 12.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 12.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
PASSAT II S. (B2) VAR. TUTTE LE V.	1272-1994	1980-88	6,8	4,5	2,3	GOLF V 12.5 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 12.5 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
PASSAT III S. (B3) TUTTE LE VERSIONI	1595-1984	1988-94	3,4	2,5	1,1	GOLF V 13.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 13.0 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
PASSAT IV S. (B4) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984	1989-94	10,8	7,2	3,6	GOLF V 13.5 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 13.5 VR6	1781	1998-01	12,0	8,0	4,0
PASSAT IV S. (B4) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984	1989-94	4,5	3,0	1,5	GOLF V 14.0 VR6	1043-1272	1990-95	9,0	6,0	3,0	GOLF V 1					



# 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 130

## VENDO AUTO

### ALFA ROMEO

**75 2.0 TWIN SPARK** del 1987, perfette condizioni, nessun lavoro da eseguire, Asl Targa oro, 16.500 euro trattabili, visibile ad Albenga (SV)



[avv.massimodepalo@gmail.com](mailto:avv.massimodepalo@gmail.com)

**75 1.8 i.E.** del 1989, effettuato un restauro conservativo, iscritta Asl, 12.500 euro, visibile a Pavia



[aledge72@gmail.com](mailto:aledge72@gmail.com)

### 156 2.0 TWIN SPARK SELESPEED

del 2000, condizioni impeccabili, interni totalmente in pelle, unico proprietario, trattativa riservata, visibile a Pescara

[alexcinicoto@gmail.com](mailto:alexcinicoto@gmail.com)

**GIULIA 1600 SUPER "BISCIONE"** grigia del 1969, conservata, funzionante, meccanica perfetta, 28 mila euro, visibile a Milano

[w.maccone@libero.it](mailto:w.maccone@libero.it)

**GIULIETTA SPRINT I SERIE** del 1957, restaurata completamente, 83 mila euro, visibile a Graffignana (LO)



[maurizio.senna@sennainox.it](mailto:maurizio.senna@sennainox.it)

**ALFETTA GTV 2000** rossa del 1979, conservata, messa a punto fatta nel 2015, da allora sempre soggetta a manutenzione annuale, 20.500 euro, visibile a Canegrate (MI)



[attilicavalleri@libero.it](mailto:attilicavalleri@libero.it)

**SPIDER 3.0 V6 (916)** rossa del 1999, eseguiti molti lavori su meccanica e carrozzeria, 27 mila euro, visibile a Torino



[maxmoca@hotmail.it](mailto:maxmoca@hotmail.it)

### 75 2.5 V6 QUADRIFOGLIO VERDE

rossa del 1988, importata dalla Spagna, 27 mila euro, visibile a Giussano (MB)



[morgantassi@icloud.com](mailto:morgantassi@icloud.com)

**156 2.0 TWIN SPARK** rossa del 2001, perfettamente conservata e originale, sempre in garage, regolarmente tagliandata e revisionata, 10.000 euro, visibile a Bareggio (MI)



[carcano.mauro@gmail.com](mailto:carcano.mauro@gmail.com)

### ALPINE RENAULT

**A110 1600 S** rossa del 1971, 145 mila euro, visibile a Belluno



[zampierigiuseppe09@gmail.com](mailto:zampierigiuseppe09@gmail.com)

### AUDI

**80 AVANT 2.0 GT SPORT** del 1993, benzina e GPL, meccanica in perfetta efficienza, 6.950 euro, visibile a Napoli



[pl.dicapua@gmail.com](mailto:pl.dicapua@gmail.com)

### AUSTIN

**HAMBLIN SEVEN CADET MK1** del 1937, effettuate estese manutenzioni, 33 mila euro, visibile a Fano (PU)



[info@topcapitalitalia.com](mailto:info@topcapitalitalia.com)

### AUSTIN HEALEY

**SPRITE (FROG EYE)** rossa del 1960, 29.900 euro, visibile a Lumezzane (BS)



[luis.cocca@alice.it](mailto:luis.cocca@alice.it)

Per ordini o informazioni sulle riviste

**ED EditorialeDomus**

puoi contattare il servizio abbonamenti  
al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

[uf.abbonamenti@edidomus.it](mailto:uf.abbonamenti@edidomus.it)

**Q | P QUATTRORUOTE**  
Professional

**SEI UN PROFESSIONISTA?**  
Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito  
[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)  
o richiedi informazioni scrivendo a  
[professional@quattroruotepro.it](mailto:professional@quattroruotepro.it)

**3000** rossa del 1958, importata, iscritta Asi, 75 mila euro, visibile a Roma



marcellaciccioli@gmail.com

#### AUTOBIANCHI

**A112 ABARTH (70 CV)** del 1975, targhe e libretto originali, ottime condizioni di meccanica, interni e carrozzeria, 17 mila euro, visibile a Rieti



marcello.mari@libero.it

**A112** beige del 1973, iscritta Asi, unico proprietario, ottime condizioni, 5.000 euro, visibile a Ercolano (NA)

gigi.moffa@gmail.com

**A112 ABARTH** del 1984, ottime condizioni di carrozzeria, interni e motore, manutenzione regolare, 18.500 euro, visibile a Rivoli (TO)

vittorio54rs@gmail.com

#### BENTLEY

**S1** del 1958, 55 mila euro, visibile a Lecco



info@vetrinadannunzio.com

#### BMW

**2800 CS (E9)** del 1971, iscritta Asi, conservata, tutta originale, verniciatura speciale, manutenzione sempre eseguita, 25 mila euro, visibile a Milano



stefano\_didio@hotmail.com

**600** rossa e bianca del 1959, rara, trattativa riservata, visibile a Roma

alta.pl@libero.it

**325iX (E46)** grigia del 2002, iscritta Asi, manutenzione regolare, set aggiuntivo di ruote con gomme invernali, trattativa riservata, visibile a Piacenza

silvia.leprati@gmail.com

**2002 TII** bianca del 1971, 5 marce, differenziale autobloccante, iscritta Asi, 40 mila euro, visibile a Ovada (AL)

leonora.villa@alice.it

#### CITROËN

**2 CV CHARLESTON** del 1984, iscritta Asi, meccanica in ordine, 8.500 euro, visibile ad Asti



matteo.bosia@virgilio.it

**2 CV** gialla del 1981, completamente sistemata di meccanica e carrozzeria, capote nuova, 7.500 euro, visibile a Rimini

lobo\_2013@libero.it

**DS 21 I.E.** del 1971, 25 mila euro, visibile a Milano



simoncini.ing.paolo@gmail.com

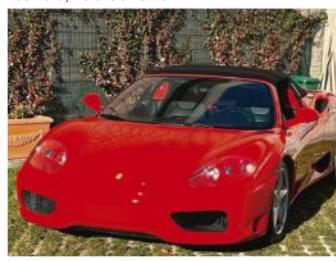
**DS 21** Blank Carrare del 1967, tetto grigio, interni rossi, motore e carrozzeria restaurati, trattativa riservata, visibile a Ferrara



pollyrm@libero.it

#### FERRARI

**360 SPIDER** rosso del 2003, trattativa riservata, visibile a Lecco



info@dannunzioastatelematiche.com

#### FIAT

**CAMPAGNOLA AR51** del 1960, 1900 diesel, ex Esercito Italiano, restaurata, perfettamente funzionante, iscritta Asi, 9.500 euro, visibile a Olbia (SS)

elena.pisani@me.com



## AIRCOOLED

**RICAMBI E ACCESSORI PER PORSCHE 356**

T. 0472 200606  
[www.aircooled.it](http://www.aircooled.it)

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

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

#### AGENZIA "A.C.S."

Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO

Tel. 035 23 30 77

[www.acs-bergamo.it](http://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](http://www.agugginisas.it)

[www.garageepoque.it](http://www.garageepoque.it)

TEL. 02 96320107



## EPOCA CAR



[www.epocacar.com](http://www.epocacar.com)



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

#### NEGOZIO ON LINE

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

www.gardaricambi.com



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](http://www.gardaricambi.com)

e-mail [info@gardaricambi.com](mailto:info@gardaricambi.com)

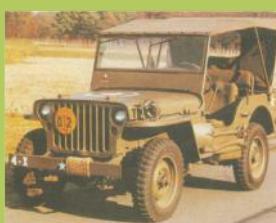
# Bergia Paolo

Restauro Auto d'Epoca

Officina  
specializzata  
*Alfa Romeo*



Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"  
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391  
[autodepacabergia@virgilio.it](mailto:autodepacabergia@virgilio.it) - [www.alfabergia.com](http://www.alfabergia.com)



#### TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

##### RICAMBI ED ACCESSORI PER:

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

[ricambituri@gmail.com](mailto:ricambituri@gmail.com)

[www.ricambituri.com](http://www.ricambituri.com)

Tel. 051 384831

Mob. 339 4399951

Via Berretta Rossa, 66/2 B, 40133 Bologna

**500 LUSSO** del 1971, convertita in cabriolet, auto in ordine, documentazione dei lavori svolti, 23 mila euro, visibile a Civitavecchia (RM)



peppehotelcapri@gmail.com

**TOPOLINO B** blu del 1947, 8.000 euro, visibile a Guidonia Montecelio (RM)



pietrodark@libero.it

**500 C BELVEDERE** del 1953, apportate molte migliorie, 15.379 euro, visibile a Lecco



info@dannunzioastetelematiche.com

**TOPOLINO GIARDINIERA LEGNO** verde del 1949, meccanica nuova, iscritta Asi, 47.320 euro, visibile a Lierna (LC)



info@dannunzioastetelematiche.com

**500 C AUTOCARRO** del 1952, motore nuovo, meccanica revisionata, 23.660 euro, visibile a Lecco



info@dannunzioastetelematiche.com

**1100 AUTOCARRO** del 1962, meccanica buona, molte componenti nuove, iscritta Asi, 23.660 euro, visibile a Lierna (LC)

info@dannunzioastetelematiche.com

**1100 R** del 1968, completa, a lungo inutilizzata, 900 euro, visibile a Ventimiglia (IM)

lauracavassa51@gmail.com

**500 D** bianca del 1963, ottimo stato di conservazione, 14 mila euro, visibile a Roma



andreias.siqueira@gmail.com

**500 LUSSO** gialla del 1970, funzionante e ben conservata, interni in ottimo stato, 5.000 euro, visibile ad Arona (NO)



scriviaebea@gmail.com

**500 F** del 1967, originale, ben mantenuta, restauro meccanico da completare, 5.000 euro, visibile ad Arezzo



riccardo.meacci.97@gmail.com

**1100/103** bianca del 1955, pronta per gare di regolarità, interni nuovi, Asi Targa oro, 16.500 euro, visibile a Soncino (CR)



info@ruggeriimpianti.it

**BALILLA** del 1934, meccanica nuova, carrozzeria conservata in buono stato, 34.800 euro, visibile a Istrana (TV)



3343062516

**1100 D** del 1963, totalmente conservata, targhe e libretto originali, motore revisionato, 6.900 euro, visibile ad Alessandria

retavioni@gmail.com

**127 III SERIE** rossa del 1982, interni come nuovi, 3.985 euro, visibile a Martina Franca (TA)

carloco@libero.it

# YOUR PASSION IS BACK



## VICENZA CLASSIC CAR SHOW

28-29-30 marzo 2025  
FIERA DI VICENZA

**Vendi la tua auto  
a Vicenza Classic Car Show**

Hai un'auto d'epoca che desideri esporre e vendere?

Puoi riservare uno spazio a Vicenza Classic Car Show.

Informati sulle modalità e condizioni inviando una mail con i tuoi dati:

Nome / Cognome / Città / Telefono / Email  
a info@viccs.it

28-29-30 marzo 2025 | FIERA DI VICENZA

[WWW.VICENZACCLASSICCARSHOW.COM](http://WWW.VICENZACCLASSICCARSHOW.COM)

info line: +39 0572 70152



Powered by  
**ITALIAN EXHIBITION GROUP**  
Providing the future

**TOPOLINO** del 1936, berlina chiusa, targa e libretto originali, 16 mila euro, visibile a Magreglio (CO)



roberto.maestri@peperosso.tv

**500 LUSSO** rossa del 1971, totalmente restaurata, 9.000 euro, visibile a Teramo  
stefano.dinat@gmail.com

**500 C BELVEDERE** del 1953, totalmente revisionata, interni rifatti, carrozzeria perfetta, 12 mila euro, visibile a Borgo Priolo (PV)



max.vallardi@vallardi.net

**500 F** rossa del 1970, leggera elaborazione, assetto ribassato, trattativa riservata, visibile a Pescara  
carenas86@hotmail.it

**500 B** del 1948, in ottime condizioni, 19.500 euro, visibile a Cesara (VB)



silviafalda@libero.it

**500 F** blu del 1970, interni in pelle beige, buone condizioni, meccanica funzionante, trattativa riservata, visibile a Carugo (CO)



mara\_col@yahoo.it

**126 FSM** bianca del 1987, completamente funzionante e revisionata di recente, 2.500 euro, visibile a Giulianova (TE)

ritagalli29@gmail.com

**500 GIARDINIERA** bianca del 1963, iscritta Asi, meccanica completamente revisionata, 9.500 euro, visibile a Cisternino (BR)

vittorio@studioriccardi.info

**500 C** del 1950, ottime condizioni, trattativa riservata, visibile ad Avigliana (TO)

corona74.dc@gmail.com

**500 GIARDINIERA** del 1967, funzionante, trattativa riservata, visibile ad Asti



3711840772

**600 D** bianca del 1964, Asi Targa oro, leggera preparazione, 5.000 euro, visibile a Firenze



fmani@iccom.cnr.it

**600 D** bianca del 1963, perfette condizioni, 8.200 euro, visibile a Roma

lellom@libero.it

**BALILLA LUSSO 3 PORTE** del 1933, targa e libretto originali, 24.500 euro, visibile a Roma

lellom@libero.it

**XI/9** del 1975, fondi rifatti, completamente riverniciata, numerosi altri lavori fatti, 14 mila euro, visibile a Modena



3334132948

**500 F** bianca del 1966, in ottime condizioni, 7.000 euro, visibile a Cagliari



atzenistefania@tiscali.it

**500 LUSSO** Rosso Corallo del 1971, targa e libretto originali, condizioni eccellenti, 5.900 euro, visibile a Roma

retaillevo@gmail.com

**SPIDER EUROPA PININFARINA** grigia del 1983, in ottime condizioni generali, necessita di qualche lavoro, trattativa riservata, visibile a Torre de' Passeri (PE)

massimilanolauterio@virgilio.it

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

**NUOVA SEDE**  
**600m<sup>2</sup>**  
RICAMBI & AUTO

**VENDITA E RICAMBI**  
PER CITROËN 2CV  
MEHARI e DYANE

CI VEDIAMO ALLA  
**MOSTRA SCAMBIO DI NOVEGRO (MI)**  
PADIGLIONE C STAND 155-156 + 14/15/16 FEBBRAIO  
ORDINA E RITIRA IN FIERA!

Seguiteci anche su FB:  
facebook.com/NPM2cvservice

ORDINI & RICHIESTE:  
INFO@CITROEN2CVSERVICE.COM  
WWW.CITROEN2CVSERVICE.COM

Profilo gocciolatoio 2cv e Dyane come originali made in Italy

Spedizioni in tutta Italia  
Ampio magazzino ricambi

Scrivici!

4 Pneu 125R15 200 €

Coppia parasoli con texture d'origine 75 €

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

### F.I.I. DEMINICI

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



Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955



SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO  
www.deminici.it  
MERCE PRONTA CONSEGNA  
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

### 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

### Pratiche Auto ad Elevato Grado di Difficoltà

Nicolini Bruno snc



Reggio Emilia Tel. 0522.551061  
paolo@nicolinibruno.it  
www.nicolinibruno.it

## 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: 3814 Spinì 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

EPOCA  
ITALIA



**www.targheetarghe.it**

**INNOCENTI**

**MINI DE TOMASO** del 1981, completamente restaurata da meccanica e di carrozzeria, 10.000 euro, visibile a Valsamoggia (BO)



glm.gianluca@gmail.com

**MINI 1000** color avorio del 1973, motore revisionato, interni ed esterni sistemati, 7.500 euro, visibile a Verona



fgorini@gmail.com

**FORD (USA)**

**ESSEX SUPER SIX** del 1929, restaurata, ricambi disponibili, 50 mila euro, visibile ad Alessandria

d7gg94wngg@privaterelay.appleid.com



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

**JAGUAR**

**E TYPE V12** del 1971, tetto apribile, targhe d'epoca, 89 mila euro, visibile a Lierna (LC)



info@dannunzioastetelematiche.com

**MK2 3.8** del 1962, totalmente restaurata, interni rossi con tappezzerie e legni nuovi, trattativa riservata, visibile a Udine



sannitonicol@gmail.com

**E TYPE V12 SPIDER** del 1974, restaurata completamente, cambio automatico, 79 mila euro, visibile a Lierna (LC)



info@dannunzioastetelematiche.com

**MK IV 2 1/2 LITRE SALOON** del 1946, importata dal Regno Unito, targa italiana, 60 mila euro, visibile a Giussano (MB)



morgantassi@icloud.com

**MK IX** del 1961, comparso su Ruote classiche di febbraio 2008, guida a sinistra, restaurata negli anni 90, 54 mila euro, visibile a Lodi



gecima75@gmail.com

**MK VIII** del 1958, in ottimo stato, trattativa riservata, visibile a Torricella Sicura (TE)

palumbi.marco@gmail.com

**E TYPE FHC I SERIE 2+2** del 1967, conservata, ottime condizioni, iscritta Asi, 107 mila euro, visibile a Piadena Drizzona (CR)

magnaroby@yahoo.it

**XK 150 SE FHC** blu del 1959, completa, restauro da finire, guida a destra, 55 mila euro, visibile a Terracina (LT)



pmi69@live.it

**LANCIA**

**APRILIA 1500** del 1949, Asi Targa oro, trattativa riservata, visibile a Lecco



info@dannunzioastetelematiche.com

**ARDEA IV SERIE** del 1951, 15 mila euro, visibile a Cefalù (PA)

coniglio.vito@libero.it

**ARDEA IV SERIE** del 1952, carrozzeria conservata ma non perfetta, meccanica in ordine, 13.500 euro, visibile a Terracina (LT)

pmi69@live.it

# Restauri e revisione Porsche 356-911-914



**FLAMINIA GT TOURING** bianca del 1962, targhe originali, perfettamente conservata, meccanica in ottime condizioni, trattativa riservata, visibile a Volpago del Montello (TV)



3513672860

**FULVIA SPORT ZAGATO** gialla del 1968, iscritta Asi, motore perfetto, interni e carrozzeria in buono stato, 26 mila euro, visibile a San Gregorio di Catania (CT)



s.gallo@telecolor.it

**FLAVIA 2000 COUPÉ** del 1970, tutta originale, ben tenuta, 22 mila euro, visibile a Rescaldina (MI)



simogari75@gmail.com

**FLAVIA COUPÉ 1.8 INIEZIONE** del 1966, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, convertita a carburatori per maggior affidabilità, 22 mila euro, visibile a Roma



drsntn68s@libero.it

**FLAMINIA GT TOURING** del 1962, targhe originali, iscritta Asi, trattativa riservata, visibile a Palmi (RC)



potortic@gmail.com

## LAND ROVER

**DEFENDER 110 TD5** del 2001, ottime condizioni, numerosi accessori, 50 mila euro, visibile a Treviso

pier.destefani@gmail.com

## MASERATI

**2.24V** del 1990, meccanica perfetta, svolta una revisione totale con sostituzione di numerosa componentistica, 30 mila euro, visibile a Canegrate (MI)



attiliocavalleri@libero.it

## MERCEDES-BENZ

**300 CE** del 1990, ben conservata, targhe d'epoca, tetto apribile, interni in pelle, 9.900 euro, visibile a Lieria (LC)



info@dannunzioastetelematiche.com

**200 GE (W460)** bianca del 1987, perfette condizioni, totalmente restaurata, 23.200 euro, visibile a Roma



giacomoanania@gmail.com

**300 CE (C124)** del 1990, 12 mila euro, visibile a Taormina (ME)



tofilma@libero.it

**ML** del 2000, impeccabile, 12.500 euro, visibile a Bologna



f.franceschini@spacesimonacorsellini.com

**450 SEL (W116)** del 1973, sempre in garage, interni ottimi, 20 mila euro, visibile a Dronero (CN)

robertorineri@gmail.com

**300 C (W186)** del 1955, 50 mila euro, visibile a Giussano (MB)

morgantassi@icloud.com

## MG

**B SPIDER** del 1970, in ottime condizioni, recente manutenzione, iscritta Asi, completa di hardtop originale, 17.500 euro, visibile a Montalcino (SI)



annunciandrea58@gmail.com

**B SPIDER** bianca del 1964, in perfette condizioni, 25 mila euro, visibile a Bari



giannisosa@hotmail.it

**MIDGET MK III** rossa del 1968, totalmente revisionata, 12.800 euro, visibile a Bologna



marcocavedagni@libero.it

## OPEL

**KADETT 1800 GSi** bianca del 1986, ottime condizioni, reimmatricolata nel 2012, sempre in garage, pochi chilometri, impianto a Gpl, 10.000 euro, visibile a Torino



zxano91@gmail.com

**KADETT A 1000** del 1964, non marciante, carrozzeria in buone condizioni, 2.399 euro, visibile a Catania



francescoxcr@virgilio.it

## PORSCHE

**914/4** arancione del 1971, completamente originale, unico proprietario, sempre in garage, marciante, 30 mila euro, visibile a Perugia

alessandromeniconi999@gmail.com

## 911 3.2 CARRERA CABRIOLET

rossa del 1986, manutenzioni regolari, tutto documentato, 64 mila euro, visibile a Udine

alberto-manzoni@alice.it

**911 (993) CARRERA 2 CABRIOLET** blu del 1994, conservata, originale, 98 mila euro, visibile a Roma



lellom@libero.it

## RENAULT

**4 TL** del 1992, meccanica rivista, numerose modifiche, 5.500 euro, visibile a Viagrande (CT)



mikk64@msn.com

**4** rossa del 1986, motore e freni completamente revisionati, qualche ammaccatura, 4.100 euro, visibile a Bologna



marcopatierno.doc@gmail.com

## SUZUKI

**SWIFT CABRIOLET** rossa del 1993, perfetta, 4.900 euro, visibile a Piacenza



info@agenziapilota.com

## TRIUMPH

**TR3 A** del 1958, ottime condizioni, molti accessori, trattativa riservata, visibile a Torino



mebaneiwilly624@gmail.com

## VELOREX

**16/250 OSKAR** del 1959, restauro da completare, alcuni pezzi mancanti, 4.000 euro, visibile a Corciano (PG)



lotitomassimo@gmail.com

## VOLKSWAGEN

**MAGGIOLINO MEXICO** blu del 1985, in ottime condizioni, As Targa oro, nessun intervento da eseguire, 11.500 euro, visibile a Rivoli (TO)



vittorio54rs@gmail.com

**MAGGIOLINO "OVALINO"** del 1954, targhe e libretto originali, totalmente restaurata, trattativa riservata, visibile in provincia di Sondrio



info@dannunzioastetelematiche.com

**MAGGIOLONE CABRIOLET** nera del 1979, interni beige, in ottimo stato, 15 mila euro, visibile a Parma



alex.gandolfi@gmail.com

**MAGGIOLINO MEXICO** del 1979, vetro piatto, perfettamente funzionante, carrozzeria in buono stato, 5.900 euro, visibile a Saint-Vincent (AO)

comola87@hotmail.com

**MAGGIOLONE 1302 CABRIOLET** blu del 1972, carrozzeria completamente rifatta, motore in perfette condizioni, capote beige nuova, gomme nuove, 21.500 euro, visibile a Macerata



dada1958@libero.it

**MAGGIOLINO 1200 6 VOLT** del 1963, targa originale, interni beige, 12.500 euro, visibile a Belgioioso (PV)



melimarte00@gmail.com

**MAGGIOLONE CABRIOLET** bianca del 1976, ben tenuta, 15.900 euro, visibile a Torino



007marea@gmail.com

## VOLVO

**240 STATION WAGON** bianca del 1983, perfette condizioni, As Targa oro, 13 mila euro, visibile a Soncino (CR)



info@ruggieriimpianti.it

**1800 ES** azzurra del 1971, sempre in garage, manutenzione regolare, qualche ritocco da fare alla carrozzeria, gomme nuove, 49 mila euro, visibile a Vetralla (VT)

mario.a.gasbarri@gmail.com

## VENDO MOTO

### GILERA

**SATURNO 500 BIALBERO** del 1989, numero 40 di produzione, iscritta As, 12 mila euro, visibile a Foggia



dottorcort@gmail.com

### HONDA

**XL 600 RM** del 1986, completa di cavalletti, bauletto e batteria aggiuntiva nuova, 3.500 euro, visibile a Scarperia San Piero (FI)



maracodacci@gmail.com

### INNOCENTI

**LAMBRETTA 150 LI** del 1960, restaurata e funzionante, 6.000 euro, visibile a Rufina (FI)



askarditz@yahoo.com

### MOTO GUZZI

**ERCOLE MOTOCARRO** rosso, targa originale, restaurata, 7.500 euro, visibile a Matino (LE)



info@dannunzioastetelematiche.com

**V7 SPECIAL** bianca del 1971, 4.800 euro, visibile a Vigliano Biellese (BI)



info@dannunzioastetelematiche.com

**500 GTV** rossa del 1947, 14.748 euro, visibile a Sassari



3343062516

**V35 II STRADA** del 1982, in perfetto ordine, poco utilizzata, sempre in garage, 4.900 euro, visibile a Milano

dott.pietrofilippomandraffino@gmail.com

**AIRONE 250 SPORT** del 1952, con contachilometri, specchietto, 7.000 euro, visibile a Rubano (PD)



luciano.babetto56@gmail.com

**V7 700** prima serie rossa del 1968, restaurata, marciante, 10.000 euro, visibile a Benevento

micpana@hotmail.it

## YAMAHA

**XT 600** del 1986, 2.500 euro, visibile a Roma

paxos63@gmail.com

## VENDO VARIE

**BIMBO RACER** macchina elettrica per bambini anni 50, dotata di due motori elettrici, trattativa riservata, visibile a Pavia

maffoni@libero.it

**COLLEZIONE COMPLETA DI RUOTECLASSICHE** dal numero uno a oggi, 1.200 euro, visibile a Casalnoceto (AL)

dedomenici.roberto@gmail.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**

**QUATTRORUOTE**  
Professional

**SEI UN PROFESSIONISTA?**  
Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito  
**www.quattroruotepro.it**  
o richiedi informazioni scrivendo a  
**professional@quattroruotepro.it**

# Gli annunci sono solo online

- Volete vendere auto o moto? Comprare? Per i privati è gratis
- Digitate [quattroruote.it/auto-usate/inserisci-annuncio/auto-epoca](https://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



Inquadra  
il QR Code con  
lo smartphone  
per inserire subito  
il tuo annuncio

- Una selezione delle inserzioni online sarà pubblicata ogni mese anche sulla rivista.
- **Hanno la precedenza quelle contenenti il contatto telefonico.**
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 2005**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2015**.

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 02842721.

**ATTENZIONE:** la presenza sulle pagine oppure sul sito di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è compilabile o acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'inserzionista o sull'acquirente dello spazio relativo.

<https://ruoteclassiche.quattroruote.it/vendo-e-compro/>

## RUOTECLASSICHE

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

### Annunci auto



PEUGEOT 504 COUPÉ 1800

€ 18.000  
Privato | Caprino Veronese (VR) 37013



PORSCHE 911 3.2 CARRERA

€ 70.000  
Privato | Colledara (TE) 64042



AUSTIN MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY

€ 6.800  
Privato | Palermo (PA) 90121



PORSCHE BOXSTER (986)

€ 22.000  
Privato | Treviso (TV) 31100



ALFA ROMEO SPIDER 1.3 JUNIOR

€ 19.000  
RUOTECLASSICHE

ANNO 1970  
ALIMENTAZIONE 1  
KM 135.000

ANNO 1987  
ALIMENTAZIONE 1  
KM 74.000

ANNO 1989  
ALIMENTAZIONE 1  
KM 50.000

ANNO  
ALIMENTAZIONE  
KM

ANNO  
ALIMENTAZIONE  
KM

Inserisci annuncio GRATIS  
verrai reindirizzato su quattroruote.it

226 risultati

Ricerca per marca

Ricerca per regione

Ordina per

Più recenti

Tipologia auto

Selezione mercato

Tutte le marche

Tutti i modelli

MERCATO | VENDORCOMPRO

## Un ponte tra domanda e offerta

LE INSEZIONI RIGUARDANO ESCLUSIVAMENTE AUTOMOBILI, MOTOCICLETTE E RICAMBI. NON PIÙ AUTOMOBILI, MODELLINI ED EDITORIALE SPECIALIZZATA. LE ISTRUZIONI DETTAGLIATE PER PUBBLICARE GLI ANNUNCI SONO A PAGINA 130

GIULIETTA SPRINT 1 SERIE del 1952

restaurato completamente, 85 mila km, visibile

75.2 VS QUADRIFOGLIO VERDE

nuova dell'88, imponente dello Spazio, 27 mila

AUDI

80 AVANT 2.0 GT SPORT del 1993,

restaurato, 100 mila km, visibile ufficio

più

6.950 euro, visibile a Bergamo (MI)

AUSTIN

HAMILTON SEVEN CADET MK1 del 1952,

restaurato, 10 mila km, visibile a Fano (PU)

più

6.950 euro

ALFA

SPIDER (FROG EYE) del 1960, 20.000

mil. km, visibile a Roma (RM)

più

6.950 euro

SPIDER 3.0 VS (916) del 1993, capote

metà buona e meccanica e corazzata, 27 mila

ALFA ROMEO 1600 3 SERIE del 1971, 145 mila km,

restaurato, 10 mila km, visibile a Bologna (BO)

AUSTIN HEALEY

SPIRE (FROG EYE) del 1960, 20.000

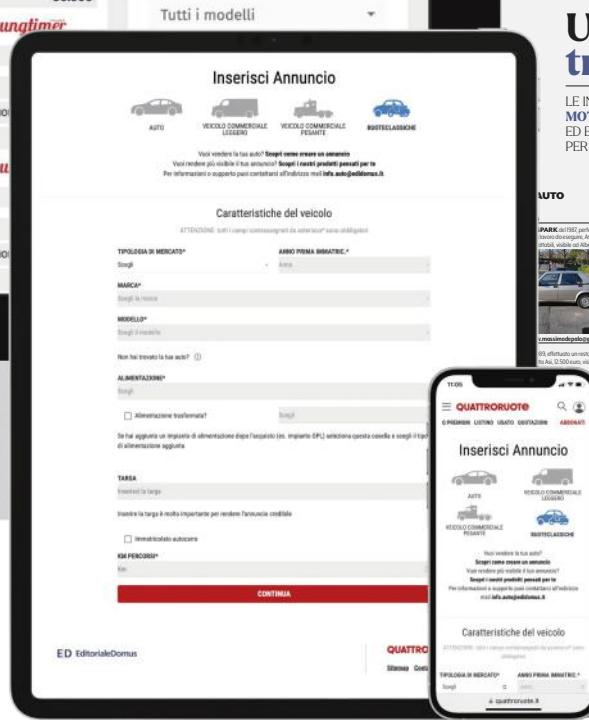
mil. km, visibile a Roma (RM)

più

6.950 euro

SEI UN PROFESSIONISTA?

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito [www.quattroruote.it](http://www.quattroruote.it) o richiedi informazioni scrivendo a [professional@quattroruote.it](mailto:professional@quattroruote.it)



# AUTOMOTORETRO

COLLEZIONISMO DI AUTO E MOTO D'EPOCA, AUTOMOBILIA, RICAMBI, ACCESSORI & MODELLISMO

*Parma, 8–9 Marzo 2025  
7 Marzo Riservato Operatori*

THE MOTORVALLEY EXCELLENCE SHOW

## SPECIAL AREA

Lancia Delta S4 40  
40° Anniversary



in contemporanea con



mercanteinfiera

29° MOSTRA INTERNAZIONALE DI MODERNARIATO, ANTICHITÀ E COLLEZIONISMO

— PRIMAVERA —

Parma, 8 - 16 Marzo 2025

amr@fiereparma.it | automotoretro.it f @



Comune di Parma



Trova tutti i quotidiani e riviste su <https://eurekaddl.lat>



Piacere di guidare

T H E N E W

# X3



Scopri la Nuova BMW X3 in tutte le Concessionarie BMW e su **BMW.IT**

Nuova BMW X3: consumo di carburante, ciclo misto WLTP in l/100 km 0,9-8,3; emissioni di CO<sub>2</sub>, ciclo misto WLTP in g/km: 21-189; consumo elettrico, in ciclo misto WLTP in kWh/100 km: 22,3-24; autonomia elettrica, WLTP in km: 81-90. I consumi di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> riportati sono stati determinati sulla base della procedura WLTP di cui al Regolamento UE 2017/1151. I dati indicati potrebbero variare a seconda dell'equipaggiamento scelto e di eventuali accessori aggiuntivi.