

## GUIDA AL COLLEZIONISMO

# FORD OPEL

# 3





VERA ICONA DEGLI ANNI 80, LA FORD SIERRA  
COSWORTH È SPINTA DA UN 2.000 A 16 VALVOLE  
SOVRALIMENTATO. NELLA VERSIONE STRADALE  
LA POTENZA ARRIVA A 204 CV

# AMERICANE D'EUROPA

Ford e Opel, unendo la filosofia delle loro Case madri statunitensi a quella europea, hanno fatto i grandi numeri con vetture popolari e affidabili; quando si sono lanciate nello sport hanno comunque toccato acuti notevoli nei rally e in pista

Testo di **Massimo Condolo**



**Nel marzo del 1990 si festeggia la 5 milionesima Ford Escort**



**La catena di montaggio della Opel Kadett A a Bochum**

La loro è la calma dei forti, o forse sarebbe meglio dire la forza dei calmi... mai farli arrabbiare, dice un adagio popolare. È così anche per le Case automobilistiche: una Escort o una Kadett sono facili da snobbare, se consideriamo le loro versioni da poco meno di un litro e con una dotazione in cui ci si stupisce che sulla versione base non abbiano neanche messo il motorino per il lavacrystal. Quando decidono di scendere in pista o sullo sterrato dei rally, però, le filiali europee di Ford e GM hanno tirato fuori l'Ascona 400 o la Escort Cosworth e non soltanto hanno vinto, ma hanno fatto da nave scuola a tanti talenti. Poi, quando non pensano alle performance - e si può tranquillamente accusarle di non farlo con continuità - sono in grado di uscire con modelli ottimi nella guida di tutti i giorni, con un elevato rapporto qualità prezzo e che non tradiscono mai chi

si deve spostare da un punto all'altro. Certo, molti dei loro modelli sono e soprattutto sono stati, nei periodi che un collezionista di oggi considera, auto "stile Ikea". Non davano magari grandi soddisfazioni a salirci e a guidarle, a volte si ispiravano un po' troppo a generi di vettura distanti da loro, ma avevano comunque alla base un buon design, anche con matite di tutto rispetto, e una componentistica fatta per durare almeno quanto le concorrenti. Poi, quando decidevano di eccellere eccellevano perché sapevano a chi rivolgersi, interno o esterno che fosse, quando era ora di fare belle macchine. La Osi M20 TS o la GT sono esempi lampanti di questa situazione.

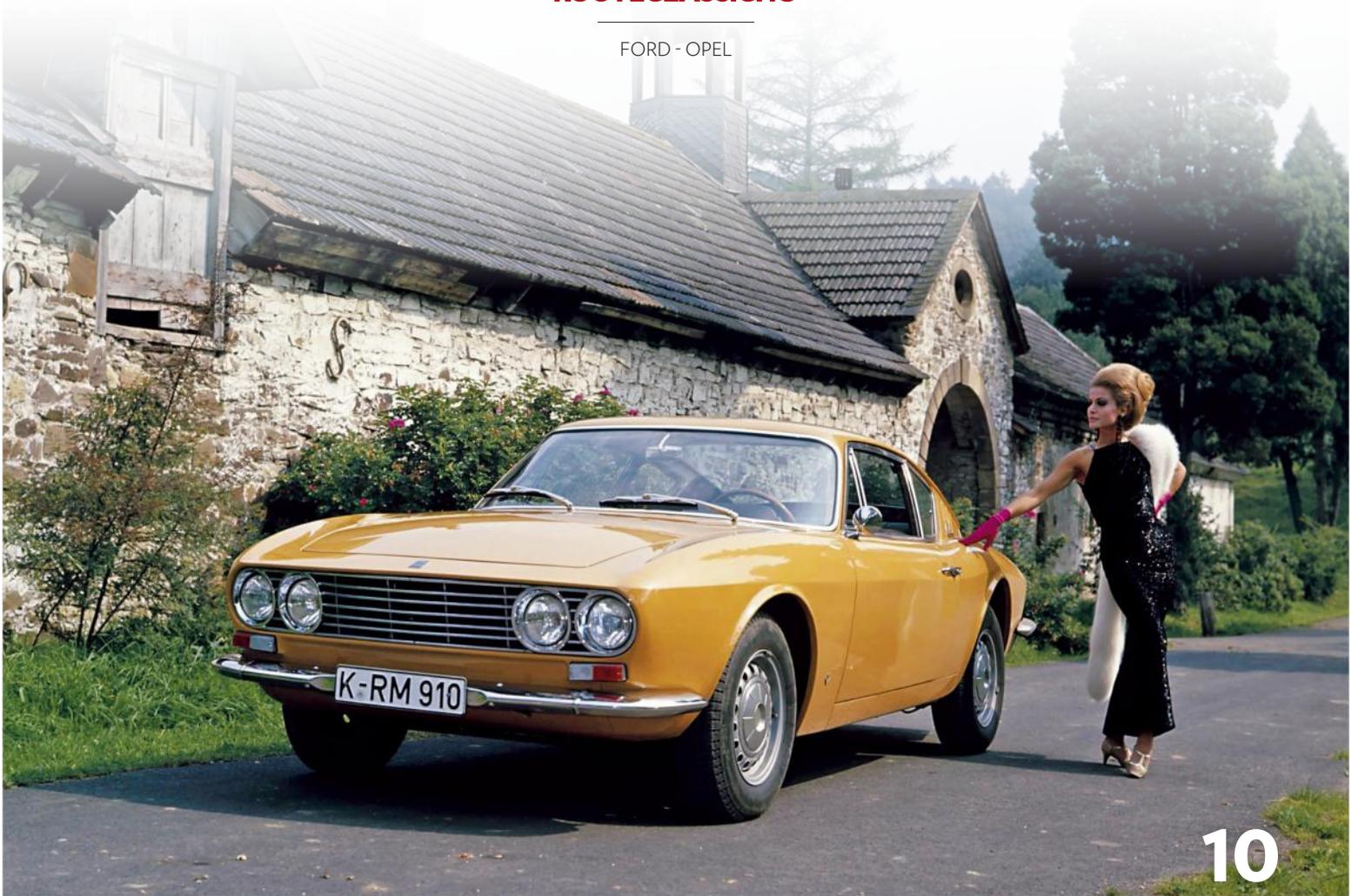
## **IL TEMPO DI RISCOPRIRE**

Spesso chi colleziona riconosce la validità di un modello Ford o di un Opel, ma si sente anche in dovere di giustificarlo: "Sì, ma è una Cosworth...", "Beh, dai,

la GT è praticamente una Corvette". Ecco, con le Case italiane non succede, non dobbiamo giustificare una 1100/103 perché non è una TV. È ora di farlo anche con questi due marchi vissuti tra una sponda e l'altra dell'Atlantico, che non di rado hanno insegnato anche al di là dell'Oceano come si facevano le auto. Certo, oggi non vale la pena spendere 15 mila euro per riportare ai fasti originali una Escort 940 o una Kadett City. Ma è altrettanto vero che esemplari in buone condizioni di Ford e Opel di quarant'anni vengono ancora oggi demoliti. Pensiamoci, quando ne abbiamo notizia. Altrimenti rischiamo che fra vent'anni un'intera produzione che ha significato molto anche per la memoria di noi italiani (sono state, con Volkswagen e le francesi, le prime straniere di grande diffusione in Italia) sia rappresentata soltanto da modelli che hanno "Cosworth" o "Lotus" come suffisso. **RC**

# RUOTECLASSICHE

FORD - OPEL





70



84



92



98



120



138

**Approdo sicuro**  
 Si ringrazia per la collaborazione Stefano Duse, responsabile dell'ufficio stampa di Opel Classica, club nato nel 2022. Il sodalizio si pone come punto di riferimento per gli appassionati, fornendo assistenza nella ricerca dei ricambi e indicando le officine specializzate.

## SOMMARIO

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| <b>3</b> EDITORIALE                        | <b>76</b> KADETT C                |
| <b>6</b> INTRODUZIONE FORD                 | <b>80</b> KADETT D                |
| <b>10</b> OSI 20MTS COUPÉ                  | <b>84</b> KADETT GSi - GSi 16V    |
| <b>14</b> ESCORT (I SERIE)                 | <b>88</b> KADETT CABRIO           |
| <b>20</b> ESCORT (II SERIE)                | <b>92</b> COMMODORE GS/E          |
| <b>24</b> ESCORT XR3 XR3i                  | <b>98</b> GT                      |
| <b>28</b> ESCORT RS 1600i RS TURBO RS 2000 | <b>102</b> MANTA                  |
| <b>32</b> CAPRI                            | <b>108</b> ASCONA 400 - MANTA 400 |
| <b>38</b> FIESTA (I SERIE)                 | <b>112</b> SENATOR MONZA          |
| <b>44</b> FIESTA (II SERIE)                | <b>116</b> CORSA GSi              |
| <b>48</b> FIESTA (III SERIE)               | <b>120</b> OMEGA LOTUS            |
| <b>52</b> SIERRA COSWORTH                  | <b>126</b> CALIBRA                |
| <b>58</b> COUGAR                           | <b>132</b> ASTRA                  |
| <b>62</b> INTRODUZIONE OPEL                | <b>138</b> SPEEDSTER              |
| <b>66</b> KADETT A                         | <b>142</b> GT                     |
| <b>70</b> KADETT B OLYMPIA                 | <b>146</b> STORIA DEL LOGO        |

### Galleria Ruoteclassiche

Numero 149 - Aprile 2023  
 Periodico mensile  
 Direttore Responsabile Gian Luca Pellegrini  
 Registrazione del Tribunale di Milano n. 85 del 11/02/2002

### GUIDA AL COLLEZIONISMO FORD - OPEL

A cura di Fabrizio Greggio  
 Testi di Massimo Condolo, Marco Di Pietro  
 Impaginazione Daniele Velini  
 Fotolito Editoriale Domus  
 Stampa Elcograf S.p.A., stabilimento di Bergamo (BG).

### EDITORIALE DOMUS S.p.A.

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

Distribuzione per l'Italia  
 S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.  
 Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)  
 tel.02 660301, fax 02 66030320

Copyright © 2023  
 Editoriale Domus S.p.A. Rozzano (MI)

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus S.p.A.

Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al numero 0282472459  
 E-mail: responsabledati@edidomus.it

È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'editore

# FUOCO SOTTO LA CENERE

Non è mai stato un marchio passionale, ma quando ha voluto entrare nell'arena delle vetture sportive ha sviluppato modelli divenuti iconici. Ed è proprio questa doppia personalità ad attrarre: la vettura fedele compagna della quotidianità e il "mostro" da rally

Testo di **Massimo Condolo**

**N**ell'immaginario americano è "la fabbrica" per eccellenza (non a caso anche in Europa parliamo di "sistema fordista", "fordismo", "catena di montaggio fordista"...), e, insieme a quelli della General Motors, il brand di auto altrettanto per eccellenza. A lei si devono la catena di montaggio con la ripetizione ossessiva di una singola operazione molto semplice, quella derisa da Chaplin in "Tempi moderni", e con la Model T (che grazie alla catena fordista veniva assemblata in 93 minuti) la proposta di una vettura base che più base non si può a un prezzo conveniente, ma senza opzioni o quasi - chi non ricorda le frasi-capolavoro di Henry Ford come "Tutto quello che non c'è non si rompe" o "Qualsiasi colore purché nero"? - e la formula della "mezza auto", l'acquisto rateale con la finanziaria interna, antesignano dell'attuale noleggio a lungo termine. La macchina veniva consegnata con un anticipo minimo, si prevedeva una maxirata di riscatto finale con la possibilità di non pagarla, restituire l'auto e accendere un nuovo finanziamento: un modo diabolico di fidelizzare il cliente. In America funzionava già negli anni dell'immediato dopoguerra, in Europa è arrivato più tardi. Del resto, la mentalità europea, e quella italiana ancor più, è diversa. "Lusso" e "possesso" sono - o quantomeno erano - molto più legati al concetto di auto di quanto non lo fossero Oltreoceano. E per questo l'Ovale blu è stato raramente un oggetto di culto. Il suo nome è per noi legato a vetture popolari e funzionali, sempre con un ottimo

rapporto qualità/prezzo, ma sovente troppo semplici per accenderci una passione.

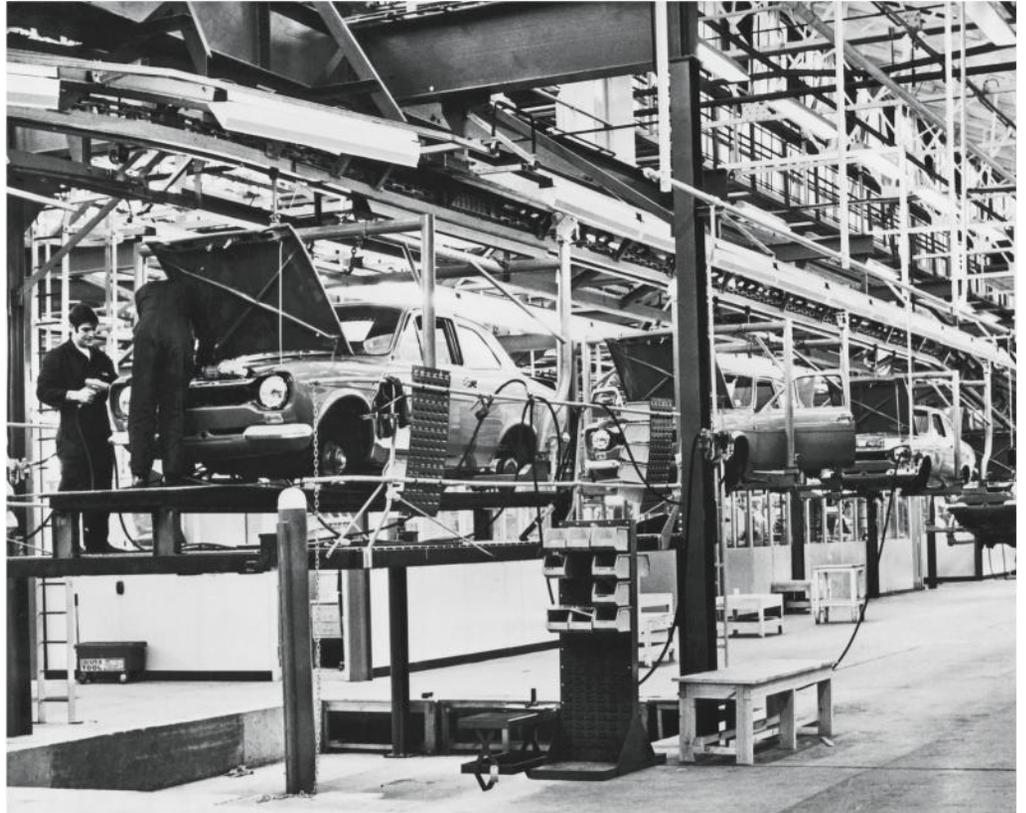
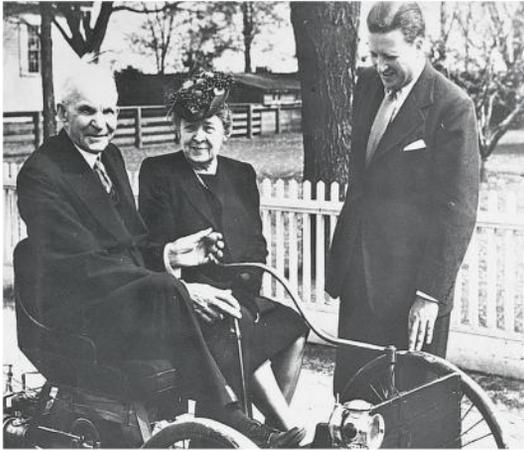
## LA WORLD CAR

Ford è stata, ben prima di Toyota e Volkswagen, la marca della world car. Era, ed è tuttora, ben radicata in Europa: ha impianti produttivi in Germania e nel Regno Unito da prima della guerra, è stata una delle prime imprese a "entrare" nella Spagna che usciva dalla dittatura franchista, ha avuto uno stabilimento in Francia e persino una ormai dimenticata fabbrica di assemblaggio a Trieste. La Ford T non è stata soltanto il primo best seller della storia dell'auto, ma pure la prima world car, prodotta identica a se stessa in tutto il mondo e quindi radicata nelle memorie popolari un po' ovunque: da Londra all'Argentina, dagli Stati Uniti d'America al Giappone. A proposito, erano soltanto quelle uscite da Detroit da due anni dopo l'inizio produzione a tre anni prima della fine a essere soltanto nere; la tinta unica non soltanto semplificava il processo produttivo, ma era stata scelta perché era quella che essiccava prima, riducendo drasticamente i tempi di fabbricazione. Negli altri anni e negli altri stabilimenti venivano costruite T di tanti colori. Ancora oggi ci sono zone d'Italia dove il concessionario Ford è un'istituzione di lunga data che magari con le sue medie dimensioni riesce a resistere alle grandissime concentrazioni odierne e dove qualche Escort prima serie o Taunus girano ancora, stoicamente in mano al primo proprietario o ai suoi eredi. Però, per molti anni che poi coincidono più ➔





NEL DICEMBRE DEL 1913 HENRY FORD  
INTRODUCE LA PRIMA LINEA DI MONTAGGIO  
PER LA PRODUZIONE DELLA MITICA FORD T.  
INIZIA UNA RIVOLUZIONE EPOCALE



➔ o meno con quelli che oggi definiscono un'auto come "di interesse storico", la Ford è stata soprattutto un importante fenomeno di costume, ma mai un oggetto di culto. La si comprava perché andava bene e costava poco. Più di una volta, però, è riuscita a imporsi nel mondo delle competizioni. C'era una base Ford sotto il motore Cosworth plurivittorioso in Formula 1, c'erano le Escort e le Sierra sotto le vetture che vincevano i rally e in pista.

### ALLA PORTATA DI TUTTI

Per molti anni le due entità europee principali della Ford, quella tedesca e quella inglese, hanno vissuto in compartimenti poco meno che stagni. C'erano quindi, anche sui listini di Quattroruote, le "Ford inglesi" e le "Ford tedesche". Per noi italiani le Ford erano soprattutto queste ultime, anche se più di un'Anglia ha calcato le nostre strade. Ma evidentemente ci sentiamo più vicini ai tedeschi, e al momento di comprare una Ford sceglievamo più volentieri una Taunus di una Cortina. Nella selezione dei modelli per questa guida abbiamo privilegiato quei modelli che hanno coinvolto entrambe le divisioni e che sono quindi "europei"

### Facciamo Fiesta

In alto, a sinistra, Henry Ford, ormai anziano, a bordo del suo primo veicolo a quattro ruote del 1896; in piedi Henry Ford II; sotto, Henry Ford II accanto alla Fiesta S. Sopra, lo stabilimento di Aveley (GB), dove venivano allestite le Escort RS e le Mexico. Qui a fianco la sei milionesima Escort.



(Capri, Escort, Fiesta) e che, per una congiuntura temporale dovuta anche al progressivo calo del contingentamento delle importazioni, sono stati più significativi per la nostra storia. Siamo, soprattutto, andati a caccia delle vere anime delle Ford: quella semplice e popolare che si batteva principalmente contro la General Motors, che ha sfornato capolavori di funzionalità come la Escort e la Fiesta, e quella aggressiva che scendeva in campo, se non proprio per vincere, per sfidare Audi, Lancia e Peugeot nei rally - di cui le Escort RS e le Sierra Cosworth sono

le più degne rappresentanti. Senza dimenticare, come è nello spirito della Casa, che anche i segmenti d'élite come le auto sportive devono essere alla portata di tutti. Così come negli anni 10 e 20 del Novecento un operaio della catena di montaggio doveva potersi comprare una Model T a rate, in tempi più recenti anche i team meno facoltosi potevano permettersi di gareggiare con un motore Ford (magari elaborato dalla Cosworth) sulla propria monoposto o di impiegare una vettura completa per correre nei rally o nei campionati turismo. **RC**

CON LA FIESTA, AL DEBUTTO  
NELLA PRIMAVERA DEL 1976 DOPO  
UNA LUNGA GESTAZIONE,  
LA FORD ENTRA NEL SETTORE  
DELLE UTILITARIE COMPATTE



# MODA SPORTIVA

Nasce sul pianale di una berlina tutt'altro che prestazionale, la Taunus P5 (e poi P7), ma veste un elegante abito disegnato da Sergio Sartorelli. Il motore V6 eroga 90 CV nella versione 2.000 e 108 nella cubatura 2.300. Ne vengono prodotte 2.200

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



FORD OSI 20 M TS COUPÉ

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se si sceglie una coupé anni 60 o 70, la linea italiana è d'obbligo. Le vetture dei nostri designer erano indiscutibilmente le più belle del loro segmento. Ma se riteniamo che le solite Alfa, Fiat e Lancia siano un po' scontate, questa bella linea uscita dalla matita di Sergio Sartorelli (la stessa che ha firmato la Karmann Ghia Tipo 34 e le Fiat 126 e Ritmo) può fare al caso nostro. È una fastback pulita e filante, con i passaruota alti che si appoggiano alla linea di cintura; la carrozzeria è a due volumi e mezzo, con un lunotto dalla pendenza molto dolce che

termina su una coda corta - altri classici stilemi di molte GT italiane dell'epoca. Un quarto di nobiltà le arriva dal motore a sei cilindri, anche se questa unità presa dalla Taunus, come il resto della catena cinematica, non si segnala certo per le prestazioni esuberanti; meglio così, forse, considerato che la tenuta di strada non era certo il punto forte della berlina d'origine. L'abitacolo, comodo, luminoso e rifinito con materiali pregiati, accoglie quattro persone, ma dietro l'abitabilità è limitata dall'altezza del padiglione. Insomma, la Osi 20 M TS, questa la dicitura corretta in quanto era omologata dalla carrozzeria italiana e non dalla casa madre tedesca, sembra tutto tranne quello che era in realtà: una soluzione di ripiego per entrare in tempi rapidi in un mercato nel quale la Ford era



assente e dove i concorrenti si stavano radicando sempre più. L'arma definitiva per la conquista di questo pubblico sarà la Capri, ma a oltre cinquant'anni di distanza non ci sono dubbi su quale delle due sia la più riuscita. Il problema principale è che non è così facile reperirla: sembra ne siano sopravvissute circa duecento.

## QUOTAZIONI

La coupè **Osi 20 M TS** ha registrato negli ultimi anni una forte crescita di valore, a causa della rarità: un esemplare in buone condizioni (label AB) è quotato 30.000 euro; le vetture da concorso (label A+) valgono in media il 50% in più: 45.000 euro.

Valore € (label AB)

**30.000**

## 2 RESTAURO

Il problema principale è "trovarla". Gli esemplari prodotti sono circa 2.200 (qualche fonte dice 3500), cifra che aveva messo in crisi le capacità produttive della Osi portandola a una difficile situazione finanziaria da cui era uscita abbandonando le carrozzerie e tornando a occuparsi di stampaggi. Il mercato principale era la Germania, seguita dalla Francia (dove rimarrà famosa per l'incidente occorso nel 1968 alla cantante Sylvie Vartan mentre era alla guida della sua 20 TS), dalla Norvegia e dal Belgio. Il motore non dà problemi: è difficile stancare un V6 2.000 o 2.300 che eroga non più di 108 CV. Le meccaniche Ford sono affidabili, anche se una vettura che ha perso rapidamente valore come la 20 M TS ha spesso vissuto periodi difficili. Quelle giunte a noi ancora da restaurare, però, hanno passato gli anni dagli 80 in avanti chiuse in garage, e quindi l'ostacolo maggiore può essere sbloccare il motore. Molti ricambi di meccanica

e impianto elettrico sono comuni alle coeve Taunus 17 M e 20 M, prodotte in circa 600 mila esemplari. A giudicare dai censimenti dei registri, diverse sono quelle nate 2.000 cui è stato poi trapiantato un 2.300.

La derivazione da una berlina popolare, oltretutto di un modello che ha più di un componente comune alle serie che l'hanno preceduta o seguita, non deve far pensare a prezzi altrettanto popolari. Se a essere bisognosi di cure sono la carrozzeria o gli interni, la situazione è critica: la qualità dell'acciaio è scarsa e facilmente le Osi sono aggredite dalla ruggine; per ricostruire le parti danneggiate non c'è che il battilastra. Il rifacimento della selleria in pelle (optional a richiesta) è sempre possibile, benché oneroso. Anche per i particolari di carrozzeria e interni comuni ad altri modelli non tutto è semplice: per esempio il pulsante del clacson è condiviso con le Fiat 500 e 600, ma è difficile scovare quello marrone; il retrovisore esterno è comune alle Alfa Romeo, ma trovarlo senza Biscione è arduo. I proiettori sono i Carello della Giulia.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>MANIGLIA PORTA</b>	€ 158
<b>SET SCRITTE POSTERIORI</b>	€ 139
<b>DIFFERENZIALE</b>	€ 555
<b>AMMORTIZZ. POSTERIORI</b>	€ 182
<b>SERIE GUARNIZ. TESTE</b>	€ 592

### ● I club



#### **Vintage Ford Roma**

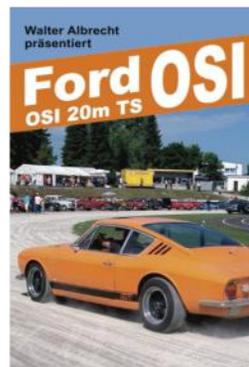
Il sodalizio romano ha tra i suoi iscritti almeno un possessore di 20 M TS; raccoglie molti proprietari di Taunus, Escort e altre Ford anni 60 e 70, comprese quelle di produzione Usa e GB.

**Sito** [vintagefordroma.it](http://vintagefordroma.it)

#### **Osi 20m TS Interessengemeinschaft**

**Sito** [osi-ig.de](http://osi-ig.de)

### ● I libri



**Una sola monografia**, uscita nel 2021,

è specifica: "Walter Albrecht präsentiert Ford Osi: Osi 20m TS", autopubblicata dall'autore e disponibile anche in formato elettronico per Kindle. Il club Osi 20m TS

Interessengemeinschaft ha curato la ristampa del libretto di uso e manutenzione.

Per approfondire la conoscenza sul modello, molto utile è il sito [osi20mts.com](http://osi20mts.com) che contiene sezioni con storia, specifiche, registro, ricambi, numeri di telaio, bibliografia e altro.

### ● Specialisti

#### **Autoteile Markt**

**Sito** [autoteile-markt.de](http://autoteile-markt.de)

#### **Motomobil**

**Sito** [motomobil.de](http://motomobil.de)

#### **Oed**

**Sito** [classichteile-oed.de](http://classichteile-oed.de)

#### **Teilehaber**

**Sito** [teilehaber.de](http://teilehaber.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Su quella che si trova, indipendentemente dalle sue condizioni, dal modello e dall'abbinamento colore/interni. Certo una 2.300 è un po' più performante di una 2.000 (108 CV contro 90) e le 2.000 prodotte

dall'agosto 1967 con impianto a 12 volt (meccanica Taunus P7) sono più consigliabili delle prime con la batteria a 6 (Taunus P5). Ma siccome la 20 M TS è un'auto che si sceglie per la linea (da molti è ritenuta la più bella Ford mai prodotta) e le dotazioni sono uguali per tutte le motorizzazioni, meglio non lasciarsi scappare la prima che si trova o comunque, se si ha la fortuna di trovarne più di una, su quella che richiede meno lavori. La scelta

quasi forzata vale anche per i colori, in quanto quelli a listino erano solo sei: panna (codice 0754 400), blu scuro (suffisso 401), rosso (402), giallo scuro (403), blu medio metallizzato (404), grigio acciaio metallizzato (405). La Osi 20 M TS è stata in listino meno di due anni, dal gennaio 1967 al luglio 1968, con la 2.300 che affianca la 2.000 nel novembre 1967. Anche ammettendo che i registri abbiano censito soltanto metà degli esemplari esistenti (otto



↑ FORD OSI 20 M TS COUPÉ 1967-1968

## 4 IL MERCATO

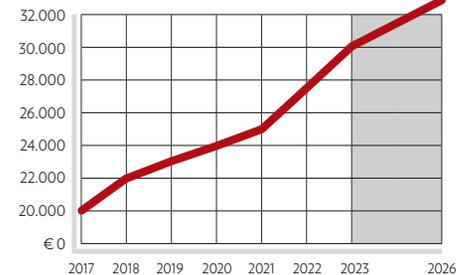
La rara coupé della Ford prodotta in collaborazione con l'azienda torinese Officine Stampaggi Industriali (Osi) è stata prodotta in circa 2.200 esemplari negli anni a cavallo tra il 1967 e il 1968, dopo la presentazione avvenuta alla fine del 1966. Conobbe un discreto successo anche in Italia, nonostante le sue prestazioni fossero inferiori rispetto a quelle delle avversarie di produzione nazionale. Qualcuna è rimasta in circolazione, anche se gli esemplari perfetti sono rarissimi: la maggioranza delle Osi sopravvissute sono in condizioni discrete o buone. Il restauro della carrozzeria e dell'allestimento è complicato in quanto le parti di ricambio specifiche sono quasi introvabili. La Ford Osi Coupé appartiene alla categoria delle "fuoriserie di serie" che ebbero un discreto successo negli anni 60 in Italia, ma si distingue per l'originalità della meccanica tedesca, con un motore Ford

V6 robusto e affidabile, apprezzato dai collezionisti perché non è fonte di problemi. La linea tipicamente italiana è uno dei motivi del successo, assieme all'esclusività che rende ulteriormente appetibile questa vettura che può essere considerata l'antesignana della ben più popolare Ford Capri. Secondo gli esperti Ford del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, la Osi ha ormai raggiunto valutazioni di mercato considerevoli: nel prossimo futuro la sua crescita sarà più lenta, anche se si manterrà costante. Gli esperti rilevano forti differenze di apprezzamento tra gli esemplari perfetti e quelli in stato di conservazione e restauro più modesti, un trend che si manterrà anche nei prossimi anni. Quasi tutte le 20 M TS Coupé si trovano nei garage di collezionisti: è un mercato totalmente in mano ai privati, dunque le trattative per l'acquisto possono essere effettuate sulla base di prezzi che possono cambiare di molto in base alla necessità più o meno urgente di vendita; non di rado il passaggio avviene mediante scambi. **RC**



↑ FORD OSI 20 M TS COUPÉ

1967-1968



### Nell'arco di poco più di un lustro

le quotazioni di questa coupé con meccanica Ford si sono rivalutate del 50%. Il trend di crescita è destinato però a rallentare.

dei quali venduti nuovi in Italia), ce ne sono veramente poche. Bisogna anche essere preparati a varcare le frontiere e andare almeno in Germania (mercato che ha accolto 870 esemplari con motore 2.000 e 409 con il 2.300) o Francia, con un po' d'attenzione a quest'ultimo mercato perché lì spesso i restauri presentano alcune licenze. Fra gli optional particolarmente interessanti, il tetto apribile. Ricercare le non poche 20 MTS approdiate Oltreoceano

**CONSIDERATA  
LA RARITÀ DI  
QUESTA COUPÉ,  
IL CONSIGLIO  
È DI ACQUISTARE  
LA VETTURA  
CHE SI TROVA**

al seguito di cittadini americani che l'avevano acquistate in Europa non è conveniente, ma c'è chi l'ha fatto. Da accantonare, invece, la speranza di possedere l'unica cabriolet, presentata nel novembre 1967 e prodotta su un telaio accorciato di 20 cm: la vettura esiste ancora, ma appartiene a un collezionista tedesco che l'ha rimessa in strada nel 2014 dopo un restauro durato dieci anni e che non sembra proprio intenzionato a separarsene.



# MENTITE SPOGLIE

Semplice, tradizionale, robusta, accolta tiepidamente persino dai tedeschi, sarebbe potuta rimanere la classica auto che non dà emozioni. Ma rivisitata dal reparto corsa Ford, con la complicità di Cosworth e Lotus, diventa un'arma vincente in pista e nei rally

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Escort prima serie è un pezzo della nostra memoria comune che rischia di andare perso. È stata, insieme alla Opel Kadett B, una delle straniere anni 60 e 70 più diffuse in Italia, anche grazie a un ottimo lavoro della Casa madre sulla rete di vendita e assistenza. Era una vettura economica, che veniva scelta senza una grande passione, ma parca e affidabile. Faceva un po' sognare l'America, con la sinuosa linea di cintura e la mascherina a "osso del cane" (alta a contornare i fari e sottile al centro) che facevano tanto



“made in Dearborn”. Da vettura tutta sostanza qual era non poteva non avere una versione station wagon, fedele compagna di commercianti e artigiani, ai quali era dedicata anche una furgonetta lamierata (Panel van). La Ford aveva puntato molto sul mercato italiano, non ancora completamente aperto alle auto

straniere, prevedendo una versione specifica con motore da 940 cm<sup>3</sup>, inizialmente venduta anche in Francia. Come tante Ford dell'epoca ha sofferto di un sensibile deprezzamento dell'usato per cui molti esemplari sono stati demoliti precocemente, mentre quando aveva già l'età per essere una vettura da collezione nessuno o quasi l'ha considerata: tutt'al più è stata conservata come cimelio di famiglia. Ma, con le sue versioni sportive 1300 GT, Twin Cam, RS 1600, Mexico e RS 2000, ha tutte le doti e il palmarès per piacere: ha vinto il Campionato Europeo Turismo nel 1974, quattro edizioni del Deutsche Rennsport Meisterschaft dal 1973 al 1976, il campionato rally inglese dal 1971 al 1974. Oltre al London to Mexico World Cup Rally del 1970, da cui nacque la pepata Mexico.



## QUOTAZIONI

Il valore delle versioni più economiche è di 5.000 euro per gli esemplari in buone condizioni (label AB) e di 7.500 euro se in stato di perfezione assoluta (label A+). Tra le corsiole RS, la più quotata è la 1600: 37.500 euro (AB).

Valore minimo € (label AB)

**5.000**

Valore massimo € (label AB)

**37.500**



## 2 RESTAURO

La bipolarità delle tranquille berline da famiglia che diventano mostri da rally spesso ritorna al momento di restaurarle e altrettanto sovente lo fa accanendosi sui proprietari delle versioni più mansuete. Grazie all'alta percentuale di esemplari sopravvissuti, alle quotazioni più elevate e, last but not least, all'interesse suscitato tra i collezionisti britannici, le Escort preparate dalla divisione Advanced Vehicles Operations (Avo) hanno una buona disponibilità di ricambi, originali o replicati: basta mettere mano al portafoglio e Oltremarica il problema viene risolto. Se invece cerchiamo qualche ricambio specifico di meccanica della 940, potremmo avere vita difficile perché costretti a cercarli nel vecchio stock di qualche officina della provincia italiana. Raro trovare qualcosa in demolizione, almeno da una donatrice, ma magari qualche rottamaio dei più vecchi e strutturati conserva pezzi smontati. Per le altre versioni, invece, i soliti siti

inglesi e qualcosa in Germania possono provvedere. Difficilmente è il motore a richiedere interventi; anche la trasmissione e la ciclistica (semplicissima: MacPherson all'avantreno, retrotreno a ponte rigido) di rado sono in cattive condizioni. A preoccupare è invece la carrozzeria, che è pur sempre quella di una macchina economica di un decennio in cui arrugginivano facilmente anche le ammiraglie. Qui le difficoltà possono arrivare più dai lamierati della zona posteriore delle station wagon che non dalle scocche irrobustite per le corse (siglate internamente Type 49), che derivano dalle berline a due porte con elementi di rinforzo applicati. Anche per interni e minuterie i fornitori specializzati sembrano in grado di reperire molto: nessuno si occupa però solo di Escort, molti sono specializzati in Ford del periodo; la ricerca è facilitata dall'abbondante intercambiabilità di componenti fra modelli. Per gli interventi, nulla di una Escort prima serie è fuori dalla portata di un carrozziere o meccanico abituato alle auto classiche.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>ALBERO A CAMME (940-1.300)</b>	<b>€ 249</b>
<b>SET BRONZINE (RS 2000)</b>	<b>€ 177</b>
<b>ALBERO MOTORE (GT 1300)</b>	<b>€ 848</b>
<b>KIT PARAURTI (TC-MEXICO)</b>	<b>€ 310</b>
<b>CIELO (4 PORTE)</b>	<b>€ 155</b>

### ● I club



**Cosworth Club RS** Riconosciuto ufficialmente dalla Ford Italia, riunisce tutti gli appassionati delle Ford Cosworth di qualsiasi epoca.

**Sito** [cosworthclubrs.com](http://cosworthclubrs.com)

**RS Owners Club**

**Sito** [rsownersclub.co.uk](http://rsownersclub.co.uk)

**Ford AVO Owners Club**

**Sito** [avoclub.com](http://avoclub.com)

### ● I libri



**Anzitutto indichiamo il volume** della collana

Quattroruote Collection "Ford Escort, l'americana d'Europa", edito da Editoriale Domus e Fabbri Editori. Dedicato all'attività sportiva è "Ford Escort Mk1" della serie "Rally Giants", di Graham Robson, Veloce Publishing. "The Essential Buyer's Guide Ford Escort All Mk1 & Mk2 Models 1967 to 1980" di Dan Williamson (Veloce Publishing 2020) è invece una guida all'acquisto focalizzata sulle due serie di Escort a trazione posteriore.

### ● Specialisti

**Burton**

**Sito** [burtonpower.com](http://burtonpower.com)

**Gartrac**

**Sito** [gartrac.com](http://gartrac.com)

**Motomobil**

**Sito** [motomobil.com](http://motomobil.com)

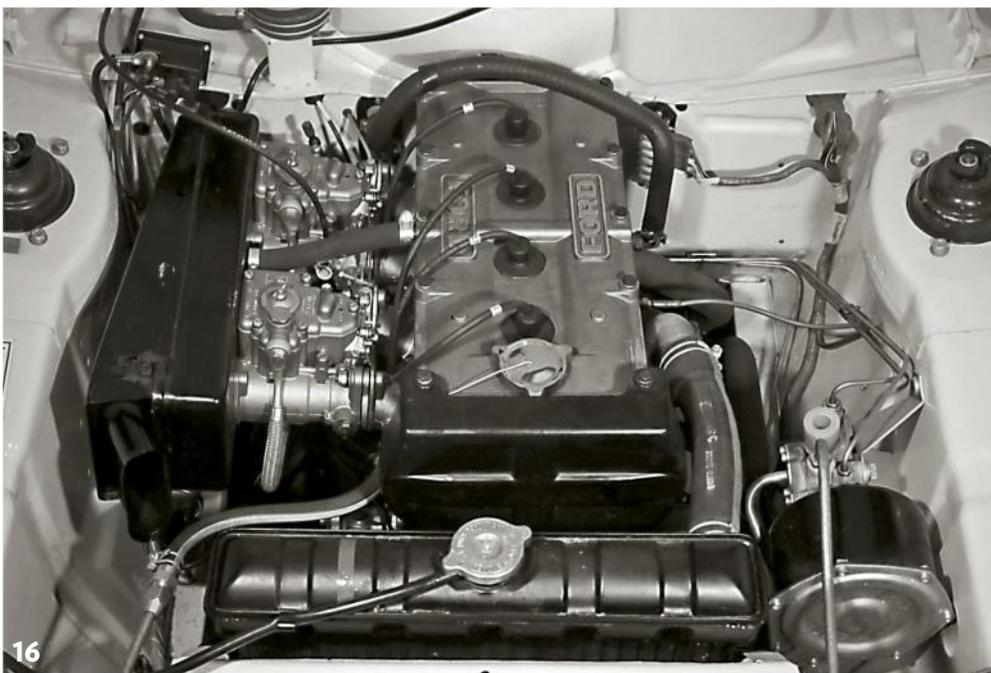
**Motorsport Tools**

**Sito** [motorsport-tools.com](http://motorsport-tools.com)

📌 **FORD ESCORT 1300 GT** 1968-1974



📌 **FORD ESCORT RS 1600** 1970-1974



## 3 SU QUALE PUNTARE

La Escort nasce come erede dell'Anglia, umile lavoratrice di cui conserva sostanzialmente la meccanica. Il suo posto nella storia lo deve al fatto di essere la prima vettura nata dalla collaborazione tra la Ford inglese e quella tedesca, che prima avevano sempre viaggiato su binari paralleli. Scegliere una versione base è quindi il corretto tributo alla sua storia. I più grandi fan del modello sono nel Regno Unito; qui nel 1974, anno in cui la produzione tocca i due milioni, un record per una Ford non americana, era stato prodotto il 60% delle Escort. In Gran Bretagna la 940 non esisteva, per cui potrebbe essere proprio questa una versione molto ammirata se frequentiamo raduni internazionali. Certo, meglio mettersi in viaggio con un carrello porta-auto: le sue prestazioni non sono adeguate alle autostrade di oggi. Sempre per rievocare lo spirito con cui era vissuta in Italia, gli allestimenti base sono più interessanti - anche se non dobbiamo immaginarci che la De Luxe (versione base) differisse dalla Super per chissà quali dotazioni: c'erano i tappetini in moquette al posto della gomma, i fari rettangolari anziché circolari, l'accendisigari e il termometro dell'acqua. Anche per questo in Germania la Escort non è molto apprezzata: all'epoca era ritenuta inferiore alla Opel Kadett B e alle trazioni anteriori importate come la Fiat 128 e la Renault 12. La produzione nella seconda patria della Ford europea inizia oltretutto tardi: a fine 1967 è solo lo stabilimento inglese di Halewood a produrla, nel 1968 si aggiunge per le versioni con guida a sinistra (e con qualche adattamento alla ciclistica) quello belga di Genk da cui le linee traslocano poco oltre il confine tedesco, a Saarlouis, nel 1970. Le tedesche, comunque, finiranno soprattutto in Benelux, Francia e Italia. Se invece pensiamo a una versione sportiva, siamo davanti a più di un dilemma. Quanto a lignaggio, si parte dalla 1300 GT, usata all'inizio dalla squadra Ford e poi da tanti piloti privati ma senza ascendenze nobiliari come le Twin Cam e la RS 1600. In mezzo ci sono la Mexico

e la RS 2000. La GT era una versione ordinaria, con un motore da 76 CV che si prestava alle preparazioni (in Italia c'era la variante Superprestazioni, accreditata di 147 km/h contro 132 della normale). La Twin Cam nasce dal trapianto della driveline della Cortina Lotus sulla scocca della Escort, con un po' di sconvolgimenti al layout a causa del vano motore più piccolo: motore lievemente inclinato, batteria in coda, alcuni organi ausiliari del motore spostati. Il quattro cilindri rimane però quello rivisto dalla Lotus, che derivava da un monoblocco Ford precedente ai Crossflow. Nel 1970 la sostituisce la RS 1600, che utilizza un Crossflow la cui testata è stata sostituita da quella bialbero a 16 valvole disegnata dalla Cosworth; l'originale basamento in ghisa viene poi sostituito nell'estate 1972 da uno di lega leggera. Risulta prodotta in 1.137 esemplari (secondo altre fonti sarebbero 950). La Mexico nasce per

## LA RS 1600 VANTA IL BIALBERO 16V COSWORTH DA 115 CV. LA RS 2000 MONTA INVECE UN MONOALBERO DA 100 CV

celebrare il trionfo nel 1970 al massacrante raid Londra-Città del Messico (poco meno di 26 mila km): le Ford Escort, equipaggiate per l'occasione con motori Kent ad aste e bilancieri portati a 1.850 cm<sup>3</sup>, arrivano prima (con Hannu Mikkola e Gunnar Palm), terza, quinta, sesta e ottava. La versione di serie monta il "normale" Kent 1.600 a otto valvole da 86 CV. È affidabile, divertente da guidare ed è stata protagonista di un challenge monomodello. Verso fine carriera lo spirito della Mexico viene ripreso per la RS 2000, che monta però un monoalbero a camme in testa Ford serie Pinto da 100 CV. La scocca è la stessa Type 49 irrobustita delle altre versioni. Dalla fabbrica di Aveley (GB) escono circa 3.500 unità; alcune fonti indicano che un altro migliaio di esemplari è allestito in Germania, a Saarlouis.

📌 **FORD ESCORT MEXICO 1970-1974**



📌 **FORD ESCORT RS 2000 1973-1974**



## RUOTECLASSICHE

FORD ESCORT (1 SERIE)

### 4 IL MERCATO

C'è un mercato, quello d'Oltremarica, che per le Escort prima serie ("Mk 1") fa letteralmente follie: i valori sono spaventosamente elevati, anche per le versioni più popolari. Si raggiungono cifre più che doppie rispetto alle quotazioni in vigore nell'Europa continentale. L'Italia va un po' al traino: le "Mk 1" di grande serie, pur in forte crescita del valore, si attestano su cifre ancora molto accessibili: attorno ai 5.000 euro per un esemplare in buone condizioni, con una maggioranza del 50% per quelle Escort di serie restaurate in maniera originale. In realtà negli ultimi tempi i collezionisti hanno iniziato a distinguere le "Mk 1" con allestimenti più ricchi o sportiveggianti, soprattutto con il motore 1.300 e specie nella versione GT che per certi aspetti è quasi una sorella minore delle Mexico. Per questi

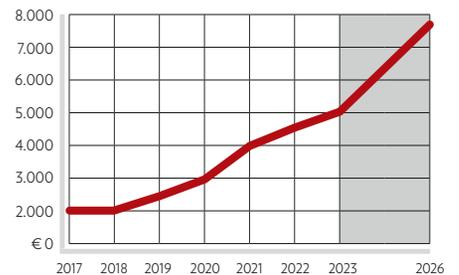
allestimenti gli appassionati sono disposti a spendere anche un 30-40% in più. In un prossimo futuro le quotazioni di Ruoteclassiche verranno separate, per meglio identificare i valori corretti di mercato. Con la Mexico, nata per festeggiare la vittoria della Escort nel rally Londra-Messico del 1970, si entra nel Gotha delle Escort sportive. Ovviamente la Mexico si piazza un gradino al di sotto delle RS (nacque infatti come anello di congiunzione tra la gamma GT e le sportive vere, base per le corse in

**LE VERSIONI CON PROSPETTIVE MIGLIORI? LA RS 1600, SEGUITA DALLA RS 2000 E DALLA MEXICO**

pista e nei rally), ma ormai ha raggiunto quotazioni rispettabili: superiori ai 25.000 euro se ben conservata (o di vecchio restauro, parzialmente da riprendere) e oltre i 40.000 euro se perfetta. Per le RS occorre fare una distinzione fondamentale. Le originarie RS 1600 montano un vero motore nato per le competizioni: il mitico bialbero BDA. Le successive RS 2000 (dal 1973 al 1974) invece si accontentano di un più modesto monoalbero a camme in testa (SOHC) derivato dalla grande serie (era utilizzato sulle Taunus, che in Gran Bretagna si chiamavano Cortina). Pur preparato per le competizioni, il due litri offriva ovviamente una potenza specifica inferiore. Ma i risultati in gara non tardarono comunque ad arrivare, soprattutto nel Gruppo 1. Le quotazioni delle Escort RS 2000 si avvicinano a quelle delle RS 1600, pur mantenendosi a una certa distanza. Per entrambe le prospettive di crescita sono ottime. **RC**

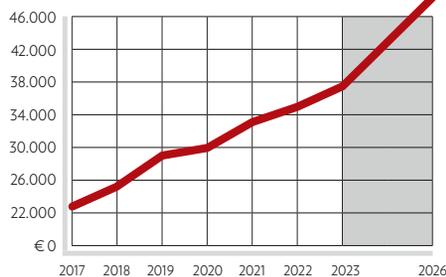


**FORD ESCORT**  
1968-1974



**Sono salite molto negli ultimi anni, anche le versioni più popolari. Le 1300 GT meritano una maggiorazione del 30-40%: presto avranno una valutazione specifica.**

**FORD ESCORT RS 1600**  
1970-1974



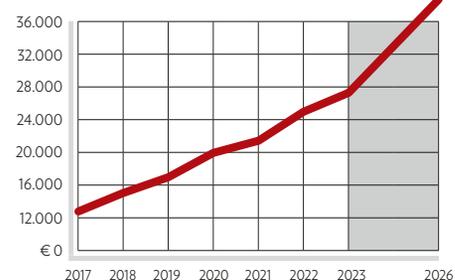
**Vanta il motore BDA, sviluppato con la Cosworth; ha rappresentato un vero caposaldo nelle competizioni. Il valore continuerà a salire a ritmo molto sostenuto.**





### FORD ESCORT MEXICO

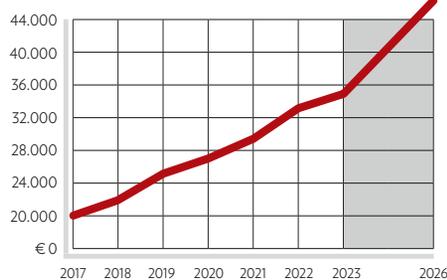
1970-1974



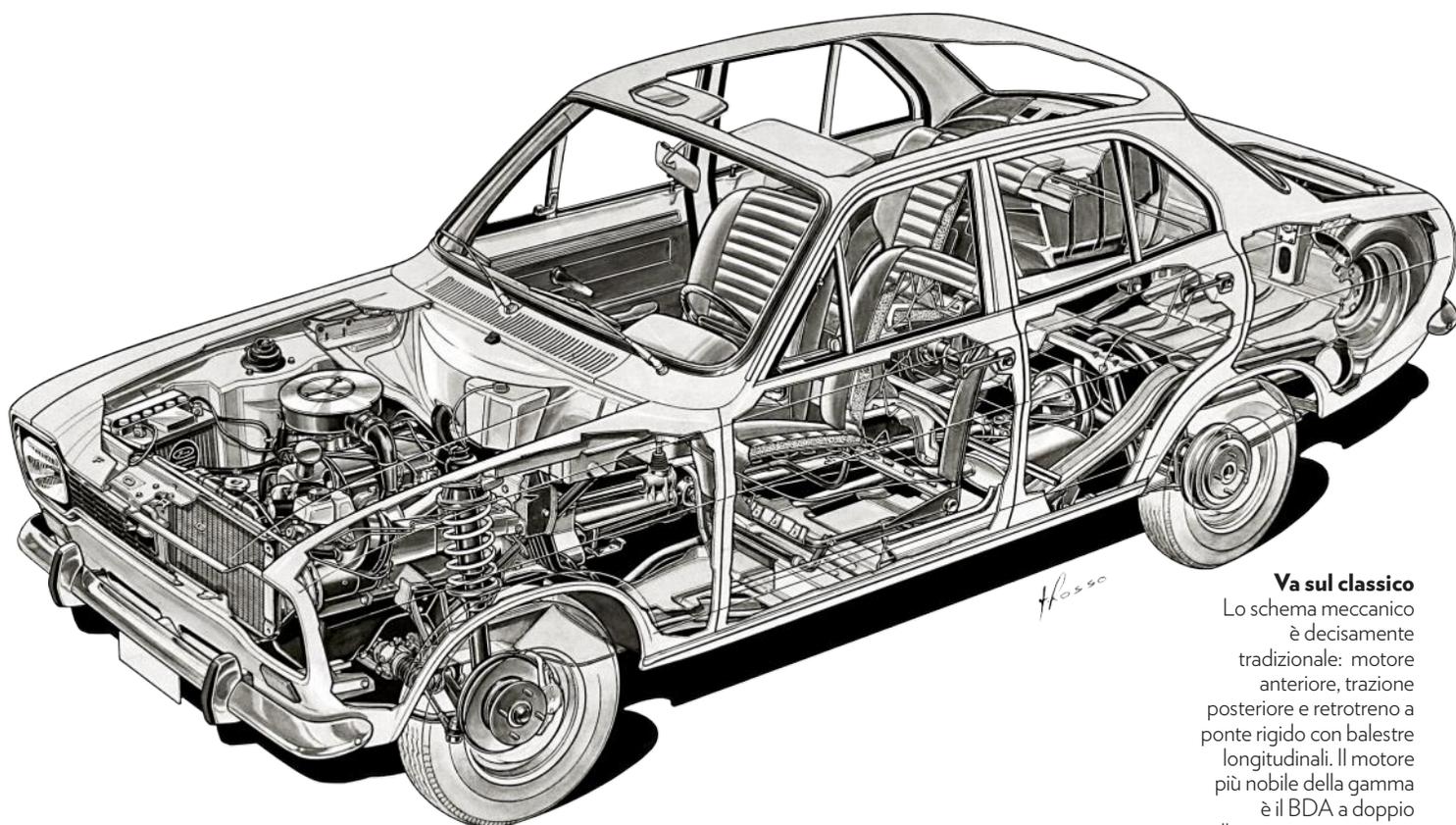
**La sportiva accessibile per eccellenza:** così veniva considerata all'epoca la Mexico. Ne sono state costruite oltre 9.000 unità. Oggi il suo valore si avvicina a quelli delle mitiche RS.

### FORD ESCORT RS 2000

1973-1974



**Molto popolare nelle competizioni,** la RS 2000 era nettamente più accessibile (e facile da gestire nelle versioni corsa) rispetto alla RS 1600. Anche per lei i valori sono in salita.



### Va sul classico

Lo schema meccanico è decisamente tradizionale: motore anteriore, trazione posteriore e retrotreno a ponte rigido con balestre longitudinali. Il motore più nobile della gamma è il BDA a doppio albero a camme in testa montato sulla RS 1600.

# LEGGERO LIFTING

Nel 1975 si rinnova, mantenendo intatte le precedenti volumetrie, ma adottando linee più tese. Dal punto di vista collezionistico a fare la parte del leone sono le versioni sportive: RS 1800, RS 2000 e RS Mexico. Da non sottovalutare le Sport e le Ghia

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



FORD ESCORT GHIA

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per trovare una motivazione forte bisogna andare a leggere la classifica del mondiale Rally del 1981 e scoprire che la Escort RS 1800 di Ari Vatanen e David Richards ha vinto il Campionato piloti con un team privato e un anno dopo l'uscita di produzione: a un'impresa così eroica non si può non riconoscere un tributo... Se invece parliamo dei modelli non sportivi, viene proprio da dire "per salvare il brutto anatrocchio". La Escort seconda serie non innova la driveline già non modernissima della prima, mantiene

la trazione posteriore e il retrotreno a ponte rigido in un segmento in cui il "tutto avanti" e le ruote posteriori indipendenti sono ormai scelte consolidate. E lo fa con una linea che, pur avendo variato tutti i lamierati (della berlina, perché la wagon è un incoerente mix del muso della seconda serie con



la coda della prima), non abbandona le volumetrie della serie precedente. Insomma, un mix letale che in un momento in cui le concorrenti si chiamano Golf, Alfasud e 128 non riesce a portare - Regno Unito a parte - la Escort al successo di vendite sperato. A questo concorre l'immagine di macchina economica che la Escort si porta dietro nonostante l'ampia gamma di allestimenti che comprende tentativi non proprio riusciti di versioni di lusso come la Ghia con tetto in vinile, che finiscono in un effetto vorrei ma non posso. Nello sport la Escort seconda serie sfrutta le ottime caratteristiche della prima, con buoni risultati come il Campionato piloti con Björn Wäldegård e Hans Thorszelius nel 1979, anno in cui la Casa si aggiudica anche il titolo costruttori.

## QUOTAZIONI

Le varie versioni "normali" valgono, una per l'altra, da 3.000 (label AB) a 4.500 euro (label A+). Su ben altra fascia di mercato si collocano le sportivissime RS, la più quotata delle quali è la 1800 con motore bialbero: 35.000 euro (AB) e 52.500 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

**3.000**

Valore massimo € (label AB)

**35.000**

## 2 RESTAURO

Ripristinare una Escort seconda serie rischia di essere impresa ardua. Ancora di più che con la prima, si rischia di trovare più facilmente i pezzi delle versioni sportive e della RS 1800 in particolare, molto usata nei rally, che quelli delle normali. A fornirli sono restauratori e preparatori inglesi, che limitatamente a queste versioni hanno materiale anche per le auto con guida a sinistra. Per le Escort normali le buone notizie arrivano soprattutto dalla meccanica, comune a diverse altre Ford contemporanee e di epoche contigue. La carrozzeria è fatta tutta di elementi nuovi, non intercambiabili, a parte i citati pezzi della coda della station wagon. Anche per restaurare una 940 o una 1.100 conviene fare un giro sui siti dei preparatori inglesi, che spesso offrono lamierati, fari, cristalli, mascherine e altri componenti comuni alle versioni da famiglia. Della scocca si trova

praticamente tutto, fondi compresi, ma i prezzi sono proporzionati al valore delle RS, non a quelli delle versioni popolari; bisogna poi stare attenti a eventuali diversità tra le versioni guida a destra e quelle guida a sinistra (base del cruscotto, parafiamma ecc.). Diversi pezzi della scocca interna sono per fortuna intercambiabili con la prima serie. È invece difficile trovare vetture donatrici, almeno in Italia; se la prima serie era stata un successo, la seconda viene accolta dagli italiani in maniera molto molto tiepida e dimenticata rapidamente: oggi è più frequente incrociare in strada una prima serie, sopravvissuta e collezionata in un numero sensibilmente maggiore di esemplari, che non una seconda. Anche i demolitori scandinavi, che hanno il vantaggio di un database unico completo e facilmente consultabile, hanno poco da offrire. Le versioni con dotazioni di livello più alto come le Ghia possono nascondere difficoltà di reperimento dei materiali specifici, come i velluti dell'interno e il vinile del tetto.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

MASCHERINA	€ 147
PARAFANGO ANT. (RS 2000)	€ 540
LAMIERATO CODA (2 PORTE)	€ 780
POMPA OLIO	€ 65
COPERCHIO PUNT. (RS 2000)	€ 446

### ● I club



#### The Ford RS Owners Club

Sito dedicato ai modelli RS, dalla Escort Twin Cam alla Focus Mk 3.

Sito [rsownersclub.co.uk](http://rsownersclub.co.uk)

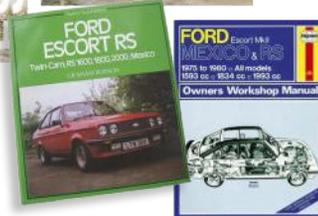
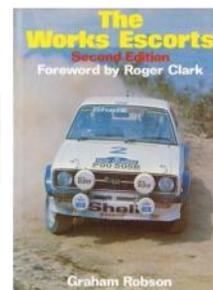
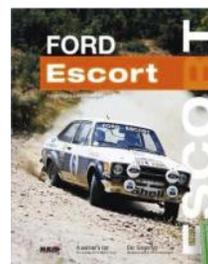
#### Ford Escort IT

Pagina Facebook che riunisce gli estimatori di qualsiasi serie della Ford Escort.

#### Vintage Ford Roma

Sito [vintagefordroma.it](http://vintagefordroma.it)

### ● I libri



#### John Davenport

ha dedicato alle Escort ufficiali che hanno corso "Ford Escort - A Winner's Car: The legendary Mk1 & Mk2 in rallying", McKlein Media. Graham Robson firma "The Works Escorts", Haynes, e "Ford Escort RS Twin Cam; RS 1600, 1800, 2000; Mexico", Osprey Auto History.

### ● Specialisti

#### Gartrac

Sito [gartrac.com](http://gartrac.com)

#### Motomobil

Sito [motomobil.com](http://motomobil.com)

#### Motorsport Tools

Sito [motorsport-tools.com](http://motorsport-tools.com)

#### Synergy Motorsport

Sito [synergymotorsport.com](http://synergymotorsport.com)

## RUOTECLASSICHE

FORD ESCORT (II SERIE)

### 3 SU QUALE PUNTARE

L'unica con un palmarès sportivo di rilievo conseguito con la squadra ufficiale è la RS 1800, spinta dal bialbero di 1.834 cm<sup>3</sup> da 125 CV. Si tratta del noto BDA, propulsore con testa a 16 valvole impiegato

sulla Escort RS 1600 del 1970 e sviluppato in collaborazione con la Cosworth. Le RS 2000 (motore di 1.993 cm<sup>3</sup> da 110 CV) hanno avuto invece carriere importanti con scuderie private; queste hanno un nuovo muso con fianchi inclinati, che introduce parafranghi specifici. C'è anche la RS Mexico con il monoalbero da 1.593 cm<sup>3</sup> e 96 CV: sfrutta l'eco dell'impresa alla Londra-Città del Messico del 1970, che va però spegnendosi nel tempo. Nella cartella

stampa del 25 gennaio 1975 in Italia le versioni presentate sono Standard (motore 1.100, 48 CV), Special, L e GL (1.100, 57 CV) e Ghia (1.300, 70 CV). Tre le tipologie di carrozzeria: berlina a due porte (la sola opzione proposta come Standard), a quattro sportelli e station wagon (solo Special). Al di là delle dotazioni e di dettagli esterni, le top di gamma GL e Ghia (entrambe a listino solo come berline a quattro porte) si distinguevano a colpo d'occhio per



↑ FORD ESCORT SPORT 1975-1980



↑ FORD ESCORT RS 1800 1975-1977

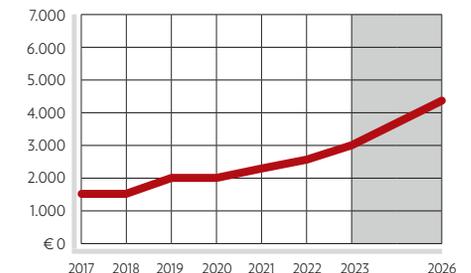
### 4 IL MERCATO

Con le sue forme più squadrate rispetto alla serie precedente, le Escort Mk 2 rappresentano il passaggio verso uno stile più adatto alla seconda metà degli anni 70, pur conservando la meccanica della prima generazione. Logico attendersi, quindi, un comportamento sul mercato molto simile. Cosa che in effetti si sta verificando. Le Mk 2 si stanno rivalutando in fretta, ma per il momento rimangono a prudente distanza dalla originarie Escort. Anche per le Mk 2 occorre fare delle distinzioni: alla quotazione standard di 3.000 euro (AB) e 4.500 euro (A+), valida per tutte le versioni di grande serie, occorre applicare dei correttivi al rialzo per le versioni più sportive (denominate Sport) e per quelle più lussuose (le Ghia). Per entrambe il motore poteva essere il 1.300 o il 1.600 (rispettivamente da 70 e 84 CV). Nello stabilire un prezzo, gli esperti solitamente applicano una maggiorazione del 50% sulla quotazione di riferimento per le

Sport e del 30% per le Ghia. Queste differenze daranno origine a una valutazione specifica dei listini di Ruoteclasse che i lettori troveranno nei prossimi mesi. Nell'ambito delle versioni realmente sportive, cioè le RS, occorre fare una distinzione: se nella prima serie la RS "nobile" era la 1600 con motore Cosworth BDA, nella seconda serie questo ruolo spetta alla 1800, anch'essa dotata del prestigioso bialbero corsaiolo, maggiorato però oltre la soglia degli 1.8 litri (1.840 cm<sup>3</sup>). La RS 2000, invece, come l'antesignana di pari cilindrata, monta il quattro cilindri monoalbero. Hanno comunque elementi di distinzione estetica molto importanti, come il frontale allungato e a 4 fari, che per i collezionisti rappresentano un valore aggiunto. Non a caso la quotazione della RS 2000 (25.000 euro nella label AB) si differenzia molto da quella delle versioni "normali", seguendo più da vicino quella della prestigiosa RS 1800 (35.000). Per entrambe, la tendenza è alla crescita molto elevata per tutti i prossimi anni. **RC**



↑ FORD ESCORT 1975-1980



**La quotazione è, per il momento, unica.** Ma nei prossimi mesi verranno distinte le versioni più lussuose Ghia (+30%) e le Sport (+50%).

i proiettori rettangolari anziché rotondi. A eccezione dell'allestimento base Standard, tutte le Escort Mk 2 sono dotate di quattro freni a disco, con servofreno. Poco dopo la gamma motori si amplia con il 940 cm<sup>3</sup> da 46 CV. Le combinazioni di motori e allestimenti variavano a seconda dei mercati e dei model year. Sui mercati stranieri l'offerta era fin dall'inizio più ampia e comprendeva il 1.600 (1.593 cm<sup>3</sup>) da 84 CV, disponibile sulla Sport e sulla

## AL PRIMO POSTO OVVIAMENTE LA RS 1800, SEGUITA DALLA RS 2000 E DALLA MEXICO. MENZIONE D'ONORE PER LA 1600 SPORT

Ghia; in Italia questa unità non entrerà mai nei listini ufficiali. La Ghia, subito riconoscibile per il rivestimento in vinile del padiglione, offre una dotazione molto completa; la 1600 Sport dal canto suo mette sul piatto un look decisamente più corsaiolo, distinto da profili adesivi a contrasto sulla fiancata, volante nero a tre razze di 36 cm di diametro, proiettori supplementari, retrovisori verniciati in nero opaco.



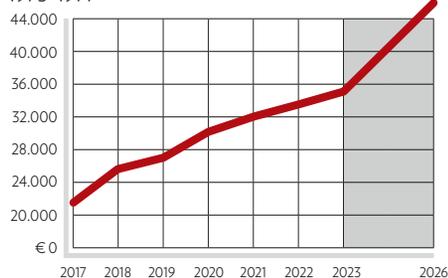
↑ FORD ESCORT RS 2000 1975-1980



↑ FORD ESCORT RS MEXICO 1975-1978

### ↓ FORD ESCORT RS 1800

1975-1977



È la vera versione da competizione, con l'eccezionale motore bialbero BDA derivato dalla precedente RS 1600 e maggiorato di cilindrata. Valori in crescita continua.

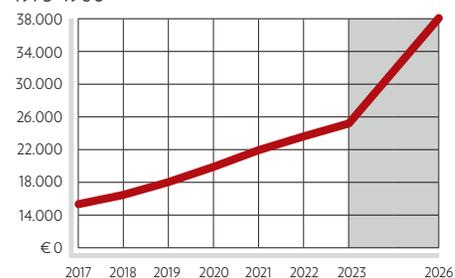


### Tetto esclusivo

L'allestimento Ghia è il più lussuoso e completo della gamma. Si distingue a colpo d'occhio per il rivestimento in vinile del padiglione.

### ← FORD ESCORT RS 2000

1975-1980



Subito riconoscibile per il suo frontale allungato e a quattro fari, è un'ottima base per le competizioni. Difficile trovarne una conservata con il suo motore di serie da 110 CV.



# GUSTO SPEZIATO

Sportiva ma non sportivissima, tanto nel look quanto nelle prestazioni, contribuì al successo della nuova generazione con trazione anteriore e retrotreno a ruote indipendenti. L'iniziale potenza di 96 CV passa a 105 con l'iniezione

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per gli stessi motivi per cui la si acquistava quando era in produzione: perché è divertente e costa poco. Non è una vera e propria "mini bomba" in stile anni 80, perché proprio "mini" non è e 100 CV non sono proprio da "bomba". Ma è un'auto con buone prestazioni, comoda per quattro, con un pratico portellone. All'epoca si sceglieva la terza serie perché finalmente una Escort teneva bene la strada, grazie alla trazione anteriore e al retrotreno a ruote indipendenti. Era anche piacevole, per quanto non eccessivamente innovativa,



e grazie alla nomina ad Auto dell'anno 1981 liberava i proprietari di Escort dal complesso di inferiorità vissuto ai tempi della prima e della seconda serie. E poi era semplice e affidabile come una Ford: insomma, chi doveva cambiare la sua Capri (modello ormai in declino) trovava nuovamente una sportiva da famiglia.

L'XR3 non è al top quanto a prestazioni, perché quella posizione è occupata dalla RS, che utilizza lo stesso motore 1.600, tarato a 115 CV grazie all'iniezione elettronica; per tutta la carriera, anche con le successive XR3i, la RS sarà una presenza ingombrante. La XR3-XR3i rimarrà quella adatta a fare la macchina di tutti i giorni, facile da gestire e da riparare grazie a una meccanica non esasperata. Del resto di "sorelle minori" erano pieni i listini: Fiat Ritmo 105 TC e Lancia Delta HF Turbo, tanto per citare le più famose. La caratterizzazione sportiva era aggressiva, ma non eccessiva: spoiler discreti davanti e dietro, codolini ai parafranghi, tratti mantenuti con il restyling del 1986 che vede frontale più morbido fascioni paraurti integrati nel corpo vettura.

**FORD ESCORT XR3**



## QUOTAZIONI

**Le Escort XR3 e XR3i hanno il medesimo valore:** 6.000 euro per un esemplare in buone condizioni (label AB), 9.000 se perfetto. La XR3i Cabriolet, invece, si pone su un gradino leggermente più alto: rispettivamente 7.000 euro (label AB) e 10.500 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**6.000**

**7.000**



## 2 RESTAURO

Non basta un cambio di decennio per far scomparire il problema della ruggine: le Ford ne sono afflitte ancora per un po'. Quindi, all'atto dell'acquisto bisogna stare attenti alle zone nascoste. Già che la si controlla su un ponte, è meglio verificare le riparazioni: spesso le XR3, che scendevano rapidamente di valore, finivano nelle mani di cattivi proprietari e di pessimi riparatori. Un controllo con una dima elettronica è l'ideale: è veloce ed evidenzia immediatamente disallineamenti dovuti a riparazioni frettolose o stress alla struttura, specie sulle cabriolet. Il motore è allineato quanto a potenza agli altri 1.600 "da famiglia" dell'epoca tanto nella versione a carburatore da 96 CV quanto nella successiva a iniezione da 105. Altro punto debole, l'alimentazione. GPL e metano indicano normalmente una vita tranquilla dell'auto, ma creano alla lunga problemi di lubrificazione e quindi di usura e oltretutto

lasciano fori sulla carrozzeria. Peggio ancora è il boost con protossido d'azoto di moda negli anni 90 tra gli adepti del tuning. Con questo "aiutino" che aumenta la quantità d'ossigeno nella camera di scoppio, tutti gli organi meccanici che creano il moto e lo scaricano a terra si usurano rapidamente a causa della potenza molto più elevata espressa dal motore. Anche il tuning estetico aumenta i costi di ripristino, a causa di accessori applicati con tagli o forature (alettoni, prese d'aria) o, peggio ancora, sostituzione di componenti come gli scudi paraurti o i cerchi originali. Anche gli interni sono piuttosto delicati: i velluti tendono non tanto a usarsi quanto a "scivolare" formando onde, mentre le plastiche si usurano rapidamente, in particolare su volante e pomello del cambio. Le cabriolet hanno spesso la capote da sostituire perché usurata o sostituita con una di colore non previsto: l'originale è a tre strati con esterno in Pvc, tappetino intermedio e cielo; il lunotto in cristallo normalmente si recupera da quella sostituita.

## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

<b>CALOTTA SPINTEROGENO</b>	<b>€ 23</b>
<b>FANALE POST. (CABRIOLET)</b>	<b>€ 169</b>
<b>PRESA ARIA (XR3i)</b>	<b>€ 113</b>
<b>FENDINEBBIA (CARELLO)</b>	<b>€ 56</b>
<b>SET GUARNIZIONI TESTA</b>	<b>€ 55</b>

### • I club



#### **XR Owners Club**

Sodalizio inglese dedicato a tutte le Escort XR3, Sierra XR4 e Fiesta XR2, oltre che alle "sorelle spirituali" Escort 1.6i Cabriolet e

Fiesta Supersport.

**Sito** [xroc.co.uk](http://xroc.co.uk)

#### **Ford XR3i Owners Club**

Gruppo Facebook che riunisce gli estimatori della versione con motore a iniezione.

### • I libri



**Una monografia specifica** è "Ford Escort XR3 and XR3i The Enthusiast's Companion", di Roy Hutton, edito da Motor Racing Publications. Nato dalla collaborazione tra l'editore Haynes e la Corgi Toys è invece "Ford Escort III XR3 All models 1980 to 1990" della collana Haynes Miniature History; il fascicolo, abbinato al modellino 1/43 di una Escort XR3, contiene informazioni essenziali sulla vettura.

### • Specialisti

#### **Classic Part Shack**

**Sito** [classicpartsshack.co.uk](http://classicpartsshack.co.uk)

#### **Ford RS Spence Spares**

**Sito** [fordrsshack.co.uk](http://fordrsshack.co.uk)

#### **Motomobil**

**Sito** [motomobil.com](http://motomobil.com)

#### **Online Car Parts**

**Sito** [onlinecarparts.co.uk](http://onlinecarparts.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

I parametri di scelta non sono molti. La XR3 debutta nell'autunno del 1980 solo con carrozzeria berlina a tre porte. Coerentemente con l'impostazione sportiva del modello, l'aspetto corsaiolo è declamato

da cerchi di lega con pneumatici 185/60/AR14, dallo spoiler anteriore, dai codolini e soprattutto da vistoso alettone in gomma montato alla base del portellone. Il motore è il "solito" quattro cilindri in linea di 1.597 cm<sup>3</sup> con distribuzione a singolo asse a camme in testa e alimentato con un carburatore doppio corpo; la potenza è di 96 CV. Il cambio è ancora a quattro marce. Quattroruote pubblica la prova della XR3 a settembre del 1981, in un test

comparativo con l'Alfa Romeo Alfasud Ti e la Fiat Ritmo 105 TC. La rivista ne loda la maneggevolezza, la facilità di guida e le buone prestazioni: la XR3 tocca i 177,952 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 9,5 secondi. Punti dolenti sono la tenuta sul bagnato e l'eccessiva rigidità delle sospensioni posteriori (schema MacPherson). Per il model year 1983 viene sostituita dalla XR3i: come suggerito dalla sigla il motore 1.600 guadagna l'iniezione



↑ **FORD ESCORT XR3** 1980-1982



↑ **FORD ESCORT XR3i** 1982-1990

## 4 IL MERCATO

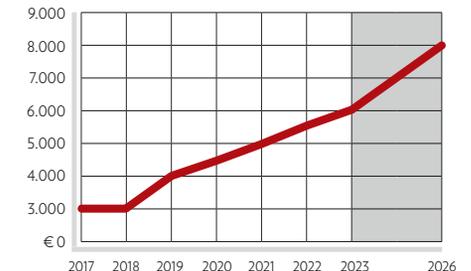
La gamma delle versioni sportive accessibili della Escort Mk 3, la prima generazione a trazione anteriore, è caratterizzata dalla sigla XR3. Il motore è il 1.600, dapprima in versione a carburatore (96 CV) e poi a iniezione (105 CV), a partire dal 1983. Quest'ultimo già da due anni era stato adottato dalla RS 1600i (con 115 CV). La XR3i è anche la versione di punta della gamma delle Escort Cabriolet. Il mercato riconosce a queste Escort sportiveggianti, che si misurano senza troppa soggezione con la hot hatch di riferimento del tempo, la Volkswagen Golf GTI, valori in costante crescita, pur rimanendo, almeno per il momento, su livelli molto accessibili, generalmente inferiori alla soglia dei 10.000 euro, salvo rarissime eccezioni che riguardano esemplari conservati come nuovi o restaurati in maniera maniacale (peraltro rarissimi). Le XR3 piacciono ai collezionisti in generale, non soltanto agli estimatori della Ford, perché hanno

una forte caratterizzazione estetica tipica degli anni 80 e in perfetta sintonia con lo spirito della gamma Ford XR, che all'epoca comprendeva la piccola Fiesta e la grossa Sierra. Le XR3 sono il tipico esempio di hot hatch brillante, ma popolare, prodotta da una Casa che, sin dai tempi della prima Escort con le versioni GT e Mexico, ha sempre avuto un occhio di riguardo per la clientela giovane e smanettona. Si collocano su gradino al di sotto delle più esclusive e prestazionali RS, ma non troppo distanti a livello di immagine. Al momento non si registra alcuna distinzione tra la più rara edizione originaria a carburatore e la più longeva XR3i, rimasta in listino anche dopo il restyling del 1986, che ha dato origine alla serie che gli appassionati chiamano Mk 3B. In futuro, secondo gli esperti, la "carburatore" dovrebbe crescere in maniera più rapida proprio per la sua rarità. La XR3i Cabriolet presenta un valore leggermente superiore (7.000 euro anziché 6.000), una differenza giustificata dalla carrozzeria scoperta, sempre molto apprezzata. **R/C**



↑ **FORD ESCORT XR3**

1980-1982



**La versione iniziale della gamma XR3**, quella a carburatore, è più rara e quindi più ricercata: in futuro la sua quotazione salirà più rapidamente rispetto a quella della XR3i.

Bosch K-Jetronic, grazie alla quale la potenza sale a 105 CV. La velocità di punta registrata da Quattroruote nella prova dell'aprile 1985 è di 183,963 km/h; l'accelerazione 0-100 km/h avviene in 9,4 secondi. Ma la XR3i beneficia anche di altri aggiornamenti meccanici importanti, fra i quali l'adozione del cambio a cinque marce; modificate anche le sospensioni anteriori (camber portato a zero e barra stabilizzatrice con diametro maggiorato

## LA XR3 DA 96 CV HA IL FASCINO DELLA PRIMA VERSIONE. LA XR3i HA 105 CV ED È DECLINATA ANCHE COME CABRIOLET

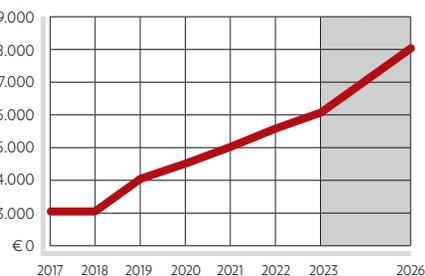
da 22 a 24 mm); inoltre vengono maggiorati i tamburi posteriori. La gamma si amplia con la versione Cabriolet, che mantiene la meccanica della berlina; le prestazioni sono leggermente penalizzate dall'incremento del peso (circa 50 kg). Nel 1986 un restyling ringiovanisce la vettura: nuovo frontale con linee più morbide, paraurti integrati nel corpo vettura, gruppi ottici posteriori ampliati e interni interamente rivisti.



↑ FORD XR3i CABRIOLET 1983-1990

### ↓ FORD ESCORT XR3i

1982-1990

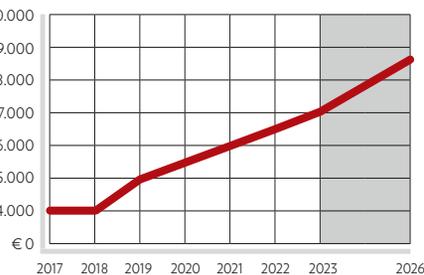


Nessuna differenza di quotazione tra la prima XR3i, presentata alla fine del 1982, e la successiva, che beneficia del restyling del 1986, soprannominata dagli appassionati Mk 3B.



### ↑ FORD ESCORT XR3i CABRIOLET

1983-1990



In prospettiva è una delle Escort più interessanti; è ancora molto accessibile: gli esemplari in condizioni top superano di poco i 10.000 euro.

### Rivoluzione meccanica

Con la terza serie la Escort adotta finalmente lo schema "tutto avanti" e il retrotreno a ruote indipendenti, con ovvi benefici in termini di tenuta di strada.



# ESAME DI MATURITÀ

Con lo schema “tutto avanti” si colma il gap tecnologico tra la Ford e le Case concorrenti. Ne beneficiano anche i modelli sportivi, che scendono in campo adottando anche la sovralimentazione e persino la trazione integrale

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

D'accordo, non sono le RS Cosworth degli anni 1993-96 che correvano il mondiale con Bionson, Blomqvist, Mäkinen e Sainz arrivando regolarmente seconde o terze dietro Toyota e Subaru. Ma le RS 1600i e 1600 turbo della terza serie (che hanno gareggiato nei gruppi N e A dal 1981 al 1987, anno d'esordio della Sierra Cosworth) hanno preparato il terreno a quella esaltante stagione, riportando il marchio Ford alla gloria nella storia dei rally. Le quarta serie invece hanno avuto un compito più da comprimarie, vissuto

proprio all'ombra delle Cosworth. Le fonti discordano molto sul numero di unità costruite, ma grazie soprattutto agli appassionati inglesi gli ordini delle RS terza serie oltrepassavano rapidamente le 5.000 unità inizialmente previste per conseguire l'omologazione nei gruppi A e N. Sono quindi rare, specie nella configurazione stradale, perché molte venivano acquistate per le competizioni da team privati. Rispetto alle XR3 le RS 1600, che ne mantenevano il basamento in ghisa abbinato alla testa in alluminio, avevano un'impostazione più sportiva grazie all'assetto, alle cinque marce e, nella Turbo, al differenziale a giunto viscoso; i motori elastici e il portellone permettevano di usarle anche come unica auto. Lo stesso accade alle successive RS 2000, anch'esse



impostate per l'agonismo ma non estreme come le Cosworth cui (come alle dirette concorrenti, Delta Integrale docet) l'uso quotidiano risultava un po' più ostico. Sulle RS 2000 si apprezzano le buone doti dinamiche delle Escort quarta serie; alle quali si aggiungono prestazioni e una buona affidabilità.

## QUOTAZIONI

La gamma delle **Escort RS** della terza e della quarta generazione hanno quotazioni ancora avvicinabili. Si va dai 7.000 euro (label AB) della Mk 3 RS 1600i fino ai 10.000 euro per una Mk 3 RS 1600i Turbo. Le Mk 4 RS 2000 si attestano su valori intermedi.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**7.000**

**10.000**

## 2 RESTAURO

La quarta serie della Escort segna un miglioramento nel trattamento anticorrosione delle lamiere, per cui è la terza a destare più inquietudine, specie se in arrivo dal Nord Europa. A preoccupare possono essere i maltrattamenti alla scocca, e le Ford di quest'epoca hanno ancora la fama di vetture un po' meno resistenti della concorrenza. Le RS, di norma, hanno vissuto meno pericolosamente delle XR3, ma se hanno corso (passato che potrebbe essere rivelato da rinforzi e tracce di rollbar) è facile che rivelino problemi di allineamento della carrozzeria, con ovvie ripercussioni sul comportamento dinamico della vettura. Il passato sportivo è più frequente sulle 1600i e Turbo. Come in altri casi simili, il miglior controllo è quello con una dima, possibilmente elettronica che è più precisa e veloce, con la consulenza di un carrozziere. Se si trovasse una vettura ancora preparata

è da valutare se riportarla allo stato originale o lasciarla in assetto da corsa, decisione che dipende dall'uso futuro, dal passato della vettura e da quando è stata fatta la trasformazione. La 1600i impiega il 1.600 (basamento in ghisa, testa di lega) da 115 CV, con iniezione Bosch K-Jetronic; la stessa unità, ma depotenziata, verrà poi impiegata sulla XR3i. Nella Turbo, il 1.600 guadagna la sovralimentazione (Garrett); l'impianto è KE-Jetronic. Tutti questi componenti sono ancora reperibili e assistiti. Il cambio a cinque marce è abbinato a un differenziale autobloccante a giunto viscoso. Dopo il restyling del 1986 la Turbo beneficia di numerosi aggiornamenti meccanici, tra cui figura l'adozione del dispositivo anti bloccaggio dei freni elettromeccanico prodotto dalla Girling/Lucas (assorbita dalla TRW). Le RS 2000 e ancor più le RS 2000 4WD difficilmente sono state maltrattate. I problemi possono arrivare dalla trasmissione integrale e dai componenti specifici di carrozzeria e di allestimento, ormai di difficile reperibilità.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>KIT DISTRIBUZ./ACQUA</b>	€ 84
<b>KIT PISTONI E FASCE (RS 1600i)</b>	€ 576
<b>PARAFANGO POST. (RS 1600i)</b>	€ 50
<b>AMMORTIZZ. (RS 2000)</b>	€ 100
<b>FARO (RS 2000)</b>	€ 93

### ● I club



#### RS Owners Club Ireland

Anche l'Eire ha il suo club dedicato alle RS. Il sodalizio è nato nel 1984 ed è frequentato da molti conoscitori esperti dei modelli.

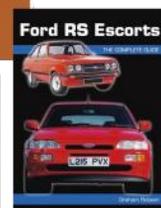
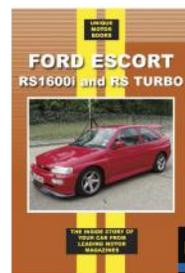
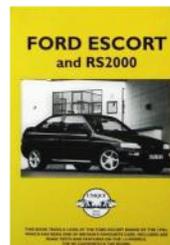
**Sito** [rsownersclubireland.ie](http://rsownersclubireland.ie)

#### The Ford RS Owners Club

Per gli appassionati rimane un riferimento sicuro

**Sito** [rsownersclub.co.uk](http://rsownersclub.co.uk)

### ● I libri



#### “Ford Escort and RS 2000”

Unique Motor Books: raccolta di articoli pubblicati al tempo dalla stampa specializzata.

Della stessa casa editrice “Ford Escort RS 1600i and RS Turbo”. Molto raro “How to Prepare the Escort RS Turbo for Rallying”, Ford Motor Company 1986. Di Graham Robson, “Ford RS Escorts The Complete Guide”, Crowood Press 2009.

### ● Specialisti

#### Ford RS Spence Spares

**Sito** [fordrsspares.co.uk](http://fordrsspares.co.uk)

#### Kmotorshop

**Sito** [kmotorshop.com](http://kmotorshop.com)

#### Matt Lewis Motorsport

**Sito** [mattlewismotorsportonline.com](http://mattlewismotorsportonline.com)

#### Motordocor

**Sito** [motordocor.it](http://motordocor.it)

### 3 SU QUALE PUNTARE

Le RS 1600i e RS Turbo sono state le navi scuola di molti piloti; un passato sportivo documentato aumenta valore e possibilità di rivalutazione. La 1600i viene introdotta nel settembre del 1981 e rimane

in produzione fino al 1983, per un totale di oltre 8.600 esemplari allestiti (ben oltre quindi il limite di 5.000 unità richiesto per l'omologazione sportiva). Il quattro cilindri di 1.597 cm<sup>3</sup> beneficia dell'iniezione Bosch K-Jetronic ed eroga 115 CV. Il cambio è a cinque marce (la V ha un rapporto 0,83:1 anziché lo 0,76:1 usato sulle altre Escort). A colpo d'occhio si distingue per i vistosi spoiler anteriore e posteriore. Nonostante sia una vettura di vocazione prettamente

sportiva, la lista degli accessori comprende il tetto apribile, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, i vetri atermici, i finestrini posteriori apribili e diverse opzioni di impianti radio stereo. La gamma colori comprende Sunburst red, Caspina blue, Strato silver, Diamond white, black e Diamond grey. Nel 1983 è il momento della RS Turbo, disponibile solo in livrea "total" Diamond white, a eccezione di alcuni esemplari one-off allestiti



↑ FORD ESCORT RS 1600i 1981-1983



↑ FORD ESCORT RS TURBO 1984-1990

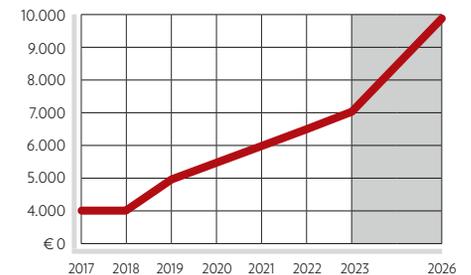
### 4 IL MERCATO

Anche per la terza e per la quarta generazione delle Ford Escort il modello di punta utilizza la sigla RS. Sono ovviamente le versioni più quotate tra i collezionisti, anche se il loro valore è, per il momento, un po' inferiore a quello delle concorrenti di pari categoria. Secondo gli esperti, però, nei prossimi anni le quotazioni saliranno in maniera molto rapida. Le Ford sportive, almeno in Italia, scontano la mancanza di un apporto diretto della Casa all'esaltazione dell'heritage. Le Escort RS sono vetture ideali per i collezionisti: ne rimangono poche in circolazione e hanno prospettive di rivalutazione molto interessanti. Certo, non è facile trovarle, ed è difficile reperirle in condizioni d'eccellenza: quasi sempre la spesa per riportarle all'originalità e in perfetto stato di forma è superiore alla quotazione stessa. Ma nell'ottica dell'investimento, qualsiasi RS ripagherà con gli interessi. La saga delle RS Mk 3 inizia con la 1600i, la prima delle Escort

dotata di iniezione, derivata dalla XR3 (all'epoca ancora a carburatore), e con potenza di 115 CV (contro i 96 della XR3). È molto rara perché è rimasta in listino soltanto per un paio d'anni (1981-1983). Le sue quotazioni sono simili a quelle delle XR3, ma hanno prospettive di rivalutazione decisamente più importanti. Ma la versione sportiva per eccellenza è la RS Turbo (motore 1.600, 132 CV), prima auto sovralimentata prodotta in serie dalla Ford. Le sue quotazioni, identiche anche per la versione post restyling 1986 (con modifiche estetiche e agli interni, ma non alla meccanica), vanno dai 10.000 ai 15.000 euro. Nella gamma delle Escort Mk 4, le RS tornano al motore aspirato: il due litri bialbero da 150 CV. Dal 1992 c'è anche la versione 4x4, che vale 1.000 euro in più. Il restyling del 1995 vale per entrambe qualcosa di meno, ma sono sottigliezze rispetto alle condizioni d'uso. Certo, le RS 2000 non si avvicineranno mai alle spettacolari Escort RS Cosworth. Ma esibiscono più che degnamente il logo RS. Dettaglio non di poco conto. **R/C**



↑ FORD ESCORT RS 1600i 1981-1983



**Prima RS della serie Mk 3**, porta al debutto l'iniezione nella gamma Escort. Il suo valore è medio-basso, ma ha un potenziale di crescita molto interessante secondo gli esperti.

su richiesta. Il propulsore mantiene la cilindrata 1.600, ma la sovralimentazione tramite turbocompressore Garrett eleva la potenza a 132 CV. L'iniezione è la Bosch KE-Jetronic. Per la prima volta su una trazione anteriore figura il differenziale autobloccante di tipo viscoso. Le prestazioni sono notevoli: 200 km/h e da 0-100 km/h in 8,4 secondi. Col 1986 la Turbo beneficia dello stesso restyling introdotto su tutta la gamma Escort; la potenza rimane

**LA RS 2000 È LA PIÙ POTENTE: 150 CV. PERÒ LA RS 1600i (115 CV) E LA TURBO (132 CV) HANNO UNA PERSONALITÀ PIÙ SPICCATÀ**

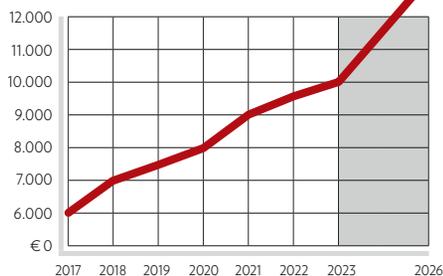
invariata, ma numerosi sono gli affinamenti meccanici. La RS 2000 del 1991 nasce invece sulla più moderna scocca della quarta serie. Il motore è un due litri a 16 valvole aspirato da 150 CV; si distingue per il fascione paraurti e la griglia modificati, per le minigonne, per lo spoiler posteriore e per le due gobbe longitudinali sul cofano. Nell'abitacolo spiccano i sedili Recaro. Nel 1992 si aggiunge l'effimera versione 4x4.



↑ **FORD ESCORT RS 2000** 1991-1996

↓ **FORD ESCORT RS TURBO**

1984-1990

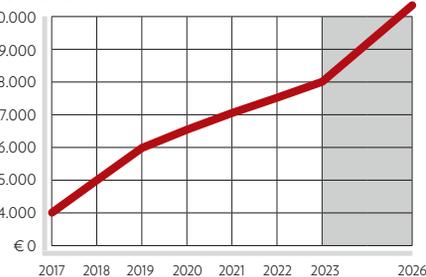


**Senza dubbio una degna erede** delle mitiche RS delle prime generazioni. Cattivissima nel look e molto brillante, ha prospettive di rivalutazione molto alte.



↑ **FORD ESCORT RS 2000**

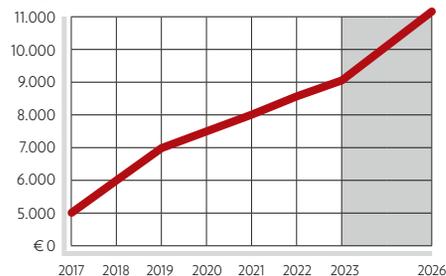
1991-1996



**Una grande sportiva**, a giudizio degli appassionati. Il suo valore è oggi accessibile (se perfetta non supera i 12.000 euro), ma ha prospettive di rivalutazione elevate.

↓ **FORD ESCORT RS 2000 4WD**

1992-1996



**Identica nell'aspetto** alla sorella a trazione anteriore, ha una tenuta eccezionale grazie alla trazione integrale. Nonostante sia ben più rara, ha quotazioni di poco superiori.



# PONY CAR EUROPEA

Nasce con l'obiettivo di esportare in Europa il concetto dell'americana Mustang. Linea sportiva, confort, abitabilità e meccanica di grande serie. Potendo, meglio puntare sui V6 con cubature 2.300, 2.600, 2.800 e 3.000. La rara 2.8 Turbo arriva a 188 CV

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Almeno in Italia, scegliere una Capri è una questione affettiva. Che poi piaccia per la linea molto americaneggiante (era stata disegnata in Inghilterra dal locale centro stile, messo in competizione con quello tedesco, e la missione era creare una Mustang per il pubblico europeo) o che sia in grado di suscitare ricordi giovanili è indifferente. La Capri è stata uno dei primi esempi di coupé media sportiva popolare, adatta anche alle famiglie in quanto spaziosa e offerta al prezzo di una berlina di fascia equivalente. Semplice,

affidabile, economica nella gestione, non aveva nelle prestazioni e nell'handling il suo punto forte. Una qualsiasi delle tre coupé italiane che erano in teoria le sue concorrenti le bagnava il naso in termini di velocità massima, accelerazione, ripresa, tenuta. La Capri sapeva però parlare a chi amava le linee americane o voleva quattro



veri posti. Stiamo ovviamente parlando delle versioni con il quattro cilindri (in Italia venivano vendute inizialmente quelle con i motori a V costruiti a Colonia) e delle 2.000 e 2.300 con il V6. Le 2.600, 2.800 e 3.000 sono più prestazionali perché, come dicono gli americani, se cerchi la potenza "there is no replacement for displacement", "non c'è alternativa alla cilindrata" - qui un po' smentiti dal fatto che negli stessi anni ai 138 CV di una Capri 3000 GT facevano da contraltare i 132 di un'Alfa Romeo GT 2000 Veloce o i 126 di una Lancia 2000 HF. Le meccaniche Ford avevano comunque ottimi margini di elaborazione, subito compresi dalla divisione tedesca, che lanciò nel "turismo" europeo le Capri affidate, fra gli altri, a futuri campioni del calibro di Niki Lauda e Jochen Mass.

## QUOTAZIONI

**Il livello minimo è quello delle III serie:** 7.000 euro (AB) o 10.500 euro (A+). Nonostante il limite di spesa della nostra collana sia fissato a 40.000 euro, abbiamo fatto un piccolo strappo alla regola inserendo la 2.8 Turbo, che proprio questo mese passa da 40.000 a 42.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**7.000**

**42.000**

## 2 RESTAURO

Un'ottima ragione per scegliere una Capri è la facilità di restauro. Dalle strade italiane sono sparite da tempo; anche i piazzali dei demolitori in cui sono state una presenza fissa ancora durante la produzione (a condannarle era un valore residuo basso ancora prima dei fatidici dieci anni) non ne vedono una da anni. Ma ne sono state prodotte 1.886.647, e la loro meccanica è comune ad altri modelli Ford medi: Cortina, Granada e Taunus. Nel Regno Unito la Capri è oggetto di culto; specialisti e ricambisti non mancano, anche con pezzi riprodotti: basta quindi armarsi di pazienza e affrontare i costi di spedizione. Le versioni all'epoca più diffuse in Italia, 1.300, 1.500 e 1.700 con il V4 Köln per la prima serie, 1.300 e 1.600 con i "quattro in linea" rispettivamente Kent e Pinto per la seconda e la terza, così come i Kent Crossflow 1.300 e 1.600 delle "prima serie" inglesi sono alla portata di qualsiasi meccanico. Anche i V6 2.000, 2.300 e 2.600 (serie Köln) e 3.000

(Essex) sono motori su cui è facile intervenire. Se si trovasse invece una Mako V8 con il Boss da 250 CV meglio cercare un'officina specializzata in auto americane; anche in questo caso si tratta comunque di un'unità dalla tecnica semplice. Tutti i motori montati sulle Capri hanno bassissime potenze specifiche, segno di affidabilità. Da evitare i cambi automatici, che presentavano più svantaggi (perdita di prestazioni, poca dolcezza di funzionamento, delicatezza) che vantaggi - l'unico, non dover cambiare marcia, per un appassionato di meccanica è peraltro un difetto, anche con gli occhi di oggi. Per la carrozzeria, le difficoltà maggiori arrivano dalle versioni speciali, che sono però principalmente una faccenda inglese e dalle ultime due serie: la Capri ha raggiunto il milionesimo esemplare nel 1973 e la prima serie è ancora andata avanti un anno. Solo poco più di un terzo delle unità prodotte è quindi delle ultime due generazioni - o meglio dell'ultima, perché la Ford chiama "seconda serie modello 1978" quella che comunemente è indicata come terza.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>COFANO</b>	€ 642
<b>SET ADESIVI (RS 2600)</b>	€ 266
<b>PINZA FRENO ANT. (V6)</b>	€ 106
<b>ALBERO A CAMME (1.300)</b>	€ 113
<b>SET TAPPETINI</b>	€ 314

### ● I club



#### Capri Club Italia

L'associazione organizza un raduno all'anno. Ha anche un forum su Internet, negli ultimi tempi un po' in calo

di attività a favore della seguitissima pagina Facebook.

**Sito** [capriclubitalia.it](http://capriclubitalia.it)

**The Capri Club**

**Sito** [capriclub.co.uk](http://capriclub.co.uk)

### ● I libri



#### Segnaliamo fra gli

**altri** "The Essential Ford Capri The Cars and their Story 1969-1987" di Chris Rees, Bay View Book; "Ford Capri" di Martyn Morgan Jones, Haynes Publishing; "The Essential Buyer's Guide Ford Capri, All Models Except RS 1969 to 1987", Veloce Publishing; "Factory-original Ford Capri MK1" di James Taylor, Herridge and Sons 2018 e "Das grosse-Ford Capri-Buch" di Walter Wolf, Heel 2013 (in tedesco).

### ● Specialisti

**Burton Power**

**Sito** [burtonpower.com](http://burtonpower.com)

**Capri Gear**

**Sito** [caprigear.co.uk](http://caprigear.co.uk)

**The Capri Club**

**Sito** [capriclub.co.uk](http://capriclub.co.uk)

**Tickover**

**Sito** [tickover.co.uk](http://tickover.co.uk)

**FORD CAPRI V6 (I SERIE) 1969-1974**



## 3 SU QUALE PUNTARE

Con una gamma che va dai 50 CV di una 1.300 "Köln" a bassa compressione ai 281 della versione sudafricana con motore V8 (Capri Perana, prodotta dal 1970 al 1973), la Capri soddisfa molte esigenze. Il passo lungo limita le velleità sportive, per cui la si sceglie o per la bella linea americaneggiante con il cofano lungo o per un uso turistico su lunghe distanze. Per ragioni estetiche meglio puntare su una prima o una terza serie, le più compiute: una perché è ancora molto anni 60, l'altra per i doppi fari che le danno grinta e i particolari neri che la svecchiano un po'. Seconda e terza serie hanno anche il pratico portellone. Le motorizzazioni più equilibrate sono le V6 2.000 e 2.300, che consentono trasferte autostradali a basso regime. Le 2.600, 2.800, 3.000, compensando la già citata bassa potenza specifica, danno qualche soddisfazione in più. Difficilmente però, visti i costi di restauro e manutenzione più elevati rispetto a quelle cadette per la maggiore difficoltà di reperimento dei pezzi, si riveleranno un investimento. Gli aficionados consigliano su tutte la 2.800 iniezione della terza serie (1981-1986), il cui motore aspirato (160 CV a 5.700 giri) è ritenuto il migliore mai montato su una Capri; c'è anche stata una versione speciale, la Capri Injection Special (1984-1986) con i sedili parzialmente in pelle, riservata però al mercato inglese che è stato l'ultimo a vedere la Capri a listino - e quindi disponibile solo con guida a destra. Molto interessante anche la Turbo (188 CV a 5.000 giri) prodotta su input dei concessionari tedeschi in una quantità limitatissima di esemplari tra il 1981 e il 1982; a questa si aggiunge la versione allestita dalla Tickford. Sono da cercare principalmente in Germania e Gran Bretagna, mercati d'elezione delle motorizzazioni "importanti" in virtù di un regime fiscale meno punitivo del nostro. Tra le 3.000, meglio la S X Pack del 1979-1980 con 175 CV: la normale (1977-1981) ne offre soltanto 138, una potenza non certo esuberante. La Ford ha anticipato la politica di molte Case nell'offerta di tanti livelli

di allestimento: quelli comuni a quasi tutte le motorizzazioni sono l'intermedio GL e il lussuoso Ghia (inaugurato con la seconda serie in seguito all'acquisizione della storica carrozzeria torinese), ovviamente il più consigliabile oggi. Le versioni base L e XL (quest'ultima molto diffusa in Italia all'epoca), così come le motorizzazioni a quattro cilindri non sono da scartare se si trova una vettura italiana all'origine con le targhe dell'epoca. In fondo, oggi come allora, la Capri deve soprattutto appagare gli occhi - e riesce a farlo anche con un motore 1.300. Certo quando si apre il cofano e in quell'immenso vano motore si scopre lo stesso piccolo V4 che spingeva anche la più compatta Saab 96, sembra che manchi qualcosa. Ma in fondo questo è sempre stato il gioco della Ford: offrire un qualcosa di scenografico e comodo a un prezzo molto vantaggioso, con un'affidabilità notevole e consumi ridotti. Può anche essere divertente, davanti ai

## PER GLI ESTIMATORI LA VERSIONE MIGLIORE È LA 2.8 A INIEZIONE MECCANICA DA 160 CV. DEBUTTA A MARZO DEL 1981

discorsi infarciti di escalation di cavalli che immancabilmente partono a ogni raduno, spiegare che il "mille" Ecoboost visto una decina d'anni fa sulla Mondeo aveva nella Capri 1.300 un valido precedente... Certo, la cavalleria di queste unità, che varia dai 50-53 CV della prima serie ai 55 della seconda non è l'ideale per le trasferte autostradali, dove rischia di lavorare a un numero di giri tale da consumare un po' e infastidire le orecchie degli occupanti. Meglio considerare, a questo punto, i 1.600 GT delle prime due serie (sulla seconda, anche in allestimento Ghia), capaci di 88 CV e un po' più parchi dei 2.000 V6 di pari potenza. Ancora una volta, la politica Ford che faceva già negli anni 70 proliferare le possibili combinazioni (sulla prima serie se ne contavano 26) si è dimostrata lungimirante.

**FORD CAPRI 3.0 S 1977-1981**



**FORD CAPRI 2.8i 1981-1986**



### 4 IL MERCATO

La sportiva per tutti, ispirata alla Mustang con gli opportuni ridimensionamenti in ottica del mercato europeo, è stata un'auto dal successo straordinario, che nei quasi 20 anni di commercializzazione è stata venduta in circa 1,9 milioni di esemplari: tantissimi per una coupé. Anche in Italia la Capri ha raggiunto livelli di vendita importanti, soprattutto nella I serie, ma i suoi valori di oggi sono nettamente inferiori a quelli degli altri Paesi d'Europa (col Regno Unito in testa), perché i collezionisti di sportive degli anni 70 e 80 hanno una predilezione per le coupé di produzione nazionale. Piano piano, però, le Capri stanno risalendo la china. La suddivisione delle quotazioni di Ruoteclassiche meriterebbero una più dettagliata definizione rispetto all'attuale semplificata divisione nelle tre serie: nei

prossimi mesi gli esperti la rivedranno. Per il momento, però, è possibile aggiornare i valori delle singole versioni applicando una serie di correttivi percentuali. La gamma delle Capri è sempre stata suddivisa in allestimenti base, più lussuosi e più sportivi, incrociabili con le motorizzazioni a 4 cilindri (a V e in linea) e V6. La presenza di un allestimento più raffinato (denominato Ghia a partire dalla II serie) prevede una maggiorazione del 20%; per le versioni sportive (GT e S)

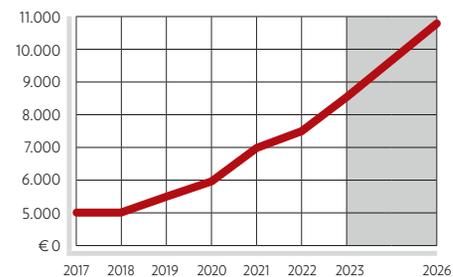
**SONO SPORTIVE  
IN CRESCITA.  
ORMAI SI TROVANO  
NELLE MANI  
DI "FANATICI"  
DEL MARCHIO**

il correttivo da applicare è il 30% in più. Nella sterminata gamma di motori, le quotazioni "base" valgono per i 4 cilindri fino a 1.7 litri; i 4 cilindri di 2 litri e i V6 di 2 e 2.3 litri meritano un correttivo del 30%, che sale al 50% per i V6 2.8 e 3.0. Seguendo questo schema, la quotazione che si ricava è allineata ai valori delle transazioni attuali. Discorso a parte per la 2.8 Turbo: ha una propria quotazione, molto elevata, che per un esemplare in buona forma e originale è di 42.000 euro. Perfetta supera abbondantemente i 60.000. Le Capri, come si diceva poc'anzi, sono auto sportive in crescita: un trend che continuerà anche nei prossimi anni, con incrementi più importanti per le I serie e, a seguire, per le III serie, e infine le II serie. Tutti gli esemplari in circolazione sono saldamente nelle mani di collezionisti, molti dei quali sono veri e propri fanatici dell'Ovale Blu, dunque è difficile reperirne in vendita a prezzi inferiori alle quotazioni. **R/C**



**FORD CAPRI (I SERIE)**

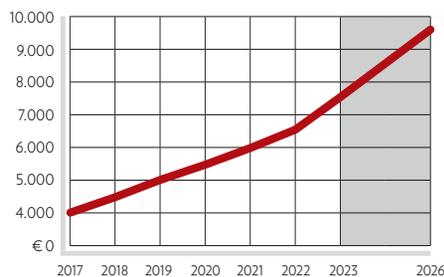
1969-1974



I valori qui indicati valgono per gli allestimenti base e per le motorizzazioni di cilindrata inferiore; per le versioni top di gamma vi è una maggiorazione fino al 50%.

**FORD CAPRI (II SERIE)**

1974-1977



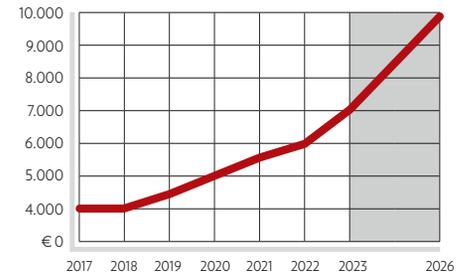
Con questa serie la Capri adotta il portellone. Meno apprezzata delle altre generazioni, è quella rimasta in produzione per meno tempo. Vale leggermente più della Mk 3.





### ↳ FORD CAPRI (III SERIE)

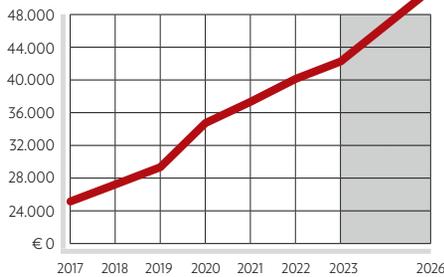
1978-1986



**Rimane in listino** fino al 1987 (la produzione termina nel dicembre 1986). Oggi è ambitissima. In Italia le versioni con motore grosso sono molto rare. Crescita importante.

### ↳ FORD CAPRI 2.8 TURBO

1981-1984



**Una mosca bianca:** le fonti indicano circa 200 esemplari prodotti con guida a sinistra. A questi si aggiungono meno di 100 vetture allestite dalla Tickford.



# BUONA LA PRIMA

La Casa non aveva mai mostrato interesse a entrare nel segmento B. Poi la crisi petrolifera e la concorrenza italiana, tedesca e francese accelerano la svolta. Ne nasce un successo europeo, con l'apporto dei designer Paolo Martin e Tom Tjaarda

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è stata concepita sotto la Mole, anche se non molti lo sanno, ed è nella memoria di tutti gli italiani con almeno 35 anni, essendo stata molto diffusa. Non vanta particolari primati tecnologici, se non relativamente alla produzione Ford, ed è stata un'auto razionale e affidabile. Certo, non è così diversa dalla Fiat 127 che è stata apripista di tante soluzioni tecniche e stilistiche. Ha però uno look molto Seventies, con linee a due volumi tese, belle e pulite che ben si abbinano ai colori "da semaforo". Ha un padre nobile, perché



lo studio preliminare prescelto era stato quello della Ghia appena entrata in orbita Ford, a cui avevano lavorato Paolo Martin e Tom Tjaarda, che avevano battuto le proposte dei centri stile inglese e tedesco. E sarà proprio Martin, con il prototipo marciante Blue Car, a stabilire le linee definitive della nuova utilitaria. Martin

aveva utilizzato un pianale di 127 spogliato della carrozzeria, e secondo alcune fonti anche i primissimi "muletti" per sperimentare la meccanica della Fiesta erano delle 127 modificate. Nulla di più plausibile, perché la Ford non aveva in catalogo nulla di simile, solo la più grande e tradizionale Escort; sarà la crisi energetica di metà anni 70 a indurre la Casa a entrare in un segmento che si annunciava promettente, con un'auto prodotta contemporaneamente in Germania, Gran Bretagna e Spagna, in competizione con Fiat, Renault (5) e Volkswagen (Polo). Il progetto Fiesta è tanto versatile da partire dalle "900" e "1.100" base in stile Ikea per arrivare a versioni sportive rifinite e divertenti come la XR2 che monta un 1.600 su una struttura da meno di 900 kg.

**FORD FIESTA L**



## QUOTAZIONI

I valori partono dai **2.500 euro** necessari per mettere in garage una "900-1.100" negli allestimenti di bassa e media gamma (base, L e GL e speciali "basic" di fine serie). Al capo opposto, ecco la XR2, che oggi è quotata 5.500 euro (label AB).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**2.500**

**5.500**



## 2 RESTAURO

Gli inglesi dicono che è dispettosa: ha le parti mobili della carrozzeria (porte, portellone, cofano) di buona qualità ma nella struttura marcesce ovunque: passaruota, fondi, piantoni... Non c'è da stupirsi, è un'auto popolare anni 70, e come è noto in quegli anni arrugginivano anche le ammiraglie. Per fortuna è stata molto diffusa e può ancora capitare di trovarne in demolizione, magari radiate per un contributo rottamazione dagli eredi dell'ultimo proprietario che le aveva tenute religiosamente. Nei forum italiani di appassionati il tam-tam è piuttosto efficiente e ha già permesso il salvataggio di più di una Fiesta. Ma anche se non ci sono donatrici, non dovrebbe essere complicato trovare lamierati nuovi. Siccome la Ford ha distrutto gli stampi da molti anni, si reperiscono più facilmente lamierati riprodotti che potrebbero però presentare qualche problema di tolleranze errate e richiedere un po' di adattamenti

da parte del carrozziere. Gli interni delle versioni più semplici come la base e la L (o l'inglese Popular) si replicano più facilmente; ovviamente dove al posto della finta pelle ci sono velluti è bene valutare prima il da farsi. La meccanica è semplice e affidabile, però una volta tanto non ci viene incontro la "filosofia Lego" con cui la Ford componeva tanti modelli diversi a partire dagli stessi componenti. I motori, che come quasi sempre in Ford prendono il nome dello stabilimento di produzione, sono per la "900" e la "1.100" i Valencia, due "aste e bilancieri" derivati dai Kent con diverse modifiche. Il 1.300 e il 1.600 (montato sulla versione Usa e sulla XR2) sono invece parenti stretti dell'originale inglese. La versione Usa, costruita in Germania dal 1977 al 1981 in 300 mila esemplari, aveva scocca e paraurti rinforzati oltre ai fari rotondi e montava un 1.596 Kent Crossflow. Il restyling del 1981 introduce paraurti maggiorati con angoli in plastica e nuovi sedili; numerose le versioni speciali allestite, differenti da mercato a mercato.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>COFANO</b>	€ 350
<b>SET DECAL (XR2)</b>	€ 182
<b>SERVOFRENO (XR2)</b>	€ 470
<b>CARBURATORE (XR2)</b>	€ 553
<b>SET TAPPETINI</b>	€ 262

### ● I club



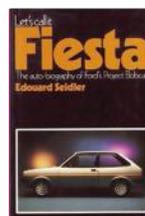
**Ford Fiesta Mk1 Italia** È il gruppo italiano più attivo e specializzato nella prima serie (anche se aperto alla Mk 2). Organizza un raduno annuale, di norma nell'Emilia centrale.

**Sito** [fiestamk1italia.it](http://fiestamk1italia.it)

**Fiesta Owners Club**

**Sito** [fiestaownersclub.com](http://fiestaownersclub.com)

### ● I libri



**In primis suggeriamo**

"Let's Call It Fiesta The auto-biography of Ford's Project Bobcat" di Edouard Seidler (Patrick Stephens Ltd, 1976) racconta la nascita della prima Fiesta. Lindsay Porter e David Pollard firmano "Improve and Modify Ford Fiesta Including XR2" (Haynes, 1990). Dalla stessa casa editrice "Ford Fiesta 1976 to 1980 Owners Workshop Manuals". Un altro manuale fai-da-te, limitato alle due cilindrate d'attacco, è stato pubblicato nel 1977 dall'editore Murray: "Ford Fiesta covering 950 and 1100 cc Models, Do-It-Yourself Workshop Manual, SP Workshop Manuals Series No.159".

### ● Specialisti

**Burton Power**

**Sito** [burtonpower.com](http://burtonpower.com)

**Classic Parts Shack**

**Sito** [classicpartsshack.co.uk](http://classicpartsshack.co.uk)

**Motomobil**

**Sito** [motomobil.com](http://motomobil.com)

**Retro Ford International**

**Sito** [retrofordinternational.com](http://retrofordinternational.com)

## 3 SU QUALE PUNTARE

A noi italiani piacciono le prestazioni e le versioni rare, quindi la Super Sport presentata al Salone di Ginevra 1980 è la prima da tenere d'occhio, specie con la motorizzazione 1.297 cm<sup>3</sup> da 66 CV; la 1300 Sport del 1978 ha comunque lo stesso motore della Super Sport più potente, è soltanto meno vistosa e non ha l'assetto ribassato, i pneumatici maggiorati, gli spoiler, i codolini e i sedili rivestiti in bicolore con fascia centrale scozzese che fa un po' troppo Golf GTI. La Super Sport col quattro cilindri di 1.117 cm<sup>3</sup> da 55 CV è meno interessante, specie dal momento che Oltremarica questi modelli hanno preso quotazioni ragguardevoli mettendo in allerta anche noi continentali: se proprio bisogna spendere, almeno che la macchina sia divertente... Il discorso cambia se si trova una vettura italiana all'origine con le sue prime targhe; importarla, invece, non è il caso. Dal momento che la Fiesta Healey del 1978 realizzata sulla base dell'americana con motore 1.600 portato a 105 CV era rimasta un one-off, la scelta migliore per le performance è la XR2, sempre con il motore di 1.596 cm<sup>3</sup> - sostanzialmente lo stesso della Fiesta americana con una nuova testa e carburatori doppio corpo Weber 32/34 DFTA, accoppiato a un collettore di scarico "quattro in due". Aveva le sospensioni delle 1.3 S e Ghia, ma l'assetto era un po' più basso; era allestita come la Super Sport più i cerchi da 13" e fari e fendinebbia tondi. I sedili, ispirati a quelli delle Escort XR3, erano più profilati e contenitivi e rivestiti di tessuto chiaro. Con i suoi 82 CV su 839 kg di peso era il top della Fiesta prima serie, ma spesso ha passato anni difficili come un po' tutte le utilitarie "pepate": non molte delle circa 20 mila prodotte (molte delle quali con guida a destra) sono sopravvissute. Le XR2 sono antesignane delle "mini bombe" e quindi si permettono qualche belletto in più, tanto da risultare un po' troppo cariche. Quelle più discrete ed eleganti, stile Fiat Uno Turbo e Peugeot 205 GTI, sarebbero arrivate verso metà decennio. Le prime XR2 invece abbondano di adesivi e spoiler, addirittura

📌 **FORD FIESTA L** 1976-1983



📌 **FORD FIESTA 1300 S** 1977-1983



📌 **FORD FIESTA SUPER SPORT** 1980-1982



## FORD FIESTA XR2 1981-1983



più di quanto non facessero le Fiat 127 Sport che già non passavano inosservate. Può quindi capitare di trovare esemplari che dopo qualche tempo sono stati spogliati degli orpelli e magari riverniciati in colori meno brillanti: una scelta comprensibile ma che con il senno di poi aumenta il costo del restauro (comunque, gli adesivi si trovano...). A patto di non spendere una follia per acquistarle e restaurarle, però, anche le versioni base della Fiesta possono essere interessanti: parliamo soprattutto della base e della L (costruite fino al 1981, con i paraurti sottili) della prima versione, mentre per la seconda sono la Casual e la L a occupare queste fasce. Grazie alla linea moderna e all'abitacolo luminoso, sono un ottimo esempio di vettura funzionale in cui la semplicità è una scelta e non, come accadeva in particolare con la prima serie delle Escort, una conseguenza dell'economia costruttiva. Le Fiesta meno interessanti sono invece quelle che all'epoca

**PER GLI AMANTI  
DEL MINIMALISMO  
L'ALLESTIMENTO L  
HA UN SUO  
PERCHÉ. LA SPORT  
E LA XR2 SONO  
PERÒ LE PIÙ AMATE**

si spartivano la fascia media del mercato, le GL e le Ghia in particolare. Un po' pretenziose, sono distanti anni luce dal vero lusso e cercano di negare lo spirito della Fiesta e hanno costi di restauro superiori. Lo stesso problema si presenta con le tante serie speciali o pseudo-speciali, che variano coi model year e da mercato a mercato e poco aggiungono allo spirito del modello. Anche in questo caso, però, una vettura conservata e originale può essere un acquisto interessante; meno male, comunque, che in Italia non fosse più di moda il tetto in vinile che si trova su qualche esemplare inglese: con gli occhi di oggi ha un effetto comico involontario. Il restyling del 1981, che interessa l'intera gamma, non cambia l'approccio alla Fiesta, anche perché è poco più di un adeguamento alle norme.

## RUOTECLASSICHE

FORD FIESTA (1 SERIE)

### 4 IL MERCATO

Mancano tre anni al compimento del mezzo secolo di vita della Fiesta (debuttò nel giugno del 1976); l'annuncio del pensionamento nel 2024 dopo sette generazioni, oltre a innescare una rivolta tra gli appassionati, ha destato un rinnovato interesse per la celeberrima utilitaria. In particolare per la prima serie, che gli estimatori definiscono, all'inglese, Mk 1, le cui quotazioni stanno già salendo. Sotto i riflettori ci sono anche le versioni più economiche che, peraltro, all'epoca costituivano la stragrande maggioranza delle vendite in Europa (non in Italia, dove gli allestimenti più apprezzati era gli L e S). La Fiesta piace perché ha una bella linea, molto moderna per la metà degli anni 70, perché è brillante anche nelle versioni dotate dei motori più piccoli (957 e 1.117 cm<sup>3</sup>) e perché qualche esemplare ben conservato ogni tanto spunta fuori.

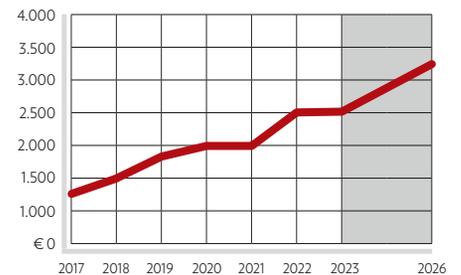
I collezionisti più avveduti, però, puntano sulle versioni più rare, che già valgono qualcosa di più, per esempio le Super Sport, realizzate su meccanica 1.1 e 1.3, che presentano un allestimento decisamente più corsaiolo rispetto alle popolarissime S, che si limitavano a una caratterizzazione quasi esclusivamente estetica. Ma la Fiesta Mk 1 oggetto del desiderio di tutti i patiti dell'Ovale Blu (e non solo), è la mitica XR2, arrivata in commercio nel 1981 quando la prima generazione si stava avvicinando alla pensione (anche se la Mk 2 ne riprenderà le forme con qualche arrotondamento necessario per svecchiare lo stile e la meccanica con pochi aggiornamenti). È una sportivetta che fa concorrenza alle coeve Fiat 127 Sport e alle Autobianchi A112 Abarth, ma rispetto a queste ha ancora quotazioni decisamente inferiori (ma non sarà così per molto). Le Fiesta di prima generazione saliranno dagli attuali 2.500-3.000 euro degli esemplari in buone condizioni (+50% per quelli perfetti, che

### TUTTE LE FIESTA SONO SOTTO I RIFLETTORI. LA PIÙ PROMETTENTE PERÒ RIMANE LA SPORTIVA XR2

però sono quasi introvabili) verso quotazioni attorno al doppio nell'arco di un lustro. La XR2 volerà molto rapidamente verso quota 10.000 euro: chi dovesse trovarne una, in qualsiasi condizione essa sia, non se la lasci sfuggire. Occorre tenere presente che nel Regno Unito, dove le Ford sportive sono oggetto di culto ed è un mercato che anticipa sempre le tendenze dell'Europa continentale, le XR2 in buone condizioni spuntano cifre ben superiori alle 10.000 sterline (al cambio attuale 11.300 euro). **RC**

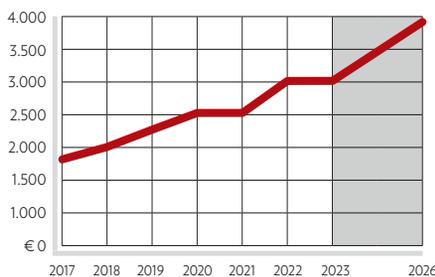


**FIESTA (BASE - L - GL)**  
1976-1983



**Le versioni economiche**, con le loro finiture essenziali e poco pretenziose, rappresentano un'icona degli anni 70. Sono state la colonna portante del successo del modello.

**FIESTA (GHIA - S)**  
1976-1983

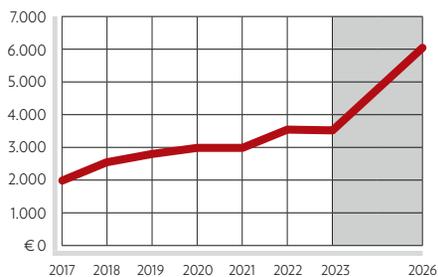


**I livelli di allestimento superiori**, il più lussuoso Ghia (raro in Italia) e il più sportivo S (al contrario, molto diffuso), sono quelli che attirano maggiormente i collezionisti.



## FORD FIESTA SUPER SPORT

1980-1982

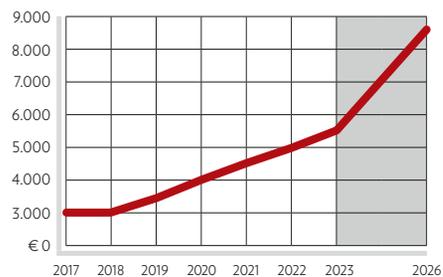


**Assetto ribassato**, cerchi in lega, spoiler, codolini ai parafranghi e interni sportivi: il primo passo verso la XR2. Però la meccanica era quella di serie. Oggi è quasi introvabile.

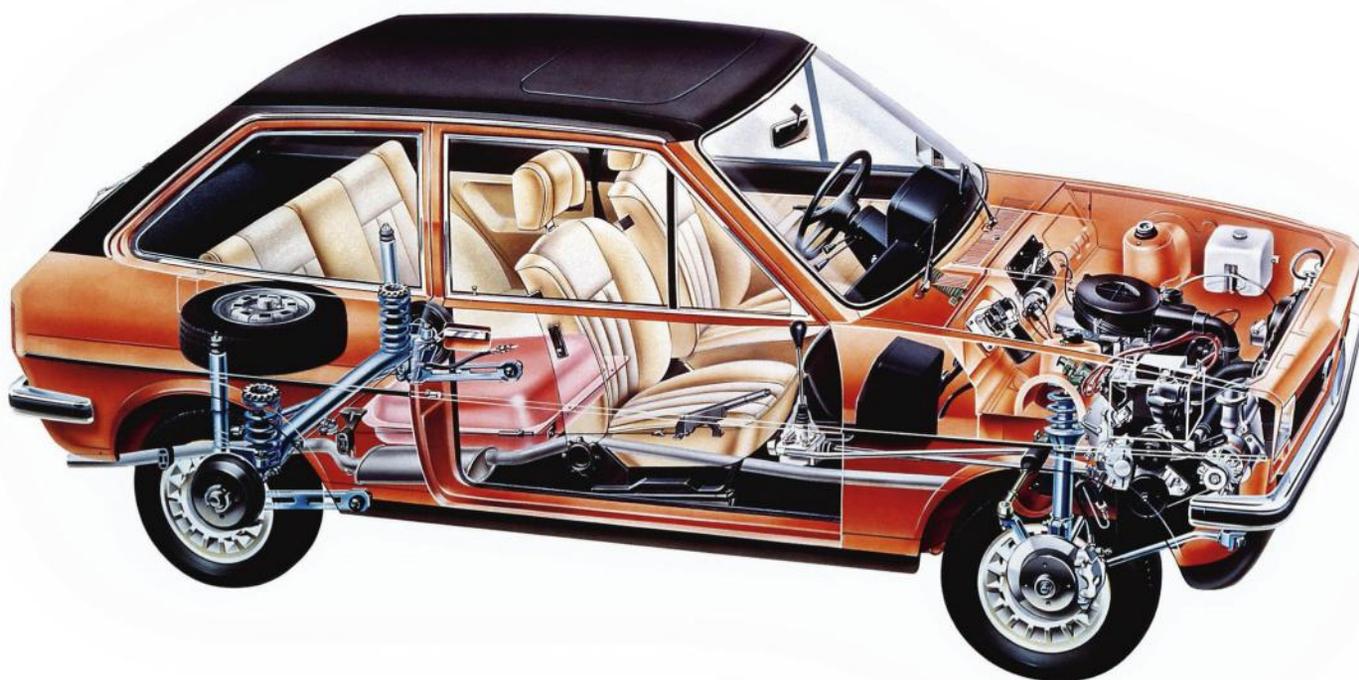


## FORD FIESTA XR2

1981-1983



**Motore 1.600 da 82 CV** e una caratterizzazione sportiva pressoché identica alla Super Sport (ma i proiettori sono rotondi e i cerchi hanno disegno specifico).



LO SCHEMA MECCANICO DELLA PRIMA UTILITARIA FORD È UN "TUTTO AVANTI". LO STILE È SOBRIO E ANCORA OGGI PIACEVOLE

# GUARDA IN ALTO

Un lieve restyling le regala un frontale più morbido. Dal punto di vista meccanico arrivano il motore CVH di 1.6 litri da 96 CV e il cambio a cinque marce. E nel 1987 ecco il cambio a variazione continua. Oggi, le più ambite sono le XR2 e le 1.4 S

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Molto spesso le seconde serie hanno bisogno di qualcuno che dia loro una chance: avviene tanto più quanto sono state seguite da terze, quarte e ulteriori generazioni - e quindi il caso della Fiesta è proprio uno di questi. Non fosse per una sezione anteriore ridisegnata per ragioni tecniche (il vano motore più ampio ospita i più ingombranti CVH a benzina e un 1.600 diesel), si potrebbe parlare di un restyling. E nemmeno di uno di quelli radicali, visto che la cella abitativa rimane praticamente invariata e il

portellone appena si converte a linee un po' più morbide. Insieme ai parafranghi anteriori un po' più alti arrivano il nuovo cofano, che "morde" la fascia verticale anteriore rubando un po' di spazio alla calandra, secondo uno stile adottato anche dalla Escort e dalla Sierra. La nuova Fiesta pesa un quintale più della vecchia ed è un po' più tondeggianta, ma le linee tese sono ancora ben individuabili nella sua fisionomia, e questo in un periodo di auto "a tutto tondo" come la Fiat Uno o la Peugeot 205 la fa apparire non troppo moderna. Grazie al vano motore più grande, però, arriva finalmente il cambio a cinque marce, che dal 1984 per il mercato italiano è di serie con tutte le motorizzazioni tranne la 950. Sotto il cofano nel 1984 scende pure un'unità



a gasolio, un 1.600 aspirato progettato dalla Klockner-Humboldt-Deutz: non avrà successo. Un bel primato tecnico è invece il cambio a variazione continua CTX, che debutta nel 1987: gli ingranaggi sono sostituiti da due cinghie che si spostano su due tamburi, garantendo una combinazione infinita di rapporti.

## QUOTAZIONI

I valori sono allineati a quelli della prima serie. Si parte dai 2.500 euro per una "900-1.100" negli allestimenti di bassa e media gamma (Casual, Super, L e speciali "basic" con motorizzazioni entry level) in buone condizioni. Al vertice la XR2: 5.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

**2.500**

Valore massimo € (label AB)

**5.500**

## 2 RESTAURO

Dal punto di vista della manutenzione e del ripristino possiamo considerare la Fiesta seconda serie un restyling della prima. I problemi di ruggine persistono ancora per tutta la durata del modello, acuiti sulle XR2 dagli elementi applicati del body kit, che tendono a intrappolare sporcizia e umidità. Queste appendici, che hanno una funzione più estetica che aerodinamica, sono inoltre costruiti in una plastica rigida che tende a deperire con l'esposizione ai raggi ultravioletti e, nel caso dei codolini dei passaruota, sono pure esposti a urti. Come tutti i pezzi specifici, non sono facili da trovare. Gli altri ricambi di carrozzeria non sono invece di difficile reperibilità, grazie anche alla disponibilità di prodotti di qualità corrispondente all'originale a prezzi molto concorrenziali. Per quanto riguarda l'Italia, le vetture donatrici non abbondano perché, per quanto più recente, la seconda serie ha avuto una vita produttiva più breve della

prima. Le meccaniche riservano in linea di massima poche sorprese: coerenti con la filosofia Ford, sono semplici, di bassa potenza specifica e quindi affidabili. Può capitare tuttavia di trovare motori stanchi che mangiano olio, difetto verificabile dal classico fumo azzurro. Succede soprattutto sulle più potenti (XR2 in primis) cui è stato tirato il collo e su quelle che hanno viaggiato a lungo a metano o GPL. In linea di massima è da sconsigliare il restauro di una diesel, perché all'epoca erano scelte da grandi chilometristi e oggi i ricambi di meccanica sono molto difficili da scovare. Conservarla ha comunque senso all'interno di una collezione completa dei modelli Fiesta o per "omaggiare" uno dei rarissimi casi di motore Deutz montato su un'autovettura. Cambio e ciclistica, pur se diversi dalla prima serie, ne mantengono l'affidabilità. Anche per allestimenti e interni si possono ripetere le considerazioni della prima serie: i modelli più semplici sono più facili da restaurare e seguono meglio lo spirito con cui la Fiesta è nata rispetto alle configurazioni più lussuose.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>PANNELLO FRONT. SCOCCA</b>	€ 152
<b>KIT CARROZZERIA GR. 2</b>	€ 283
<b>CARBURATORE (1.3-1.6)</b>	€ 630
<b>SET GUARNIZ. MOTORE</b>	€ 630
<b>ADESIVI CODA (XR2)</b>	€ 17

### ● I club



#### Fiesta Club Italia

Fondato nel 2004, riunisce

tutti gli estimatori e proprietari di Ford Fiesta, dal 1976 ad oggi.

**Sito** [facebook.com/groups/32974453769/](https://facebook.com/groups/32974453769/)

#### Fiesta Club of Great Britain

**Sito** [fiestaclubgb.co.uk](http://fiestaclubgb.co.uk)

#### Fiesta Mk1 Italia

**Sito** [fiestamk1italia.it](http://fiestamk1italia.it)

### ● I libri



### Tra i manuali d'officina

segnaliamo "Ford Fiesta bis März '89 Benzin- und Diesel - jetzt helfe mir selbst" di Dieter Körper, Motor buch Verlag 2017; "Ford Fiesta 1000/1100 Reparatur Anleitung" edito da Bucheli Verlag nel 2017; "Ford Fiesta Aug 1983 to Feb 1988 (A to F registration) Petrol", Haynes e la Revue Technique automobile "Ford Fiesta de juillet 1983 à mars 1989 moteurs essence" (in francese).

### ● Specialisti

#### Motomobil

**Sito** [motomobil.com](http://motomobil.com)

#### SB Parts

**Sito** [sbparts.co.uk](http://sbparts.co.uk)

#### Tickover

**Sito** [tickover.co.uk](http://tickover.co.uk)

#### TJ motorsport

**Sito** [tjmotorsport.co.uk](http://tjmotorsport.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Ovviamente segnaliamo la XR2, che mantiene una spiccata caratterizzazione sportiva, forse fin troppo vistosa secondo Quattroruote, che ne pubblica la prova nell'aprile del 1984. Si distingue dalle Fiesta

“normali” per i codolini ai passaruota, le minigonne, lo spoiler posteriore che “incornicia” il portellone, per i fari di profondità, gli inserti rossi nei paraurti e per i cerchi di lega con pneumatici 185/60HR13. Le finiture appaiono curate e i materiali sono di buona qualità. Il punto di forza è il quattro cilindri monoalbero CVH di 1.6 litri (1.597 cm<sup>3</sup>) da 96 CV, già utilizzato sulla Escort dal 1980. Le prestazioni sono di tutto rispetto: la XR2

supera i 176 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 10 secondi netti. A fianco di tali exploit, il propulsore evidenzia anche una notevole elasticità. Il tutto abbinato a una tenuta di strada sicura e a una stabilità di buon livello. Il pilota Ivan Capelli, che prova la pepata Fiesta sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino, ne apprezza il motore e la tenuta di strada nel misto stretto. Insomma la XR2 è una sportivetta riuscita, che ancora oggi sa regalare emozioni, non



**FORD FIESTA XR2 1984-1988**



## 4 IL MERCATO

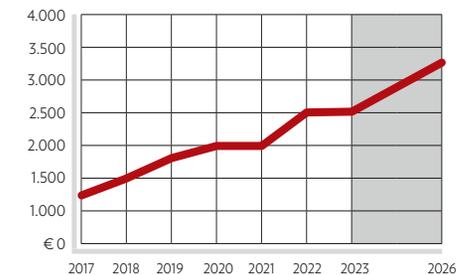
La seconda serie delle Fiesta (1983-1989) rappresenta, più che una vera novità, un approfondito restyling della Mk1: nella carrozzeria, negli interni e con qualche novità meccanica tra cui il cambio a 5 marce (a esclusione del motore 957 cm<sup>3</sup>) che oggi agevola l'utilizzo nel traffico moderno. Come tale, quindi, viene intesa anche dai collezionisti e oggi le quotazioni ricalcano perfettamente quelle delle Fiesta prima serie. Le prospettive di rivalutazione, però, sono un po' meno interessanti, ma con le dovute eccezioni. Per esempio la top di gamma XR2, che ha il motore di 1.6 litri potenziato fino a 96 CV (ed è quindi fra le più performanti “mini-bombe” del tempo). Oggi è quotata tra i 5.500 euro (label AB) e gli 8.300 euro (label A+), ma in futuro potrebbe crescere ancora più velocemente della XR2 prima edizione. Però è rarissima da trovare: pare che in circolazione ne risultino censite appena una decina. Tuttavia qualche esemplare nascosto

in un pagliaio potrebbe sempre spuntare... Interessanti le motorizzazioni introdotte a partire dal 1986, perché sono già adatte all'utilizzo di benzina senza piombo, senza alcuna modifica. Sulla Fiesta Mk 2 debutta dal giugno 1987 anche l'interessante cambio automatico a variazione continua (con rapporti da 3,67 e 0,63), poi utilizzato su tutte le Ford di gamma bassa: sulla Fiesta è adottato dalla 1.1 CTX. Ci sono anche le versioni a gasolio, con un motore di 1.6 litri da 54 CV (è il concorrente del quattro cilindri della Volkswagen Golf), ma non rivestono nessun interesse collezionistico (sempre ammesso che ne sia sopravvissuta qualcuna). In ottica amatoriale, dunque, la Fiesta Mk 2 è una sorta di evoluzione modernizzata della prima serie: non rappresenta un “grande salto” come sarà con la terza generazione del 1989. Volendo individuare le versioni più interessanti della gamma, oltre alla XR2, il suggerimento degli esperti di è di puntare sulle sportiveggianti S (con il nuovo 1.400) o le precedenti Sport (sia con il 1.100 sia con il 1.300). **RIC**



**FORD FIESTA (900-1100)**

1983-1988



**Gli allestimenti “basic”** erano i più diffusi all'epoca e ancora oggi sono un po' più facili da reperire. Il valore è identico a quello delle corrispondenti versioni della prima serie.

filtrate da alcun tipo di dispositivo elettronico. Quindi per sfruttarla appieno occorre avere una certa dimestichezza per correggere gli effetti dei trasferimenti di carico. Ma in fondo è il gusto di una sportiva d'antan risiede proprio qui... Specie sui mercati esteri si trovano molte serie speciali, nate più che altro da combinazioni particolari di colori di carrozzeria e tessuti. Possono anche essere gradevoli e divertenti, a patto che si trovino con tutti

## NESSUNA SORPRESA: ANCHE CON LA SECONDA SERIE, LA PIÙ RICERCATA È LA XR2, ADESSO COL 1.600 DA 96 CV

i particolari specifici presenti e in ordine, altrimenti si rischiano lunghe e infruttuose ricerche del ricambio. Da considerare le Ghia e la 1.4 Sport: anche in questo caso sono da prendere in considerazione esemplari ben conservati e soprattutto completi. Dal punto di vista della storia della tecnica può essere interessante conservare una vettura con il cambio CTX, avendo l'accortezza di sceglierlo con pochi chilometri e funzionante...

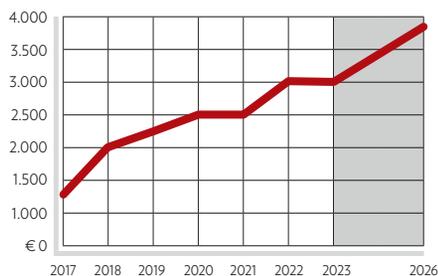


↑ FORD FIESTA 1.4 S 1986-1988



### ↓ FORD FIESTA GHIA - S

1983-1988

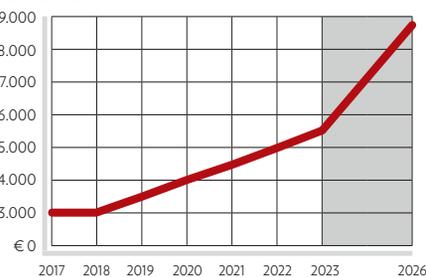


**Prospettive più interessanti** per gli allestimenti lussuosi (Ghia) e più appariscenti (Sport). La cilindrata 1.300 da 69 CV merita un upgrade di valore rispetto alla 1.100.



### ↑ FORD FIESTA XR2

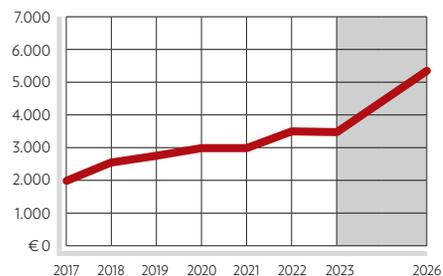
1984-1988



**Monta il motore 1.600** da 96 CV derivato dalla Escort XR3. È una sportiva vera, agile e brillante grazie al peso ridotto. Avrebbe meritato la sigla RS. Salirà velocemente.

### ↓ FORD FIESTA 1.4 S

1986-1988



**Equipaggiata col nuovo 1.400 CVH** da 75 CV, nasce per offrire un'alternativa economica alla XR2. Profili rossi e fari supplementari conferiscono subito un look corsaiolo.



# PUNTO D'ARRIVO

Migliorata sotto ogni punto di vista, è un successo travolgente. Al top della gamma si ritrova ancora l'iconica XR2, che parte con motore 1.600 da 107 CV per adottare poi il 1.800 a 16 valvole da 130 CV. E poi c'è la Turbo...

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Fiesta terza serie ha fatto molto per tenere il passo delle concorrenti: a dimostrarlo, i tre milioni di km percorsi dalle 250 auto di preserie. Le dichiarazioni degli ingegneri Ford erano entusiastiche. Il nuovo modello, che del vecchio manteneva soltanto l'appellativo in ossequio al principio scaramantico per cui un nome di successo non si cambia, ha fatto molto parlare di sé e ha raggiunto il milione e ottocentomila esemplari prodotti, anche grazie alla versione a cinque porte che mancava. In Italia



ha raggiunto clienti che non avrebbero mai acquistato una delle prime, ritenute troppo cheap per essere la seconda auto al fianco di un'Alfa Romeo o di una Mercedes-Benz. L'operazione immagine ha coinvolto la Ford a qualsiasi livello, per esempio staccando dalla gamma il derivato Courier dedicato alla fascia di utenti professionali che prima

sceglievano la Fiesta Van. Tutto questo, si obietterà, costituisce le ragioni per cui la si sceglieva nel 1989, non oggi quando il suo compito è quello di auto da collezione. In realtà, un posto nella storia se lo merita per avere tenuto il piede in due scarpe. Le utilitarie tutto pepe, all'epoca, seguivano due scuole di pensiero antitetiche: motori della stessa cilindrata delle normali e sovralimentazione (capposcuola, la Fiat Uno Turbo) oppure motori di cilindrata superiore (Peugeot 205 GTI, 1.9 in particolare). La Fiesta offriva ai suoi clienti entrambe le soluzioni, con la XR2i, erede dell'XR2 delle serie precedenti (ma dotata di impianto di alimentazione a iniezione), e la Turbo, nata proprio con la terza serie. Che sia il caso di mettersele in garage tutte e due?



**FORD FIESTA TURBO**

## QUOTAZIONI

Le Fiesta Mk3 partono dai 1.500 euro per un buon esemplare di qualsivoglia allestimento (in stato d'eccellenza diventano 2.300 euro) fino ad arrivare ai 7.000 euro (label AB) necessari per la sportiva Turbo, che perfetta (label A+) vola a 10.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

1.500

7.000



## 2 RESTAURO

La svolta della Ford sulla qualità non è ancora risolutiva: i trattamenti anticorrosione non sono perfetti; migliorano un po' con il restyling di metà carriera. Ma la Casa sta iniziando a scalare piano piano la classifica delle marche immarcescibili; farà meglio con la quarta e la quinta serie ma l'impegno va riconosciuto. Passaruota, battute delle porte e del portellone, zona dello sportello carburante (la peggiore in assoluto, a giudicare dai giornali inglesi: il bocchettone del serbatoio rischia di staccarsi), montanti, fondi, attacchi delle sospensioni posteriori e il vano motore in corrispondenza della scatola dei fusibili sono le zone da tenere sott'occhio prima dell'acquisto e durante gli eventuali lavori di risanamento. I lamierati si trovano, anche abbastanza facilmente, originali o più frequentemente di qualità corrispondente. Il problema è il costo della manodopera: nel Regno Unito dicono

che vale la pena solo per le XR2i e le Turbo - ma là queste versioni hanno quotazioni superiori a quelle che strappano in Italia. I modelli ante-restyling devono fare ancora qualche passo sulla resistenza agli urti delle lamiere (dal punto di vista della sicurezza passiva la Fiesta fa un bel salto di qualità con la terza serie restyling, che adotta le barre anti-intrusione); ancora migliorabili i materiali interni: resistenza al tempo e all'usura delle plastiche in particolare. A proposito di XR2i e di Turbo (e delle Si apparse a fine carriera), la vecchia storia dei body kit difficili da trovare si ripete anche qui: lo dicono gli inglesi, che la collezionano molto più di noi. In Italia si rischia il dramma. I motori Zetec post-restyling, che sulle versioni sportive sostituiscono i 1.597 aspirati e turbo, sono piuttosto robusti; i precedenti CVH mostravano spesso segni di affaticamento (rumori dalla distribuzione o dall'albero motore) già a 60 mila km, traguardo che oggi ogni Fiesta ha ampiamente superato. Attenzione anche alla cinghia della distribuzione, che deve essere sempre recente.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

ASSE A CAMME (TURBO)	€ 178
CARBURATORE WEBER	€ 570
TERMINALE DI SCARICO	€ 200
PARAFANGO (XR2i)	€ 161
VOLANTE (TURBO)	€ 272

### ● I club

#### Ford Fiesta Mk3 Club

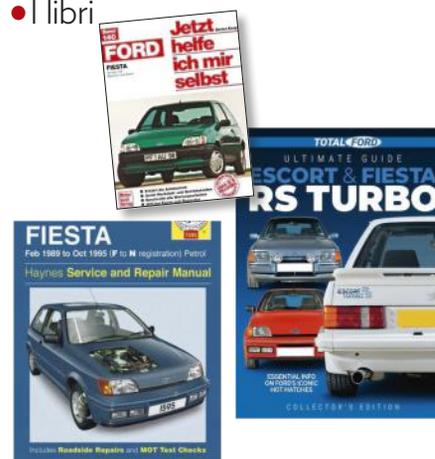
Gruppo Facebook inglese dedicato soprattutto allo scambio tra privati di ricambi, vivace e frequentato. Conta oltre 7.600 membri, di tutte le nazionalità.

Sito [facebook.com/groups/287982171379120](https://www.facebook.com/groups/287982171379120)

#### Mk3 fiesta

Sito [facebook.com/groups/370352063105551/](https://www.facebook.com/groups/370352063105551/)

### ● I libri



Fra i manuali d'officina, ecco "Ford Fiesta 4/89-1/96 Benziner und Diesel - jetzt helfe mir selbst" di Dieter Korper, Motor buch Verlag 2007; "Ford Fiesta, Feb 89 to Oct 95 (F to N registration) Petrol". Nella collana "Total Ford", l'editore Kelsey ha pubblicato "Ultimate Guide Escort & Fiesta RS Turbo", disponibile anche in formato digitale.

### ● Specialisti

#### Classic Parts Shack

Sito [classicpartsshack.co.uk](https://www.classicpartsshack.co.uk)

#### Ford RS Spence Spares

Sito [fordrsspares.co.uk](https://www.fordrsspares.co.uk)

#### Motomobil

Sito [motomobil.com](https://www.motomobil.com)

#### Retro Ford International

Sito [retrofordinternational.com](https://www.retrofordinternational.com)

### 3 SU QUALE PUNTARE

La terza serie è stata la più longeva; in provincia capita ancora di incontrarne in uso quotidiano. A meno di ragioni affettive o di opportunità miracolose d'acquisto, il suggerimento è quello di concentrare

le attenzioni sulle versioni sportive. E quindi ovviamente da cercare è la XR2i, con motore serie CVH da 107 CV. La potenza non mostruosa e il telaio poco reattivo non convincono del tutto: "half baked", "cotta a metà", la definisce una rivista inglese confrontandola con le dirette rivali italiane e francesi. La divisione Special Vehicle Engineering, autrice della Capri 2,8i e della Sierra XR 4x4, tenta di metterci una pezza migliorando un po'

le doti dinamiche del telaio e soprattutto trapiantando la stessa versione del 1.600 usata sulla Escort XR3, cui però viene abbinato il turbocompressore Garrett T2 perché tra il motore e il radiatore non c'era spazio per il T3; i cavalli sono 133. Con queste Fiesta la Ford opta per allestimenti più sobri: colori brillanti, qualche appendice corsaia e persino quattro fari supplementari integrati nel fascione anteriore, ma niente più decal chiosose;



**FORD FIESTA XR2i** 1989-1994

### 4 IL MERCATO

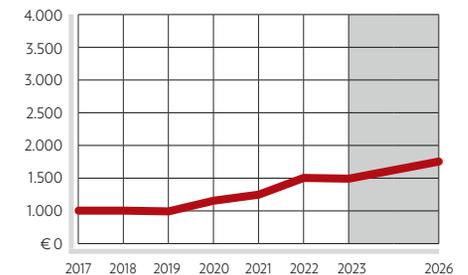
La Ford Fiesta Mk 3 ha riscosso un successo straordinario, persino superiore a quello della prima generazione. Oggi è ricordata soprattutto per le versioni sportive: la XR2i e la Turbo. Le Fiesta "normali" hanno per il momento un valore di mercato assai modesto, indicato in maniera forfettaria in 1.500 euro se in buone condizioni d'uso; ma i collezionisti tendono già all'apprezzamento per le versioni dotate dei motori più brillanti, come il 1.8 16V della sportiveggiante Fiesta S da 102 CV (1992-1993) o il 1.6 16V da 88 CV che sul finire della produzione aveva equipaggiato le Fiesta Ghia Pro (1993-1995). Per questi due allestimenti la sopravvalutazione si aggira rispettivamente attorno al 50% e al 30%. Discorso a parte per le sportive vere: le XR2i, inizialmente disponibili con il motore 1.6 da 107 CV (1989-92) e poi con il 1.8 16V da 130 CV (1992-94), valgono 5.000 euro se in buone condizioni, 7.500

euro se perfette. Non si segnalano differenze di quotazione tra i due motori, anche se il secondo è più raro e quindi potrebbe avere prospettive di crescita maggiori in futuro. Ma alcuni specialisti sostengono che la prima XR2i Mk 3 salirà di più perché è l'originale. Però queste sono sfumature che è difficile interpretare con esattezza in anticipo. Nessun dubbio invece sul futuro che attende la Turbo: piccola di razza che nei prossimi anni salirà nel valore a velocità supersonica. Gli elementi che rendono facile questa previsione sono la rarità di questo modello, rimasto in produzione soltanto per un paio d'anni (in Italia fu in listino dal marzo 1990 al febbraio 1992) e le prestazioni superlative. Non bisogna poi trascurare il fatto che molte delle Fiesta Turbo ancora in circolazione hanno subito trasformazioni molto invasive in ottica tuning e modifiche sostanziali alla meccanica per incrementare le prestazioni, rendendo problematico, molto costoso e antieconomico il ripristino dell'originalità. **RC**



**FORD FIESTA**

1989-1996



**Le quotazioni sono basse** e cresceranno con molta lentezza: le Fiesta Mk 3 non hanno ancora un'immagine storica. Le S e le Ghia Pro meritano un sovrapprezzo.

l'inserto che corre lungo i paraurti non è rosso come su tutte le concorrenti o quasi, ma blu per la XR2i e verde per la Turbo: un'idea indovinata, che però stride quando la carrozzeria di una Turbo è rossa. Anche la Turbo non è esente da critiche, per tenuta di strada e risposta dello sterzo in particolare. Rimane in listino per meno di tre anni, uscendo di scena tra fine 1992 e inizio 1993, quando viene soppiantata dalla XR2i (Oltremarica battezzata RS 1800)

## IN GARAGE NON PUÒ MANCARE L'ASPIRATA XR2i (SIA 1.6 CHE 1.8 A 16 VALVOLE) OPPURE LA TURBO, FORTE DI 133 CV

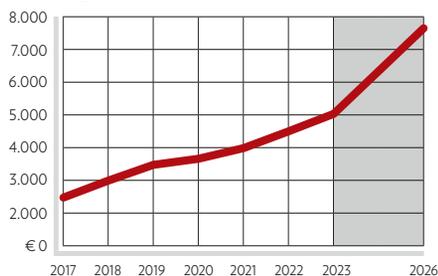
equipaggiata col quattro cilindri Zetec con distribuzione a 16 valvole, capace in questa edizione di erogare 130 CV; le prestazioni sono analoghe a quelle della Turbo. La XR2i termina la carriera all'inizio del 1995: dopo pochi mesi, in agosto, debutta la nuova generazione della Fiesta. La vecchia serie, denominata Classic, sopravvive qualche mese e viene proposta con una gamma ridotta di motori: benzina 1.1 da 50 CV e 1.3 da 60 CV, diesel 1.8 da 60 CV.



**FORD FIESTA TURBO 1990-1992**

### FORD FIESTA XR2i (1.6)

1989-1992

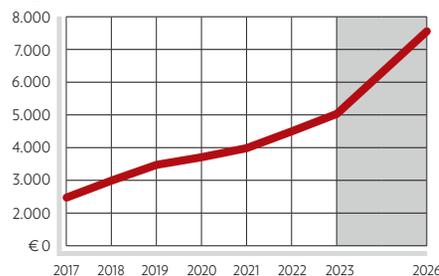


La prima versione della XR2i monta un'evoluzione del 1.600 CVH, potenziato oltre la soglia dei 100 CV (esattamente 107). È una delle migliori sportivette di inizio anni 90.



### FORD FIESTA XR2i (1.8 16V)

1992-1994

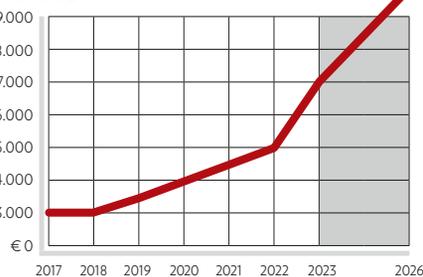


Monta il più moderno 1.8 16V e con i suoi 130 CV di fatto prende il posto della RS Turbo. Per il momento il suo valore è identico a quello della XR2i con motore 1.600.



### FORD FIESTA TURBO

1990-1992



È la prima Fiesta sovralimentata.

Ha quotazioni superiori del 40% rispetto alla XR2i, ma salirà ancora più rapidamente. Perfetta supera già i 10.000 euro.

# MOSTRO SACRO

Non ha certo bisogno di presentazioni. Motore di due litri sovralimentato da 204 CV, allestimento sportivo dedicato, sedili Recaro. E soprattutto prestazioni da brivido: oltre 240 km/h e da 0 a 100 km/h in 6 secondi. Dal 1990 solo a trazione integrale

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



FORD SIERRA RS COSWORTH

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

C'è bisogno di spiegarlo? La Sierra Cosworth è un mostro sacro di quelli che non si discutono. Sta nell'Olimpo delle super potenti anni 80 derivate dalla grande serie e che proprio per questo, nuove o usate, potevano essere alla portata di molti. Sono le auto di un'era in cui i rally erano molto seguiti e la passione per le auto era diffusissima sin dall'adolescenza. Per la Ford fu un investimento sull'immagine sportiva del marchio, sotto la regia di Stuart Turner, capo della divisione Motorsport. Resosi conto che l'Ovale Blu non aveva

un'auto competitiva, aveva chiesto l'aiuto di Walter Hayes. All'epoca responsabile delle pubbliche relazioni, Hayes era stato una delle anime del progetto GT40 e successivamente del motore Cosworth DFV, un V8 a quattro valvole per cilindro che sarà il più longevo e vittorioso mai usato in Formula 1 (dal 1967 al 1983



ha vinto 12 Mondiali e 155 gran premi). Ascoltate le esigenze della Ford, la Cosworth dice di sì a due condizioni: che il nuovo motore nella sua versione stradale non superi i 150 kW (204 CV) e che ne vengano costruite almeno 15 mila unità. Questa seconda condizione non può prescindere da una produzione in serie; grazie a tale diktat viene costruita un'auto eccezionale, sul cui successo commerciale i primi a essere scettici erano stati proprio i concessionari della marca. La Sierra "pepata" non offuscherà la fama né della Lancia che, proprio negli anni in cui gareggia la Sierra, infila sei titoli consecutivi, né di altre Case che si battono con onore come Peugeot e Toyota. Ma rimarrà una rallysta vecchio stile, amata e desiderata oggi come allora.

## QUOTAZIONI

La **Sierra Cosworth** parte da 18.500 euro, cifra da preventivare per un esemplare in buone condizioni con carrozzeria a tre volumi (la valutazione è identica per le versioni a due e a quattro ruote motrici). La Cosworth originaria, a due volumi, è quotata invece 24.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**18.500**

**24.000**

## 2 RESTAURO

Alte prestazioni, prezzo basso, tenuta di strada "vecchia scuola" senza ausili elettronici, un minimo di chip e centraline (Magnet Marelli e Weber) nella gestione motore... Nelle Sierra Cosworth c'è un po' tutto quello che deve preoccupare prima di un acquisto. Gli anni difficili sono stati veramente tali, e non è il caso di andare a cercare un indirizzo di una periferia disagiata nell'estratto cronologico: basta che l'auto sia stata usata da una scuderia, da un pilota come muletto o anche da qualcuno con velleità da campione (mancato). Meccanica e scocca di una Sierra Cosworth sono da esaminare sotto la lente quanto a originalità e funzionalità dei componenti. Pur se derivati dal tranquillo Ford Pinto, i motori montati sulla Sierra Cosworth sono mostriciattoli da oltre 100 cavalli/litro (110 per la 4x4), valore raggiunto per la prima volta da un'auto di serie; il rovescio della medaglia è un'usura precoce. Bisogna verificare

un po' tutto, dai rumori di distribuzione e dell'albero motore, ai trafilaggi e trasudamenti d'olio, alle fumate azzurre. Carrozzeria e telaio andrebbero misurate con una dima elettronica, ma anche un semplice controllo delle tolleranze di porte e cofani che devono essere uguali sui due lati e la presenza di stacchi di coloritura nella vernice possono essere segno di una vita travagliata. All'interno sono gli introvabili sedili Recaro e il cruscotto a preoccupare; problematici anche i cerchi BBS della prima serie. Le parti comuni alle Sierra "borghesi" non sono tantissime; con la tre volumi la situazione migliora un po' specie per la carrozzeria. I ricambi si trovano, specie nel Regno Unito che era il mercato principale e dove ci sono preparatori con un buon stock di ricambi per un restauro filologico o per una preparazione corsaiola. Esiste addirittura un demolitore specializzato in Sierra ed Escort Cosworth, che le acquista in tutt'Europa; nemmeno da lui i prezzi, specie per le parti specifiche, sono proprio popolari.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>TURBO (4X2-4X4)</b>	€ 790-954
<b>COLLETORE SCARICO (4X2)</b>	€ 1.080
<b>SERIE PASTIGLIE FRENO</b>	€ 140
<b>ALTERNATORE (4X4)</b>	€ 271
<b>KIT FRIZIONE (4X4)</b>	€ 283

### ● I club



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

Non è un vero club, ma un sito ricco di

informazioni sulle Sierra Cosworth e sulla Escort Cosworth integrale.

**Sito** [rscosworth.it](http://rscosworth.it)

**Club Cosworth España**

**Sito** [clubcosworth.com](http://clubcosworth.com)

**Sierra RS 500 Cosworth**

**Sito** [rs500cosworth.com](http://rs500cosworth.com)

### ● I libri



### Segnaliamo

**in primis il volume** "Le auto più amate dagli italiani - Sierra Cosworth", Fabbri Editoriale Domus; "The Essential Buyer's Guide Ford RS Cosworth Sierra & Escort" di Dan Williamson, Veloce Publishing; "The Ford SOHC 'Pinto' & Sierra Cosworth DOHC Engines High-Performance Manual", di Des Hamill, Veloce Publishing; "Factory-Original Ford RS Cosworths - the Originality Guide to Ford Sierra, Sapphire & Escort RS Cosworth" di Dan Williamson e Simon Clay, Herridge and Sons; "Classics in Colour Ford Sierra Cosworth" di Denis Foy e Terry West, Motorbooks International.

### ● Specialisti

**Burton Power**

**Sito** [burtonpower.com](http://burtonpower.com)

**Graham Goode**

**Sito** [shop.grahamgoode.com](http://shop.grahamgoode.com)

**Retro Ford International**

**Sito** [retrofordinternational.com](http://retrofordinternational.com)

**RS Cosworth Breakers**

**Sito** [rscosworthbreakers.co.uk](http://rscosworthbreakers.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Le Sierra RS Cosworth nascono per dare alla Casa un modello da omologare nel gruppo A per i campionati rally e turismo (dopo l'abolizione del gruppo B in cui aveva iscritto la RS 200) e sono declinate in tre edizioni: la 4x2 con carrozzeria due volumi della prima serie, prodotta in Inghilterra e uscita nel 1986-1987, la 4x2 tre volumi del 1988-1990 e la 4x4, sempre a tre volumi, del 1990-1992. Scegliere una o l'altra è questione di gusti. Indubbiamente la versione d'origine è la più rara, perché ne sono state costruite 5.542, di cui 500 subito dirottate allo stabilimento della Tickford (divisione di ingegneria dell'Aston Martin, all'epoca in orbita Ford) per ricavarne le RS 500 da gara. Ancora numeri: 1.653 di quelle stradali sono state immatricolate nel Regno Unito e quindi hanno presumibilmente la guida a destra. Consia di come l'operazione Cosworth sia economicamente rischiosa, la Ford stringe i cordoni della borsa sulle dotazioni e lascia poca scelta di colori (bianco, nero, Moonstone blue, cioè grigio chiaro metallizzato) e optional (chiusura centralizzata, tetto apribile, alzacristalli elettrici) e l'interno è uno solo, grigio. Il look non è all'insegna della sobrietà: vistose prese d'aria "a branchia" sul cofano motore, mascherina con la grande "bocca" centrale per raffreddare l'intercooler e soprattutto alettone posteriore a pinna voluto da Lothar Pinske per aumentare la deportanza. Fino a un po' di tempo fa era ritenuta più prestazionale della successiva versione a tre volumi, ma in realtà non è vero perché risulta un po' più pesante e meno aerodinamica. Tuttavia è decisamente più rara e questo, oltre all'immane fascino della primigenia, giustifica un investimento più sostanzioso. Con gli altri diecimila motori che la Cosworth aveva costruito, la Ford assembla nello stabilimento belga di Genk la prima versione della "tre volumi". Il motore è sempre il quattro cilindri di 1.993 cm<sup>3</sup> da 204 CV, con distribuzione a 16 valvole e sovralimentato da un turbo Garrett T03B con intercooler aria/aria. Per sopportare la potenza e le elevate temperature l'impianto di lubrificazione prevede il raffreddamento

**FORD SIERRA RS COSWORTH 1986-1987**



## 📌 FORD SIERRA COSWORTH 1988-1990



## 📌 FORD SIERRA COSWORTH 4X4 1990-1992



dei pistoni a getto d'olio e uno scambiatore di calore. Il cambio è un Borg Warner a cinque marce ravvicinate, che trasmette il moto alle ruote posteriori attraverso un albero con interposti speciali ammortizzatori. Non manca ovviamente un differenziale autobloccante ad accoppiamento viscoso. L'impianto frenante prevede quattro dischi (anteriori ventilati) e dispositivo ABS di serie; lo sterzo è servoassistito in funzione della velocità e dell'angolo di sterzata. La nuova berlina a tre volumi e quattro porte presenta un look più sobrio, con un alettone poco vistoso sul cofano baule (ma più efficiente aerodinamicamente, tanto che le prestazioni sono impercettibilmente migliori rispetto alla due volumi) e il cofano motore privo di "branchie". Gli accessori a richiesta sono pochi: cinture di sicurezza posteriori, tetto apribile e vernice metallizzata. Quattroruote pubblica la prova nel maggio del 1985 e il giudizio

**L'EDIZIONE A DUE VOLUMI È PIÙ VISTOSA, RARA E RICERCATA. LA TRE VOLUMI VANTA PERÒ UN LOOK PIÙ SOBRIO**

è a dir poco positivo. Le prestazioni sono definite eccezionali e i dati registrati lo confermano: la Cosworth tocca i 240,780 km/h (dichiarati 242) e passa da 0 a 100 km/h in 6 secondi. Il successo di vendite è notevole: 13.140 esemplari, oltre tremila in più di quelli che la Ford voleva costruire per smaltire i motori arrivati in seguito all'accordo con la Cosworth. A inizio 1990 arriva la 4x4, che sostituisce la versione a trazione posteriore. La scocca è ancora quella della tre volumi/quattro porte, nella versione ristilizzata appena uscita. La potenza raggiunge i 220 CV a 6.250 giri (del resto occorre compensare l'aumento di circa 100 kg di peso). La trasmissione integrale è della Ferguson, mentre il cambio è il Ford M575; la ripartizione della coppia motrice è al 34% sull'avantreno e al 66 dietro. Verrà prodotta in 12.250 esemplari.

## 4 IL MERCATO

La Sierra Cosworth con la maggiore valutazione di mercato è ovviamente la serie limitata di 500 esemplari chiamata RS 500, una sorta di evoluzione, di fatto base per le versioni corsaiole, derivata dall'originaria Sierra RS Cosworth con carrozzeria a due volumi. Tuttavia non compare in queste pagine perché supera i 40.000 euro, limite massimo di spesa fissato da questa collana. Tra le Sierra RS Cosworth "normali", quindi, il punto di riferimento è l'originaria a due volumi, prodotta in 5.042 unità tra il 1986 e il 1987, anche se alcune sono state immatricolate nel 1988. La soglia delle 5.000 unità circa (più le 500 unità di RS 500) era stata fissata dal costruttore perché era il limite minimo che consentiva l'omologazione in Gr. A. Le RS Cosworth di prima generazione sono dunque rare e molte hanno subito una preparazione in ottica corsaiola. Il loro

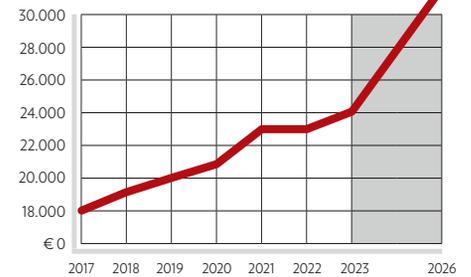
valore è destinato a crescere: oggi un esemplare immacolato è al di sotto della soglia dei 40.000 euro, ma non lo rimarrà a lungo. Più contenute, invece, anche se in crescita rapida, sono le quotazioni delle Sierra Cosworth con carrozzeria a tre volumi, prodotte dalla Ford con l'intenzione di non limitare la linea di montaggio, ma di modularla sulla base delle richieste. Il successo della Sierra Cosworth "di serie" è evidente: ne sono state assemblate oltre 25.000 (esattamente 13.140 della prima versione a trazione posteriore e 12.250 dell'edizione 4x4). La maggiore diffusione e la destinazione prevalente all'utilizzo stradale ha determinato ovviamente una quotazione inferiore: una Sierra Cosworth a tre volumi rimane sotto i 30.000 euro, anche quando è perfetta. Anche questa è una cifra destinata a crescere, pur rimanendo sempre a debita distanza da quella della due volumi. La Limited Edition prodotta come versione finale della 4x4 merita un apprezzamento del 20%

## LA VERSIONE CON CARROZzeria A DUE VOLUMI È LA PIÙ APPREZZATA. PRODOTTA IN CIRCA 5.000 UNITÀ

rispetto a un esemplare di serie. La perfetta parità di valore tra le edizioni a trazione posteriore e integrali è una realtà di mercato che, secondo gli esperti, dovrebbe continuare anche nei prossimi anni. Va detto che è più facile trovare una Cosworth meglio conservata nelle versioni a due ruote motrici: molte 4x4 sono state trasformate in RWD per alleggerirle (la differenza originaria di peso superava i 100 kg) e potenziate con preparazioni che inficiano l'originalità (oltre che l'affidabilità ovviamente). **R/C**

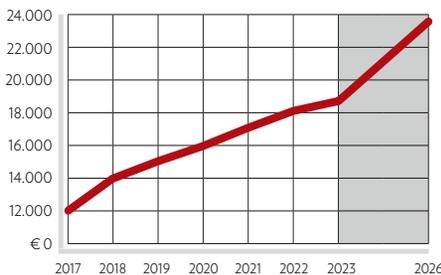


**SIERRA RS COSWORTH (2 VOLUMI)**  
1986-1987



**L'edizione iniziale** a due volumi è il punto di riferimento attorno al quale ruota tutto il mercato di questa sportiva. È la più ambita (dopo l'inavvicinabile RS 500, ovviamente).

**SIERRA COSWORTH (3 VOLUMI)**  
1988-1990

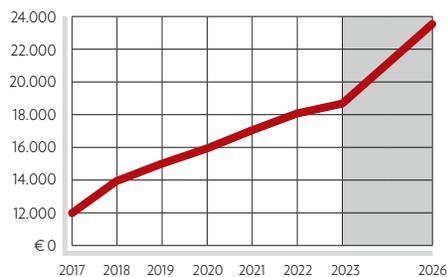


**La versione con carrozzeria** a tre volumi è più accessibile, con un valore che non si avvicina ai 30.000 euro neppure nel caso di auto perfette. I prezzi sono destinati a salire.



## FORD SIERRA COSWORTH 4X4

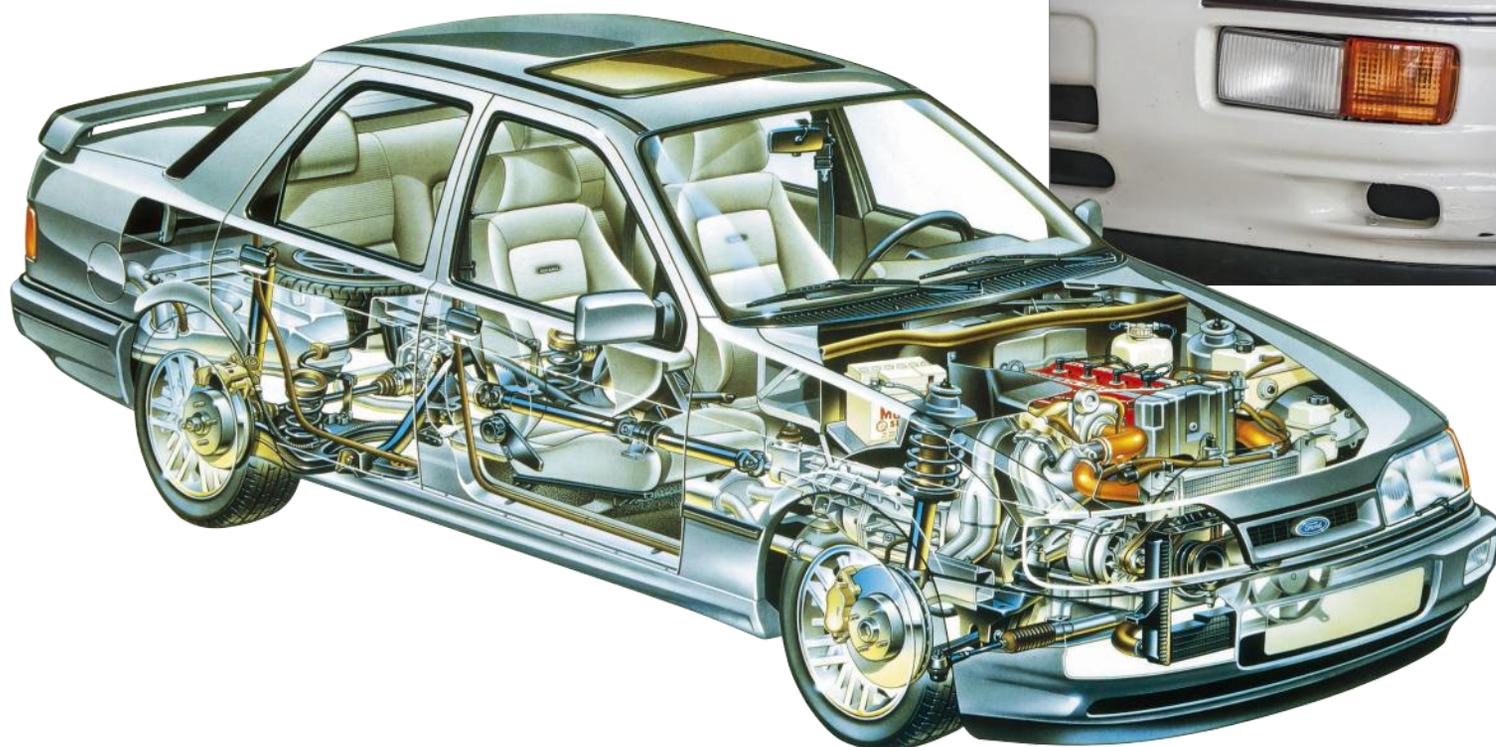
1990-1992



La 4x4, con potenza portata da 204 a 220 CV per bilanciare l'aumento di peso, ha le stesse quotazioni dell'edizione a trazione posteriore. Medesime le prospettive di crescita.



LA VERSIONE CON CARROZZERIA A TRE PORTE PRESENTA DETTAGLI SPECIFICI: VISTOSA ALA POSTERIORE E SFOGHI D'ARIA SUL COFANO



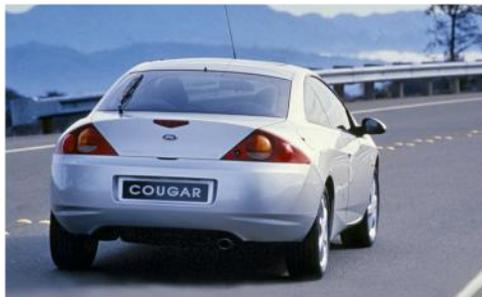
# FUGACE APPARIZIONE

La produzione dura solo dal 1998 al 2002. In Italia viene commercializzata solo col V6 di 2.5 litri da 170 CV; all'estero è proposto anche il quattro cilindri di due litri da 131 CV. Peccato, perché questa coupé avrebbe meritato un destino diverso

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le ragioni sono molte di più di quanto il rapido oblio - è stata dimenticata già durante la sua produzione - possa far pensare. La Cougar è stata un esempio della rinascita della coupé a tre volumi che ha caratterizzato la seconda metà degli anni 90, insieme con la Fiat Coupé e la Peugeot 406 Coupé, rispetto a cui la Ford è arrivata un po' in ritardo, anche se ha pur sempre anticipato di nove anni l'Audi A5 che è l'esempio più duraturo di auto di questo segmento. La Cougar nasce Oltreoceano, nello stabilimento di Flat



Rock in Michigan; gli esemplari per l'Europa e l'Australia vengono poi trasferiti incompleti in Germania, dove la fabbrica di Colonia le rifinisce e cura anche la conversione alla guida a destra per i mercati del Commonwealth: un sistema produttivo farraginoso e costoso, con un percorso inverso a quello ben più famoso

della Cadillac Allanté di qualche anno prima. Il nome Cougar tradisce che in patria non è una Ford ma una Mercury, altra marca del gruppo di Dearborn. La prima Mercury Cougar nasce col model year 1967 sulla base della Ford Mustang; negli anni si evolve, mantenendo però la sua vocazione sportiva (secondo gli standard americani), fino al 1998 quando la Cougar ottava serie diventa la "nostra" Ford. La linea, figlia dello stile New Edge (di cui è l'esempio più riuscito) delle Ford dell'epoca, è di Claude Lobo del centro stile europeo; il taglio della calandra e dei fari ricorda le contemporanee Ka (diventata iconica) e Puma (dimenticata), e caratterizzava anche interventi meno riusciti nei restyling di Fiesta (quinta serie) e Mondeo (seconda serie).



FORD COUGAR V6

## QUOTAZIONI

I valori si mantengono per il momento su livelli modesti, anche se il potenziale di crescita è alto: un esemplare in buone condizioni (label AB) è quotato 2.500 euro. Gli esemplari perfetti (label A+) valgono il 50% in più: 3.800 euro.

Valore € (label AB)

2.500



## 2 RESTAURO

Se c'è bisogno di restaurarla, forse è il caso - dal punto di vista strettamente economico - di cercarne un'altra. Non sono tanto i ricambi quanto le ore di manodopera a sconsigliare interventi radicali: i ricambi specifici si trovano anche grazie a un sito tedesco dedicato al modello e al fatto che Oltreoceano ne sono state vendute molte più che in Europa. Meccanica e pianale sono comuni a una serie di best seller: Mondeo, Jaguar X-Type (all'epoca la Casa di Coventry era in orbita Ford), Ford Usa Contour e Mercury Mystique. In Italia c'era solo la 2500 V6 (motore serie Duratec, da 2.544 cm<sup>3</sup> fino al 2000 e da 2.495 dopo), in un impeto di entusiasmo per il crollo della barriera dei venti cavalli fiscali per la detrazione delle auto di professionisti e aziende. In altri Paesi si trova anche la versione con il quattro cilindri Zetec da 1.998 cm<sup>3</sup> e 131 CV. Da noi, dove è arrivata con un anno di ritardo ed è sparita un anno prima della fine produzione (come nel

Regno Unito) ne sono state vendute circa 1.200; in Francia 3.232, in Germania 2.038: impossibile o quasi trovare una donatrice. Qualche speranza arriva dalle 12.000 (ovviamente con il volante a destra) consegnate nel Regno Unito, ma dopo la Brexit le lungaggini doganali sconsigliano l'impresa. Due litri e mezzo usata, in Italia, significa quasi inesorabilmente impianto a gas; la stessa Ford lo sconsigliava per problemi di formazione di punti caldi sulla battuta delle valvole. Sui forum i fan di GPL e metano giurano che il gas va benissimo, ma diversi meccanici danno ragione alla Ford. Capita, specie in Germania, di vedere offerte delle "Cougar ST200": non esistono. Il modello, che riprendeva la meccanica della Mondeo ST200 da 205 CV studiata dallo Special Vehicle Team, era stato costruito in preserie, presentato alla stampa e poi abortito con la distruzione degli esemplari realizzati tranne - pare - tre. Quelli in vendita sono delle Cougar cui è stato trapiantato il motore ST200 che si trovava facilmente negli Usa come ricambio.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

RETROVISORE	€ 90
PROTEZIONE INF. MOTORE	€ 70
POMPA ACQUA	€ 70
GRUPPO OTTICO POST.	€ 60
FARO	€ 200

### ● I club



#### Ford Cougar Club Italia

Ha un sito ricco di informazioni sulla storia e l'evoluzione di questa coupé.

Sito [fordcougarclubitalia.jimdofree.com](http://fordcougarclubitalia.jimdofree.com)

#### UK Cougar

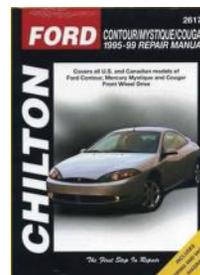
Sito [ukcougar.club](http://ukcougar.club)

#### Cougar Club of America

Sito [cougarclub2.org](http://cougarclub2.org)



### ● I libri



**Non esiste letteratura** specifica sulla Cougar, né in versione Ford né in quella Mercury "ottava serie". Solo il manuale Chilton "Ford Contour/Mystique/Cougar 1995-99 Repair Manual" la tratta brevemente. Magra consolazione, dal sito italiano del club ([fordcougarclubitalia.jimdofree.com](http://fordcougarclubitalia.jimdofree.com)) si possono scaricare in formato PDF tanto il libretto di uso e manutenzione per l'utente quanto il più corposo manuale d'officina (quest'ultimo via Dropbox), indispensabile per qualsiasi intervento di manutenzione e riparazione.

### ● Specialisti

#### Classic Industries

Sito [classicindustries.com](http://classicindustries.com)

#### Cougar Parts

Sito [cougar-parts.net](http://cougar-parts.net)

#### Ford Parts

Sito [fordparts.com](http://fordparts.com)

#### Kmotorshop

Sito [kmotorshop.com](http://kmotorshop.com)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Se non esistessero le Mercury e dovessimo limitarci al suolo italiano questo paragrafo rischierebbe di esaurirsi in due parole: "Sulla Cougar". Le 2000 Zetec infatti non erano commercializzate in Italia, dove a

listino c'era solo la V6. Versioni speciali, in Europa, non ce ne sono state: tutt'al più è (vivamente) consigliato cercarne una con l'X-Pack che comprendeva sellerie in pelle, sedili anteriori riscaldati e radio Ford RDS 6000 con sei altoparlanti e caricatore CD. L'equipaggiamento di base era abbastanza completo; corrispondeva all'incirca a quello di una Mondeo Ghia e parabrezza riscaldato, tetto apribile e vernice metallizzata erano optional a pagamento:

del resto, la politica dei listini Ford dell'epoca era piuttosto controversa e aveva ricevuto più di una critica perché su diversi modelli obbligava di fatto all'acquisto di alcuni optional, fra cui appunto la vernice metallizzata. In Italia non è mai arrivata la seconda serie di fine 2001, frutto di un lieve restyling che non toccava i lamierati. Cambiavano paraurti, cerchi, interni e gamma colori. Ecco, dovendo cercarla all'estero potrebbe essere questa la chicca.

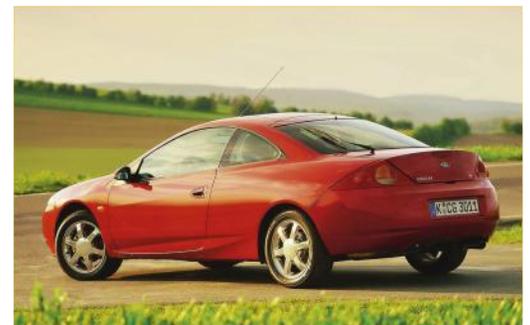


**FORD COUGAR 2.5 V6 1998-2002**

## 4 IL MERCATO

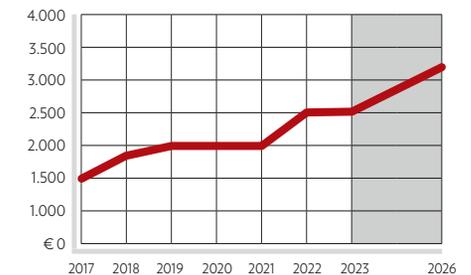
La Cougar è una delle tante rappresentanti del segmento delle coupé nate negli anni 90 durante il ritorno di fiamma, peraltro effimero, per le sportive con meccanica derivata dalla grande serie e carrozzeria filante e aggressiva. In quegli anni sembrava quasi obbligatorio per tutti i costruttori avere un modello del genere nella propria gamma. Molti ebbero successo, come la Fiat Coupé, l'Alfa GTV della serie 916, la Mercedes CLK, la Opel Calibra, la Peugeot 406, la BMW Serie 3 E46; altre meno, come la Lancia k Coupé. La Cougar ha brillato poco, in particolare in Italia. Della produzione di circa 230.000 unità dal 1998 al 2002, in Italia ne sono arrivate soltanto 1.200, molte delle quali ormai scomparse dalle strade. Sul nostro mercato venne venduta solamente nell'edizione d'origine, quella equipaggiata con il V6 2,5 litri da 170 CV della Mondeo, mentre l'edizione "economica", con il quattro cilindri di due litri, non è mai

stata venduta dalla rete ufficiale (pare ne circoli qualcuna importata privatamente, ma il loro valore collezionistico è ancora più modesto). Eppure la Cougar ha un potenziale, tra gli appassionati di youngtimer, che è molto superiore a quanto l'immagine odierna potrebbe far supporre: è la tipica rappresentante dello stile Ford New Edge (quello introdotto dalla Ka e poi dalla Focus prima serie) e vanta una meccanica abbastanza raffinata, di cui il motore V6 rappresenta un caposaldo. È un'auto dalle prestazioni più che dignitose, dall'abitabilità notevole per quattro adulti: sono elementi che ai fini collezionistici possono rappresentare il trampolino di lancio per i prossimi anni. Anche perché ormai è difficile imbattersi in una Cougar: se si incontra un esemplare in vendita, al giusto prezzo (cioè a somme quasi simboliche) sarebbe giusto non lasciarsi sfuggire l'occasione. Erede di fatto, pur a distanza di tanti anni, della mitica Capri, la Cougar potrebbe un giorno prendersi la rivincita. **RIC**



**FORD COUGAR 2.5 V6**

1998-2002



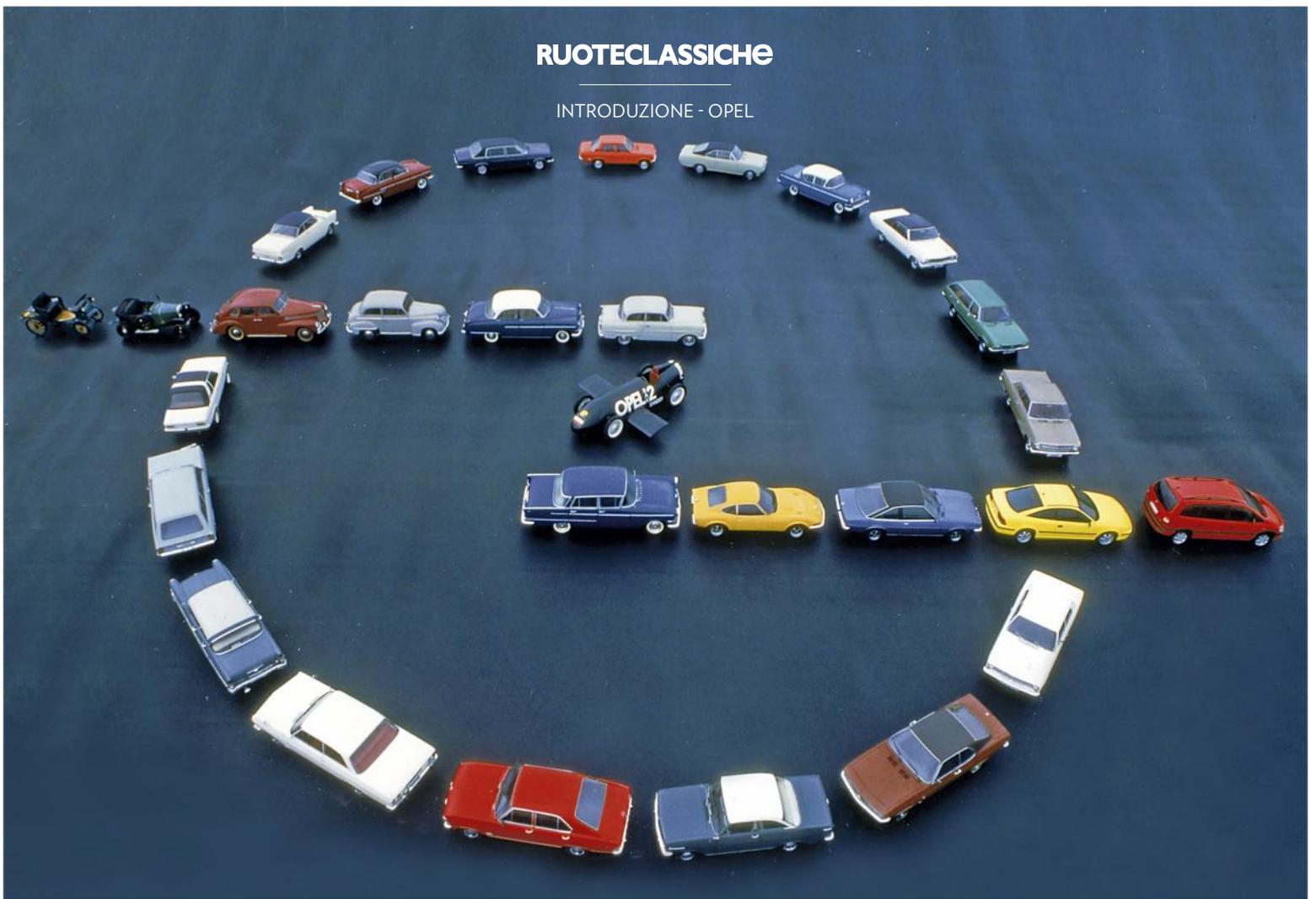
**Anche se in Italia** è stata commercializzata soltanto tra il 1999 e il 2001, la produzione è iniziata un po' prima e si è conclusa dopo. Il valore è molto basso, ma salirà, lentamente.

La Mercury ha sfornato limited edition a getto continuo, non sempre caratterizzate dalla sobrietà che era un pregio della Cougar europea. Si parte nel 1999-2000 con la Roush Edition, solo 112 pezzi, con body kit (paraurti e minigonne), assetto ribassato e scarico specifico, disponibile in rosso, bianco e argento. Nel 2000 la Special Edition abbinava la carrozzeria giallo zinco all'interno in pelle nera, colori ripresi dalla ZN dell'anno successivo. Dal 2001 al 2002 è

**DA NOI È PRESENTE  
SOLO LA V6  
(2.5 LITRI DA 170 CV)  
ALL'ESTERO  
C'È ANCHE IL  
QUATTRO CILINDRI  
2.000 DA 131 CV**

stata invece costruita la CZ, con i paraurti della versione restyling, cerchi specifici, carrozzeria French Blue, Silver Frost o Vibrant White. La XR è del 2002 e può essere rossa o nera, in entrambi i casi con sedili bicolore rossi e neri. Del 2002, ultimo anno di produzione, è infine la 35th Anniversary, disponibile in Laser Red, French Blue, Satin Silver o Black; spesso queste vetture hanno l'interno in pelle con fascia centrale dei sedili argentata.





# EQUILIBRIO TRA TESTA E CUORE

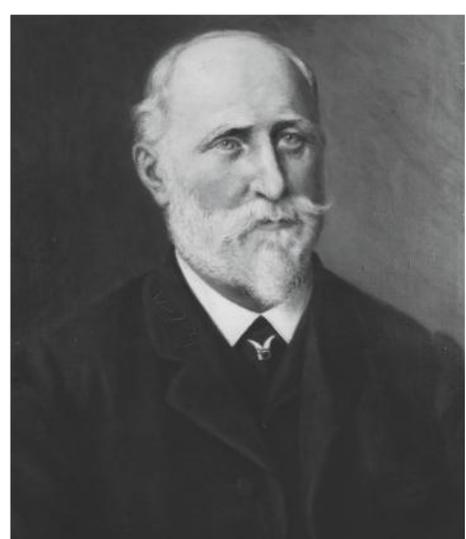
La Casa di Rüsselsheim, appartenuta per quasi novant'anni alla General Motors, è stata un ponte tra il modo americano e quello europeo di concepire l'auto, unendo l'emotività alla razionalità progettuale. Da qui sono nate alcune pietre miliari

Testo di Massimo Condolo

La Opel è spesso "quella cui non si pensava". Non tanto nell'acquisto di una daily driver per macinare chilometri, campo nel quale la fama del marchio è indiscussa, ma quando si tratta di scegliere una vettura storica. "Perché devo considerarla se non tocca la sfera dei miei ricordi e dei miei affetti?", ci chiediamo davanti a un'Ascona 1.200 a una mostra scambio. "Di una 131 trovo più facilmente i ricambi, un'Alfasud è più veloce, una Beta più lussuosa e comoda". Poi troviamo un modello più

sportivo, uno che ci ricordavamo da piccoli, uno che ci colpisce per le prestazioni o per la linea e di colpo ci ricordiamo che da Rüsselsheim non sono arrivate solo le quintessenze dell'auto teutonica di fascia media ma pure tanti modelli capaci di emozionare non poco. Allora, a quel punto, anche le auto che ritenevamo banali iniziano a interessarci: scopriamo così che la Opel ha anche stimolanti applicazioni tecnologiche, che molti suoi modelli sono nati da un dialogo costante tra

le due sponde dell'Atlantico - cosa evidente soprattutto dal punto di vista stilistico - e che è stata in grado di produrre automobili con prestazioni di tutto rispetto. A volte in totale understatement, altre con modelli che fanno girare la testa. Già: ci sono auto come la GT del 1968, la Speedster o la GT del 2006 che sembrano fatte apposta per compensare con uno shock emotivo anni di modelli solidi ma poco d'impatto, che hanno costruito la fama del marchio nel bene e nel male. Anche perché qualche volta la ricerca del



#### Non vide la sua auto

Qui sopra, Adam Opel (1837-1895), che nel 1862 fondò l'omonima azienda, dedicata alla fabbricazione di macchine per cucire. Morì prima che l'azienda producesse la prima automobile, datata 1899. A sinistra, una foto scattata nel 1907: in piedi, da sinistra Heinrich von Opel e Wilhelm von Opel.

profitto tipica degli statunitensi e quella della perfezione dei tedeschi (le cose per fortuna sono cambiate, facendo regredire queste affermazioni a luogo comune, ma ancora negli anni 70 era così) hanno prodotto cortocircuiti come le coupé - fra cui la GT! - offerte con un 1.900 o un 1.100 senza alternative intermedie. E che hanno nuociuto all'immagine di progetti originali e validi come la Manta, vista in patria come l'archetipo dell'auto del travet. Specie negli anni 70 e 80 la Opel è stata accusata di produrre modelli con aspetto

sportivo e cuore troppo calmo, funestate da look fin troppo aggressivi. Vero, è capitato. Ma è stata la sola a cadere vittima di taluni eccessi.

#### GRANDI PASSISTE

Oppure motori dalle potenze specifiche risibili: altrettanto vero, specie quando negli anni 60 si è trattato di mettere in campo le prime unità di progettazione completamente nuove del dopoguerra. Qui scopriamo che effettivamente alle grosse cilindrature non corrispondevano scuderie intere

di cavalli (un "tre litri" Opel erogava quanto un "due" italiano) ma anche che i tecnici tedeschi studiavano per vetture poco più che utilitarie motori superquadri quando la "corsa lunga" era ancora la norma per molti. Poi, seguendo l'espandersi della rete delle Autobahn e della voglia di viaggiare di una Germania finalmente in piena ripresa, Rüsselsheim ha iniziato a costruire berline e grandi coupé potenti, meno americaneggianti ma con cuori generosi, ideali per lunghe trasferte veloci. La Commodore, simbolo di questa ➔

# ACCANTO A PACIOSE BERLINE, LA CASA HA SAPUTO PROPORRE MODELLI FUORI DAGLI SCHEMI, COME LA GT COUPÉ DEL 1968 E LE ROADSTER SPEEDSTER E GT



➔ generazione, ci ha insegnato che le Opel sanno anche andare forte e sono delle buone passiste. Dopo di lei la Omega Lotus ha distrutto ogni residuo cliché: non una Formula 1 travestita da berlina come qualcuno ha scritto, ma comunque una delle migliori quattro porte estrogenate della sua epoca – che non sono state poche: BMW M5, Lancia Thema 8.32, Mercedes-Benz 500E... Cattiva nel look ma non chissosa, era pure verniciata in un colore che più che una tonalità è uno stile di vita, il British Racing Green. Ma anche i mostri con cui

la Opel vinceva i rally grazie a maghi come il connazionale Irmscher e l'italiano Conrero - che sulle GT, Manta e Ascona aveva consolidato la sua fama di preparatore nato con le Alfa - erano derivati da berline paciose di grande serie e coupé desiderose di riscatto.

### FUORI DAL CORO

Con modelli come questi, ma anche con guizzi creativi che appagano non poco occhio e fantasia - la GT del 1968, la Speedster, la GT del 2006 - la Opel ha tenuto per molto tempo mezzo piede nel

mercato delle auto di lusso, tali non tanto per le finiture o la cilindrata (stiamo parlando di modelli non oltre i 2,2 litri e su cui l'interno in pelle è optional...), ma perché servono a divertirsi e non a spostarsi dal punto A al punto B. Questo, insieme all'attività agonistica, ha portato alla Casa una clientela appassionata di meccanica e che ama molto la sostanza e poco l'apparenza. E che l'ha premiata con successi commerciali al di fuori del suo bacino tradizionale quando ha saputo proporre modelli ricchi di contenuti:



la Calibra è l'esempio recente migliore. La coupé tedesca ha saputo far breccia nei cuori di tutti gli amanti delle vetture sportive. La versione Turbo in particolare, che vantava la trazione integrale e il cambio a sei marce. Si pensi che nel 1992 la Calibra ha rappresentato il 30% delle vendite di auto sportive sul mercato italiano. Molte Opel, grazie al rapporto qualità/prezzo favorevole sin da nuove e al fatto di aver subito un rapido deprezzamento, hanno consentito a chi non poteva permettersi una sportiva di guidarne una, magari

anche in gara e con buoni risultati. L'elenco di piloti di rally transitati da team ufficiali o privati che usavano le Opel riserva molte sorprese.

### **SOGNANDO L'AMERICA**

È proprio tutto questo insieme di considerazioni che rende oggi Opel un marchio degno di essere collezionato. Anche con una semplice berlina da un litro che riproponeva in dimensioni poco più che lillipuziane gli stilemi di una vettura americana, perché nella storia anche il costume è

importante. E poi, mai fermarsi alla prima impressione: le Kadett A berlina e Coupé all'epoca facevano sorridere, se ne percepiva soprattutto la voglia di american way of life che una più performante Alfa Romeo Giulia o Lancia Fulvia non si sognavano di dare. Ma, al di là dell'ingenuità del padiglione da coupé statunitense e degli accenni di pinne, offrivano abitacoli spaziosi e luminosi con costi d'esercizio di un'auto della categoria inferiore: forse l'America l'avevano davvero trovata. **RC**

# ATTESO RITORNO

Modello uscito negli anni 30, era scomparso con la guerra. Nel 1962 debutta con un vestito dalle linee americaneggianti e con una meccanica solida e affidabile. Riporta la Casa tedesca nel segmento delle vetture popolari. Motore 1.000 da 40 o 48 CV

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Compatta, squadrata, con un'ottima abitabilità, un disegno a linee tese con un timidissimo richiamo alle pinne d'Oltreoceano e un interno americaneggiante: volante a due razze in plastica bianca, sedili bicolore in finta pelle, tachimetro a nastro. Ecco le doti della Kadett A. La meccanica è molto tradizionale (motore anteriore longitudinale, trazione posteriore), ma con una sorta di ossessione per la leggerezza; il motore è un brillante "mille" superquadro. Ma a noi piace pensare alla caparbia battaglia contro

il Maggiolino, che inizia nel 1938: la Kadett originale, la prima media di successo in Germania, è in produzione da due anni. Alla Opel temono il progetto KDF-Wagen e mettono in produzione una Kadett semplificata; le autorità naziste non gradiscono. Nel 1940 la produzione cessa per esigenze belliche; nel 1945 i russi



si portano via le linee dallo stabilimento di Brandeburgo: da allora ci sarà la Moskovich 400 della Moskovskij zavod malolitražnych avtomobilej, "Fabbrica di automobili di piccola cilindrata" ma più nessuna Kadett. Nel 1957 i vertici GM intuiscono che in Germania i tempi sono maturi per un'auto ben fatta, più moderna, efficiente, spaziosa e leggera dell'unica media in commercio (di nuovo la Volkswagen...). Karl Stief, ingegnere capo della Casa tedesca dal 1934, viene incaricato di studiare la nuova auto. Stief forma un team segreto con Hars Morsheimer (responsabile della carrozzeria) e Werner K. Strobel (motore e ciclistica); del nuovo progetto non trapela nulla, nemmeno all'annuncio dei due nuovi stabilimenti che la Opel sta costruendo a Bochum, nella Ruhr ex mineraria.

## QUOTAZIONI

Una Kadett prima serie in buone condizioni (label AB) vale 5.000 euro; perfetta raggiunge i 7.500 euro. La versione più apprezzata è ovviamente la Coupé, quotata rispettivamente 8.000 euro (AB) e 12.000 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

**5.000**

Valore massimo € (label AB)

**8.000**

## 2 RESTAURO

In Germania la fama della Kadett A è quasi bipolare: meccanica indistruttibile e longeva (l'ultimo derivato del 993 cm<sup>3</sup> è uscito di produzione negli anni Novanta) e carrozzeria facilissima preda della ruggine. Premettendo che l'auto anni 60 che non arrugginisce non esiste, il clima italiano più mite ha fatto sì che si trovino esemplari conservati in ottime condizioni, grazie anche alla legge dei grandi numeri: è stata la seconda auto straniera più venduta nel 1964 e la più venduta nei due anni successivi. Se invece la nostra Kadett si è lasciata aggredire dalla corrosione, la razionalità costruttiva ci aiuta molto: bastano dodici lamierati (miracolo della tecnica americana nella lamiera stampata...) per fare l'intera scocca di una berlina. Un ricambista specializzato olandese ne ha ancora molti originali, probabilmente se si deve restaurare una Coupé o una Caravan i lamierati specifici sono più difficili da trovare. Donatrici ce

ne sono ormai poche, anche se in tutto sono state prodotte 649.512 Kadett A. Bisognerebbe (forse) cercare su uno dei tanti mercati extraeuropei dove veniva assemblata in kit CKD: Sudafrica, Uruguay, Perù, Venezuela... Di CKD però se ne facevano anche in Europa: Belgio, Danimarca e Portogallo, Paese che potrebbe nascondere qualche piccolo giacimento di ricambi. Si trovano anche avantreni nuovi completi, mentre la trasmissione è semplice da restaurare perché l'albero cardanico non ha snodi intermedi ed è collegato direttamente al ponte posteriore rigido, senza giunti centrali. I motori, i primi Opel completamente nuovi dai tempi della guerra, sono soltanto due per tutta la gamma: l'N a bassa compressione e l'S (dal model year 1964) con un rapporto più elevato, capaci rispettivamente di 40 e 48 CV. Da uno all'altro cambiano collettori, cielo del pistone e albero a camme. I freni a tamburo di generose dimensioni hanno permesso di non installare il servofreno, mancanza che oggi è però molto sentita.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>PORTA</b>	€ 910
<b>AVANTRENO</b>	€ 218
<b>SERIE GUARNIZ. MOTORE</b>	€ 101
<b>SCARICO COMPLETO</b>	€ 141
<b>GRUPPI OTTICI POSTERIORI</b>	€ 187

### ● I club



#### Opel Classica

Attivo sodalizio dedicato a tutte le auto di Rüsselsheim. Ha istituito il registro storico italiano di marca; le pagine web ospitano un forum, descrizioni dettagliate dei modelli con schede tecniche e approfondimenti vari.

**Sito** [opelclassica.it](http://opelclassica.it)

**Kadett.it**

**Sito** [kadett.it](http://kadett.it)

### ● I libri



#### La bibliografia sulla Kadett

è ampia: "Opel Kadett" della collana "Le auto che hanno fatto la Storia", di Paolo Ferrini (Giorgio Nada, 1985); "Opel Kadett Story - Alle Generationen seit 1962" di Alexander F. Storz, Motor buch Verlag e "Das grosse Opel-Kadett-Buch" di Thomas Fuths, Christoph Refenrath, Stefan Schrahe e Oliver Schrott (Heel, 2017) sono in tedesco. In inglese, invece, c'è un manuale d'officina dedicato alle prime due generazioni: "Opel Kadett/Opel Olympia Owners Workshop Manual 1962-1973", edito da Brooklands Books.

### ● Specialisti

#### Alt Opel Hilfe

**Sito** [altopelhilfe.de](http://altopelhilfe.de)

#### Limora

**Sito** [limora.com/it/opel](http://limora.com/it/opel)

#### Opel Classic Parts

**Sito** [opel-classic-parts.com](http://opel-classic-parts.com)

#### Peter Eberhard

**Sito** [peter-eberhard-olddimerwerkstatt.de](http://peter-eberhard-olddimerwerkstatt.de)

### 3 SU QUALE PUNTARE

La versione S da 48 CV è certamente più godibile, perché il superquadro sale facilmente di giri oltrepassando quota 6.000 (la potenza massima è espressa a 5.400 giri contro i 5.000 del motore N). Il resto della

catena cinematica, con cambio a quattro marce tutte sincronizzate, è uguale alla 40 CV. La carrozzeria è al solito questione di gusti personali. La berlina, disponibile solo a due porte, è certamente più impressa nella nostra memoria ed è quella più vicina al nostro gusto attuale per il suo segno unico e coerente. Dall'autunno del 1963 è stata prodotta anche in versione L, riconoscibile dall'esterno per l'assenza della modanatura laterale, sostituita dalle

cromature su gocciolatoi e cornici dei finestrini, borchie e rostri che l'appesantiscono un po' e le utili luci di retromarcia. Dentro ci sono tappetini in velluto, rivestimenti più raffinati per i sedili, anello del clacson, comando del lampeggio dei fari, orologio, portaoggetti con serratura, specchio di cortesia nell'aletta parasole del passeggero, accendisigari, posacenere e finestrini posteriori apribili; il bagagliaio è illuminato. Il tetto apribile



↑ OPEL KADETT 1962-1965



↑ OPEL KADETT CARAVAN 1963-1965

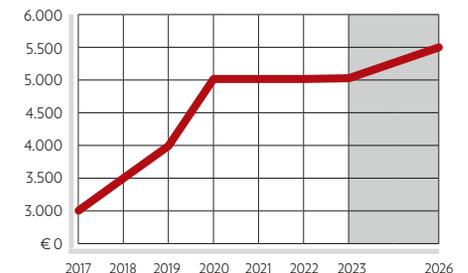
### 4 IL MERCATO

La prima Kadett del dopoguerra è stata un modello importantissimo per la Casa tedesca, perché segna il ritorno della marca nell'ambito delle auto popolari dopo il modello di transizione 1200 del 1959. Rimasta in produzione soltanto per un triennio, è stata costruita in circa 650.000 unità. Da noi ebbe un discreto successo, ma ne sopravvivono pochissime. È un peccato perché questa "Chevrolet in scala ridotta" ha rappresentato un passaggio fondamentale per il brand ed è stata la capostipite di altre quattro generazioni. L'importanza storica della Kadett non ha per il momento determinato un incremento significativo delle quotazioni, che rimangono modeste per un modello di 60 anni fa, soprattutto nella versione berlina. I valori di mercato, in assenza quasi assoluta di transazioni, sono da tempo stabilizzati e gli esperti di Ruoteclassiche non prevedono incrementi significativi nei prossimi anni. La situazione è la medesima

anche per le Caravan, cioè le versioni familiari (ma sempre con singola porta per lato), che però spuntano quotazioni superiori del 20% rispetto alla berlina, e per le Coupé, caratterizzate dal tetto più rastremato e dall'unica opzione di motore, quella da 48 CV anziché 40. Le Coupé valgono il 60% (l'incremento è sempre riferito al label AB) in più rispetto alla berlina. Dunque i valori attuali delle tre versioni della Kadett A sono: 5.000 euro (berlina), 6.000 euro (Caravan) e 8.000 euro (Coupé), con una maggiorazione del 50% per gli esemplari perfetti. Al tempo sul mercato italiano la Kadett A si posizionava a metà strada tra la Volkswagen Maggiolino e la popolarissima Fiat 1100 D, almeno a livello di immagine. Mentre il prezzo era un po' più alto, soprattutto nei confronti della concorrente nazionale. Tale posizionamento è valido ancora oggi: la Kadett può essere considerata un'alternativa di entrambe. Con l'aggiunta di un design ispirato a quello delle coeve Chevrolet d'Oltreoceano, dote che per alcuni collezionisti non guasta affatto. **RC**



↑ OPEL KADETT 1962-1965



**Le quotazioni sono stabili** da qualche anno. Non si segnalano differenze tra le versioni base e le L, così come non differisce la valutazione per i motori da 40 CV e da 48 CV.

in lamiera era invece un optional. Le L con la calandra bassa sono una rarità, perché dal febbraio 1964 viene introdotta quella più estesa in altezza e con cornici quadrangolari per i proiettori (che rimangono rotondi). Mutuata dalla coupé, ha un disegno oggettivamente più moderno, ma anche meno coerente con il resto: sa un po' di restyling riuscito a metà. La Coupé, che arriva nel settembre 1963, differisce semplicemente per il taglio

## MEGLIO SCEGLIERE LA KADETT S CON MOTORE DA 48 CV: DEBUTTA A SETTEMBRE 1963 ASSIEME ALLA VERSIONE COUPÉ

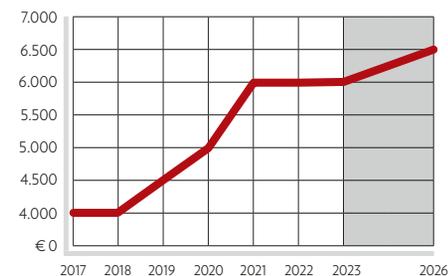
del padiglione tra il montante B e il lunotto, soluzione tipica delle Opel dell'epoca. Non è sgradevole, ma nella patria delle coupé sportive appare un po' pretenziosa. Una versione interessante è la Caravan ("a car and a van"), station wagon a tre porte, con la possibilità di montare nel bagagliaio due seggiolini contromarcia per i bambini. Arriva nella primavera del 1963, con l'entrata in funzione a pieno regime dello stabilimento di Bochum.



↑ OPEL KADETT COUPÉ 1963-1965

### ↓ OPEL KADETT CARAVAN

1963-1965

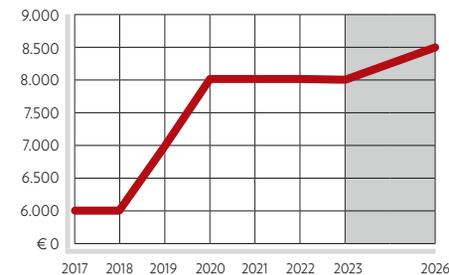


Se le berline sono già rare in Italia (dove sono oggetto di scarsa considerazione), le Caravan lo sono ancora di più. Quotazioni superiori del 20%.



### ↑ OPEL KADETT COUPÉ

1963-1965



Ha una linea più gradevole ed è disponibile soltanto col quattro cilindri da 48 CV (quello della Kadett S). Quotazioni più alte del 60% rispetto alla berlina.



### In vetrina

La Kadett nasce con carrozzeria berlina a due porte; il padiglione è caratterizzato da montanti molto sottili e da una superficie vetrata ampia, a tutto vantaggio della luminosità e della visibilità.

# ARRIVA IL SUCCESSO

Nasce tre anni dopo la A, di cui mantiene trasmissione e stile generale ma aumentando cilindrata e dimensioni. Sarà una delle prime auto offerta in una gamma completa di versioni. Berline, station wagon, coupé e fastback

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Di fronte a una media senza particolari velleità sportive, la prima ragione per acquistarla oggi è spesso legata alla memoria. La Kadett B è stata una delle apripista delle vetture tedesche in Italia, e facilmente chi oggi ha tra 40 e 80 anni ne ricorda una per qualche ragione. Questa, però, è semplicemente la scintilla che accende la passione; dietro alla scelta di una Kadett ci possono essere ragioni ben più solide. All'epoca la formula che portava il cliente a Rüsselsheim era più o meno "lo spazio di una Lancia Flavia

ai prezzi d'acquisto e gestione di una Fiat 1100". Le prestazioni erano limitate e le dotazioni spartane, ma i consumi erano ridotti e la meccanica molto semplice e affidabile. Per chi cercava un onesto mezzo di trasporto erano un'ottima scelta. Questo non toglie che a listino figurassero diverse versioni. L'offerta delle Kadett somigliava già a quella attuale di Audi o BMW, con un pianale e una trasmissione di base su cui vengono applicati molti motori e carrozzerie diverse. Nessun'auto italiana di pari categoria offriva altrettanto; vicina ci arrivava, se si considerano anche le versioni dei carrozzieri, soltanto la Fiat 1300-1500 che però proponeva solo due motori. Il design è molto tedesco: nulla di particolarmente creativo, tutto molto



funzionale, nulla di sgradevole. Con la Kadett B si ampliano le versioni sportive: ci sono due coupé e una fastback, a cui si aggiungono le station che finalmente hanno anche una versione a cinque porte; in Italia non avranno molto successo, perché troppo simili alle berline da cui derivavano.

## QUOTAZIONI

Il valore più basso è quello delle berline e Caravan con motorizzazioni di base (1.000, 1.100, 1.200): 4.000 euro se in buone condizioni. Al vertice troviamo le sportive "Kiemen" Coupé 1.9 Rallye e LS Coupé 1.9 Rallye, quotate 15.000 euro (AB).

Valore minimo € (label AB)

**4.000**

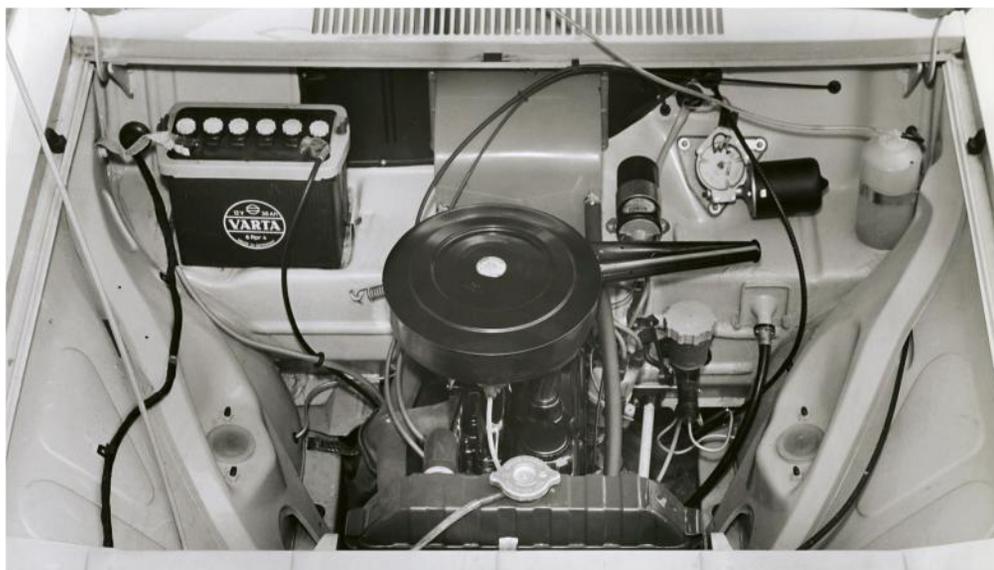
Valore massimo € (label AB)

**15.000**

## 2 RESTAURO

Mettere le mani su una Kadett B può essere rischioso più per la carrozzeria che per la meccanica. Saggiamente la Opel non si lancia in potenze specifiche stressa-motori; se servono più cavalli si aumenta la cilindrata (gioco facile sui mercati dove la cubatura non è punita dalle tasse...), e il risultato finale è un 1.900 da 90 CV che diverte ma è longevo e non spaventa nessuno per la manutenzione. Rispetto alla prima serie cambiano sensibilmente le dimensioni (9 cm nel passo e 18 nella lunghezza totale), ma non la qualità dei materiali né il sistema costruttivo della scocca, costituita da una dozzina di pannelli saldati. Il problema è sempre quello annoso delle vetture dell'epoca: la ruggine. Siccome le parti sensibili sono principalmente quelle del sottoscocca, comuni a tutte le varianti di carrozzeria, è facile che il pezzo desiderato si trovi, magari da qualche ricambista specializzato tedesco. Più difficile è invece scovare

i lamierati di versioni rare come le LS, le Caravan e le varie Coupé, come un portellone o un padiglione. Nei suoi otto anni di vita la Kadett B, e la Olympia A che era la sua variante lussuosa (uguale di lamierati, ma abbiagliata internamente ed esternamente con componenti specifici), hanno avuto vari motori: inizialmente i due 1.078 cm<sup>3</sup> (N da 45 CV e S da 55) derivati dal 993 della A, poi raggiunti nel 1967 dai 1.492 da 65 CV, 1.698 da 75 e 1.987 da 90 della famiglia CIH (il 1.900 è comune alla Rekord). A partire dal model year 1972, con la semplificazione della gamma per evitare la concorrenza interna con la nuova Ascona, la gamma prevede il vecchio 993 della Kadett A da 48 CV (per alcuni mercati fra cui l'Italia), il 1.078 da 50 CV, il 1.196 da 60 CV e il classico 1.897 da 90 CV. I motori rischiano quindi di essere una jungla peggio di quella delle carrozzerie, ma il campo in cui la reperibilità dei ricambi può essere un problema sono gli interni. Meglio quindi rimanere sulle versioni normali importate in Italia o comunque diffuse in Europa.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>CORNIERA COPRIRUOTA</b>	€ 30
<b>MASCHERINA NERA (1971)</b>	€ 100
<b>KIT FRIZIONE</b>	€ 300
<b>SERIE CUSCINETTI DI BIELLA</b>	€ 60
<b>CIELO (COUPÉ F)</b>	€ 200

### ● I club



#### Alt Opel

#### Interessengemeinschaft

Club di lunghe tradizioni (è stato fondato nel 1972) dedicato alle

Opel fuori produzione.

**Sito** [alt-opel.eu](http://alt-opel.eu)

#### Historische Opel Club Nederland

**Sito** [opelclub.nl](http://opelclub.nl)

#### Opel Classica

**Sito** [opelclassica.it](http://opelclassica.it)

### ● I libri



**Iniziamo con** "Opel Kadett B + C So wird's gemacht" di

Rüdiger Ertzold, Delius Klasing

Verlag. Dedicata alla sola

seconda generazione delle

Kadett B è "Opel Kadett B

(Sept. 67 - Juli 73). Kadett B,

B/L, B/LS, Rallye Kadett,

Opel Olympia A, Opel GT

1100 und 1900", Bucheli Verlag. Per chi cerca

informazioni specifiche sui model year 1965-

67 c'è invece "Opel Kadett B ab August

1965" della serie "Jetzt helfe ich mir selbst",

pubblicato all'epoca da Motor buch Verlag.

### ● Specialisti

#### Alt Opel Hilfe

**Sito** [altopelhilfe.de](http://altopelhilfe.de)

#### Kmotorshop

**Sito** [kmotorshop.com](http://kmotorshop.com)

#### OTR Oldtimerteile

**Sito** [o-t-r.de](http://o-t-r.de)

#### PS Autoteile

**Sito** [ps-autoteile.de](http://ps-autoteile.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Si fa presto a dire Kadett. E anche a dire Kadett B, rimasta in produzione dal 1965 al 1973, che con il suo corpo vettura allungato e filante, morbido alle estremità e quasi privo di quell'accento residuale di pinne, è per noi italiani la Kadett per antonomasia. Nel Belpaese la berlina 1.100 a quattro porte faceva la parte del leone ma l'offerta era molto ampia. Prima di esaminarla bisogna capire le nostre ragioni: se sono i ricordi personali, probabilmente la berlina motorizzata 1.100 a quattro porte, magari bianca, beige o azzurra chiara, fa al caso nostro. Se invece siamo cultori della marca o cerchiamo un'auto esotica facile ed economica da gestire, dobbiamo cercare in tutt'Europa. Le berline sono a due e quattro porte, in versione base o nella più rifinita L; vi sono poi la Caravan (station wagon a tre porte) e la Coupé. Per tutte il motore è all'esordio il 1.100, in versione normale da 45 CV o S da 55 CV. Il cambio è sempre a quattro marce; la leva di comando è lunga e leggermente ricurva; a richiesta è disponibile la cloche corta di tipo sportivo, di serie sulla Coupé. Quest'ultima, disponibile solo con allestimento L, è caratterizzata dal montante posteriore nel quale sono ricavate tre finte prese d'aria che sembrano delle branchie e proprio per questo viene soprannominata "Kiemen" (ovvero branchia in tedesco). La gamma comprende poi la coupé Rallye, che adotta il motore 1.100 con potenza elevata a 60 CV grazie all'alimentazione tramite due carburatori. La dotazione comprende fari supplementari, contagiri, console centrale con inseriti amperometro, orologio e manometro olio, volante sportivo a calice a tre razze, doppio terminale di scarico, pneumatici 155 SR13 e rivestimenti dedicati. A colpo d'occhio si riconosce per le bande sulla fiancata e per il cofano e i sottoporta in nero opaco. Dal model year 1968 la Rallye è disponibile anche con il motore di 1.9 litri da 90 CV, alimentato da un singolo carburatore. Ma le novità per quell'anno non finiscono certo qui. Per le Kadett "normali" la gamma motori si amplia col 1.700 (75 CV). Nella lista figura anche un 1.500 (1.492 cm<sup>3</sup>), disponibile a richiesta solo

📌 OPEL KADETT 1965-1973



📌 OPEL KADETT CARAVAN 1965-1973



📌 OPEL KADETT RALLYE 1966-1970



## ↓ OPEL KADETT LS COUPÉ 1967-1973



## ↓ OPEL OLYMPIA 1967-1970



su alcuni mercati. Dal punto di vista meccanico viene poi aggiornata la sospensione posteriore, che abbandona le balestre longitudinali a favore delle molle elicoidali; viene aggiunta anche la barra Panhard. Debutta la LS, una famiglia di modelli con carrozzeria fastback articolata in berlina a due e quattro porte e coupé, il cui montante posteriore perde le caratteristiche finte prese d'aria. Ovviamente c'è la LS Rallye, sempre solo coupé e con motori 1.100 e 1.900, che affianca la precedente "Kiemen" Rallye (la quale viene poi pensionata nel 1970). Con il model year 1972 si registrano alcuni cambiamenti nelle motorizzazioni. In particolare, viene introdotta un nuovo 1.200 (1.196 cm<sup>3</sup>) con potenza di 60 CV; scompare invece il 1.700, mentre rimane, sempre solo per la Rallye, il 1.900 (1.897 cm<sup>3</sup>) da 90 CV. Per l'Italia e altri mercati ritorna con la Kadett SE il 993 cm<sup>3</sup> della A. Nel 1973 su alcuni mercati fioccano le versioni di fine

**LOOK SPORTIVO?  
ECCO LE RALLYE,  
CON MOTORI FINO  
A 1.9 LITRI DA 90 CV.  
ELEGANZA?  
MEGLIO OPTARE  
PER LA OLYMPIA**

serie: Sport, berlina due porte con le decorazioni opache della Rallye, Holiday con tetto apribile metallico, fendinebbia e poggiatesta, Festival berlina o coupé con motore 1.200 da 60 CV, vernice metallizzata, volante sportivo, sedile in velluto, barre antirollio al retrotreno, lunotto termico e pneumatici radiali, e infine Grand Prix, con volante sportivo, moquette, cinture di sicurezza e quattro colori pastello specifici. Tralasciando le versioni per gli Usa, dove le Kadett erano vendute dalla rete Buick, e quelle sudafricane con motori Vauxhall, un'alternativa fuori dal coro è data dalla Olympia, prodotta dal 1967 al 1970. Si tratta essenzialmente di un modello di lusso che impiega le stesse scocche fastback delle LS a due e quattro porte o coupé; i motori sono il 1.100 SR (60 CV), il 1.700 S (75 CV) e il 1.900 S (90 CV).

### 4 IL MERCATO

Non è facile addentrarsi nel ginepraio delle versioni delle Kadett B, con tutte le tipologie di versioni di carrozzeria (berlina a 2 o a 4 porte, Caravan a tre e a cinque porte, fastback LS a 2 e a 4 porte, "Kiemen" Coupé e LS Coupé), che a loro volta si incrociano con una miriade di motori (1.000, 1.100, 1.100 S, 1.500, 1.700 e 1.900) e infine con gli allestimenti. Infine si aggiunge anche la derivata (e rarissima) Olympia in tutte le sue configurazioni. Lo schema delle nuove quotazioni di Ruoteclassiche può essere d'aiuto per comprendere quali siano le versioni più rilevanti dal punto di vista collezionistico. Le più interessanti e, ovviamente, più costose sono le sportive Rallye, proposte sia come Coupé ("Kiemen") che come LS Coupé. Ovviamente con il motore 1.900: 15.000 euro è il valore di riferimento AB

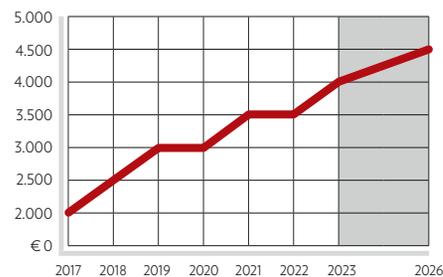
(esemplare in buone condizioni) e 22.500 euro quello A+ (esemplare perfetto). Le coupé Rallye dotate di motori 1.100 SR e 1.200 (quest'ultimo solo dalla fine del 1971), decisamente sotto motorizzate, valgono meno: rispettivamente 10.000 euro (AB) e 15.000 euro (A+). Le Coupé "Kiemen" e le LS Coupé con motori da 1.100 a 1.700, più "tranquille", si attestano su valori inferiori: rispettivamente 7.000 e 8.000 euro (label AB) e 10.500-12.000 euro (label A+). A seguire, le berline a due porte, a quattro porte e le Caravan che, se dotate di motorizzazioni 1.000, 1.100, 1.100 S e 1.200, valgono 4.000 euro (AB) o 6.000 euro; se equipaggiate con i motori più grossi (1.500 e 1.700), hanno quotazioni di 5.000 euro (AB) o 7.500 euro (A+). Infine, le rarissime Olympia (prodotte in circa 80.000 unità, contro gli oltre 2,6 milioni delle Kadett B dal 1965 al 1973): con motori 1.100 o 1.700 la quotazione AB è di 11.000 euro (+50% per le condizioni A+); le LS Coupé, invece,

### LE RALLYE CON MOTORE DI 1.9 LITRI (90 CV) SONO IN CIMA ALLA LISTA DEI DESIDERI DEGLI APPASSIONATI

arrivano a 14.000 euro (AB) e a 21.000 euro (A+). È facile dunque comprendere che bisognerebbe puntare sulle Rallye, indifferentemente con carrozzeria tradizionale o LS. A seguire, le Olympia, le Rallye con motorizzazioni meno spinte e via via le altre. In realtà il mercato italiano offre poco: soprattutto berline a due a quattro porte con motorizzazioni più piccole: rimane comunque un grande esempio di utilitaria tedesca degli anni 60 inizio 70 e una pietra miliare della storia Opel. **RC**

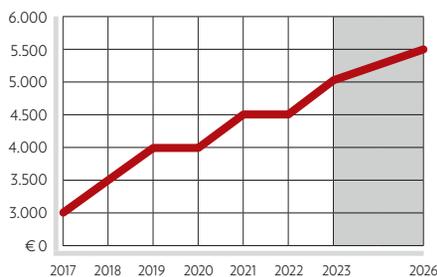


**KADETT (BERLINA - CARAVAN)**  
1965-1973



Le versioni con motorizzazioni base (da 1.000 a 1.200) furono le più diffuse in Italia, dove se ne vendettero una valanga; oggi ne sono sopravvissute poche.

**KADETT (BERLINA - CARAVAN)**  
1967-1971

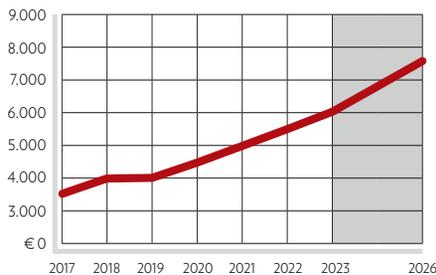


Se dotate dei motori 1.500 e 1.700, valgono qualcosa in più rispetto alle 1.000, 1.100, 1.100 S e 1.200. Difficile però scovarle in Italia, dove sono rarissime.



### ➔ KADETT LS (BERLINA)

1967-1973

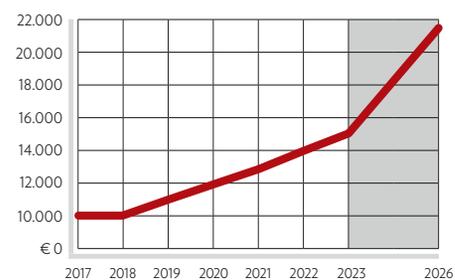


**Sono state prodotte** in numeri ben più bassi rispetto alle berline "normali": circa 160.000 due porte e meno di 25.000 a quattro porte. Questo giustifica la quotazione più alta.



### ← KADETT RALLYE 1.9 - LS RALLYE 1.9

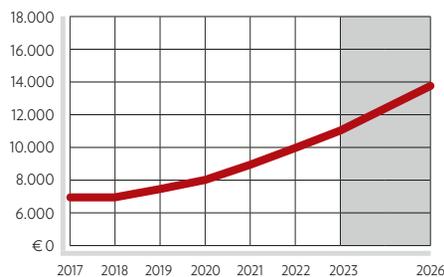
1967-1973



**Sono queste le Kadett B** più ambite: versioni dal passato agonistico (sia la "Kiemen" sia la LS) e con una gradevole caratterizzazione sportiva. In Italia sono ormai rarissime.

### ➔ OLYMPIA

1967-1970

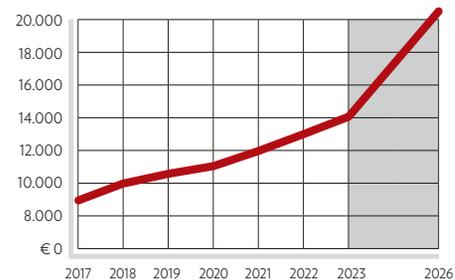


**Pur dotate di una gamma** motori simile alla Kadett, apparteneva a un segmento di mercato superiore, quello delle "medie". Ebbe vita breve e fu sostituita dall'Ascona.



### ← OLYMPIA COUPÉ (1.9)

1967-1970



**Dotata dello stesso motore** delle Rallye, non aveva ambizioni agonistiche: era una coupé comoda e brillante. Ne sono state prodotte poche e dunque la quotazione è alta.

# SIGLA ICONICA

Nessuna rottura con il passato, ma un affinamento stilistico e meccanico. Si tratta dell'ultima della famiglia a mantenere lo schema ormai obsoleto a trazione posteriore. Per gli appassionati questa serie si identifica con la versione sportiva GT/E

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché a una quasi-utilitaria che nasce in tempi difficilissimi e si classifica seconda al mondiale dietro la Lancia Stratos un posto nella storia va dato. Progettata a partire dal 1967, ha superato anni molto grami, con l'auto oggetto delle prime contestazioni per il numero di incidenti e l'inquinamento e, appena uscita, la crisi petrolifera mondiale. A guardare la linea pulita e ancora oggi moderna della Kadett terza serie, non si direbbe che nascondeva una meccanica molto tradizionale, con trazione posteriore e ponte rigido quando



nel suo segmento c'erano la 128, la Golf o l'Alfasud. E poi per quel suo fascino cosmopolita, per quei lineamenti che ritroviamo in vetture Chevrolet, Daewoo, Holden, Isuzu, Vauxhall costruite nei cinque continenti anche anni dopo la fine della produzione a Bochum. Che ci permettono oggi, se proprio vogliamo andarle a cercare,

di guidare una derivata della Kadett con il frontale da Chevrolet Camaro o con un motore 2.300, per quanto un po' asfittico. Non ce n'è abbastanza? Beh, come tutte le Opel dell'epoca è una macchina molto affidabile, con buone possibilità di elaborazione, e fra le tante varianti di carrozzeria figura certamente quella che fa al caso nostro: c'è persino la versione scoperta di Bauer (Kadett Aero), ma non ci sono più le fastback e la station a cinque porte. Mancanza, quest'ultima, che con la mentalità odierna si sente. C'è da scegliere anche con i motori, specie dopo il restyling che introduce il 1.600 a fare da ponte tra i 1.000-1.200 e i 1.900 (poi 2.000). Ma per la maggioranza degli appassionati, la "C" dei sogni è una GT/E, per sentirsi un po' Walter Röhrl.



OPEL KADETT GT/E

## QUOTAZIONI

Per tutte le versioni di grande serie indichiamo un solo valore di riferimento: 3.000 euro; in caso di esemplari perfetti si toccano i 4.500 euro. Le sportive GT/E, invece, valgono otto volte tanto: 24.000 euro (label AB) e 36.000 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**3.000**

**24.000**



## 2 RESTAURO

Siamo ancora in piena era Opel "old school". Quindi poche preoccupazioni per la meccanica, prodotta in grandissima serie, comune a versioni precedenti e successive e ad altri modelli. I motori mantengono una potenza specifica piuttosto bassa, i retrotreni sono a ponte rigido con barra Panhard, i cambi per buona parte della carriera non hanno la quinta marcia (da evitare gli automatici, non ancora longevi e raffinati come quelli degli ultimi due decenni). Ancora diversi meccanici sanno però mettere le mani sull'iniezione Bosch L-Jetronic delle GT/E. Le carrozzerie sono invece facilmente preda della ruggine. Donatrici non ce ne sono molte, almeno in Italia, e anche i ricambisti nordeuropei sembrano più forniti di lamierati della B che della C. I punti da controllare sono, sulle versioni stradali tranquille, quelli in cui si accumulano acqua e umidità: passaruota, basi di lunotto e parabrezza, brancardi. Più si va verso le versioni sportive, GT/E

innanzitutto, ma anche le Rallye e le 1600 SR, e più è meglio verificare anche l'assenza di urti e le zone più sollecitate, come i duomi delle sospensioni: qui l'emulazione dei rallysti può aver fatto più di un danno. Su una GT/E che ha corso, qualche traccia di riparazione è fisiologica (è anzi sospetto che non ce ne siano) e bisogna considerare che i rinforzi venivano messi sulla base dell'esperienza: è quindi possibile che auto di preparatori diversi (in Italia tra i più quotati c'erano il torinese Conrero e il padovano Carinini) abbiano soluzioni differenti. Davanti a una GT/E in assetto rally è meglio verificare la documentazione e la punzonatura dei numeri di telaio: la replica di una preparazione d'epoca è operazione legittima, purché sia dichiarata, e il suo valore storico è pressoché nullo - anche se può essere un'auto utilizzabile e divertente. Attenzione alle tinte della GT/E: il giallo della prima serie è l'L445R, abbinato a un nero che non è a listino Opel ma ha il codice Ral 9005, mentre sulla seconda il giallo è l'L445GN abbinato al bianco polare L452.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

DISCHI ANT. (246 MM)	€ 60
PLASTICHE FANALI	€ 70
PANNELLO PORTA ANT.	€ 40
LAMIERATO BAGAGLIAIO	€ 430
KIT FRIZIONE (MOTORE 1.2)	€ 280

### ● I club



#### Opel Kadett C Club Südbaden

Club di modello con sede vicino ai confini con Svizzera e Francia.

Sito [okccs.eu](http://okccs.eu)

#### Opel Kadett C Club Nederland

Sito [opelkadettclub.nl](http://opelkadettclub.nl)

#### Sven's Kadett C Homepage

Sito ricco di informazioni storiche e tecniche

Sito [kadettc.de](http://kadettc.de)

### ● I libri



In italiano troviamo "Opel Kadett GT/E Funny Car", di Antonio Biasioli (Elzeviro) e "Opel Kadett Coupé, la sportiva accessibile", Fratelli Fabbri-Editoriale Domus. In tedesco, "Reparatur Anleitung Opel Kadett C 10, 10S, 12, 12S, 16S, 19E (GT/E)" e "Opel Kadett C - alle Modelle (8/1973-7/1979)" (Motor buch Verlag). In inglese, "Opel Kadett C, Kadett City - 1.0 & 1.2 L (1973-1979) - Owners Workshop Manual" (Brooklands Books) e "Opel Kadett C Nov. 1973 to 1979, 993 cc-1196 cc, Saloon, Coupé, Estate Owners Workshop Manual" (Haynes).

### ● Specialisti

#### Edelschmiede

Sito [edelschmiede.com](http://edelschmiede.com)

#### KKO Classic Parts

Sito [kko-classicparts.com](http://kko-classicparts.com)

#### OTR Oldtimeteile

Sito [o-t-r.de](http://o-t-r.de)

#### PS Autoteile

Sito [ps-autoteile.de](http://ps-autoteile.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

La Kadett C appariva più filante della B grazie a qualche piccolo aggiustamento delle dimensioni (25 mm in più di lunghezza totale, 20 mm di abitacolo in più, 25 mm in meno sia di passo sia d'altezza)

e alle maggiori superfici vetrate. Aveva un forte family feeling con la Ascona A e un'offerta che replicava quella della B senza le fastback: berlina due e quattro porte, coupé e Caravan (solo a tre porte). Le versioni d'attacco avevano i fari rotondi, quelle più lussuose rettangolari. Per il mercato tedesco ci saranno una versione più spartana della base, chiamata SE (non aveva né aletta parasole né sedile regolabile per il passeggero, i rivestimenti erano in stoffa

e i quattro freni rimarranno sempre a tamburo), e una depotenziata a 40 CV. Nel 1975 ai tre modelli base si affianca la City, derivata dalla Vauxhall Chevette, che era una due volumi ottenuta tagliando la coda a una berlina due porte. Il restyling è del 1977, quando gli indicatori di direzione sotto il paraurti lasciano il posto a quelli affiancati ai fari e lo stemma Opel passa dal cofano alla mascherina, che ora è nera. La più godibile oggi è una GT/E rimasta stradale,



↑ OPEL KADETT 1973-1979



↑ OPEL KADETT CITY 1975-1979

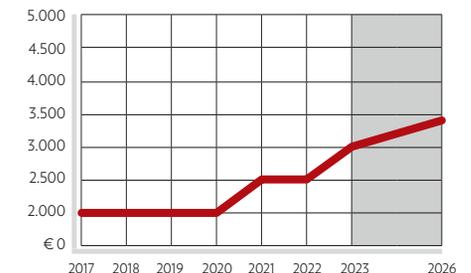
## 4 IL MERCATO

Anche la Kadett C, terza serie della popolare utilitaria Opel, è ormai quasi scomparsa dalle strade italiane. Ne sono rimaste poche di tutte le versioni della sterminata gamma: le berline a 2 e 4 porte, le Caravan (station wagon) a 3 porte, le coupé a 2 porte e le City a 3 porte. Allestimenti differenti, una gamma di motori molto estesa come da tradizione della Casa e, naturalmente, le versioni sportive, vere e proprie basi per le competizioni nei rally: le GT/E. Sono queste ultime ad attirare i collezionisti, ma ne rimangono pochissime, soprattutto se chi le desidera cerca un esemplare perfettamente stradale. Nella seconda metà degli anni 70 le GT/E erano delle formidabili armi per correre spendendo cifre accessibili, e hanno rappresentato dunque una vera palestra per molti campioni degli anni seguenti. Chi la comprava all'epoca la destinava quasi sempre alle competizioni ed è quindi

rarissimo imbattersi in un esemplare come uscito di fabbrica, con la colorazione gialla e nera (la prima 1.9 GT/E) o gialla e bianca (la seconda 2.0 GT/E). Per entrambe la quotazione di riferimento (label AB) è di 24.000 euro; un esemplare perfetto vola a 36.000 euro. Come per tutte le auto pronte gara degli anni 70 (ma anche quelle del decennio seguente), il mercato tira alla grande ed è logico supporre che i prezzi saliranno ancora parecchio. Per le altre Kadett C, tradizionali auto di fascia bassa senza alcun pregio se non la robustezza e l'affidabilità "alla tedesca", il futuro non riserverà sorprese: il valore salirà piano, senza distinzioni tra le varie versioni. Dato che il mercato offre poco, e non è pensabile rivolgersi ai mercati esteri affrontando spese di trasferta e di trasporto, occorre accontentarsi di quello che si trova (ed è poco): certo, sarebbe preferibile un allestimento più ricco (lo sportiveggiante SR per esempio), un motore 1.200 o 1.600 anziché un 1.000, una coupé (meno del 10% sul totale delle vendite complessive) o una City (12%). **RIC**



↑ OPEL KADETT 1973-1979



**Il valore è modesto** sia per le berline a 2 e a 4 porte sia per le SW a 3 porte. Salirà molto piano. Da puntare le cubature più elevate e gli allestimenti più ricchi.

che rischia però di essere una chimera; ne è esistita una versione speciale di mille pezzi con preparazione sportiva (piastre di rinforzo, taratura dell'iniezione, rapporto al ponte), di serie in livrea bianca e gialla ma richiedibile anche in altri colori. Si riconosce dal codice "Adrema" sui documenti di omologazione, che è 320Z4 per le vetture destinate alla Germania e 322Z4 per quelle esportate. La GT/E prima serie (1975) ha il motore 1.900, mentre la seconda (1977)

## OVVIO PUNTARE SULLA SPORTIVA GT/E, DA TEMPO NEL MIRINO DEGLI APPASSIONATI. TROVARNE UNA È IMPRESA ARDUA

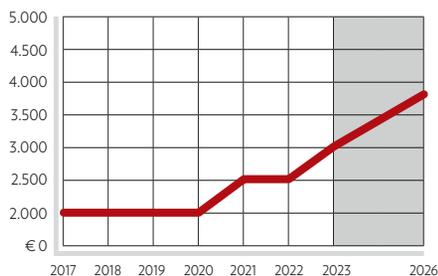
monta un 2.000. Non sono mancate, sul mercato tedesco, versioni speciali come la Schneekönig ("Re della neve", berline, Caravan e City quasi tutte bianche e con equipaggiamenti speciali) e la City Jet, quest'ultima realizzata da un grande concessionario e dipinta nei colori della Lufthansa. La serie Swinger (realizzata anche su Ascona e Manta) era invece una versione d'attacco della berlina a due porte con bande adesive colorate.



↑ OPEL KADETT GT/E 1975-1979

### ↓ OPEL KADETT COUPÉ - CITY

1973-1979

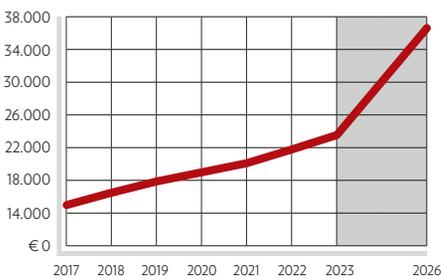


La Coupé ha la carrozzeria fastback in comune con le eccezionali e gloriose GT/E; la City risponde alla nuova tendenza delle vetture utilitaria a due volumi con portellone.



### ↓ OPEL KADETT 2.0 GT/E

1977-1979

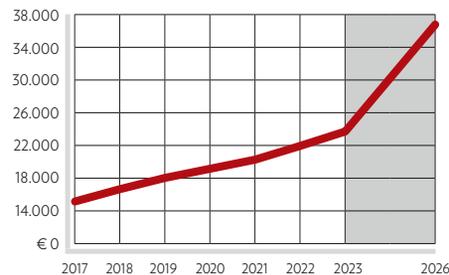


La seconda versione della GT/E ha motore di 2 litri potenziato a 115 CV. Anche in questo caso è difficile scovare esemplari non preparati per correre. Il ripristino dell'originalità è oneroso.



### ↑ OPEL KADETT 1.9 GT/E

1975-1977



La prima delle Kadett C da rally, la GT/E con motore di 1,9 litri derivato dalla Kadett B con potenza di 105 CV, è leggermente più facile da trovare della serie successiva.

# UN NUOVO CORSO

Abbandona la trazione posteriore e l'obsoleto retrotreno a ponte rigido. La gamma motori è ampia e per la prima volta comprende un diesel. La più gettonata è la GTE, ma anche le meno sportive SR meritano attenzione. Insieme alla Caravan

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Difficile trovare ragioni che non siano affettive. La D, nella storia delle Kadett, va considerata per quello che è, ossia un modello di transizione che è stato necessario per rimettersi al passo con i tempi. Durata in produzione soltanto cinque anni, ha concentrato su un solo modello le evoluzioni ineluttabili per rimanere sul mercato: trazione anteriore con motore trasversale e carrozzeria a due volumi, perché Golf, Renault 14 e Ritmo avevano segnato un punto di non ritorno per questo segmento. Al retrotreno

scompare l'ormai obsoleto ponte rigido, sostituito da un ben più moderno schema con assale a torsione. I tecnici Opel si sono tolti il dente in un colpo solo, hanno prodotto una vettura efficiente e affidabile e si sono messi subito al lavoro per la generazione successiva. Dunque con la D la Kadett diventa finalmente una "tutto avanti", adottando un pianale inedito, poi impiegato anche per l'ultima generazione della Kadett (la E). Grazie alla nuova linea, la berlina a due o quattro porte era sensibilmente più compatta della Kadett C (13 cm più corta) pur avendo un abitacolo più spazioso mentre la Caravan, che reintroduceva le cinque porte sulla station, manteneva all'incirca gli ingombri esterni della progenitrice. Anche se dal punto di vista collezionistico è poco rilevante, la D



è la prima Kadett ad essere equipaggiata con un motore a gasolio, versione che debutta nel 1982. Come anticipato la D rimane in produzione solo cinque anni, ma i numeri sono comunque importanti: dal 1979 al 1984 sono costruite 2,1 milioni di vetture. Meglio di lei hanno fatto la E (3,8 milioni) e la B (2,6 milioni).

## QUOTAZIONI

La Kadett D più sportiva è un classico della produzione Opel: il valore di un esemplare in buone condizioni è di 10.000 euro (label AB). Modeste, invece, le valutazioni delle altre versioni, a prescindere dal tipo di carrozzeria e di motore: 2.000 euro (AB) e 3.000 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

**2.000**

Valore massimo € (label AB)

**10.000**

## 2 RESTAURO

Occhio alla ruggine e al tuning selvaggio, ammoniscono i forum degli appassionati tedeschi. Per le carrozzerie immarcescibili non è ancora il momento, e le cadute di valore dell'usato hanno fatto della Kadett D una delle vittime preferite degli adepti delle elaborazioni, che in Germania sono sempre molti. Se le rivisitazioni sono di dubbio gusto sull'estetica e improvvisate sulla meccanica, oltretutto effettuate fuori dal periodo d'uso dell'auto (e quindi incoerenti), su un veicolo da collezione vanno eliminate. Dal punto di vista strettamente economico difficilmente una Kadett D, anche se GTE, vale l'impegno: il mercato delle auto storiche non ha per il momento premiato le linee e l'abbondanza di plastica di questa generazione. Un esemplare con la meccanica maltrattata ma carrozzeria e interni sani, comunque, è da preferire a uno in ordine di meccanica ma bisognoso di interventi di carrozziere e sellaio.

I ricambi di motore e trasmissione, comuni a molte altre Opel dell'epoca tra cui Ascona e Manta (modello che in patria conta fan, club e fornitori specializzati), si trovano a prezzi piuttosto convenienti, sia originali sia di qualità corrispondente, a patto di cercare nei Paesi di lingua tedesca. Bisognerà piuttosto tenere un occhio alle spese di manodopera.

In demolizione si trova ancora qualcosa, specie nel Nord Europa, e poi vale sempre il consiglio di visitare le officine Opel storiche: non tutte hanno conservato il vecchio magazzino, ma più d'una ha ancora ricambi disponibili. Le GTE di questa serie non hanno corso con scuderie ufficiali, e di preparate se ne trovano poche. Hanno un'iniezione su cui la rete Bosch è ancor in grado di intervenire. Va prestata però attenzione al colore: quelli disponibili erano bianco, rosso e nero pastello e grigio metallizzato. Con la livrea bianca erano in tinta anche paraurti, cerchi (di lega) e modanature. Meglio evitare le versioni 1.300 con cambio automatico Turbo-Hydramatic.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

RETROVISORE	€ 50
SPOILER ANTERIORE	€ 199
GRUPPO OTTICO POST.	€ 25
COFANO ANTERIORE	€ 150
ALBERO MOTORE	€ 199

### ● I club

#### Opel Kadett D Owners Club

Gruppo Facebook fondato da appassionati dell'area tedesca. Ospita diverse offerte di ricambi da tutto il mondo.

**Sito** [facebook.com/groups/124027194337467/](https://www.facebook.com/groups/124027194337467/)

#### Club Opel

**Sito** [en.club-opel.com](http://en.club-opel.com)

### ● I libri



### Tra i manuali d'officina

citiamo "Reparatur Anleitung Opel Kadett D ab 9/1981 10N/10S/12N/12S/16S/18E" (Bucheli Verlag) e "Opel Kadett D und Opel Kadett Caravan und Voyage 1.2L 54 PS / 1,3i 60/75 PS, 1,6 90 PS" (Delius Klasing). Altro manuale classico è quello di Dieter Korp "Opel Kadett D alle Modelle ohne Diesel" della serie "Jetzt helfe ich mir selbst", Motorbuch Verlag. In inglese indichiamo "Opel Kadett D petrol 1979 to Oct 1984, 1196 cc - 1297 cc - 1297 cc - 1598 cc. - 1796 cc", Haynes Publications.

### ● Specialisti

#### Daparto

**Sito** [daparto.de](http://daparto.de)

#### Dr Manta

**Sito** [dr-manta-shop.de](http://dr-manta-shop.de)

#### Opel Oldtimer

**Sito** [opel-shop.com](http://opel-shop.com)

#### Teile Direkt

**Sito** [teile-direkt.ch](http://teile-direkt.ch)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Anche in questo caso la prestazionale GTE è quella da preferire. Non se ne trovano molte e sono più anonime rispetto alle omonime versioni sulla Kadett C, che specie con la livrea gialla

e nera non passavano inosservate. Proprio l'anonimato può dare origine a un gioco interessante; perché infatti non puntare su una cinque porte, magari grigia metallizzata? In tutto sono state prodotte 36.300 GTE, di cui due terzi con guida a sinistra. Anche le versioni SR 1.3. e 1.6 offrono buone prestazioni, sebbene i loro motori siano meno spinti del 1.800 a iniezione da 115 CV che la sorella maggiore monta per questa generazione

e che nonostante la cilindrata minore offre le stesse performance della GTE su Kadett C. Ci sono però versioni interessanti non per le prestazioni: specie tra quelle dei primi anni di produzione, capita talvolta di imbattersi in esemplari a due o quattro porte, cosa piuttosto insolita su una due volumi. Un'altra versione curiosa è la Pirsch, vettura "da caccia" già proposta sulle versioni Caravan della Kadett C e poi sulle Rekord



↑ OPEL KADETT CARAVAN 1979-1984



↑ OPEL KADETT SR 1979-1984

## 4 IL MERCATO

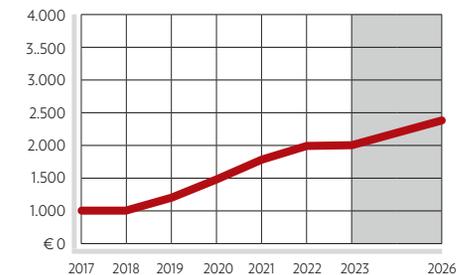
La Kadett GTE appartenente alla serie D ha brillato per un solo anno, essendo entrata in produzione nel marzo del 1983 fino all'ultimo esemplare uscito dalla catena di montaggio ad agosto dell'anno seguente. Eppure il suo successo è stato evidente, con oltre 36.000 unità prodotte. Ancora oggi è ricordata come una delle più interessanti rivali della Volkswagen Golf GTI. Prima trazione anteriore della gamma Opel Kadett, utilizzava uno schema classico per il periodo, con il quattro cilindri posizionato trasversalmente come il resto della gamma. Ciò che distingueva la GTE dalle altre versioni era il motore di 1.8 litri da ben 115 CV (più del doppio rispetto alla motorizzazione di base che nel 1983 era il 1.2 da 55 CV): è un elemento che ancora oggi fa presa sugli appassionati, che infatti ritengono questa GTE una delle migliori di sempre. Ebbe un certo successo anche sul nostro mercato, ma trovarne una oggi non è affatto semplice, come del resto per tutte

le Kadett della serie D che sembrano letteralmente volatilizzate. La sua caratterizzazione sportiva accentuata risulta ancora oggi graditissima ed è uno dei motivi che contribuisce all'innalzamento dei valori che, negli ultimi anni, sono lievitati in maniera costante, fino a raddoppiare in poco più di 5 anni. Come avviene per molte altre Opel (e per tutte le marche popolari tedesche), le quotazioni italiane sono nettamente inferiori a quelle in vigore nel resto d'Europa, in particolare in Germania. Inoltre se da noi la differenza tra un esemplare ben conservato (o restaurato da qualche anno, quindi un po' da riprendere) e uno in condizioni di assoluta perfezione e originalità è del 50%, in patria una Kadett GTE nuova di fabbrica può valere il doppio o il triplo rispetto a una "solo" ben conservata. Secondo gli esperti, la GTE è un modello su cui si può investire a colpo sicuro, certi di una rivalutazione costante nel tempo. Per le altre versioni, invece, il valore è nettamente più basso e con poche prospettive di crescita. **RIC**



↑ OPEL KADETT

1979-1984



**La sterminata gamma** delle Kadett D ha scarso valore economico in tutte le versioni a prescindere dal tipo di carrozzeria, dall'allestimento e dalla motorizzazione.

D: è un modello pensato per l'uso "rustico" su sterrato, con sospensioni rialzate (ma il piano di carico è alla stessa altezza della normale), protezione per la coppa dell'olio, differenziale autobloccante, spoiler anteriore più corto e tergilunotto. Era disponibile in tutti i colori, ma quello iconico è ovviamente il verde canna. All'opposto si poneva la Caravan Voyage, station wagon da viaggio, adatta alle famiglie e ben più

**LA GTE CON MOTORE 1.800 DA 115 CV È PIÙ ATTRAENTE. MA ANCHE LE SR, SIA 1.300 CHE 1.600, SONO APPETIBILI**

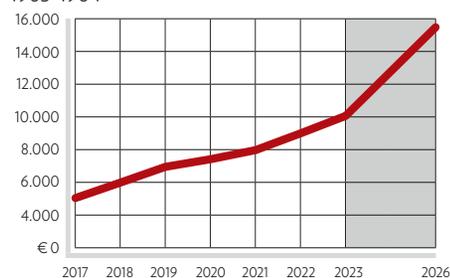
accessoriata di una giardinetta da lavoro. In Italia la Voyage è disponibile con motori a benzina 1.300 e 1.600, ai quali si aggiunge il 1.600 diesel. A livello di allestimento, in più della Caravan "normale" offre volante tipo lusso a due razze, modanature in gomma sulle fiancate, tergilunotto, copertura vano bagagli, console centrale, pneumatici 175/70R e, con i motori a benzina, voltmetro, contagiri e manometro olio.



↑ OPEL KADETT GTE 1983-1984

↓ OPEL KADETT GTE

1983-1984



Una delle migliori hot hatch realizzate dalla Casa tedesca. Prodotta in numeri importanti sia pure per soli 18 mesi, è decisamente rara e molto ambita in Germania.



# FINALE COL BOTTO

Chiude un capitolo fondamentale nella storia della Casa. Stile del tutto inedito, distinto da linee morbide, distante anni luce da quello un po' anonimo della serie precedente. La GSi raccoglie il testimone della GTE e nella versione a 16 valvole arriva a 156 CV

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



OPEL KADETT GSi

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Kadett della generazione E, l'ultima della gloriosa famiglia, è ancora molto poco considerata dai collezionisti e quindi da un lato le quotazioni sono basse e dall'altro ci sono esemplari belli da salvare dalla rottamazione. Un posto nella storia lo avrà di certo, essendo una delle poche auto derivate direttamente da un prototipo di ricerca: il Tech 1 presentato a Francoforte nel 1981. La ricerca aerodinamica del frontale, con il cofano che si piegava sul muso andando a ridurre lo spazio della calandra, era stata ripresa molto fedelmente

dalla Kadett E di serie (e dalla contemporanea Omega). Dal parabrezza indietro, invece, era la nuova Kadett a esser più moderna del prototipo: la ricerca in galleria del vento, nella quale i tecnici Opel avevano passato oltre 1.200 ore, aveva arrotondato tutti gli spigoli mentre la Tech 1 era ancora tirata con la spatola. Ecco



perché il design della Kadett E è completamente diverso dalla D anche se le due serie hanno fondamentalmente lo stesso pianale, pur con qualche modifica alle sospensioni. Oggi, forse, non sono ancora passati abbastanza anni dall'uscita della E per apprezzarne la sua carica innovativa e, come succede a tante linee che rompono con il passato, invecchiano presto e poi richiedono più tempo per riconquistarsi i favori degli appassionati. Ma questo avviene inesorabilmente, perché il tempo galantuomo riconosce i buoni contenuti. Se invece siamo cultori della marca, la possiamo scegliere perché è l'ultima a portare lo storico nome inventato nel 1936. E poi c'è la sportiva versione GSi, quella sì molto apprezzata, soprattutto in Germania, dove da tempo è già un cult.

## QUOTAZIONI

Le motorizzazioni 1.8 e 2.0 con distribuzione 8 valvole sono valutate 8.000 euro nella label AB e 12.000 euro in quella A+. Le 2.0 16V valgono qualcosa di più: 9.000 euro (AB) e 13.500 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

8.000

9.000

## 2 RESTAURO

Sulla Kadett E, forse escluse le versioni GSi, va fatto un discorso simile a quello di molte youngtimer di grande serie non destinate a una sensibile rivalutazione nel medio termine: meglio puntare su un esemplare con pochi lavori da fare, anche se non ha gli allestimenti, motorizzazioni e abbinamenti colore che ci eravamo prefissati. Corollario a questo, è meglio che gli esemplari in condizioni mediocri finiscano a fare da donatori per vetture più fortunate anziché vedere iniziati restauri che poi magari non terminano. È un discorso che cozza con quello che si vive sui forum, dove alla prima foto di un'auto trascurata partono i cori di "salvatela!", qualsiasi essa sia e indipendentemente dalle condizioni. A portarci a tanto crudo realismo è il costo della manodopera, che oltretutto negli ultimi anni sta salendo di più per carrozzieri e sellai di quanto non lo faccia per la meccanica. Le Kadett E hanno una protezione anticorrosione un po' migliore

che in passato, per cui se la scocca non ha subito urti o lavori eccessivi non riserva grandi sorprese, una volta controllati i soliti punti critici per la corrosione (passaruota, sottoscocca, basi di parabrezza e lunotto...) e per l'usura (allineamento dei punti simmetrici, "luci" delle porte e dei cofani). Al contrario, i motori sono di un'epoca in cui l'elettronica è arrivata ed è ancora acerba. Proprio con questa Kadett le medie Opel passano dall'era del carburatore e degli scarichi che dovevano preoccuparsi soprattutto di ridurre il rumore a quella dell'iniezione con il catalizzatore. E questo è un componente critico, con una vita limitata nei chilometri ma anche nel tempo. E soprattutto che in demolizione non si trova, perché contiene metalli preziosi come rodio e platino che i riciclatori specializzati pagano bene e quindi viene smontato subito. Sono da escludere le diesel, che qui la Opel propone con un po' più di convinzione inserendo finalmente a listino una versione sovralimentata, con un 1.700 robusto e un po' ruvido che troveremo ancora negli anni a venire.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

MANICOTTO RADIATORE	€ 29
SCATOLA FILTRO ARIA/CONV.	€ 98
PLASTICA FANALE	€ 59
SERIE GUARNIZ. TESTA (1.2)	€ 49
SET AMMORTIZZ. REGOLABILI	€ 499

### ● I club

**Opel Kadett E Club** Club olandese dedicato a tutte le versioni della serie E.

Il punto di riferimento è la pagina Facebook.

**Sito** [facebook.com/groups/558339951719967/](https://facebook.com/groups/558339951719967/)

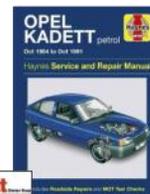
**Opel Classica**

**Sito** [opelclassica.it](http://opelclassica.it)

**Opel Vintage Car Club Italia**

**Sito** [opelvintagecarclubitalia.forumfree.it](http://opelvintagecarclubitalia.forumfree.it)

### ● I libri



**Di specifico non esite nulla.** Occorre accontentarsi di manuali di officina che trattano le diverse versioni della gamma Kadett, tra cui appunto le GSi. Della Delius Klasing è "Opel Kadett E von 9/84 bis 8/91"; altro testo di riferimento è quello di Dieter Korp "Opel Kadett E ab September 1984, Benziner ohne GSi" della serie "Jetzt helfe ich mir selbst", edito dalla Motor buch Verlag. Un altro classico imprescindibile, per fortuna nella più conosciuta lingua inglese, è "Opel Kadett petrol Oct 1984 to Oct 1991 Service and Repair Manual", Haynes Publications.

### ● Specialisti

**Oldtimer Ersatzteile**

**Sito** [oldtimer-ersatzteile24.de](http://oldtimer-ersatzteile24.de)

**Opel Oldtimer**

**Sito** [opel-shop.com](http://opel-shop.com)

**Pezzidiricambio.it**

**Sito** [pezzidiricambio24.it](http://pezzidiricambio24.it)

**Teile Haber**

**Sito** [teilehaber.de](http://teilehaber.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Su una qualsiasi delle GSi. In questo settore essere una versione pepata e non chiamarsi Golf GTI equivale a stare nelle retrovie, ma in buona compagnia: ci sono la Fiat Ritmo 130 TC o la Lancia Delta HF (una delle

poche con il turbo) oltre all'eterna rivale Ford Escort nelle versioni RS 1600 e Turbo. Forse il vero alter ego della GSi è la Peugeot 309 GTi: tutta prestazioni, valida nei rally, della stessa scuola degli aspirati vicini ai due litri, ma mai al vertice come immagine. Alla presentazione, che avviene insieme a quella delle altre versioni più tranquille, la GSi è spinta da un 1.796 cm<sup>3</sup> non catalizzato che arriva a 115 CV. Alla fine del 1986 la GSi si regala il 1.998 cm<sup>3</sup> amico

dell'ambiente, con potenza sempre di 115 CV. Ma, siccome il catalizzatore non è ancora obbligatorio, viene proposta anche la versione "non cat" da 130, oggi più interessante. Col model year 1988 arriva la GSi a 16 valvole: di 150 CV (catalizzata) e 156 (senza catalizzatore). Quattroruote pubblica la prova della GSi 16V nel novembre del 1988, mettendola a confronto, guarda che combinazione, con la Volkswagen Golf GTI 16V. La Opel



↑ OPEL KADETT GSi 1984-1991



## 4 IL MERCATO

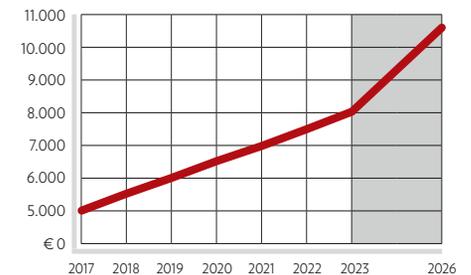
Dal punto di vista collezionistico la Opel Kadett GSi della serie E rappresenta una delle più valide alternative alla Volkswagen Golf GTI e alla Peugeot 205 GTI. Questo per gli appassionati di hot hatch degli anni a cavallo tra gli 80 e 90. Per i fan della Opel, invece, si tratta di una delle youngtimer del marchio più indovinate. Con una premessa del genere è ovvio supporre che le quotazioni siano indirizzate verso valori alti, e in parte è così. Anche se, a detta degli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, il potenziale di crescita non si è ancora espresso del tutto e quindi presenta ampi margini di salita. Di GSi ce ne sono poche in circolazione in Italia, dove pure ebbe un successo notevole: rare sono le prime 1.8, rimaste in listino fino al 1986; un po' più facili da reperire le 2.0 a 8 valvole, sia in edizione catalizzata con 115 CV (la stessa potenza del precedente motore 1.800) sia in quella priva di catalizzatore

da 130 CV. Le 16V, che all'epoca erano considerate formidabili in virtù della punta velocistica massima di 220 km/h, il risultato migliore tra le hot hatch, sono più diffuse in edizione catalizzata (150 CV), piuttosto che in quella "inquinante" da 156 CV. Tutte le GSi sono comunque appetibili per i collezionisti (anche se alcuni prediligono quelle prive di dispositivi di controllo delle emissioni perché più potenti e più "pepate" nell'accelerazione) e seguono lo stesso trend di mercato: una costante crescita verso l'alto, nella prospettiva di colmare il gap esistente con le avversarie più accreditate. Che le sportive Opel risultino un po' indietro è quasi una costante di mercato, che non è tipica soltanto dell'Italia, ma anche del resto d'Europa. Per acquistare una GSi il terreno di caccia ideale è il collezionista privato: i commercianti conoscono poco questo modello e preferiscono puntare su altri brand più gettonati, dove sanno che i potenziali clienti sono più numerosi e la rivendita è più rapida. **RC**



↑ OPEL KADETT 1.8 GSi

1984-1986



**Adotta lo stesso motore** della precedente Kadett GTE della serie D, ma grazie alla miglior profilatura aerodinamica risulta nettamente più veloce.

fa registrare prestazioni davvero notevoli: raggiunge i 220,171 km/h (dichiarati 220) e accelera da 0a 100 km/h in 7,6 secondi. Merito del suo quattro cilindri bialbero potente ed elastico (alimentato da iniezione Bosch Motronic integrata con l'accensione), con una curva di coppia favorevole in un ampio arco di regimi. Qualche critica al cambio, la cui manovrabilità non è veloce come ci si aspetterebbe su una vettura di tal temperamento. La GSi eredita la medesima

**MOLTO RICERCATA È LA VERSIONE COL 2 LITRI A 8 VALVOLE DA 130 CV. CERTO CHE I 156 CV DELLA 16V "NON CAT" FANNO GOLA...**

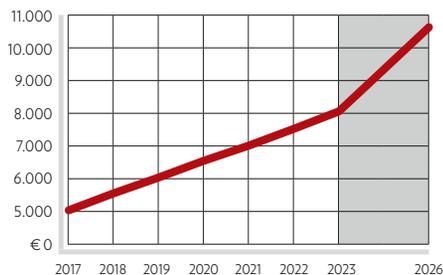
componentistica dalle altre versioni meno blasonate della gamma e quindi l'aspetto è un po' sottotono. Piacevoli i sedili avvolgenti (ma la seduta è un po' infossata) e il volante a tre razze con corona rivestita in pelle. Nella lista degli optional figurano i cerchi di lega, le cinture di sicurezza posteriori, il servosterzo, sedili riscaldabili, il tetto apribile e la vernice metallizzata. Illustri assenti, l'aria condizionata e il dispositivo ABS.



↑ **OPEL KADETT GSi 16V** 1987-1991

↓ **OPEL KADETT 2.0 GSi**

1986-1991

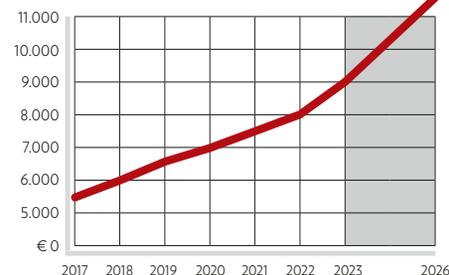


**Per i collezionisti la versione** non catalizzata da 130 CV (anziché 115) è più interessante, al punto da fare ipotizzare agli esperti una rivalutazione più significativa nel breve periodo.

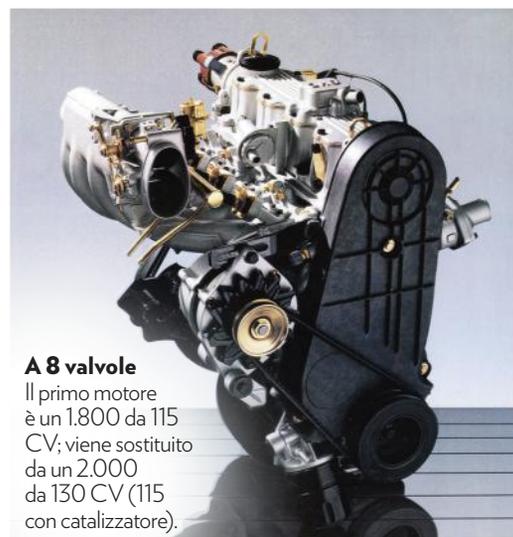


↑ **OPEL KADETT GSi 16V**

1987-1991



**Versione di punta**, ha quotazioni lievemente superiori. Molto ambita l'edizione non ecologica da 156 CV rispetto alla più diffusa versione catalizzata da 150 CV.



**A 8 valvole**

Il primo motore è un 1.800 da 115 CV; viene sostituito da un 2.000 da 130 CV (115 con catalizzatore).

# ALLA FINE SI SCOPRE

Per realizzarla la Casa tedesca si rivolge alla Bertone. Il risultato è una scoperta moderna, sicura e confortevole. I motori vanno dal 1.300 al 2.000, comprendendo ovviamente anche l'allestimento GSi. E una miriade di edizioni speciali, da cercare però all'estero

Testo di **Massimo Condolo e Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è una cabriolet di Bertone che non costa una follia né per l'acquisto - è più quotata di una Kadett chiusa, ma non ha ancora raggiunto prezzi da capogiro - né per la manutenzione, in quanto è la classica Opel che consuma poco e non si rompe mai. È anche molto sicura, perché non soltanto i progettisti di Grugliasco hanno aggiunto rinforzi sul pianale, sulle fiancate e sul parafiamma, ma hanno pure optato per un robusto rollbar centrale saldato al pianale con la duplice funzione di compensare, almeno in parte, la perdita



di rigidità della scocca privata del padiglione metallico e di proteggere gli occupanti in caso di ribaltamento. Una soluzione inaugurata dalla Porsche con la 911 Targa al Salone di Francoforte del 1965 e poi adottata da molte Case negli anni 70 e 80. Tra cui la stessa Opel, che nel 1976 presenta la Kadett Aero, realizzata dalla Bauer sulla

base della serie C in poco più di 1.200 esemplari. La Aero prevede un tettuccio rigido asportabile, un massiccio arco centrale (nel quale è ricavato un finestrino per alleggerire otticamente l'insieme e migliorare la visibilità) e una sezione posteriore ripiegabile in tela. Questa volta però la Casa osa di più e propone una cabriolet vera e propria, con un abitacolo spazioso per quattro persone e una capacità di carico adeguata. Insomma è una scoperta al passo coi tempi, capace di incontrare i gusti degli automobilisti che desiderano sì una vettura emozionale, ma non vogliono scendere a compromessi quanto a confort e sicurezza. Debutta come model year 1987 e la produzione, curata dalla stessa Bertone, prosegue fino al 1993, totalizzando 58.572 unità allestite.



**OPEL CABRIO GSi**

## QUOTAZIONI

Le motorizzazioni di base (1.3, 1.4, 1.6 e 1.6i cat.) sono valutate 4.000 euro (label AB) e 6.000 euro (label A+). Le più sportive 2.0i, 2.0 GSi e 2.0 GSi catalizzate valgono ovviamente di più: 7.500 euro (AB) e 11.300 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.000

7.500



## 2 RESTAURO

Di qualsiasi auto si tratti, una cabriolet è sempre più delicata del corrispondente modello chiuso; la Kadett E non fa eccezione. Oltre alla torsione della scocca, specie sulle potenti GSi, i report delle riviste tedesche parlano di ruggine, con passaruota e fondi del baule osservati speciali. L'acqua tende ad accumularsi anche lungo i bordi della capote, corrodendo il metallo delle centine; stando ai forum la zona più critica è la battuta anteriore su cui la capote si chiude: sia la centina anteriore sia il giro parabrezza arrugginiscono e impediscono una chiusura stagna fra i due elementi, acuita dall'invecchiamento delle guarnizioni. Se il problema viene preso in tempo basta ripulire i metalli dalla ruggine superficiale e rinnovare l'impermeabilizzante, magari sostituendo la guarnizione; i ganci tendono a rompersi dopo qualche anno, pare che ne esistano repliche in fusione d'acciaio, più robuste. Molti suggeriscono soluzioni

artigianali con pezzi rimediati in ferramenta, certo non risolutivi sul lungo termine quanto un risanamento dei metalli. Le guarnizioni in gomma sembrano essere problematiche soprattutto sui finestrini laterali. Qualsiasi cabriolet, poi, soffre nel telo se le centine e il meccanismo per ripiegarle ed estenderle non sono perfettamente regolati: gli strati interno ed esterno possono strisciare contro la carrozzeria e usurarsi precocemente. La Kadett usa di primo impianto una capote a triplo strato, in grado di garantire l'isolamento dall'acqua e attutire i rumori esterni. In commercio esistono capote sostitutive già pronte, sia con il materiale originale sia con altri economici o con prestazioni migliori. Quelle economiche sono da evitare sia per le prestazioni sia per la durata; quelle con top quality potrebbero però rivelarsi troppo spesse e quindi non entrare correttamente nella sede o dare problemi di chiusura. Gli appassionati tedeschi segnalano anche sporadici problemi all'impianto elettrico e perdite di olio dalla trasmissione e dai motori GSi.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>CAPOTE</b>	€ 500
<b>RETROVISORE</b>	€ 40
<b>DISCO FRIZIONE</b>	€ 69
<b>MOTORINO AVVIAMENTO</b>	€ 30
<b>SERIE GUARNIZ. MOTORE</b>	€ 48

### ● I club



#### Opel Party

Non esistendo nessun club specifico, cogliamo l'occasione per segnalare questo sito di un sodalizio di marca tedesco.

**Sito** [opelparty.com](http://opelparty.com)

#### Opel Classica

**Sito** [opelclassica.it](http://opelclassica.it)

#### Alt Opel Interessengemeinschaft

**Sito** [alt-opel.eu](http://alt-opel.eu)

### ● I libri

#### Poiché non

esiste una bibliografia specifica, per approfondire la conoscenza della Kadett E, in tutte le sue versioni (quindi anche la Cabrio), consigliamo di visitare il sito [kadett-info.de](http://kadett-info.de) Nelle varie sezioni si trovano informazioni di ogni genere: storia, evoluzione, tipologia di carrozzeria, versioni speciali, tabelle colori, dati di produzione, optional, link e così via. La possibilità di avere a disposizione il traduttore agevola anche chi non conosce il tedesco.



### ● Specialisti

#### Daparto

**Sito** [daparto.it](http://daparto.it)

#### Eurotop

**Sito** [verdeck.de](http://verdeck.de)

#### Opel Oldtimer

**Sito** [opel-shop.com](http://opel-shop.com)

#### Teile Haber

**Sito** [teilehaber.de](http://teilehaber.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Una vettura scoperta è sempre divertente: la si gode di più a velocità da misto o da crociera, per cui l'esigenza di avere una GSi spesso non è così sentita, mentre trovare un esemplare che non richieda costi folli

di ripristino è molto più importante. Tuttavia la "Gran Sport Injection" rimane la più desiderata, se non altro per ragioni di prestigio e di tenuta dell'investimento nel tempo. Fatti bene i conti, rimane la versione da cercare. Quattroruote ne pubblica la prova nel luglio del 1989, mettendola in un curioso confronto con la Cadillac Allanté. Il noto 2.000 (1.998 cm<sup>3</sup>) da 115 CV non riserva sorprese e garantisce prestazioni di tutto rispetto; la tedesca

sfiora i 195 km/h (194,906 per l'esattezza) e accelera da 0 a 100 km/h in 9,5 secondi. La cura dell'assemblaggio dell'abitacolo risulta un pochino migliorata rispetto a quella delle altre Kadett; superiore invece il livello della selleria. Il due litri è disponibile anche con altri allestimenti meno sportivi, sempre però con potenza invariata. Sul mercato italiano la Cabrio è a listino dal 1988 anche con un 1.300 (1.297 cm<sup>3</sup>) da 70 CV a 5.800 giri/minuto. Questa versione,



**↑ OPEL KADETT CABRIO GSi 1987-1992**

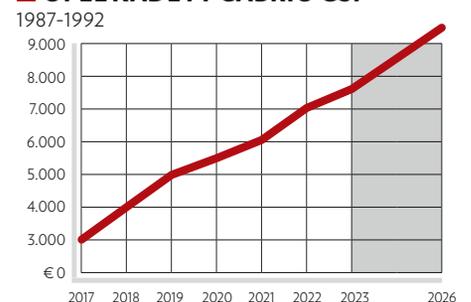
## 4 IL MERCATO

Considerata la risposta della Opel alla Volkswagen Golf Cabriolet, ha ancora oggi quotazioni più basse rispetto alla scoperta di Wolfsburg allestita dalla Karmann. Ma per entrambe le previsioni di crescita sono medio-alte. In particolare per le versioni più sportive, dotate tutte del 2 litri a iniezione (catalizzato o non catalizzato) da 115 CV. Prodotta da Bertone a Grugliasco, la Kadett Cabrio aveva una gamma di motorizzazioni meno estesa rispetto alle versioni chiuse. Le 1.3, 1.4 e 1.6 sono nettamente meno costose da acquistare (e si trovano più facilmente). Sono auto da passeggio, senza alcuna pretesa di prestazioni brillanti. Le GSi, invece, sono teoricamente più sportive (come anche le rare 2.0i con la stessa potenza, ma senza l'allestimento più vistoso); in realtà non hanno il comportamento reattivo e deciso delle berline, perché la scocca, privata del padiglione metallico, non ha la stessa

rigidezza. Questo è uno dei motivi per cui le quotazioni delle cabriolet sono, seppur di poco, inferiori a quelle delle edizioni con carrozzeria chiusa. Auto tipicamente stagionali, quasi sempre conservate al coperto durante la stagione rigida, le Kadett Cabrio sono sopravvissute in un discreto numero e oggi si distinguono per la relativa facilità con cui si possono reperire sul mercato, risultando tra le storiche ultratrentennali scoperte più a buon mercato. I valori cresceranno: lentamente per le motorizzazioni più turistiche, con maggior vigore per quelle più sportive, allargando la già notevole forbice attuale. Con la Kadett Cabrio la Opel iniziava una tradizione di scoperte da famiglia poi proseguita con discreto successo anche con la successiva Astra, sempre con la collaborazione di Bertone, partner ormai consolidato. È quindi un filone collezionistico, quello della collaborazione tra la marca tedesca e il carrozziere piemontese, che potrebbe rivelarsi interessante nel lungo periodo. **RC**



**↑ OPEL KADETT CABRIO GSI**



**Che la scocca della Cabrio** mal si adattasse alle prestazioni sportive è dimostrato dal fatto che non è mai stata prodotta la più sportiva versione GSi 16V.

ovviamente con una dotazione più spartana (per esempio ha la normale strumentazione analogica in luogo di quella a cristalli liquidi della GSi), mira a soddisfare le esigenze di un pubblico più giovane e non interessato alle prestazioni. La gamma dei propulsori comprende anche il 1.600 da 75 CV. Alla fine del 1989 il 1.300 viene sostituito dal 1.400 da 75 CV, un'unità che ha debuttato nel 1988 sulla Vectra. Molte le versioni speciali, tra cui la Elegance, la Sportive,

## ANCHE PER LA SCOPERTA, LA VERSIONE DA CERCARE È LA GSi. MA ANCHE GLI ALTRI MOTORI NON VANNO SNOBBATI

la Fun e la Cabrio Edition, la più longeva. Proposta con motori 1.6i e 2.0i, ha una gamma di colori che comprende Bianco Casablanca con capote bianca, Nero Nova con capote nera, Verde smeraldo con capote beige, Saturno metallico con capote bianca, Blu perla con capote blu scuro e Rosso perla con capote beige. A eccezione del Bianco Casablanca, le altre livree sono metallizzate. I rivestimenti interni sono per tutte di velluto in tonalità antracite.



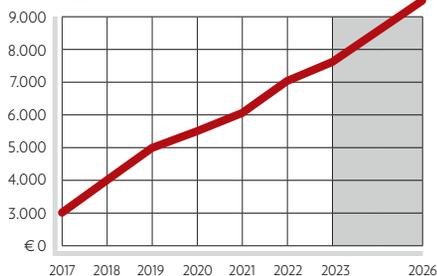
↑ OPEL KADETT CABRIO 1.4 1989-1992



↑ OPEL KADETT CABRIO EDITION 1989-1993

### ↓ OPEL KADETT CABRIO 2.0i

1987-1992

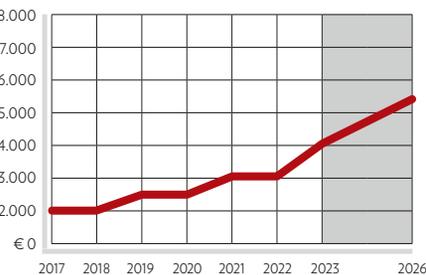


Disponibile anche nel ricco allestimento LE, la 2.0i ha la stessa potenza della GSi, ma un assetto più morbido, che si adatta meglio al carattere tranquillo di questa scoperta.



### ↑ OPEL KADETT CABRIO 1.6

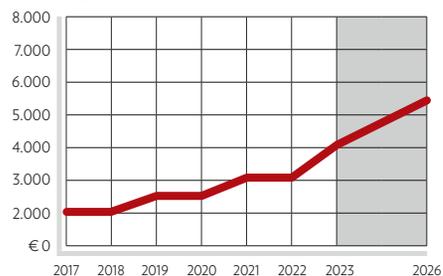
1987-1993



Quasi tutte le 1.600 in circolazione sono nell'edizione catalizzata; offrono prestazioni quasi analoghe a quelle delle cubature inferiori. Le quotazioni sono identiche.

### ↓ OPEL KADETT CABRIO 1.3-1.4

1988-1992



I motori più piccoli, con potenza massima di 75 CV, non offrono prestazioni da primato, anzi: impongono andature tranquille, così come sarà molto pacata la crescita della quotazione.



# CONFORT SPORTIVO

Un modello di fascia medio-alta con un po' di pepe mancava. La cavalleria e la fluidità arrivano dall'iniezione elettronica Bosch D-Jetronic, che regala al sei cilindri di 2.5 litri 150 CV. Con la seconda serie del 1972 la cilindrata passa a 2.8 e i cavalli diventano 160

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



OPEL COMMODORE GS/E COUPÉ

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché... o questa o la BMW E3 con il tre litri. Perché, sempre volendo tirare in ballo Monaco, senza vetture come lei la M5 (ma anche la Mercedes E500, o la Lancia Thema 8.32) non sarebbero esistite. Perché aveva gareggiato in pista, preparata da Steinmetz di Aquisgrana, e per una berlina di quella mole all'epoca la cosa non era normale. Perché non è la Opel a cui pensi, nemmeno se ti scervelli a elencare tutti i nomi meno famosi della Casa di Rüsselsheim. Perché ha la Bosch D-Jetronic, che è stata la prima iniezione veramente affidabile.

O semplicemente perché l'idea del macchinone performante piace, ma si ritengono le solite bavaresi o milanesi un po' troppo mainstream. Poi, certo, bisogna passare sopra un po' di cose. Per esempio: la BMW con la stessa cilindrata aveva 20 cavalli in più nonostante i carburatori - oppure, con lo stesso impianto di iniezione ne dava 40 in più nonostante la cilindrata superiore di appena 200 cm<sup>3</sup>. Qualcuno poi la ricorda come protagonista di una brutta pagina della storia della nostra Repubblica: la fuga in Germania del generale nazista Herbert Kappler detenuto in un ospedale militare di Roma, con tanto di intervista alla vedova che decantava le prestazioni della Commodore nella rocambolesca evasione. O, più prosaicamente, che i soldi spesi per acquistarla e restaurarla non



toneranno indietro. Però è bello che qualcuno voglia ricordare la felice intuizione di Bob Lutz che, accortosi di come alla Opel mancasse una berlina medio-superiore ad alte prestazioni, risolve la lacuna con il sistema della "scatola dei Lego": una scocca qui, un motore là, tutto scelto nel magazzino della Opel.

## QUOTAZIONI

Il listino di **Ruoteclassiche** prende in esame solo la Commodore GS/E Coupé seconda serie. Questa versione ha quotazioni di tutto rispetto: un esemplare in buone condizioni (label AB) ha ormai raggiunto i 15.000 euro, mentre uno perfetto (label A+) tocca i 22.500 euro.

Valore € (label AB)

**15.000**

## 2 RESTAURO

Dobbiamo proprio dirlo che è meglio trovarla già in ordine? Magari bella di carrozzeria e con il sei cilindri solo da mettere a punto di carburazione? Diciamolo, perché per la legge di Murphy molti nostri lettori ne troveranno subito di bloccate, con qualche fioritura di ruggine e la targa italiana originale, magari con un "premier first owner". Allora cerchiamo di analizzare cosa succede se la troviamo con qualche acciaccio. La solita ruggine? Sì, quella è da controllare specie sulle auto che hanno una bella "pelle" e magari la tanto agognata prima vernice. Il problema attanaglia di più le Commodore A (prodotte dal 1970, se consideriamo le sole GT/E, al 1972) che non le successive B (1972-77), dove è comunque presente. Se, come è probabile, si valuta l'importazione dal Nord Europa, occhio ai danni del sale su fondi e passaruota. I lamierati sono quelli delle Rekord C per la Commodore A e della Rekord D per la B, non impossibili

da trovare dai soliti ricambisti specializzati tedeschi. Ma i motori, una volta tanto per una Opel, sono poco comuni: alla base ci sono quelli di Kapitän e Admiral, pochissimo vendute in Italia (dove venivano convertite a GPL addirittura da nuove) e comunque non molto comuni nemmeno in patria. Però sono affidabili e semplici: quelle poche volte che c'è da metterci le mani, un meccanico abituato alle auto italiane non incontra problemi. All'interno per fortuna c'è la moquette: i tappetini in gomma di altri modelli si spaccano irrimediabilmente e sono introvabili. I sedili hanno un vellutino stile Mercedes (mentre la forma delle poltrone ricorda più le BMW) o una finta pelle lavorata nelle fasce centrali: sono materiali robusti e che con un po' di ricerche si trovano. I pezzi difficili sono invece quelli specifici dell'abbigliamento della carrozzeria, dalle coppe ruota alla fascia satinata che unisce i gruppi ottici posteriori, e dell'interno, come i braccioli, gli inserti in legno o finta radica e il volante sportivo a tre razze. La ricerca di questi componenti può essere molto lunga.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>GUARNIZIONE LUNOTTO</b>	€ 88
<b>SET CORNICE FARI (A)</b>	€ 179
<b>GUARNIZIONE TESTA (B)</b>	€ 54
<b>DISCO FRIZIONE</b>	€ 150
<b>PINZA FRENO ANT. (A)</b>	€ 275

### ● I club



#### Commodore Drivers Club

Sodalizio con base in Austria e soci anche nei Paesi confinanti,

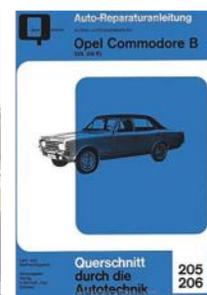
aperto a tutte le serie delle Commodore e ai modelli derivati.

**Sito** [facebook.com/commodore.drivers.club/](https://facebook.com/commodore.drivers.club/)

#### Opel Commodore Owners & Community

**Sito** [facebook.com/groups/689084901213001/](https://facebook.com/groups/689084901213001/)

### ● I libri



**Frank Thomas Dietz** ha firmato "Opel Rekord & Commodore 1963-1986: Entwicklung, Geschichte, Technik", pubblicata nel 2018 da Heel. "Opel Commodore B (GS, GS/E)" della serie "Querschnitt durch die Autotechnik" (volume 206/206) è stato pubblicato dalla Herausgeber Verlag.

### ● Specialisti

#### Matz Autoteile

**Sito** [matzautoteile.de](https://matzautoteile.de)

#### Opel Oldtimer

**Sito** [opel-shop.com](https://opel-shop.com)

#### TW Oldtimerteile

**Sito** [tw-oldtimerteile.de](https://tw-oldtimerteile.de)

#### Wolfgang Wüster - Dr. Manta

**Sito** [dr-manta.de](https://dr-manta.de)

**OPEL COMMODORE GS/E 1970-1971**



**OPEL COMMODORE GS/E COUPÉ 1970-1971**



## 3 SU QUALE PUNTARE

La scelta non è ampia. Due serie: tre carrozzerie e motore 2.500 per la prima, la successiva declinata in due modelli e con motore 2.800. Sono però tutte versioni con una personalità definita, e chi cerca una difficilmente si accontenta di un'altra. Quando la GS/E nasce è il 1970, la Commodore A è già in produzione da tre anni e lo rimarrà ancora per uno. La nuova versione in cui la lettera finale sta per Einspritz, ossia Iniezione, eredita dalle Commodore 2.500 a carburatore (e, come si è visto, dalla Rekord C) la scocca della berlina a due e a quattro porte e della coupé fastback. Le prime due sono delle tre volumi classiche, di proporzioni americane su dimensioni europee. Hanno una calandra dall'andamento un po' elaborato da cui nasce una battuta del cofano frastagliata che nel decennio dopo piacerà alla Ford tedesca; la mascherina è a listelli verticali. Il cofano è lungo, adatto a ospitare il sei cilindri in linea, l'abitacolo termina con un montante C piuttosto spesso. Tantissimi clienti scelgono come optional il rivestimento del padiglione in vinile. La coupé ha una coda molto elaborata: il lunotto ha una pendenza molto dolce che va a proseguire nella sporgenza centrale del cofano baule: non è una due volumi e mezzo ma la sintesi tra una due volumi (se la si guarda al centro) e una tre (se ci si concentra sul profilo); qualcuno la definisce "la Dodge Charger tedesca". Il motore non si limita a ricevere l'iniezione (e a erogare 150 CV): ha adottato le punterie idrauliche ed è passato a sei supporti di banco. Quando esce la Commodore B (1972) il cambio di decennio è evidente: la linea è più filante e ha un forte family feeling con due Opel di dimensioni minori: l'Ascona del 1970, capostipite del nuovo stile, e la futura Kadett C. La calandra è però più prominente, quasi a richiamare pur con meno enfasi lo stile di ammiraglie italiane del decennio precedente, e gli indicatori di direzione sono integrati nel gruppo ottico dei fari. Dal catalogo è scomparsa la berlina a tre porte, compensata dal nuovo stile della coupé che ora è una filante tre volumi

## ↓ OPEL COMMODORE GS/E COUPÉ 1972-1977

dal tetto basso. Meno estrema, non stona di fianco alle dirette concorrenti dell'epoca come la Peugeot 504 Coupé. Sono moltissimi i clienti che continuano a ordinarla con il tetto in vinile. Con la nuova serie, intanto, il motore 2.500 è diventato 2.800 e i cavalli sono saliti a 160; nel 1975, per venire incontro alle prime norme antinquinamento varate da alcuni Paesi (e per contenere un po' i consumi, vista la crisi petrolifera) i cavalli vengono ridotti a 155. Dal 1974 si aggiunge il lussuoso allestimento Berlina (che come su Rekord e Kadett non indica una carrozzeria ma un livello di finitura) e nel 1976 arrivano i freni posteriori a disco. Il 1977 è l'ultimo anno di produzione della Commodore B, e con la successiva C, che sarà l'ultima Opel a portare questo nome, non ci sarà più una versione GS/E. In compenso, proprio con la produzione della C inizia ai nostri antipodi una nuova storia: una Holden Commodore esisterà da allora fino al 2020, anno della

## LA PRIMA SERIE PREVEDE TRE CARROZZERIE, TUTTE CON MOTORE 2.5 LITRI A INIEZIONE DA 150 CV

scomparsa del glorioso marchio australiano della GM. Tornando in Europa, nei sette anni di vita della GS/E sono nati almeno tre modelli fuori ordinanza: una manciata di cabriolet sulla base della berlina prima serie a due porte, realizzata dal carrozziere Karl Deutsch che già effettuava la trasformazione sulle Commodore a carburatore, qualche station wagon con motore GS/E (le Commodore A e B non prevedevano la station, ma la Rekord da cui attingevano la scocca sì) e addirittura un furgone lamierato, anche questo su base Rekord, usato come appoggio della squadra corse. Volendo un qualcosa di veramente originale sarebbero queste le versioni su cui puntare. Insieme, ci potrebbe stare un'ulteriore chicca: una delle pochissime GS/E costruite dalla GM Suisse nello stabilimento di Bienne.



## 4 IL MERCATO

La Commodore GS/E Coupé non è affatto una delle tante paciose grandi Opel che hanno costellato il listino della Casa tedesca tra gli anni 60 e i primi anni 80. Si tratta di ben altro. Viene infatti considerata da molti una sorta di muscle car europea, che oltretutto può vantare un passato sportivo. In Italia ne sono state vendute pochissime, dato che già all'epoca il segmento delle coupé di lusso era di pertinenza esclusiva di pochi marchi più blasonati, i quali ancora oggi sono quelli che destano il maggior interesse nel mondo del collezionismo. Tuttavia chi dovesse imbattersi in una di queste grosse due porte in stile hardtop coupé (secondo una denominazione impiegata Oltreoceano) non dovrebbe lasciarsela sfuggire. Anche perché le quotazioni, pur se non bassissime, sono sempre di gran

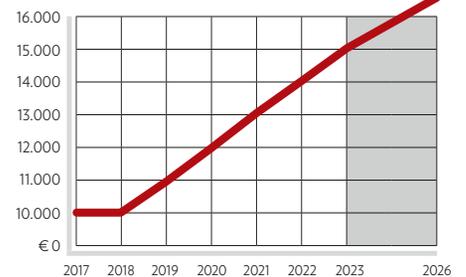
lunga inferiori a quelle in essere nel resto d'Europa, sul mercato tedesco in particolare. Dunque le prospettive di rivalutazione sono più che rosee. La Commodore GS/E Coupé seconda serie (ricordiamo che la prima versione della GS/E, costruita dal 1970 al 1971, non figura nei nostri listini) è stata prodotta dal 1972 fino all'estate del 1977, per un totale di poco più di 12.000 unità, cui si aggiungono le circa 10.000 GS/E con carrozzeria berlina a quattro porte, che però è meno

**CON 15.000 EURO SI PUÒ ACQUISTARE UNA COUPÉ CON MOTORE A SEI CILINDRI DI 2.8 LITRI DA 160 CV**

ricercata. Le GS/E rappresentano quindi meno del 15% sulla produzione delle Commodore B: un dato che è già di per sé un indicatore della rarità e delle prospettive di investimento. Grazie al suo motore a sei cilindri di 2.8 litri a iniezione elettronica da 160 CV, è persino più brillante rispetto a una contemporanea coupé Mercedes-Benz. Rispetto alla quale ha quotazioni decisamente più accessibili e non costringe a rivolgersi Oltreatlantico per reperire i ricambi. In Germania si trova tutto, anche se i prezzi non sono modici. Dove scovarne una? Non è semplice rispondere. Sicuramente è improbabile che si riesca a reperirne una da qualche primo proprietario ignaro del suo valore: ormai sono tutte saldamente nelle mani di collezionisti o di commercianti specializzati in auto storiche. Che forse potrebbero venderle magari attraverso uno scambio con un modello più richiesto. **RC**



**OPEL COMMODORE GS/E COUPÉ**  
1972-1977



**Una grossa coupé** all'americana che sfodera una grinta che non ci si aspetta e che vanta un passato sportivo di tutto rispetto. Quotazioni in crescita costante.





ALCUNI DETTAGGI DELLA  
COMMODORE GS/E COUPÉ  
PRIMA SERIE, PRODOTTA  
DAL 1970 AL 1971

# BABY CORVETTE

Così viene ribattezzata la coupé tedesca per via della sua somiglianza con la famosa sportiva americana. Nasce sul pianale della Kadett B e adotta motori 1.100 e 1.900; ma stilisticamente è diversa da tutto quanto la Casa aveva proposto fino a quel momento

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Basta guardarla e la risposta suona pleonastica, allora cerchiamo qualche altro motivo. Lo troviamo nella sua storia: è risaputo che molte delle auto più belle nascono da progetti segreti portati avanti fuori orario, e la GT era uno di questi. A inizio anni 60 i vertici GM volevano rinnovare l'immagine di auto affidabili, ma poco emotive delle Opel, ragione che nel 1962 aveva fatto arrivare in Germania Clare MacKichan, dal 1951 responsabile del centro stile Chevrolet. La GT era stata progettata a Rüsselsheim di nascosto: solo

MacKichan sapeva che il suo designer Ehrhard Schnell stava studiando per puro divertimento una sportiva. Per dimostrare le capacità del suo team, all'inaugurazione del nuovo centro stile (1964), MacKichan aveva fatto realizzare una maquette a grandezza naturale del progetto di Schnell, che piacerà così tanto



da farne decidere l'immediata evoluzione in prototipo (GT Experimental) e quindi di dare corso a una costruzione in serie con pochissime modifiche. Al momento di metterla in produzione, il successo della Kadett B aveva completamente saturato gli stabilimenti di Bochum, dove si pensava originariamente di costruire la GT. La ricerca di un terzista porta in Francia, dove si coinvolgono due aziende di settori contigui: la carrozzeria industriale Chausson, famosa per gli autobus, e la costruttrice di materiale ferroviario Brissonneau et Lotz, che aveva realizzato anche una spiderina su base Renault 4CV e costruiva per la Régie le Floride e Caravelle. Chausson produrrà le scocche, Brissonneau et Lotz si occuperà di verniciatura e abbigliamento interno ed esterno.

## QUOTAZIONI

Questa compatta coupé ha tre livelli di quotazione: la rara 1100 è valutata 12.000 euro se in buone condizioni e 18.000 euro se perfetta. La più nota 1900 vale 14.000 euro (label AB) e 21.000 euro (label A+). A metà strada si colloca la GT/J.

Valore minimo € (label AB)

12.000

Valore massimo € (label AB)

14.000

## 2 RESTAURO

Meccanica e ciclistica sono di derivazione Kadett e Rekord, quindi solide e affidabili. La carrozzeria è invece artigianale, seppur prodotta con i rigorosi standard dell'industria dei treni; quello che manca non è la qualità degli acciai o delle saldature, ma uno studio con rigore industriale del deflusso dell'acqua. Sono infatti diversi i punti in cui i fori previsti si otturano, facendo ristagnare l'umidità e facilitando i processi di ossidazione. Primo, i vani dei fari a scomparsa, che sono accessibili da due tappi nel passaruota, i quali devono essere presenti. Secondo, l'alloggiamento motore dei "tergi" presenta fori che se non puliti fanno rimanere l'acqua all'interno della carrozzeria: va a raccogliersi sopra il brancardo poco prima del passaruota anteriore. Terzo, lo spoilerino anteriore: anche qui i fori tendono a intasarsi; quarto, i fondi delle porte e i gocciolatoi; quinto, le prese per l'espulsione dell'aria sopra il lunotto.

Ultimo punto da controllare, la presenza dei tappi in plastica sui duomi delle sospensioni. È poi facile che sia corroso il vano batteria. Difficoltà nella rotazione dei fari (la maniglia di sblocco deve essere un po' dura, ma non troppo) possono indicare una scocca danneggiata e riparata male, in quanto se non è ben allineata il cavo del sistema meccanico non funziona a dovere. Un controllo del corretto allineamento della scocca è altamente consigliato, visto il passato sportivo di molte GT. Bisogna poi controllare la correttezza dei motori: le poche vetture del 1968 (secondo più fonti, 121 pezzi) hanno il motore 1.900 con la testata tipo H del 1.500. Quelle del 1969-70 hanno il 1.900 S, rapporto 9:1. Poi il rapporto di compressione diviene 9,5:1; col model year 1972, le vetture destinate ad alcuni mercati d'esportazione hanno motore con rapporto di compressione più basso (7,6:1) e potenza ridotta da 90 a 78 CV. Nel 1972 la testa diviene più spessa dal lato pompa acqua in vista dell'adozione di due ulteriori fori di fissaggio per ridurre i trafilaggi d'olio.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

COLLETORE DI SCARICO	€ 256
FINESTRINO LATERALE	€ 205
LAMIERATO CODA	€ 449
SERIE COPRIMOZZI (4)	€ 97
CONTAGIRI	€ 55

### ● I club



#### Opel GT Owners Club Italia

Pagina web che funge da punto di incontro degli appassionati e propone molti cenni storici sul modello, fra cui una completa guida al riconoscimento delle varianti. Sta anche tentando un censimento delle vetture in Italia. **Sito** [digilander.libero.it/Scarpash/gt\\_site/index\\_gt.htm](http://digilander.libero.it/Scarpash/gt_site/index_gt.htm)

### ● I libri



#### Sulla GT esistono

numerose monografie. "Opel GT Motorsport 1968-75" di Maurice van Sevecotte, Detlef Kurzrock e Stefan Müller, Petrolpics Verlag; "GT Love - 50 Years of Opel GT" di Jens Cooper e Harald Hamprecht, Delius Klasing. C'è poi il fascicolo di Quattroruote "Opel GT 1900 - la piccola Corvette", pubblicato da Fabbri Editori ed Editoriale Domus. I manuali d'officina indipendenti sono due: "Opel GT 1900 Owners Workshop Manuals 1968-1973" (Brooklands Books) e "Opel GT 1900 1968-72" di Kenneth Ball (Autopress Ltd).

### ● Specialisti

#### Opel GT Parts

**Sito** [opelgtparts.com](http://opelgtparts.com)

#### Opel GT Shop

**Sito** [opelgtshop.de](http://opelgtshop.de)

#### Splendid Parts Kaufhaus

**Sito** [splendidparts.de](http://splendidparts.de)

#### Wolfgang Gröger - Opel GT Teile

**Sito** [pro-gt.de](http://pro-gt.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

In Italia la Opel GT è esistita solo con motore 1.900 (90 CV). In realtà la gamma prevedeva per gli altri mercati anche un fiacco 1.100 (60 CV), che su una coupé d'intonazione sportiva era decisamente

fuori luogo; non a caso questa versione è stata tolta di produzione già per il model year 1970, dopo appena 3.573 esemplari prodotti (su un totale di 103.463 Opel GT). Per soddisfare il pubblico desideroso di spendere un po' meno viene quindi messa in cantiere la GT/J (Junior), una 1900 semplificata negli allestimenti, prodotta dal 1971 al 1973 in circa 11.000 unità. L'unica possibile variante al cambio era la presenza della trasmissione automatica a tre marce

prodotta negli stabilimenti GM di Strasburgo, poco interessante per le scarse prestazioni. La modifica stilistica principale è l'adozione, nel 1969, del paraurti in un pezzo unico; seguono, nel 1972-73, piccoli ritocchi all'interno come l'adozione dell'orologio e migliorie esterne (fanali con luci di retromarcia integrata, nuovi stemmi, inediti cerchi, sempre di lega leggera). Ben 70.564 GT sono state esportate in Nordamerica, dove erano



**↑ OPEL GT 1968-1973**

## 4 IL MERCATO

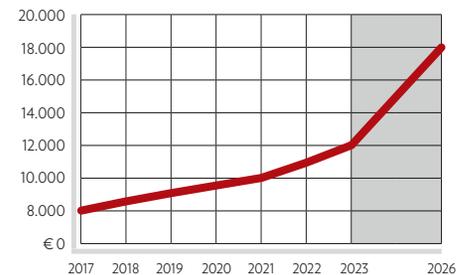
L'Opel GT è sempre stata una delle Opel più amate dagli appassionati di auto storiche della Casa tedesca. Anche se più diffusa in America, dove veniva distribuita dalla rete Buick, con più di 70.000 unità esportate negli Usa su un totale di 103.000 circa, di Opel GT ne sono sopravvissute parecchie in Europa, grazie anche all'attività del Club internazionale a lei dedicato. Anche in Italia non è difficilissimo imbattersi in una GT "standard". Più rare le GT/J (una 1900 "impoverita", presentata ufficialmente a Ginevra nel 1971), che valgono qualcosa di meno. Pressoché introvabile la GT con motore 1.100, prodotta nel 1968-1970 in circa 3.500 unità. Lo stile ispirato a quello delle contemporanee Chevrolet Corvette, le sue prestazioni brillanti e la sua lunga carriera sportiva (in Italia le GT preparate da Virgilio Conrero ottennero risultati eccellenti, in alcuni casi battendo persino le Porsche 911, come alla Targa Florio del

1971 e alla Coppa Intereuropa a Monza nel 1972) ne decretarono il successo all'epoca e costituiscono gli elementi che la rendono ancora molto gradita agli appassionati. Gli esperti di mercato ritengono che anche nei prossimi anni le quotazioni siano destinate a salire ulteriormente. Per trovarne una in vendita occorre frequentare il circuito degli appassionati di club: è ben difficile infatti che una GT sia finita nelle mani di collezionisti "generici". Sono i fan della Opel ad avere fatto incetta sul mercato nei decenni precedenti, perché questo modello è finito nei mirini dei collezionisti fin dai primi anni 80. Strappare un esemplare dalle mani di un appassionato non è affatto semplice, a meno di offrire cifre importanti, talvolta persino superiori alla nostra massima quotazione, che ormai per gli esemplari più belli ha sfondato la barriera dei 20.000 euro. Nonostante le 1100 e le GT/J siano nettamente più rare, il consiglio degli esperti è di puntare sulla GT "normale", decisamente la versione più adeguata alla classe di questa berlinetta. **R/C**



**↑ OPEL GT (1.100)**

1968-1970

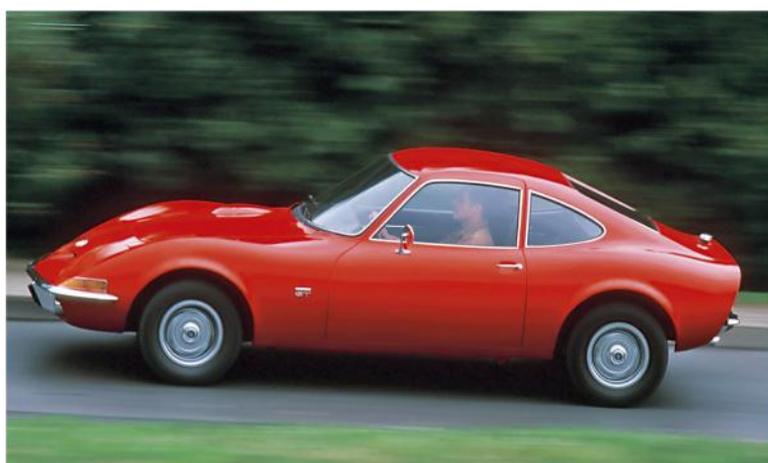


La entry level della gamma GT ottenne all'epoca scarso successo per via delle prestazioni modeste. Oggi è una curiosità collezionistica.

al solito distribuite dalla rete Buick; a parte il motore a bassa compressione adottato nel 1972, non differiscono sensibilmente dalle varianti in commercio in Europa. Alcune aziende tedesche propongono, ancora fino agli anni Ottanta, trasformazioni della GT in cabriolet stile Targa, con kit da acquistare e fare applicare da carrozzieri; sono trasformazioni che alterano l'estetica della vettura e ne azzerano il valore storico, anche se commercialmente parlando

## LA PIÙ DIFFUSA È LA "NORMALE" CON MOTORE 1.900. RARISSIMA QUELLA COL 1.100. SCELTA ALTERNATIVA L'ECONOMICA GT/J

possono avere un pubblico. La storia della GT finisce mentre il modello è ancora un successo: il contratto con Brissonneau et Lotz, che nel frattempo è stata assorbita dalla Chausson, è in scadenza e non viene rinnovato. Pare che le ragioni stiano nel gruppo Renault, che dal 1959 è proprietario attraverso la Saviem, sua divisione veicoli industriali, della Chausson: la Régie vedeva nella Opel GT una concorrente temibile per le Alpine A310.



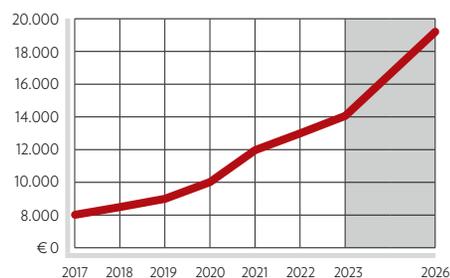
↑ OPEL GT (1.100) 1968-1970



↑ OPEL GT/J 1971-1973

### ↓ OPEL GT

1968-1973

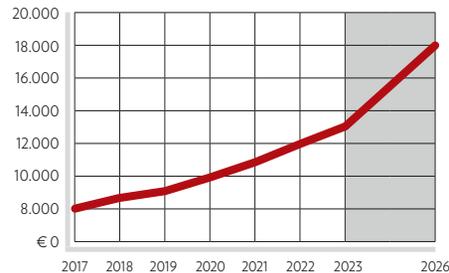


È questa la versione più nota e diffusa, ma anche quella dalla quotazione più alta; è una vera sportivetta gradevole e ben rifinita. Piacque al tempo e affascina ancora oggi.



### ↑ OPEL GT/J

1971-1973



Questa versione economica con motore 1.900 nel 1971 sostituì quella col 1.100. Le finiture semplificate determinano un valore leggermente inferiore, anche se è molto rara.



# COUPÉ ALLA TEDESCA

Ben costruita, design indovinato, gamma ampia di allestimenti e motori. Ovviamente le versioni sportive sono le più apprezzate, a partire dalla prima SR per giungere all'iconica GT/E, che dal model year 1985 si chiama GSì

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è ora di darle una possibilità di riscatto. È una bella coupé media con buone prestazioni, a meno di non scegliere motorizzazioni che performano il minimo sindacale. Eppure il marchio popolare e la concorrenza di italiane e BMW l'hanno relegata a un ruolo di secondo piano. In Germania e in Inghilterra il guidatore della Manta è stato bistrattato, un'icona di non-stile universalmente riconosciuta, come l'uomo con i calzini bianchi o il borsello. Oggi è ora di farle riconquistare il posto che merita una 2+2 turistica, buona per i lunghi



viaggi a velocità di crociera e per portarci la famiglia fino a quando i bambini non crescono troppo. Lo stile, opera di Ehrard Schnell e George Gallion, è di ispirazione italiana e francese; nome e logo nascono da un incontro con gli oceanografi del team di Jacques Cousteau e alludono al movimento flessuoso della linea di cintura, che ricorda

quello della Mobula, la manta appunto. Non una novità assoluta: dal 1963 la Chevrolet Corvette reca la denominazione Sting Ray, cioè "Razza", altro pesce della famiglia Mobula. Negli anni ha pagato le finiture semplici, il rapido calo del prezzo da usata e un'immagine appannata da versioni vistose che non erano particolarmente performanti, fattori che la portavano a essere maltrattata già dal suo secondo proprietario. Per stessa ammissione della Casa, è una vettura studiata per essere facile da guidare; non è - nelle sue versioni non spinte - una vettura da pilotare. Ma se portata agli estremi lo diventa, perché è pur sempre una trazione posteriore con assale rigido: un dualismo che asseconda stili di guida diametralmente opposti ed è molto interessante.



OPEL MANTA

## QUOTAZIONI

Il nostro listino distingue, almeno per il momento, solo le due generazioni della Manta: A e B. La prima è quotata 8.000 euro (label AB) e 12.000 (label A+). La seconda vale qualcosa meno: rispettivamente 7.000 e 10.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

**7.000**

Valore massimo € (label AB)

**8.000**



## 2 RESTAURO

La Manta è, ancora una volta, una Opel molto classica: driveline e ciclistica semplice e robusta, carrozzeria che tende facilmente ad arrugginire. Non è una sportiva estrema, ma questo non l'ha messa ai ripari da un cattivo uso specie negli anni 80 e 90, quando le consistenti cadute di valore la portavano inevitabilmente davanti ai peggiori bar della città. Va però detto che in Italia molte hanno avuto una vita tranquilla e non dovrebbe essere difficile trovarne di ben conservate, acquistate in tranquilli centri di provincia dove non hanno fatto troppi chilometri e magari già nelle mani di un collezionista che le ha curate. Se così non fosse, e se ritenessimo irrinunciabile l'acquisto (ciò, ovviamente, vale molto di più per una Manta A GT/E che per una B 1.200), i punti da controllare sono i soliti. Per la corrosione sono critici i passaruota, i brancardi, i fondi e le cornici di parabrezza e lunotto. Se la carrozzeria

è arrugginita da altre parti e la causa non è un fenomeno localizzato dovuto a cause esterne (classica, la sosta prolungata sotto lo scarico di una grondaia) è meglio lasciar perdere, perché potrebbero nascondersi brutte sorprese. Come su tutte le sportive, è opportuno verificare anche che la scocca sia allineata: un primo campanello d'allarme sono le "luci" di cofani e porte, che devono essere uguali sui due lati. È consigliabile però misurare i punti caratteristici della scocca con una dima elettronica o con il tradizionale metodo delle diagonali tra coppie di punti corrispondenti simmetriche, per esempio una con partenza dietro a sinistra e arrivo davanti a destra e l'altra dietro a destra e davanti a sinistra. I ricambi di carrozzeria si trovano in Germania, dove esiste addirittura un sito specializzato; l'unica eccezione potrebbe essere la Manta CC, la coupé fastback a due volumi uscita nel 1978 e acquistata quasi soltanto dagli inglesi: per quella bisogna cambiare terreno di caccia e sperare che non serva qualcosa di specifico per la guida a destra.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

PARAFANGO ANTERIORE (A)	€ 699
PARABREZZA (B)	€ 390
CAMBIO 5 MARCE NUOVO (B)	€ 4.500
KIT FRIZIONE	€ 390
SERIE TAPPETINI (A)	€ 198

### ● I club



**Opel Manta Owners Club**

Ha un sito ben organizzato e completo con notizie su modelli di produzione, prototipi, ricambi, restauri ed eventi.

**Sito** [mantaclub.org](http://mantaclub.org)

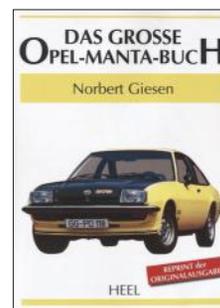
**Opel Manta Club Spain**

**Sito** [opelmantaclub.com](http://opelmantaclub.com)

**Opel Fans Italy**

**Sito** [opelmantaclub.com](http://opelmantaclub.com)

### ● I libri



### Ecco alcuni

**suggerimenti:** Norbert Gieser, "Das Grosse Opel Manta-Buch", Heel; Erchart Barthes/Ranier Mantley "Das Opel Manta Buch", Posdzun Motorbuecher; Egbert Schwarz, "Opel Manta" della serie Kult Klassiker, Geramond; Johnny Leyla, "Opel Manta, das Kult-Coupé", Komet. Tra i manuali d'officina, le due edizioni "Reparatur Anleitung Opel Manta August 1970 bis August 1975" e "Reparatur Anleitung Opel Manta B ab August 1975", fascicoli 185 e 252 della serie "Querschnitt durch die Motortechnik".

### ● Specialisti

**Alt Opel Hilfe**

**Sito** [altopelhilfe.de](http://altopelhilfe.de)

**ATZ**

**Sito** [atz-online.com](http://atz-online.com)

**Opel Oldtimer**

**Sito** [opel-shop.com](http://opel-shop.com)

**Wolfgang Wüster - Dr. Manta**

**Sito** [dr-manta.de](http://dr-manta.de)

📌 OPEL MANTA SR (A) 1970-1975



📌 OPEL MANTA GT/E (A) 1973-1975



### 3 SU QUALE PUNTARE

È nel carattere teutonico proporre sulla stessa auto versioni semplicissime e superdotate, magari incrociando allestimenti e motorizzazione con criteri molto diversi dai nostri. La Manta non fa eccezione. È stata prodotta ufficialmente in due serie, di fatto in tre: la A e due generazioni della B, trattate dalla Casa come un semplice restyling e informalmente definite B1 e B2. I numeri di produzione sono per la A 498.553 e 557.940 per la B, che però ha avuto un ciclo vitale ben più lungo. Nel 1970 escono tre motori: 1.584 da 68 e 80 CV (1600 e 1600 S) e 1.897 da 90 (1900 S), tutti a carburatore; gli allestimenti sono base, L (con rivestimenti più pregiati, borchie, rostri e qualche cromatura) e SR, disponibile dagli 80 CV in su, corsaiolo con cofani neri opachi, strip nere e cerchi specifici. Nel 1972 si aggiungono un 1.196 da 60 CV e gli allestimenti Holiday (1.600 da 80 CV) e Berlinetta (1.900). Il piatto forte è del 1973: la GT/E a iniezione Bosch L-Jetronic da 105 CV, con caratterizzazione ancora più sportiva rispetto alla SR. Ci sono state anche delle edizioni speciali della GT/E, come la Swinger, bianca con bande rosse, e la Black Magic, nera con strisce arancioni su fiancate e spoiler anteriore. Comunque la GT/E più iconica rimane quella gialla con i cofani neri. A partire dal 1972 il mago torinese delle Opel Virgilio Conrero propone una cassetta di trasformazione da 125 CV che la porta a 200 km/h. Allontanandosi ancora di più dallo spirito originale, l'inglese Broadspeed propone una Manta Turbo con potenza variabile: i 27 (o 33) pezzi realizzati vanno da 140 a 156 CV e la velocità supera i 200 orari. Ma la più folle è la TE 2800 proposta dalla Transeurope Engineering dell'olandese Nic Heyden: grazie al sei cilindri rubato alla Admiral, i cavalli sono 142 e i km/h 207; l'unica trasformazione cabriolet ufficiale è quella del prototipo della Karmann. Meno rara, o quantomeno più facile da trovare se siamo disposti a noleggiare un container, è la 1900 Sport Coupé, variante della Manta per il Nordamerica dove era venduta dalla rete Buick. Il profondo restyling del 1975

trasforma la Manta da fastback in tre volumi e le incolla un frontale senza calandra ispirato alla Vauxhall Cavalier, variante britannica dell'Ascona B, con due feritoie orizzontali tra i fari trapezoidali. Dall'Ascona B arriva, oltre a pianale, sospensioni e motori, il quadro strumenti, poco sportivo, ma razionale e ben leggibile. Gli allestimenti sono base, L, Berlinetta (lussuoso, equivalente del Berlina della Rekord), SR e GT/E. La gamma motori comprende il 1.200 da 55 CV, il 1.600 da 60-75 CV e il 1.900, nelle versioni da 90 CV (a carburatore) e da 105 CV (a iniezione), quest'ultima esclusiva per la Manta E e GT/E. Alla fine del 1977 il quattro cilindri di 1.9 litri viene sostituito da un 2.000 (1.979 cm<sup>3</sup>), anch'esso disponibile in due edizioni: la S da 100 CV, con alimentazione a carburatore, e la E a iniezione da 110 CV. Nell'autunno del 1978 la famiglia si allarga con la Manta CC (proposta anche come GT/E), distinta

## LA GT/E È IL SIMBOLO DELLA MANTA. LIVREA CORSAIOLA, MOTORI 1.9 E 2.0 A INIEZIONE, POTENZE DA 105 A 110 CV

dall'inedita coda con portellone. Col model year 1980 un 1.300 da 60 CV sostituisce il 1.200; un nuovo allestimento compare nel 1980: si tratta del GT/J, abbinato al motore 1.3 con potenza elevata a 75 CV. Nel 1981 è il momento della Manta 400 (motore 2.400, distribuzione bialbero a camme in testa, quattro valvole per cilindro e 144 CV), che però viene trattata a parte nelle prossime pagine. Paraurti integrati e cambio a cinque marce (optional) caratterizzano la seconda generazione della Manta B, che debutta al Salone di Ginevra del 1982. La novità meccanica più rilevante è il nuovo 1.800 (90 CV). L'iconica Manta GT/E continua la sua corsa fino al model year 1985, quando cambia nome in GSi. E arriviamo al 1988: la Manta, dall'anno prima è proposta solo con il 1.800 e il 2.000, va definitivamente in pensione, dopo 18 anni.

📌 OPEL MANTA GT/E (B) 1975-1984



📌 OPEL MANTA GSi 1984-1988



### 4 IL MERCATO

Pur avendo riscosso un discreto successo anche in Italia, sebbene non così straordinario come quello dell'avversaria Ford Capri, di Manta ne sono sopravvissute poche e la sua memoria è viva quasi soltanto tra gli estimatori del marchio. Non è dunque mai stata una protagonista del mercato, al punto da consentire al gruppo di lavoro che cura le quotazioni di Ruoteclassiche di semplificare estremamente il listino in due sole valutazioni: una per le Manta prima serie (A), una per la seconda (B). Ma il compimento dei 50 anni, nel 2020, ha riaperto i riflettori su questo modello, che dunque meriterebbe delle quotazioni differenziate, che la redazione elaborerà nei prossimi mesi. È possibile anticipare quelle che saranno le direttrici dell'ampliamento. Per ciascuna serie verranno stabilite tre fasce di prezzo,

basate sulle motorizzazioni. Per la Manta A i tre livelli saranno: i motori 1.2 e 1.6 con la quotazione attuale; i motori 1.6S e 1.9S saranno quotati il 20% in più; la Manta GT/E con il 1.9 a iniezione avrà il 50% in più di valore rispetto al listino attuale. Per la Manta B, il livello base sarà costituito dalle motorizzazioni 1.2, 1.2S, 1.3, 1.3S e 1.6S, che conserveranno l'attuale quotazione; i motori 1.8S, 1.9, 1.9S, 2.0 e 2.0S avranno un incremento di valore del 20%; le versioni di punta GT/E (con motori 1.9E e 2.0E) e le successive

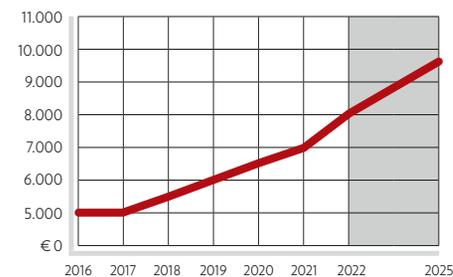
**ANTICIPIAMO UN LISTINO PIÙ ARTICOLATO DELLE MANTA, CHE TIENE CONTO DELLE MOTORIZZAZIONI**

GSi (solo con motore 2.0E) avranno una quotazione superiore del 50% rispetto a quella di base. Nessuna differenza, invece, sarà prevista per la carrozzeria con portellone (la CC) rispetto alla 3 volumi a 2 porte, così come il nuovo listino non farà distinzione alcuna tra le Manta B1 e le B2 (cioè l'edizione restyling del 1982). Occorre poi fare dei distinguo per gli allestimenti, che però non determineranno variazioni di prezzo segnalati nelle quotazioni, per non rendere il listino delle Manta inutilmente lungo. È ovvio che alcune versioni sono da preferire e meritano una supervalutazione/restauro rispetto agli allestimenti più economici. Tra le Manta A, le versioni di pregio sono le SR e le Berlinetta; tra le Manta B sono le SR, le Berlinetta e le GT/J. Le prospettive di crescita del valore nei prossimi anni sono giudicate interessanti da parte degli esperti di Ruoteclassiche. **RG**



**OPEL MANTA (A)**

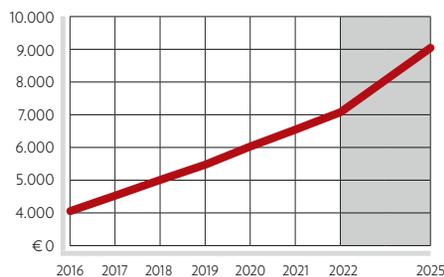
1970-1975



**Per il momento la quotazione** è unica, ma in futuro sarà divisa: i motori base conserveranno l'attuale valore, quelli intermedi cresceranno del 20%, le GT/E del 50%.

**OPEL MANTA (B)**

1975-1988



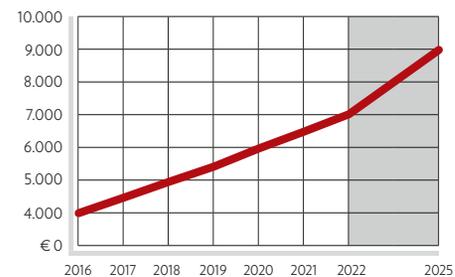
**Anche per la Manta B** l'evoluzione dei listini consentirà di distinguere le versioni in base alle motorizzazioni, con l'analoga differenza di quotazione adottata per le Manta A.





## OPPEL MANTA CC

1978-1988



**La coupé con il portellone** ha affiancato le coupé a 3 volumi fin dal 1978, con una quasi perfetta sovrapposizione degli allestimenti. Le quotazioni sono identiche.

LA MANTA PRIMA SERIE È STATA  
 PRODOTTA DAL 1970 AL 1975  
 IN CIRCA 499 MILA ESEMPLARI.  
 MOTORI DA 1.2 A 1.9 LITRI



# VECCHIA SCUOLA

Arrivano alla vigilia del debutto delle vetture "integrali", che domineranno la scena rallystica. Motore di 2.4 litri, testa bialbero a 16 valvole sviluppata in collaborazione con la Cosworth e una forte caratterizzazione sportiva. Si parte da 144 CV per toccare i 280

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



OPEL MANTA 400

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per farlo, bisogna essere appassionati di rally. Molto appassionati e possibilmente pure dei bei manici, perché sono macchine che inducono al traverso. "400" indica il numero di esemplari prodotti, il minimo per ottenere le omologazioni Fia. L'Ascona, scesa in campo nel 1978, ha anche un primato che ai rallysti vecchio stile non passa inosservato: è stata l'ultima trazione posteriore a portare un pilota alla conquista del titolo nel WRC. Il Mondiale era quello del 1982 e l'asso del volante era Walter Röhrl, uno che lo aveva vinto la prima volta

nel 1980 con una Fiat 131 Abarth e arriverà terzo nel 1986 con un'Audi Quattro. Grande pilota e soprattutto esperto collaudatore, e certamente l'Ascona 400, come le altre macchine che ha guidato, deve molto alla sua capacità di interagire con gli ingegneri. Sempre nel 1982 l'Ascona aveva fatto vincere il campionato europeo a Toni Fassina e quello italiano a Miki Biasion. Nel 1981 si era allenata portando a casa sei titoli nazionali rally: Belgio (Guy Colsoul), Danimarca (Jens-Ole Kristiansen), Gran Bretagna e Irlanda (Jimmy McRae, padre di Colin), Paesi Bassi (Jan van der Malen) e Svezia (Björn Johansson). La Manta non può vantare lo stesso palmarès della berlina da cui derivava, perché è arrivata in un'era in cui dominavano le vetture a trazione integrale. Ma in quegli anni di grande



competizione qualche soddisfazione se l'è tolta. Ha debuttato nel 1981 e nel 1983 è arrivata prima al Manx Rally, una prova non valida per il Mondiale, ma massacrante come tutte le competizioni che si svolgono all'isola di Man. Nel 1984 ha mancato per un soffio il primo posto al Safari Rally con Ari Vatanen.

## QUOTAZIONI

Con una produzione limitata a poche centinaia di pezzi, le edizioni base delle corse dell'Ascona B e della Manta B hanno quotazioni elevate: 30.000 euro per una Manta 400 stradale in buone condizioni e 35.000 euro per una Ascona 400.

Valore minimo € (label AB)

**30.000**

Valore massimo € (label AB)

**35.000**

## 2 RESTAURO

Ripartire un'auto da rally agli antichi fasti è una scienza. Servono molte figure specializzate: motoristi, esperti di assetto, strutturisti. Insomma, più o meno le stesse che servono a trasformare un'auto di produzione in una da competizione, e per questo le aziende che restaurano auto da rally sono spesso le stesse che le preparano; le tariffe sono da atelier di alta orologeria. Anche nelle loro versioni stradali, queste vetture sono piene di componenti speciali costruiti in piccola serie. Tecnologie attuali come la scansione 3D e la prototipazione rapida aiutano, ma sono alla portata solo di aziende e tecnici ben formati e, di conseguenza, cari. Tanto per avere un'idea, i motori delle Ascona e Manta 400 sono unità speciali studiate dalla Cosworth, da 2.419 cm<sup>3</sup>. Il basamento deriva da quello della Rekord diesel, su cui è stata montata una testa in alluminio a 16 valvole appositamente progettata. La potenza viaggia secondo

le configurazioni tra i 230 e i 280 CV, erogata intorno ai 7.500 giri - un regime che il basamento originale non avrebbe mai sopportato. L'orizzonte di affidabilità di motori come questi non è di decine di migliaia di chilometri ma è orientato soprattutto a garantire la conclusione della gara. Per questo, quando viene deciso di produrre vetture come queste in versione stradale da vendere a privati, le potenze calano sensibilmente: la Manta 400 è stata commercializzata in versione stradale dal giugno 1982 con il motore depotenziato a 144 CV; in compenso era ricca di appendici corsaiole con pura funzione estetica. I cambi delle versioni corsa sono dei Getrag 265/5 a cinque marce abbinati a un differenziale autobloccante ZF. Infine, come tutte le vetture da corsa, anche le Opel 400 sono state continuamente aggiornate, modificate e riverniciate quando cambiava la scuderia proprietaria o lo sponsor. Bisogna quindi decidere in che condizioni riportarla: purché siano documentate, sono tutte corrette; il dilemma può riguardare quale sia la più interessante.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>CAMBIO GETRAG 265/5</b>	<b>€ 11.500</b>
<b>COPPIA CONICA</b>	<b>€ 1.400</b>
<b>CUSCINETTO REGGISPINTA</b>	<b>€ 105</b>
<b>COLLETTORE ASPIRAZIONE</b>	<b>€ 850</b>
<b>DIFF. AUTOBLOCCANTE</b>	<b>€ 1.800</b>

### ● I club



#### Opel 400 Club

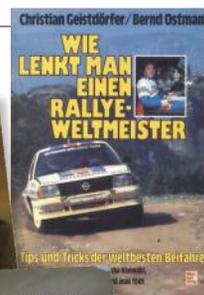
Sodalizio tedesco molto attivo, che già alla sua fondazione riuniva una cinquantina di veicoli. Il sito Internet contiene molte informazioni storiche e tecniche sia sulla Ascona sia sulla Manta.

Sito [opel400club.de](http://opel400club.de)

#### Rally Club Valpantena

Sito [rallyclubvalpantena.it](http://rallyclubvalpantena.it)

### ● I libri



#### Non esistono volumi specifici. Per gli

appassionati di rally indichiamo "Opel Rally Story - Walter Röhrl mit Opel Weltmeister" di Klaus Buhlmann e Klaus Nagel, Motor buch Verlag 1983, e "Wie lenkt man einen Rallye-Weltmeister - Tips und Tricks del weltbesten Beifahrer", scritto dal navigatore di Röhrl Christian Geistdörfer con Bernd Ostman e pubblicato da Motor buch Verlag nel 1983.

### ● Specialisti

#### Edelschmiede

Sito [edelschmiede.com](http://edelschmiede.com)

#### GR Box

Sito [gr-box.sm](http://gr-box.sm)

#### Mr. Rasch

Sito [mister-rasch.de](http://mister-rasch.de)

#### Wolf 21

Sito [wolf21.shop](http://wolf21.shop)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Se il dubbio è tra Ascona e Manta, l'importanza storica e il palmarès sportivo depongono a favore della prima. L'ordine cronologico, le vittorie, il fatto stesso che sia stato il modello che ha dato il via alla breve

collaborazione tra Opel e Cosworth lasciano pochi dubbi. Poi bisogna decidere cosa ne intendiamo fare, per capire a che genere di vettura dare la caccia. Se è per divertirci ai rally storici, anche un esemplare non originalissimo, senza passato sportivo di rilievo e utilizzato in ultimo da una squadra di importanza locale e mai restaurato va bene. Anzi: meglio prendere un muretto del "Valpantena" al volante di una Manta con una storia simile

che con una Ascona ex Röhr. Se lo scopo è figurare in una collezione di auto da rally, quelle passate nelle mani di grandi piloti e restaurate con cura sono l'ideale (anche se certamente la loro quotazione oltrepassa il limite di 40.000 euro che ci siamo posti in questa pubblicazione). In una galleria di auto classiche stradali sta invece bene un esemplare che non ha mai corso, pur essendo in assetto gara: se ne trovano, di solito con pochissimi chilometri. Un altro



**↑ OPEL ASCONA 400** 1979-1982

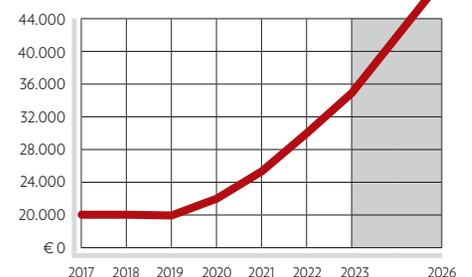
## 4 IL MERCATO

Le Ascona 400 e le Manta 400 in versione stradale sono rarissime, una sorta di "Sacro Graal" per i collezionisti del marchio Opel. Sono le auto che hanno permesso alla marca tedesca di scrivere una pagina di storia nell'epoca d'oro dei rally, con l'Ascona che si è permessa il lusso di vincere il Mondiale Piloti con Walter Röhr nel 1982. Oggi quasi tutte le 400 sopravvissute sono preparate per le corse storiche, alcune con elaborazione originaria, altre con tuning attuale. Per questa ragione trovare una 400 perfettamente di serie è più difficile che trovare un ago nel classico pagliaio... Il valore odierno è alto, ma non tanto quanto la rarità e il palmarès potrebbe fare supporre. In particolare in Italia, dove le 400 esistenti si contano sulle dita di una mano, ma attirano soltanto uno sparuto gruppo di "iniziati", a differenza della Germania, che è il vero mercato di riferimento di questi modelli Opel.

La stima del valore, dunque, è sempre molto teorica, perché si riferisce a un esemplare perfettamente stradale che di fatto non esiste o quasi. La valutazione premia la Ascona rispetto alla Manta, proprio per la sua storia sportiva più vincente (il debutto della Manta avvenne quando le posizioni di vertice nei rally erano ormai appannaggio di modelli più specializzati, quando dominavano l'Audi Quattro e la Lancia Rally 037). È indubbio che, imbattendosi in un esemplare in vendita, il coltello dalla parte del manico ce l'ha sempre il venditore, quindi l'appassionato che volesse comprarne una a tutti i costi non può fare altro che accontentare la richiesta del proprietario. Le prospettive di rivalutazione, però, sono interessantissime, perché le auto da rally degli anni più mitici (dai 70 ai 90) costituiscono una nicchia di mercato piccola, ma in forte espansione, composta da appassionati che, pur di entrare in possesso di un "pezzo" importante, non badano a spese. **R/C**



**↑ OPEL ASCONA 400** 1979-1982



**Per comprendere il potenziale** di crescita dell'Ascona 400 basta guardare quanto sono cresciute le Fiat 131 Abarth Rally: un esemplare stradale oggi vale somme astronomiche.

criterio di scelta è il preparatore. Il più conosciuto è Virgilio Conrero, il mago piemontese cresciuto alla Cisitalia con Giovanni Savonuzzi che si era preso, dopo tanta diffidenza, i complimenti dei tecnici Opel per il livello delle sue preparazioni. Se tante Opel dalle GT in avanti hanno corso e si sono piazzate bene (fra cui le Ascona di Fassina), il merito è certamente di Conrero. Famoso anche Gino Carenini della provincia di Padova, altro specialista

## LE VETTURE DA RALLY A TRAZIONE POSTERIORE HANNO SEMPRE APPEAL PER GLI APPASSIONATI DEI SOVRASTERZI

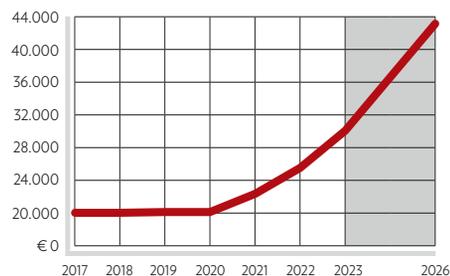
di GT/E, 400 e dintorni. A parte queste considerazioni, la meccanica è la medesima per l'Ascona e per la Manta. E il cuore è il quattro cilindri di 2.4 litri con testa a 16 valvole sviluppata in collaborazione con la Cosworth. La potenza "base" è di 144 CV, ma negli esemplari impiegati nelle competizioni si toccano i 280 CV. L'Ascona 400 totalizza una produzione di circa 450 unità, mentre la Manta 400 si ferma a 245 vetture costruite dal 1982 al 1984.



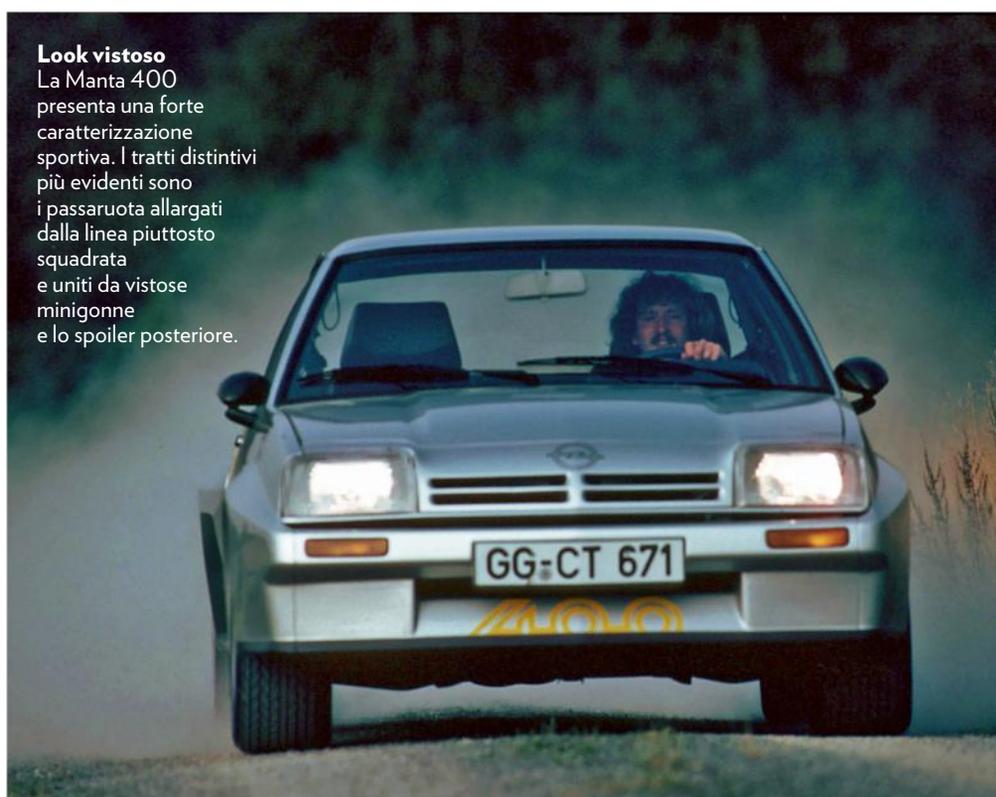
↑ OPEL MANTA 400 1982-1984

### ↓ OPEL MANTA 400

1982-1984



**Il palmarès meno prestigioso** rispetto a quello dell'Ascona determina quotazioni leggermente inferiori. Ma ogni transazione su una Manta 400 fa storia a sé...



**Look vistoso**  
La Manta 400 presenta una forte caratterizzazione sportiva. I tratti distintivi più evidenti sono i passaruota allargati dalla linea piuttosto squadrata e uniti da vistose minigonne e lo spoiler posteriore.

# VERTICE DI GAMMA

Modelli di classe superiore. L'ultima evoluzione della berlina monta un sei cilindri di 3 litri con distribuzione a 16 valvole da 204 CV. La coupé esce di scena nel 1986; la versione più appetibile è senza dubbio la GSE col 3.0 a iniezione da 180 CV

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Nate per sostituire le berline e coupé Commodore B (ma la berlina avrà comunque un'erede diretta con la Commodore C, inizialmente non prevista), le Opel Senator e la Monza, che ne è stata la versione coupé della prima serie, sono l'anello di congiunzione tra la Casa di Rüsselsheim e la sua casa madre General Motors. Comode e affidabili come un'americana, hanno dimensioni europee, dal momento che il loro pianale deriva da quello delle Rekord con piccoli incrementi di passo e lunghezza. I motori, almeno

quelli a sei cilindri che oggi vale la pena scegliere per una collezione, sono ben frazionati ma non eccessivi nella cilindrata; gli americani dell'epoca li consideravano certamente "medi". Senator e Monza sono due grandi stradiste, fatte per macinare chilometri in assoluto comfort; la loro linea sobria le fa apprezzare a chi ama



l'understatement e non vuole un marchio troppo lussuoso. Anche per la minore fama del brand, a parità di prestazioni e classe si acquistano a prezzi nettamente inferiori rispetto ai tradizionali concorrenti.

Ammetto che i concorrenti ci siano, però, perché grazie a versioni particolari come quella con motore da quattro litri o quella allungata di 15 cm nel passo, la Senator si è di fatto posta al confine tra il segmento E ed F, una posizione che anche oggi è riservata a pochissimi modelli tra cui la Volvo S90-V90, ma cui all'epoca nessuno pensava. La Monza, uscita di scena insieme alla prima serie della Senator, ha in più il fascino di un modello scomparso e mai rimpiazzato, che si somma a quello di una vettura già fuori dal coro quand'era nuova: una coupé a due volumi del segmento D.

## QUOTAZIONI

**Entry level è la Senator A:** per un esemplare in buone condizioni occorre preventivare 6.000 euro, somma che lievita fino a 9.000 euro per una vettura perfetta. All'estremo opposto si collocano le Monza, che raggiungono i 10.000 euro (label AB) nell'edizione restyling 1983.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**6.000**

**10.000**

## 2 RESTAURO

In linea puramente teorica, i nemici principali di modelli come Senator e Monza possono essere soltanto il chilometraggio molto elevato (oltre i 300 mila) e i lunghi fermi. Non sono modelli da drifting o gare clandestine, quindi non hanno mai attratto né un'utenza poco raccomandabile né gli adepti del tuning; si dovrebbero trovare di conseguenza in buone condizioni di originalità. Stiamo parlando di vetture rimaste nell'Europa storica, perché quelle esportate all'Est negli anni successivi al crollo del Muro hanno spesso sostenuto carriere massacranti e sostituzione dei componenti rari o irreperibili con altri non originali. Come in tutti i modelli dalla tecnica complessa che non raggiungono quotazioni elevate, il problema del restauro può essere più economico che tecnico. Quello che all'epoca era considerato un limite dei due modelli, la discendenza troppo diretta dalla Rekord e, per la seconda serie della Senator, dalla

Omega, gioca oggi a favore quando si cercano ricambi di meccanica. Per la carrozzeria sono invece state sfruttate meno sinergie, anche se le esigenze di ridurre il numero di componenti specifici era ben presente nella mente dei progettisti: la Monza, per esempio, è sostanzialmente uguale alla Senator A sino al parafrangente (ma le calandre saranno sempre specifiche, con un disegno a maglie quadrate). Per quanto con alcune raffinatezze meccaniche come il retrotreno a ruote indipendenti e bracci inclinati, Monza e Senator A sono ancora auto vecchio stile: addirittura alla nascita non prevedevano il cambio a cinque marce (a proposito: gli automatici, che non sono così rari specie se si importa l'auto dal Nord Europa, diventano problematici invecchiando). Dalla seconda generazione, informalmente conosciuta come A2, inizia l'invasione dell'elettronica (strumenti digitali, computer di bordo, display a cristalli liquidi e così via); per molti di questi dispositivi esistono restauratori specializzati (pochi, ma si trovano persino in Italia), che però sono piuttosto cari.



## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

<b>PARAFANGHI ANT. (MONZA)</b>	€ 1.249
<b>LAMIERATO ANT. (MONZA)</b>	€ 549
<b>POMPA BENZINA</b>	€ 80
<b>CATENA DISTRIBUZIONE</b>	€ 60
<b>MANICOTTO RADIATORE</b>	€ 36

### • I club



**Autobahnstormers**  
Run by enthusiasts for enthusiasts  
We are the number one club  
for larger Vauxhall and Opel rear-wheel-drive variants

**Autobahn Stormers**

È un gruppo

inglese attivo da molti anni e dedicato a tutte le Opel, Vauxhall e Holden di grossa cilindrata.

**Sito** [autobahnstormers.org.uk](http://autobahnstormers.org.uk)

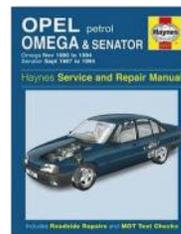
**Senator-Monza.de**

**Sito** [senator-monza.de](http://senator-monza.de)

**Senatorman**

**Sito** [senatorman.de](http://senatorman.de)

### • I libri



**A tutte le Opel anni 70-80** è dedicato "Die grossen Opel - Kapitän, Admiral, Diplomat, Monza, Senator" di Alexander F. Stolz, Motorbuch Verlag. Il manuale

Bucheli si intitola "Reparatur Anleitung Opel Senator/Monza ab August 1981 - 20E/25E/30H/30E". Infine "Opel Omega/Senator - Omega Nov 1986 to 1994, Senator 1987 to 1994" della Haynes.

### • Specialisti

**Alt Opel Hilfe**

**Sito** [altopelhilfe.de](http://altopelhilfe.de)

**Edelschmiede**

**Sito** [edelschmiede.com](http://edelschmiede.com)

**Matz Autoteile**

**Sito** [matzautoteile.de](http://matzautoteile.de)

**OTR**

**Sito** [o-t-r.de](http://o-t-r.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

I due modelli offrono tanti spunti. Le Monza a sei cilindri (2.490, 2.784 e 2.968 cm<sup>3</sup>) sono tutte collezionabili; più godibili quelle con cambio a cinque marce, disponibile a partire dall'autunno del 1979.

L'iniezione rende la guida più progressiva e piacevole; c'è chi preferisce la reattività vecchio stile garantita dal carburatore, che è l'unica alimentazione prevista per il 2.8 (140 CV), che esce di scena nel corso del model year 1982 sostituito dal 2.5 (136 CV), solo a iniezione; il carburatore è comunque offerto anche sul 3.0 (150 CV anziché i 180 della versione a iniezione). Dal dicembre 1982 è proposto anche un quattro cilindri di 2 litri da 110 CV. Per

le versioni normali della Senator A prima e seconda generazione le considerazioni sono le stesse della Monza, ma una volta tanto vale la pena di valutare pure una turbodiesel. Non quella con l'asfittico 2.3 della Rekord, ma una delle rarissime versioni sovralimentate (95 CV) con il Comprex, compressore a onda di pressione che sfruttava la collisione tra i flussi dell'aria di aspirazione e i gas di scarico, sperimentato anche dalla Ferrari



↑ OPEL SENATOR (A) 1977-1986



↑ OPEL MONZA 1977-1986

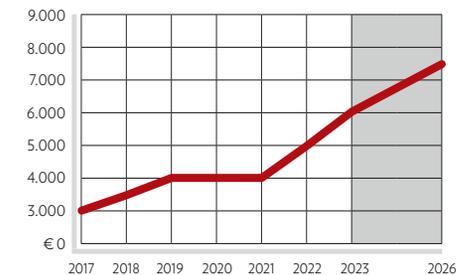
## 4 IL MERCATO

Senator A e Monza sono le eredi di una lunga tradizione di modelli d'alta classe, berline e coupé, che Opel ha prodotto fin dal dopoguerra, con varie influenze tecniche e stilistiche che arrivavano direttamente dalla gamma General Motors. Sono sopravvissute fino a quando il concetto di premium è diventato quasi indispensabile nei segmenti alti del mercato, costringendo i costruttori generalisti a rinunciare ad avere in gamma modelli di categoria superiore, lasciando campo libero ai brand più noti, quali Audi, BMW, Jaguar, Mercedes. La Senator A era erede diretta del trio Commodore, Admiral e Diplomat ed è derivata dalla Rekord (che occupava un segmento inferiore), così come la successiva Senator B era prodotta sulla base dell'Omega. Soltanto la Senator A ebbe una derivazione sportiveggiante: la coupé Monza. Oggi entrambe sono state quasi dimenticate dai collezionisti italiani, mentre in Germania, dove furono

largamente diffuse, sono al centro di una nicchia di mercato interessante. Perché Ruoteclassiche considera Senator e Monza auto storiche da consigliare nella produzione Opel? Perché sono rare e hanno buone prospettive di rivalutazione, anche in considerazione del fatto che la produzione è stata di molto inferiore rispetto a quella dei modelli più popolari della Casa tedesca: meno di 135.000 esemplari della Senator A sono stati costruiti tra il 1978 e il 1986, 46.000 invece sono state le Monza. Sono cifre basse anche per modelli d'alta gamma, che spingono alla ricerca. Una ricerca sicuramente non facile, perché in Italia se ne vendettero poche e ancora meno sono sopravvissute. La Monza è sicuramente un investimento migliore: la sua linea sportiveggiante la mette in concorrenza con la BMW Serie 6 (E28), rispetto alla quale è decisamente più economica, ma non così inferiore come prestazioni, e anche con la Mercedes C123. Secondo gli esperti, nel prossimo futuro le quotazioni di entrambe cresceranno in maniera abbastanza elevata. **R/C**



↑ OPEL SENATOR (A) 1977-1986



**Il suo valore cresce** costantemente, in particolare negli ultimi anni ha avuto un'accelerazione. Questo trend sembra confermarsi anche per il futuro.

in Formula 1 ai tempi della 126. Senator e Monza evolvono alla fine del 1982 con paraurti in tinta, fari dai contorni più morbidi e cofano motore che scende sulla calandra, tipico motivo stilistico di inizio decennio. La Monza si arricchisce della GSE con motore 3.0, kit estetico e interni Recaro, la più interessante oggi dal punto di vista collezionistico. La Senator B, su base Omega allungata di 16 cm, ha sempre montato motori a sei cilindri con iniezione,

## LA SENATOR È UN'ELEGANTE AMMIRAGLIA, LA MONZA UNA COUPÉ CON POCCHISSIME CONCORRENTI

con cubature da 2.500 a 3.000.

La motorizzazione più interessante è la 3.0 con quattro valvole per cilindro, prodotta dal 1989 al 1993 con 204 CV. Per gli incontentabili c'è la 4.0, sempre a sei cilindri: sviluppata con il preparatore Irmscher, raggiungeva i 272 CV. Aveva un'elaborazione estetica molto discreta, con minigonne in tinta e calandra scura opaca; la sua produzione è stata estremamente limitata.



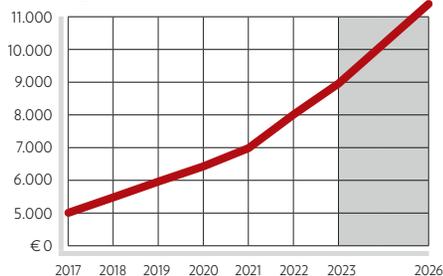
↑ OPEL MONZA GSE - GSi 1982-1986



↑ OPEL SENATOR 3.0i 24V 1989-1993

### ↓ OPEL MONZA (A1)

1977-1982

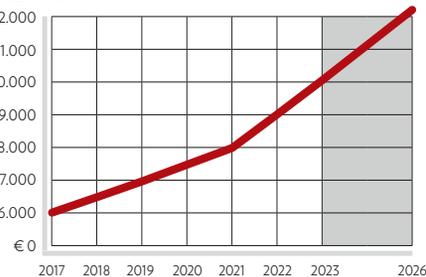


La prima serie non ha le raffinatezze introdotte nel dicembre 1982 sulla seguente serie A2: per questo motivo le sue quotazioni sono leggermente inferiori.



### ↑ OPEL MONZA (A2)

1982-1986



Dotata quasi da subito di ABS e poi anche di strumentazione digitale (la GSE), la Monza A2 utilizza motori aggiornati. Ha una quotazione incrementata del 10%.



# SEMPRE DI CORSA

La versione più sportiva dell'utilitaria tedesca arriva alla fine del 1987. Il motore è un 1.600 a iniezione elettronica da 100 CV. Nel 1993 debutta la seconda generazione, totalmente rinnovata nel design. Il motore, sempre di 1.6 litri, adotta le 4 valvole per cilindro

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è rimasta sempre fedele alle sue scelte e uguale a se stessa anche quando ha rivoluzionato il design. Quando nasce, la Corsa GSi è una classica rappresentante delle "mini bombe" anni 80, anche se agguanta quella moda per il rotto della cuffia e vive un po' all'ombra delle omonime Kadett e Astra. Viene presentata nel 1987, quando le principali concorrenti avevano già una versione pepata a listino. Per incrementare le prestazioni la Opel sceglie un motore grande (per la categoria) e aspirato, la stessa strada battuta dalla



Peugeot con le 205 GTI; la Corsa fa meno parlare di sé rispetto alle sovralimentate, ma guadagna in affidabilità e durata, aspetti che trent'anni dopo hanno la loro importanza. Il suo look un po' dimesso, che risente di un disegno di inizio decennio, la rende una piacevole sorpresa a chi di quel periodo si ricorda soltanto la 205

e la Fiat Uno. Alla Corsa non sembrano interessare i garage del centro storico da dividere con una BMW E34 o una Lancia Thema: lei è nata per correre e lo fa con i suoi muscoli. Pazienza se quanto a immagine la prima serie rimane mezzo passo indietro rispetto alle due concorrenti principali, oltretutto uscite dalle matite di Giugiaro e Pininfarina: le sue soddisfazioni se le toglie in strada. Alla Opel, però, imparano la lezione. La prima serie (contrariamente al solito, non si chiama ufficialmente "A") rimane a listino sino al 1993, a tempo massimo scaduto. Poi i designer rispolverano il prototipo Junior del 1983 e la Corsa B recupera rapidamente il tempo perduto e nasce con linee decisamente morbide. Uno stile che arriva fino alle soglie del nuovo millennio.



OPEL CORSA GSi

## QUOTAZIONI

Le piccole sportive tedesche stanno salendo. La prima serie vale 5.000 euro nella label AB e 7.500 euro nella fascia A+. La seconda serie, invece, è leggermente più apprezzata: 5.500 euro se in condizioni buone, 8.300 euro se immacolata.

Valore minimo € (label AB)

**5.000**

Valore massimo € (label AB)

**5.500**



## 2 RESTAURO

La mission non è impossibile ma può essere expensive. Trovare una GSi prima serie è relativamente facile, ma reperirla originale e in buone condizioni di meccanica è impresa più ardua. Però magari da un salonista di provincia si trova l'auto di chi ha comprato la GSi solo perché era in pronta consegna e non per fare il "drago" della tangenziale o di chi l'ha comprata con velleità corsaiole, ma poi ha messo su famiglia e l'ha trattata con riguardo. Ogni tanto capitano e non sono nemmeno troppo care. Quando si trovano è meglio prenderle, anche se il colore non è quello che desideriamo o se c'è qualche lavoro facile da fare: meglio riverniciare una porta che ricostruire un rivestimento tagliato dall'usura... I motori, in questa fase, sono ancora degli Opel vecchio stile, con potenze specifiche basse e senza particolari problemi. In Germania è più facile che siano state vittime del tuning; quando si tratta di sole modifiche estetiche può

bastare anche una "mille" sana trovata in demolizione come fonte di lamierati "come si deve"; se invece l'elaborazione ha toccato la meccanica, meglio soprassedere. Con la Corsa B le difficoltà aumentano: quelle in vendita sono meno della metà rispetto alla prima; si alza quindi il rischio di doversi accontentare. Mediamente, però, le loro lamiere sembrano più resistenti alla corrosione rispetto a quelle della primigenia e, forse per il loro aspetto più discreto, sono state meno considerate dai patiti delle elaborazioni. Per entrambe le serie i ricambi non sono un grosso problema; per la prima, quelli marchiati della Casa scarseggiano, ma sia gli originali del componentista sia quelli di qualità equivalente si trovano. La B mostra facilità di reperimento di entrambi, grazie anche al sistema informatico della rete di officine autorizzate. In demolizione, essendo passati 23 anni dall'uscita di scena, è difficile trovare pezzi specifici delle GSi, mentre per la carrozzeria capita ancora di scovare una donatrice a tre porte. Più facile incappare in una Corsa B, sempre a tre porte.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>ALTERNATORE (I SERIE)</b>	€ 158
<b>POMPA CARB. (I-II SERIE)</b>	€ 64-23
<b>DISCO FRENO (I-II SERIE)</b>	€ 33-34
<b>KIT FRIZIONE (I SERIE)</b>	€ 90
<b>POMPA ACQUA (I-II SERIE)</b>	€ 34-86

### ● I club



#### Corsa Club Italia

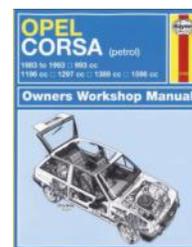
Il sodalizio accoglie tutte le serie della Corsa. Il sito offre un forum molto articolato con discussioni di tecnica, storia, elaborazioni e relative norme del Codice.

Sito [corsaclub.it](http://corsaclub.it)

#### Opel Classica

Sito [opelclassica.it](http://opelclassica.it)

### ● I libri



#### La bibliografia

comprende solo manuali d'officina. Per la prima serie c'è "Opel Corsa petrol 1983 to 1993 993 cc - 1195 cc - 1297 cc - 1389 cc - 1598 cc Service and Repair Manual", Haynes Publishing (in inglese).

La stessa editrice ha pubblicato per la seconda serie "Opel Corsa petrol March 1993 to 1997". In tedesco abbiamo "Opel Corsa A Benziner September '82 bis März '93" della serie "Jetzt helfe ich mir selbst", pubblicato da Motor buch Verlag, e "Opel Corsa B und Opel Tigra ab 3/93" nella collana "So wirds gemacht" della Delius Klasing.

### ● Specialisti

#### KFZ Teile 24

Sito [kfzteile24.de](http://kfzteile24.de)

#### Mapco

Sito [mapco-italia.it](http://mapco-italia.it)

#### Top Ersatzteile

Sito [topersatzteile.ch](http://topersatzteile.ch)

#### Wolf 21 Autoteile

Sito [wolf21.shop](http://wolf21.shop)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Quella che ha fatto la storia è la prima serie; completava in alto la gamma sportiva delle SR e GT. Arrivata tardi rispetto alle concorrenti principali, non era troppo inferiore a loro; era anzi un'alternativa

comunque più moderna alla Renault Supercinque GT Turbo spinta da un motore ad aste e bilancieri, sua concorrente diretta quanto a fascia di prezzo. Oggi se ne vedono parecchie nei rally storici, periodo J2 (vetture Turismo e Gran Turismo omologate, dal 1986 a tutto il 1990) che è attualmente il più recente ammesso nelle gare Aci Sport. Anche fuori d'Italia le "prima serie" sono le più scambiate fra i collezionisti. Il 1987 è l'anno in cui la

Corsa, svelata nel 1982, beneficia di un moderatissimo restyling, che non tocca i lamierati ma i paraurti, i gruppi ottici e gli interni. La Casa decide di lanciare una versione sportiva "estrema": la GSi. A distinguerla, mascherina, fascioni in tinta con la carrozzeria, appendici aerodinamiche, sedili avvolgenti, strumentazione supplementare, volante sportivo. Il motore è un 1.600 non catalizzato a iniezione Bosch LE-Jetronic



**↑ OPEL CORSA GSi 1987-1993**

## 4 IL MERCATO

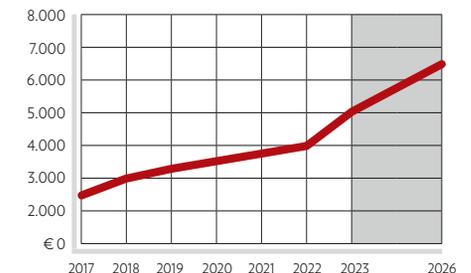
Il "marchio" GSi nato col model year 1985 per indicare le versioni sportive della Casa (Kadett, Manta e Monza) trasborda anche sulla Corsa prima serie a partire dal model year 1988. Con il suo 1.600 a 8 valvole da 100 CV era una delle piccole "bombe" più apprezzate dell'epoca, ma soltanto da una limitata schiera di cultori. Vendite limitate, dunque, che si traducono in un difficile reperimento di esemplari nell'attuale mercato amatoriale, dove la Corsa GSi prima serie è quasi introvabile e il volume di transazioni è scarsamente significativo, al punto da rendere complesso stabilire un valore di riferimento realistico. Secondo gli esperti la quotazione attuale è inferiore a quella delle concorrenti dell'epoca perché la GSi non ha ancora rivelato tutto il suo potenziale, anche se la crescita è costante nel tempo. Comunque non hanno dubbi sulla rivalutazione anche nei prossimi anni. La Corsa GSi della seconda

generazione è un po' più facile da trovare, perché in Italia ne sono state vendute di più. Le sue prestazioni più aiutanti (grazie al motore, sempre di 1,6 litri, che adottava la testata bialbero e le 4 valvole per cilindro) determinano una quotazione leggermente superiore a quella della Corsa GSi della prima serie. Ma soltanto per la più rara edizione (in vendita dal settembre 1993 all'agosto 1994) con il motore siglato C16XE, da 109 CV, omologato secondo la normativa Euro 1. Tutte le Corsa GSi successive, invece, adottano il motore della serie X16XE, leggermente depotenziato a 106 CV per rientrare nella normativa Euro 2, le cui prestazioni sono leggermente meno brillanti. Per questa edizione più diffusa, commercializzata fino all'agosto 2000, la quotazione è leggermente inferiore (5.000 euro nella label AB) e identica a quella della Corsa GSi prima serie. Sono piccole sfumature che però al collezionista attento non possono sfuggire, perché determineranno in futuro incrementi diversi dei valori sul mercato. **R/C**



**↑ OPEL CORSA GSi**

1987-1993



**La prima generazione** non ha ancora espresso tutto il suo potenziale, ma secondo gli esperti in un prossimo futuro la quotazione salirà in maniera abbastanza consistente.

capace di 100 CV a 5.600 giri, proposto fino al 1992. Nel 1988 si affianca, sempre fino al 1992, la versione catalizzata, che cerca di recuperare la potenza aumentando il regime di rotazione a 5.800 giri; i cavalli sono 98. Con l'entrata in vigore delle norme Euro 1, nel 1992, arriva la catalizzata da 100 CV a 5.800 giri. Già oggi la Corsa B, la cui versione GSi arriva nel settembre del 1993, è molto apprezzata, forse pure di più: la sua linea evidenzia una maggior personalità,

**LA PRIMA GSi È LA PIÙ RARA E VIENE SPESSO IMPIEGATA NEI RALLY "STORICI". LA SECONDA SERIE DA 109 CV È LA PIÙ PERFORMANTE**

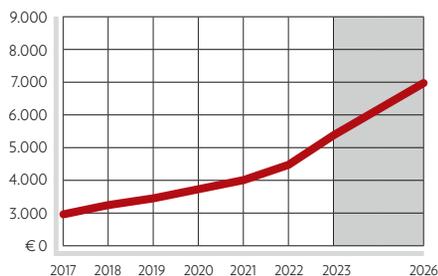
aumentano le dimensioni (è più lunga di 11 cm) e il 1.600 compie un bel salto di qualità con la distribuzione bialbero e le 16 valvole. Eroga 109 CV nella prima versione omologata Euro 1 (1993-1994) e 106 in quella rispettosa delle norme Euro 2, presentata nel 1994. La velocità massima varia di poco fra le due prime generazioni della Corsa GSi: la prima raggiungeva i 188 km/h, la seconda i 192 (Euro 1), che scendevano a 190 per l'edizione Euro 2.



↑ **OPEL CORSA GSi (II SERIE) 1993-2000**

↓ **OPEL CORSA GSi (109 CV)**

1993-1994

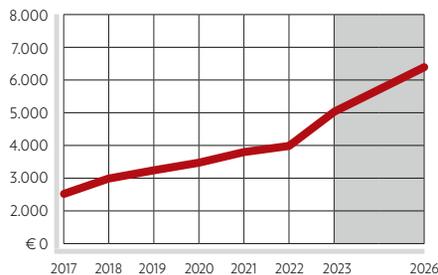


Le GSi seconda serie prodotte nel primo anno (dall'estate del 1993 a quella seguente) sono più apprezzate perché montano il motore C16XE da 109 CV.



↑ **OPEL CORSA GSi (106 CV)**

1994-2000



La versione della GSi prodotta a partire dall'estate del 1994 adotta il motore Euro 2, più comune da trovare. Le sue quotazioni sono allineate a quelle della Corsa GSi prima serie.



# CURA DOPANTE

Una berlina potente come una Ferrari, veloce come una Lamborghini, più costosa di una Porsche e prodotta in appena 950 esemplari. Sotto sembianze rassicuranti nasconde un sei cilindri da 377 CV ampiamente rivisto e dotato di due turbo

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Si possono chiedere referenze a una banda di rapinatori che, con una delle 320 Carlton Lotus (l'equivalente Vauxhall della nostra Omega) costruite, nel 1993 ha rapinato per diversi mesi rivendite di tabacco e alcool nelle West Midlands. Non sono stati mai presi e l'auto, rubata, non è mai stata ritrovata: pare che a fine carriera l'abbiano distrutta e gettato i resti in un canale. In seguito a quell'impresa ci fu persino una campagna del Daily Mail e dell'associazione degli ufficiali di polizia inglesi che chiedeva la messa al bando del modello. Se come è

auspicabile non abbiamo istinto a delinquere, la risposta è più semplice: "Perché è stata per diverso tempo la berlina di serie più veloce del mondo". Era capace di tenere in scacco supercar del calibro della Porsche 911 Turbo e della Ferrari Testarossa. Ma ci sarebbe anche una terza ragione, dal momento che sfrecciare a 284 km/h può non essere consigliabile: l'Omega Lotus è un capolavoro di understatement. Un colore solo, l'Imperial Green che è una variante scurissima del British Racing Green, un alettoncino sotto il paraurti e uno sul cofano baule, due prese aria supplementari sul cofano e i piccoli badge Lotus. C'era una sola concorrente più discreta, la Mercedes-Benz E500 serie W124. Visto che per acquistare una Omega Lotus un po' appassionati di stranezze bisogna esserlo,



ecco un altro motivo: non devono esserci molte auto che in una produzione totale di 950 pezzi (ne erano previsti 1.100) ha adottato quattro nomi. A seconda dei mercati si chiama infatti Vauxhall Carlton Lotus, Opel Omega Lotus, Lotus Omega o Carlton Omega, mentre la sigla interna è inequivocabilmente Lotus: Type 104.

## QUOTAZIONI

La Omega Lotus rientra per poco nel limite dei 40.000 euro stabilito per i modelli trattati nella collana Guida al collezionismo: un esemplare in buono stato (label AB) vale infatti 38.000 euro. Una vettura immacolata, invece, arriva a 57.000 euro.

Valore € (label AB)

**38.000**

## 2 RESTAURO

Meglio capire come è fatta la meccanica. Il motore deriva da un GM, il tre litri a iniezione usato sulla Carlton GSi 3000 (Omega 3000 per quelli che guidano dal lato giusto della strada); il monoblocco è stato rialesato per portarlo a 3.615 cm<sup>3</sup> e rinforzato all'esterno con una rete di cannellature. La testa è specifica, in alluminio, e le camere di scoppio sono state allargate per diminuire il rapporto di compressione e permettere l'adozione di due turbo Garrett T25 (si trovano anche in Italia; hanno prezzi da componenti racing quali sono) e due intercooler aria/acqua che abbassano la temperatura dell'aria in aspirazione da 120 a 60° C. Li produceva la Behr. Per il raffreddamento c'erano anche due radiatori dell'olio, con un sistema elettronico che li faceva funzionare anche a motore spento fino a quando la temperatura del lubrificante non raggiungeva valori non preoccupanti. Il cambio (con cinque marce ravvicinate e una lunga) era di grande

produzione, se possiamo definire così lo ZF che equipaggiava la Corvette ZR-1. Forse è una buona notizia: cercandolo negli Usa forse potremmo averne uno nuovo o revisionato nella nostra officina in tempi decenti. Anche il differenziale autobloccante è di grande serie e "made in General Motors": è quello della Holden Commodore e alla peggio lo si ordina in Australia. Il servosterzo è il Servotronic a indurimento progressivo: non si può immaginare di avere oltre i 250 km/h la stessa sensibilità che ci serve per parcheggiare in Liguria. I ricambi di carrozzeria sono quasi tutti comuni alle Omega normali. Tutti tranne il cofano (basta salvare le prese d'aria da quello irrecuperabile) e le appendici aerodinamiche in vetroresina. Interni e volante sono rivestiti in pelle Connolly e qui e là c'è qualche mostrina in radica. Il quadro strumenti ha il tachimetro tarato a 300 km/h con il logo Lotus serigrafato in un angolo: è un ricambio specifico. Non c'erano optional: aria condizionata, alzacristalli, tettuccio elettrico, sedili posteriori sagomati erano di serie.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>TURBO GARRETT T25</b>	€ 1.470
<b>GUARNIZ. TESTA RINFORZ.</b>	€ 340
<b>TAPPO RADIATORE</b>	€ 69
<b>KIT FRIZIONE/REGGISPINTA</b>	€ 600
<b>TUBO POSTERIORE FRENO</b>	€ 10

### ● I club



#### **Opel Evo Club**

**Sito** [evo500.de](http://evo500.de)

#### **Lotus Omega**

Sito aperto a tutti gli appassionati europei, con registro storico, consigli sulla manutenzione, richiami, modifiche.

Si trovano anche ricambi dell'impianto frenante e della frizione.

**Sito** [lotus-omega.com](http://lotus-omega.com)

### ● I libri



#### **A parte il depliant**

**della Casa** (qui sopra, quello della Vauxhall), l'unica alternativa è il prezioso volume di 156 pagine pubblicato nel 1991 dalla Osprey e firmato da Ian Adcock: "Lotus Carlton". Il testo, corredato da splendide foto e disegni, ripercorre l'evoluzione del progetto, fino alla produzione della vettura definitiva. Tiratura limitata a 1.750 copie.

### ● Specialisti

#### **ATZ**

**Sito** [atz-online.com](http://atz-online.com)

#### **Kmotorshop**

**Sito** [kmotorshop.com](http://kmotorshop.com)

#### **Motordocor**

**Sito** [motordocor.it](http://motordocor.it)

#### **Risse Motorsport**

**Sito** [risse-motorsport.de](http://risse-motorsport.de)

**OPEL OMEGA LOTUS** 1990-1992



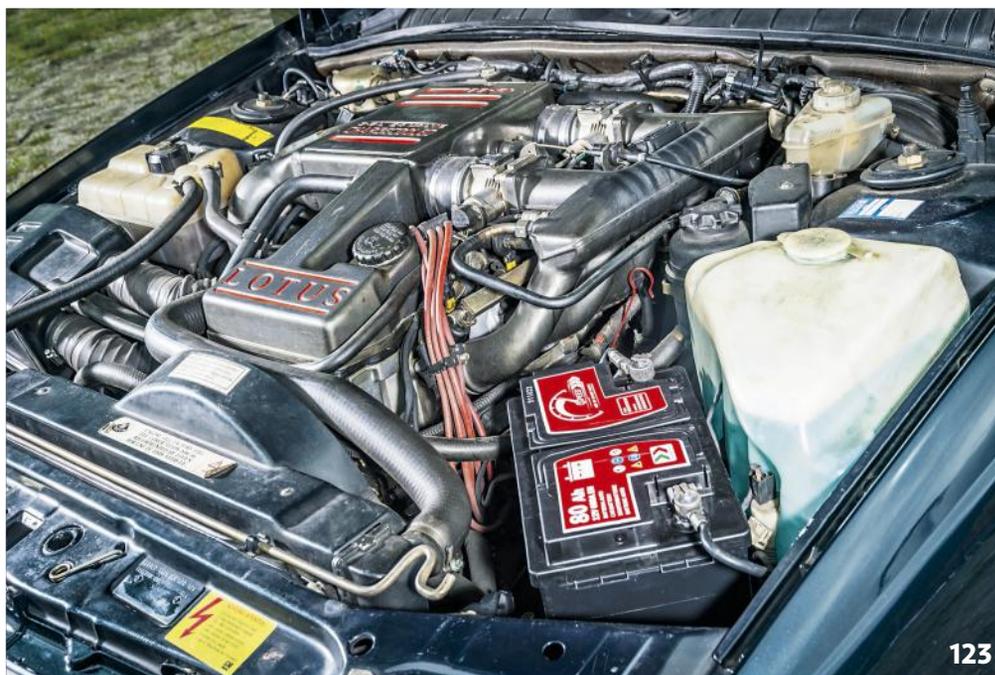
### 3 SU QUALE PUNTARE

Su quella che ha meno lavori da fare e possibilmente ha la guida a sinistra, anche a costo di pagarla un po' di più purché si astenga dall'andare in officina se non per il cambio olio. Non è una battuta, perché di varianti tra cui scegliere non ce ne sono - tranne l'esemplare unico Pininfarina Chronos che ne sfruttava il pianale. In compenso ogni volta che si va dal meccanico è un salto nel buio, e il fatto che la comparsa sul mercato abbia tardato quattro anni rispetto alla Omega normale è indice del travaglio progettuale e della complessità della vettura. Per capire l'importanza di trovarla in ordine ci si deve addentrare ancora un po' nella meccanica, scoprendo qualche storia interessante. Nel motore, per esempio, lavora un albero a gomiti forgiato: deve infatti resistere a forze nettamente superiori a quelle generate dal tre litri normale. I cavalli del C36 GET, così si chiama burocraticamente, sono 377 al regime di rotazione nemmeno troppo impressionante di 5.200 giri. Almeno l'usura da attrito volvente non dovrebbe essere un grosso problema... All'inizio l'albero veniva realizzato in Italia, tornendo e fresando dal pieno una billetta. Poi i tedeschi hanno pensato di semplificare il lavoro forgiandolo nelle loro officine: in ogni caso un procedimento artigianale lungo ore e ore. Per scaricare a terra quella potenza e una coppia di 557 Nm a 4.200 giri c'è il citato differenziale autobloccante che agisce su un ponte multilink rivisto dai tecnici Lotus con l'aggiunta di due puntoni. Le gomme di primo impianto sono Goodyear Eagle speciali; utilizzano la stessa miscela di quelle della Lotus Esprit Turbo; sono da 17" come quelle di una berlina media attuale, ma di misura 235/45 davanti (cerchio 8,5x17) e 265/40 dietro (cerchio 265/40): una sorta di dragster montato su ruote ferroviarie, grazie alle quali la Omega Lotus passa da 0 a 100 km/h in 5,3 secondi. O, se preferite i dati ufficiali, da 0 a 97 km/h in 5,2 secondi e da 0 a 124 in 17 secondi: una macchina costruita Oltremarica non può accelerare secondo il sistema metrico. Oggi una vettura simile sarebbe una 4x4,

probabilmente con un giunto Haldex o qualcosa di equivalente in grado di lasciare sempre un minimo di motricità anche alle ruote che normalmente non tirano (le anteriori) e di trasferire almeno tre quarti della coppia motrice su una ruota sola. Ai tempi dell'Omega Lotus no, infatti è una normalissima trazione posteriore. E ha pure il cambio manuale a sei marce (con la disposizione classica dei "cinque" non ZF e la retro in basso a destra), che i tecnici di oggi probabilmente accuserebbero di non essere in grado di gestire tanta coppia. Per fermarla ci sono dischi da 328 mm di diametro prodotti, come le pinze, dalla AP Racing. Tutto questo per dire che l'officina sotto casa non è in grado di gestire una riparazione di una certa importanza: anche se è autorizzata Lotus difficilmente le conosce perché in Italia ne sono arrivate da nuove venti, vendute dalle due concessionarie Opel Soffritti di Milano e Autoimport di Roma.

**MOTORE SEI  
CILINDRI BITURBO,  
3.6 LITRI, 377 CV.  
SUPERA I 280 ORARI  
E PASSA DA 0 A 100  
5,3 SECONDI.  
NON BASTA?**

Oggi bisogna cercarle dai salonisti specializzati - per le aste il valore è ancora basso, ma da molti anni non si vedono più come rientri dell'usato, nemmeno ai concessionari Ferrari o Porsche cui all'epoca avevano portato via qualche cliente. In linea di massima sono rimaste in Europa perché negli "States" non erano ammesse per una questione di emissioni. Il veto è caduto nel 2017 quando il modello ha raggiunto l'età per essere esente dai controlli; non sono molti, tuttavia, gli esemplari che hanno varcato l'Oceano. Così come non sono molti quelli andati distrutti o usurati: a giudicare dai contachilometri di quelle in vendita, moltissime sono sotto i 100 mila chilometri. Del resto, erano oggetti da collezione già da nuovi: come un orologio "grand complication" che non si indossa mai.



## 4 IL MERCATO

Al mercato italiano vennero destinati soltanto 20 esemplari: una previsione pessimistica che costrinse le uniche due concessionarie abilitate alla vendita (Nando Soffritti a Milano, Autoimport a Roma) a richiedere una fornitura supplementare: le Omega Lotus importate ufficialmente sono state una settantina. Molte delle quali sono state rivendute all'estero all'inizio degli anni Duemila, quando il famigerato "superbollo" uccise il mercato delle auto dalla potenza superiore ai 185 kW. Ora, diventata storica, sembra che qualcuna sia rientrata grazie all'investimento degli appassionati. Pare però che nel nostro Paese le Omega Lotus in circolazione non siano più di 25. Il valore è alto, allineato se non superiore a quello delle contemporanee BMW M5 e Mercedes Classe E AMG, che però furono costruite in volumi decisamente superiori. Quella che fu per

qualche anno la berlina più veloce del mondo offre un riuscito mix di prestazioni (di altissimo livello) e understatement: per questo motivo è così apprezzata. La presenza del marchio Lotus aggiunge almeno tre quarti di nobiltà a questo modello che deriva da un marchio ben più popolare come immagine. Per questo chi scommette sulla Omega Lotus va sul sicuro: secondo gli esperti di Ruoteclassiche il trend di crescita continuerà anche nei prossimi anni. Esemplari immacolati sono già ora proposti in vendita a cifre superiori

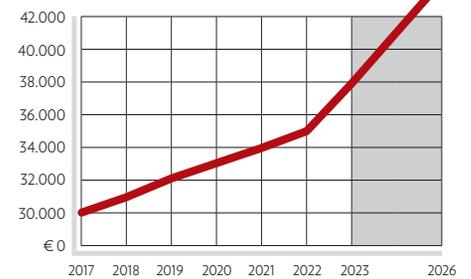
**CHI SCOMMETTE SU QUESTA SUPERCAR VA SUL SICURO. IN ITALIA SONO CIRCA UNA VENTINA**

alla quotazione massima di Ruoteclassiche, fino a 70.000 euro e oltre. Sono valori esagerati, per il momento, che possono essere considerati un riferimento per uno scambio (un po' come le plusvalenze nel calcio...) o comunque come "base alta" per iniziare una trattativa al ribasso. Le Omega Lotus sono auto particolari e molto raffinate: prima di procedere all'acquisto bisogna conoscere in dettaglio la storia dell'esemplare, valutare il numero di proprietari precedenti, studiare attentamente la documentazione della manutenzione. Si trovano Omega Lotus che hanno "lavorato" tantissimo, ma sono perfette perché manutate con frequenza ravvicinata, altre invece che hanno percorso pochissimi chilometri ma sono rimaste trascurate, e quindi necessitano di una revisione approfondita per evitare guasti drammatici per il portafogli. Riparare queste supercar a quattro porte richiede manodopera specializzata e alcuni ricambi sono problematici. **R&G**



**OPEL OMEGA LOTUS**

1990-1992



**Attenzione alle richieste esagerate,** che poi lasciano ampio margine alla trattativa. Una vettura perfetta non dovrebbe raggiungere un valore di 60.000 euro.



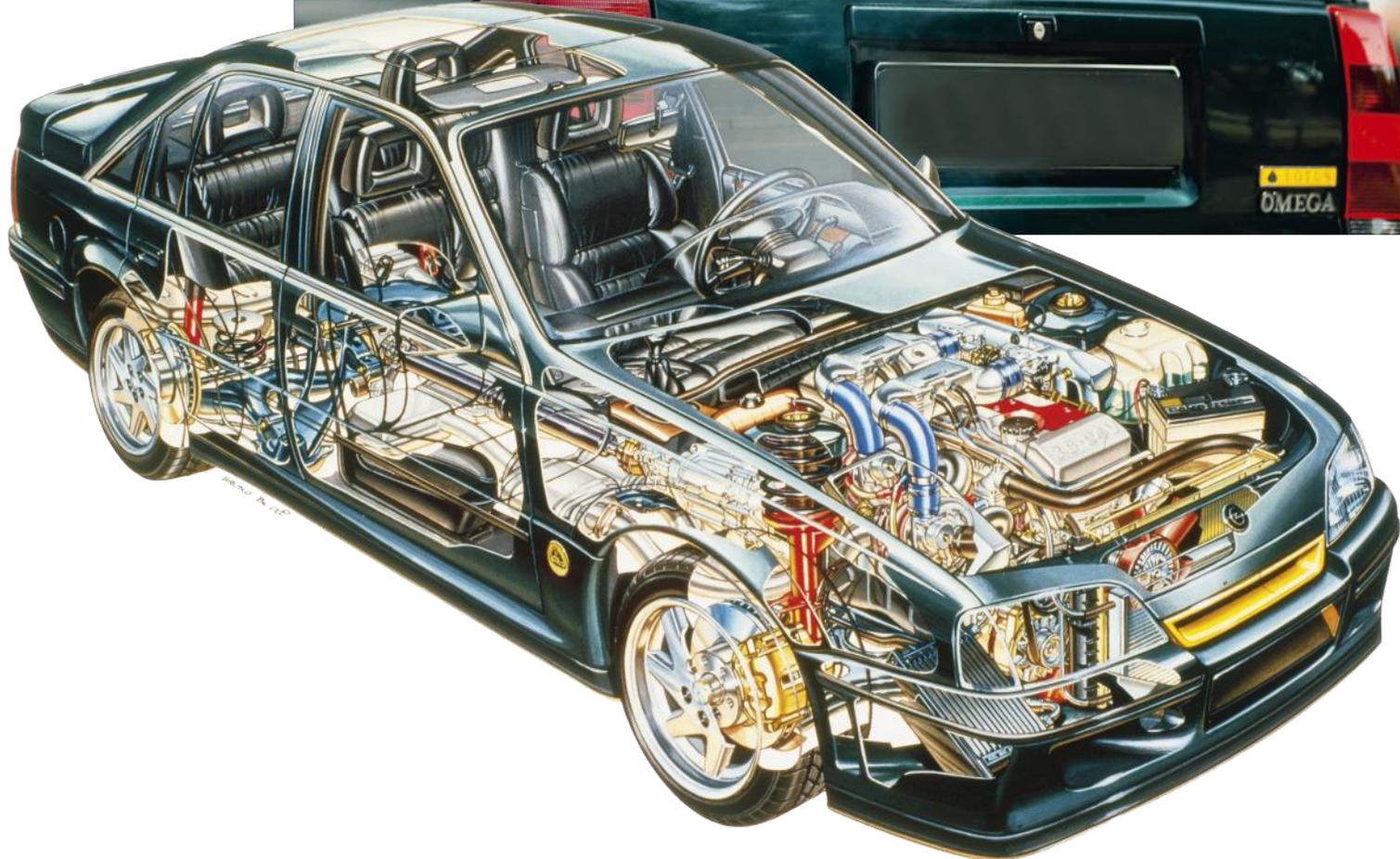


### **Ingredienti speciali**

Alcuni dettagli rivelano

l'indole di questo "mostro" da 377 CV.

Prese d'aria, spoiler e minigonne rendono la berlina Omega molto aggressiva. Il retrotreno presenta una diversa geometria rispetto alla versione "normale" e adotta un differenziale autobloccante al 40%. Il passo viene allungato di 18 mm per migliorare la stabilità alle andature più elevate.



# PER TUTTI I GUSTI

Linea piacevole e molto aerodinamica, divertente da guidare anche col motore base da 115 CV. Certo, il 2.000 turbo da 204 CV abbinato alla trazione integrale inebria; per chi ama viaggiare en souplesse, ecco il V6 di 2.5 litri da 170 CV

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è la rappresentante dell'ultima fiammata delle coupé di grande serie. O perché è stata per dieci anni l'auto più aerodinamica sul mercato per poi cedere lo scettro a un'altra all'avanguardia e molto efficiente ma non altrettanto bella e fascinosa, la Honda Insight. Perché è stata il sogno di molti e da sola, nel 1992, totalizzava il 30% delle vendite di auto sportive in Italia. Perché è un'opera di Ehrard Schnell e Wayne Cherry: il papà della Opel GT e un designer del team che aveva creato la Oldsmobile Toronado (1965)



e la Chevrolet Camaro (1966). Perché se ci piacciono le versioni speciali c'è da sbizzarrirsi, a patto di cercarle fuori d'Italia. Perché ha vinto un DTM e l'anno dopo l'ITCC che l'aveva sostituito. Ma soprattutto perché si stima che a venticinque anni dall'uscita di produzione circoli ancora il 5% degli esemplari costruiti, numero

in lenta ma costante diminuzione. Salvandola portiamo a casa un'auto che ha fatto epoca e una coupé facile da guidare, ancora molto moderna nell'impostazione e con una linea sempre molto pulita, tanto da rimanere invariata negli otto anni di produzione, e tutt'oggi attuale e piacevole. Chissà, forse con un marchio di gamma più alta e almeno una versione super performante avrebbe avuto un destino diverso; invece ha passato anni molto difficili, che hanno influito negativamente sull'immagine, sulla quotazione dell'usato e sulla possibilità di trovarne in buone condizioni. Quando lo zoccolo duro dei suoi fan, attivo soprattutto in Nord Europa dove si tengono partecipatissimi raduni monomodello, inizierà a ingrandirsi, rischierà di non trovare più Calibra...

OPEL CALIBRA 2.0i



## QUOTAZIONI

**Sul gradino più basso troviamo** le versioni 2.0 8V e 2.0 16V a trazione anteriore: sono valutate 5.000 euro (label AB) e 7.500 euro se perfette (label A+). Al vertice si classificano le 2.0 16V Turbo 4x4: rispettivamente 9.500 euro e 14.300 euro.

Valore minimo € (label AB)

**5.000**

Valore massimo € (label AB)

**9.500**



## 2 RESTAURO

C'è bisogno di restaurare un'auto degli anni 90? Sì. Nel caso della Calibra almeno per due ragioni: la delicatezza dell'elettronica dell'epoca e gli anni difficili tra tuning e gare clandestine. Cui si aggiunge la qualità di plastiche e tessuti, altro problema generazionale e che con le Opel è un po' più sentito della media. La Calibra, poi, capita a cavallo dell'introduzione dei motori Ecotec, che gli appassionati di marca considerano un po' come lo spartiacque fra gli indistruttibili motori vecchio stile e quelli della nuova generazione con qualche magagna dovuta all'elettronica e all'alleggerimento di alcuni componenti come i tendicinghia in plastica. Gli Ecotec, per essere precisi, arrivano con il lievissimo restyling del 1994 (tratto somatico principale, lo spostamento dello stemma Opel anteriore dal cofano alla calandra), con il 2.500 V6 da 170 CV (abbinato alla sola trazione anteriore); anche il 2.000 turbo da allora si chiama Ecotec, ma è una

pura operazione commerciale, tanto che uscirà dal listino con l'arrivo delle norme Euro 2 alla fine del 1996. I cambi di produzione Getrag, a cinque marce per tutte, tranne le Turbo che lo hanno a sei, sono invece affidabili, mentre è molto delicato il ripartitore della trasmissione della 4x4, sensibile a variazioni minime di diametro delle ruote. La Casa raccomanda quindi di utilizzare sempre gomme uguali per dimensioni, disegno e usura su tutte e quattro le ruote contemporaneamente e di permutare le anteriori con le posteriori ogni 25 mila km (i forum suggeriscono addirittura il "giro" ogni 5.000 km). In caso di taglio di un pneumatico, quindi, occorre sostituirli tutti e quattro. Sempre secondo i club di marca sono da tenere sott'occhio tutti gli accessori elettrici come gli alzacristalli e i servomeccanismi, facili a guastarsi non tanto nei normali anni di servizio della macchina ma proprio quando questa inizia a diventare una youngtimer. Molti ricambi, anche perché comuni alla Vectra, si trovano ancora tra rete Opel e componentisti.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>RADIATORE MAGGIORATO</b>	€ 560
<b>SERIE PASTIGLIE RACING</b>	€ 243
<b>GUARNIZIONE TESTA</b>	€ 167
<b>GRUPPO OTTICO POST.</b>	€ 100
<b>MOTORINO D'AVVIAMENTO</b>	€ 103

### ● I club

**Calibra Club Italia**

Attivo dal 2003, conta una settantina di soci; organizza raduni in tutta Italia e partecipa a manifestazioni internazionali dedicate alla coupé tedesca.

**Sito** [opelcalibra.altervista.org](http://opelcalibra.altervista.org)

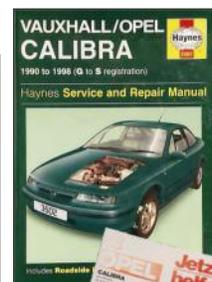
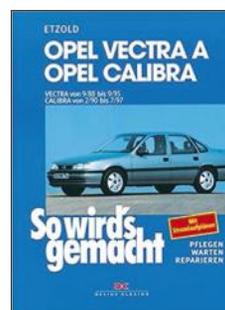
**Club Calibra.com**

**Sito** [clubcalibra.com](http://clubcalibra.com)

**Opel Classica**

**Sito** [opelclassica.it](http://opelclassica.it)

### ● I libri



### ● Leditore Zwischengas

ha pubblicato "Calibra, ein Coupé-das Begeistert", di Reinhard Manthey e Wolfgang Richter. Tra i manuali, "Vauxhall/Opel Calibra 1990 to 1998 (G to S registration)" Haynes, "Opel Vectra A Calibra - Vectra von 9/88 bis 9/95 - Calibra von 2/90 bis 7/97" della serie "So wird's gemacht" (Delius Klasing) e "Opel Calibra - Alle Modelle ab August '90" di Rüdiger Baun (Motorbuch Verlag).

### ● Specialisti

**Espertoautorricambi**

**Sito** [espertoautorricambi.it](http://espertoautorricambi.it)

**OEMcats**

**Sito** [oemcats.com](http://oemcats.com)

**Oreca Store**

**Sito** [oreca-store.com](http://oreca-store.com)

**Teile Haber**

**Sito** [teilehaber.com](http://teilehaber.com)

**OPEL CALIBRA 2.0 16V** 1989-1997



**OPEL CALIBRA TURBO** 1992-1996



### 3 SU QUALE PUNTARE

La Calibra è una coupé da turismo: siccome nel frattempo la Opel ha abbandonato i motori decisamente sottopotenziati, anche la versione base, spinta da un 2.000 monoalbero a otto valvole da 115 CV, è gradevole e divertente da guidare. Certo i fulmini di guerra sono diversi, e chi li ama può puntare sulla sedici valvole da 150 CV o sulla Turbo da 204 (e 245 km/h), che ha il vantaggio del cambio a sei marce. Una Turbo con trazione integrale è certamente la soluzione ideale per chi ama il misto veloce; sono però molto rare anche perché erano le più ricercate proprio dagli emuli italiani di Fast and Furious: al di là delle elaborazioni estetiche che possono avere subito, spesso il protossido d'azoto ha distrutto motori e trasmissioni. Alcune fonti indicano in circa 14 mila le Turbo prodotte, a fronte delle oltre 212 mila 2.0 aspirate, sia a 8 che a 16 valvole. In Italia, secondo fonti della Casa, sono state immatricolate ben 2.164 Turbo, su un totale di 27.322 Calibra: un dato che è molto eloquente sul gradimento riscosso nel nostro Paese dalla versione sovralimentata. La motorizzazione 2.500 V6 da 170 CV è invece consigliata a chi ama le lunghe tratte autostradali, anche perché era disponibile soltanto con la trazione anteriore. In Italia pare siano arrivati solo 34 esemplari nuovi, ma la produzione totale di 12.015 unità lascia speranze a chi ne vuole cercare una fuori dai confini nazionali. Anche per le serie speciali c'è da sbizzarrirsi; qui non è una questione di performance, ma di gusto personale quanto a colori, che puntano principalmente su eleganti toni freddi del grigio e dell'azzurro. Tra tutti i mercati europei ce ne sono state sette (di cui due per il Regno Unito, quindi con marchio Vauxhall e guida a destra: la DTM, allestita in 37 unità, e la SE9, realizzata in 301 unità). Per il nostro mercato ne erano state programmate due. La Color Edition, nata nel 1993 e proseguita per tutto il 1994, quindi a cavallo del restyling, era disponibile con tutti gli abbinamenti di motore e trasmissione a listino all'epoca:

## 🚗 OPEL CALIBRA V6 1993-1997

2.000 otto e sedici valvole, 2.000 Turbo, 4x4 o trazione anteriore. Aveva interni in pelle di serie e cerchi a cinque raggi esclusivi. I colori a listino erano otto: Tech Violett (codice 265), Karaibikblau (277), Magneticblau (288), Bermudagrün (366), Riojarot (568), Solargelb (831) e Nautilusblau (283). Solo quest'ultimo era comune alle versioni normali, mentre Tech Violett e Bermudagrün non saranno utilizzati per nessun'altra edizione limitata. La Special Edition del 1994-95 riguardava le 2.0 a otto e sedici valvole e la Turbo 4x4: proposta anche su altri mercati, era realizzata nelle tinte Magicgrau (144), Schwarz, Karaibikblau, Magneticblau, Islandblau (368), Magmarot (547), Riojarot, o Solargelb. La Last Edition per il mercato britannico usciva in Casablancaweiß (474), Titaniumsilber (146), Nordkap (290), Rio Verde Grün (369), Magicgrau, Magmarot, Schwarz, Karaibikblau, Keramikblau e Magneticblau. L'edizione DTM, che celebra

## LA TURBO VANTA LA TRAZIONE INTEGRALE E IL CAMBIO A SEI MARCE. DISPONE DI 204 CV E SUPERA I 240 KM/H

la vittoria nel campionato turismo tedesco, era disponibile nei colori bianco, giallo e nero della squadra ufficiale Opel: Casablancaweiß, Soalrgelb o Schwarz; quella che celebra il patron della squadra vittoriosa al DTM ed ex pilota di F. 1 Keke Rosberg poteva essere soltanto in Casablancaweiß. Sempre ispirata alle corse era la Cliff, dedicata allo sponsor della vittoria all'ITCC e disponibile nelle livree Schwarz, Karaibikblau, Nautilusblau, Magneticblau o Keramikblau. Se invece si punta a una (quasi) rarità, si può cercare uno dei 93.978 esemplari prodotti nello stabilimento Valmet di Uusikaupunki, in Finlandia, che assemblava anche alcuni modelli Saab. Proprio Uusikaupunki aveva ripreso per pochi mesi la produzione della Calibra dopo la sua fine ufficiale, a seguito delle forti richieste del mercato locale.



## 4 IL MERCATO

La Calibra è stato uno dei fenomeni di mercato più sorprendenti dei primi anni 90. Ebbe un successo straordinario in quel breve ed effimero momento del "rinascimento" del segmento di mercato delle coupé: in meno di un decennio di vita ne furono prodotte quasi 240.000 unità. La nascita del Club dedicato, quasi in contemporanea con il debutto, ha fatto sì che la Calibra venisse intesa dagli appassionati come una instant classic e con un futuro certo nell'ambito dei veicoli da collezione. Oggi le versioni più pregiate sono, ovviamente, le sportivissime 2.0 16V Turbo 4x4 (una coupé da 250 all'ora, che va come sui binari) e le raffinate (ma rarissime in Italia) 2.5 V6. A seguire le 2.0 16V a trazione integrale e le più popolari 2.0 a 8 e a 16 valvole. Le Calibra insistono su un segmento di mercato, quello tra i 5.000

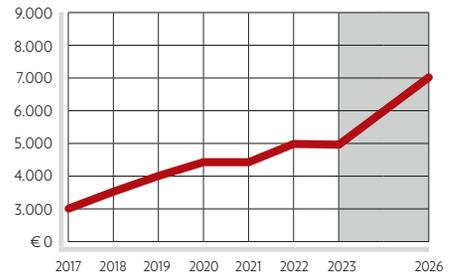
e i 15.000 euro, che è il terreno di caccia più frequentato dagli appassionati di youngtimer: sono ricercatissime, quindi, e il loro valore è in costante crescita. Più accentuata, ovviamente, per le versioni di punta, ma comunque interessante anche per le edizioni più popolari. Le due serie Color Edition e Special Edition, disponibili con quasi tutte le motorizzazioni, non sono serie limitate o numerate, ma vantano dotazioni molto complete, che meritano un giusto sovrapprezzo rispetto alle quotazioni base (tra il 10 e il 20%). Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, il valore della Calibra, che è uscita di scena senza alcuna erede diretta, continuerà a crescere in futuro, allargando ulteriormente la forbice tra le Turbo e V6 e le versioni con motore aspirato di 2 litri più comuni. Visti i numeri di produzione elevati, è ancora possibile reperire una Calibra nei normali canali di vendita dell'usato, dove

## LA CALIBRA È MOLTO RICERCATA DAGLI AMANTI DI YOUNGTIMER; I VALORI SONO IN CRESCITA

senz'altro i prezzi sono più bassi rispetto a chi tratta queste auto con criteri amatoriali. Molti esemplari sono ancora in possesso di privati che le utilizzano come normali auto da tutti i giorni, specie nelle località distanti dai grandi centri urbani. Sicuramente è possibile spuntare un buon prezzo: ma quasi mai la qualità di queste vetture è definibile almeno discreta. Insomma: se spendete poco, mettete in preventivo un esborso supplementare per riportare una Calibra allo splendore originario. **RG**

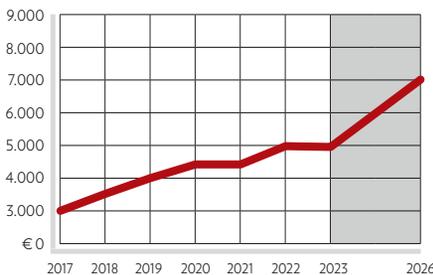


**OPEL CALIBRA 2.0**  
1989-1996



**Entry level della gamma:** le quotazioni sono quasi dimezzate rispetto alla più rara, performante e prestigiosa Turbo 4x4. Anche questa versione salirà.

**OPEL CALIBRA 2.0 16V**  
1989-1997

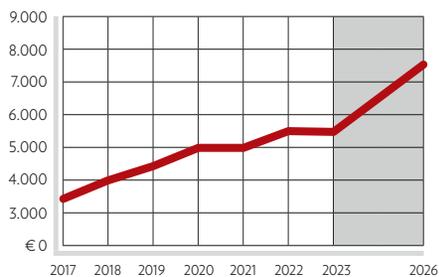


**Vero e proprio pilastro** della gamma Calibra, è stata prodotta fino al 1994 nell'edizione da 150 CV (motore C20XE) e poi con il nuovo motore da 136 CV (siglato X20XEV).



### ➔ OPEL CALIBRA 2.0 16V 4X4

1990-1992

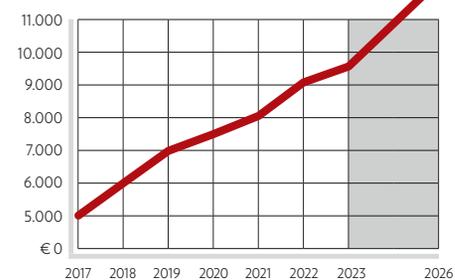


**L'edizione integrale** ha quotazioni di poco più alte: il 10% in più sulla label AB. È stata prodotta soltanto con il motore da 150 CV, uscito di listino nel 1994.



### ← OPEL CALIBRA TURBO

1992-1996

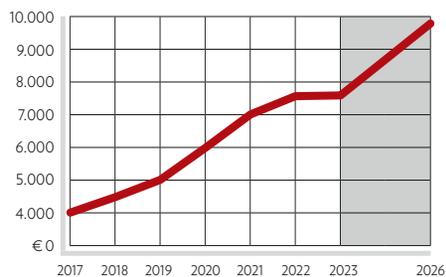


**Il top di gamma** ha già adesso quotazioni nettamente più elevate (quasi il doppio rispetto alle entry level). La forbice tenderà ad accentuarsi ulteriormente.

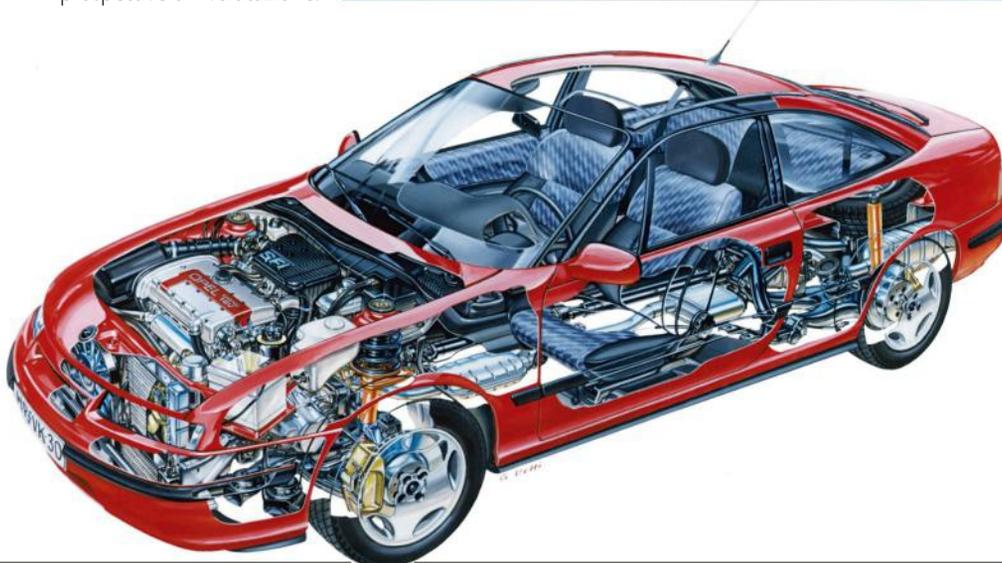


### ➔ OPEL CALIBRA 2.5 V6

1993-1997



**Poco diffusa in Italia**, sebbene ne siano state prodotte circa 12.000 unità, la Calibra V6 è un'eccellente granturismo, con ottime prospettive di rivalutazione.



### I numeri del successo

Con 238.647 esemplari prodotti in sette anni la Opel Calibra è stata una delle sportive di maggior successo mai vendute in Europa. Nel 1992, in Italia arrivò a rappresentare da sola un terzo dell'intero segmento delle sportive.

# UN NUOVO INIZIO

Chiude l'era Kadett e ne apre una nuova, che dura ancora oggi. Lo stile è morbido, la qualità migliora. Rimangono l'affidabilità e l'ampia gamma di versioni: berlina a tre e cinque porte, station wagon e cabriolet. Ma soprattutto prosegue la GSi

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se si bada al nome, si deve acquistare "perché segna un cambio epocale". Ma in realtà non è così, in quanto chiusa un'era di cadetti, capitani, ammiragli e quant'altro potesse ispirare la gerarchia militare, la Opel non ha voluto voltare completamente pagina. Lo dice già la sigla interna: Astra F, in prosecuzione della Kadett E. Che non viene rinnegata: il canone stilistico dell'ultima Kadett rimane perché era piaciuto molto. Semplicemente viene aggiornato per rendere la linea un po' più dinamica. Ma, visto che il cambio epocale

non c'è stato nemmeno nel nome, perché Astra era già la denominazione delle due ultime Kadett marchiate Vauxhall, ecco tre ragioni plausibili: perché è una sportiva che ha avuto qualcosa da dire nei rally e permesso di correre anche a chi non aveva budget da prima squadra; perché è una daily driver pratica e spaziosa; perché, se



optate per la Cabrio, è una scoperta di design italiano (uno dei più riusciti della categoria) che costa poco di acquisto e di manutenzione. L'Astra è declinata in una gamma ben articolata di carrozzerie e un po' meno varia di motorizzazioni; ma siccome quando si sceglie un'auto da collezione si finisce inevitabilmente sulle più performanti, questo non è un problema. La motorizzazione entry level è il 1.400, seguono il 1.600, il 1.800 e il 2.000. Inoltre è presente anche un 1.700 a gasolio, come sempre snobbato dai collezionisti. L'offerta delle versioni pepate è stata più ampia di quella di molte concorrenti, che spesso ne prevedevano una sola. Quindi, anche prima di rispondere a capofitto "GSi" o "Cabrio", meglio studiare un po' listini ed evoluzioni.

## QUOTAZIONI

Le versioni "normali" con carrozzeria a 2 volumi, a 3 volumi e station wagon valgono 1.500 euro (label AB), che diventano 2.300 euro nella fascia A+. Al vertice l'Astra 2.0 16V GSi: le sue quotazioni sono rispettivamente di 4.000 e 6.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

1.500

Valore massimo € (label AB)

4.000

## 2 RESTAURO

Parliamo di youngtimer, e oltretutto di un'auto prodotta in moltissimi esemplari, uscita di scena nella seconda metà degli anni 90. Quindi, davanti a un esemplare dagli elevati costi di ripristino è meglio soprassedere, se ne troverà presto un altro. A favore dell'Astra F ci sono trattamenti anticorrosione finalmente di buon livello, che permettono alle auto sempre ricoverate in garage di non avere ruggine passante (su quelle che hanno fatto vent'anni in strada un po' ce n'è), mentre l'arrivo di un po' di elettronica e di tanti servomeccanismi elettrici qualche problema lo dà: strumentazione, alzacristalli, chiusure centralizzate ogni tanto non funzionano a dovere. La politica delle motorizzazioni estreme ha tutto sommato dato buoni frutti: chi voleva fare molti chilometri con un'Astra ha scelto una diesel che ormai è un lontano ricordo negli archivi del Pra, mentre diversi clienti hanno scelto i benzina in versione base per un uso

tranquillo, conservandoli degnamente. Per le GSi il discorso è un po' diverso, anche se chi le ha acquistate nuove spesso aveva meno indole corsaiola rispetto all'utente di una Golf GTI. Nella ricerca dei ricambi il sistema centralizzato Opel, che è in grado di interrogare le giacenze dei magazzini di Casa e concessionarie, viene molto in aiuto. Il problema potrebbe essere qualche magazzino di officina storica che non ha ritenuto opportuno caricare il vecchio stock, inficiando così i risultati dei sistemi di ricerca. Non trovare i ricambi presso la rete ufficiale può essere un problema, perché l'Astra non è ancora così vecchia da avere attirato le attenzioni degli specialisti per vetture d'antan. Ma le alternative non mancano: gli originali con il marchio del componentista e quelli di qualità equivalente. Il loro mercato si sviluppa, vive ed esce di scena con un ritardo di 4-5 anni rispetto a quello dei ricambi originali con il marchio della Casa. Il tempismo di quelli dell'Astra è quindi perfetto; terreno di caccia ideale sono anche i demolitori.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>DISCO FRENO ANT. (GSi)</b>	€ 34
<b>FARO ANTERIORE (II SERIE)</b>	€ 64
<b>SET BRONZINE (GSi)</b>	€ 26
<b>KIT FRIZIONE (GSi)</b>	€ 545
<b>KIT MOLLE-AMM. POST.</b>	€ 695

### ● I club



#### Astra Club Italia

Ha un forum con molti thread su dati tecnici,

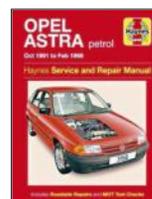
manutenzione e restauro. Mantiene contatti con club di marca e di modello in Europa.

**Sito** [astraclubitalia.it](http://astraclubitalia.it)

#### Opel Classica

**Sito** [opelclassica.it](http://opelclassica.it)

### ● I libri



**Sull'Astra F ci sono manuali d'officina in quasi tutte le collane.** Segnaliamo "Opel Astra petrol Oct 1991 - Feb 1998 - Haynes Service and Repair Manual", Haynes (in inglese); "Reparatur Anleitung Opel Astra F Limousine und Caravan - 1.4, 1.6, 1.8, 2.0 Liter 4-Zyl. Benzinmotoren (1991-1998)" Bucheli 2003 (in tedesco); "Opel Astra F - essence 1.4, 1.6, 2.0 (1992-1995) / Diesel 1.7 (1992-1996)" della Revue Technique Automobile (volume 547.2), in francese, edito da Etai e "Opel Astra Benziner ab September '91" della serie "Jetzt helfe ich mir selbst", Motor buch Verlag.

### ● Specialisti

#### Autoparti

**Sito** [autoparti.it](http://autoparti.it)

#### Esperto Autoricambi

**Sito** [espertoautoricambi.it](http://espertoautoricambi.it)

#### OEMcats.com

**Sito** [oemcats.com/](http://oemcats.com/)

#### Teile Haber

**Sito** [teilehaber.de](http://teilehaber.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Iniziamo dalla più popolare, conosciuta e apprezzata: la GSi. Esce con le altre Astra, nel 1991, ed è disponibile con la carrozzeria a due volumi con tre o cinque porte. Inizia la carriera con motori derivati da quelli della Kadett GSi, ma aggiornati alle norme Euro 1 con un catalizzatore a tre vie e sonda lambda: l'otto valvole da 115 CV a 5.200 giri siglato C20NE che la spinge a 200 km/h e il "sedici" da 150 CV a 6.000 giri (codice C20XE), che consente di arrivare a 220 km/h. Si riconosce dagli stemmi, dalla calandra specifica, dalle prese d'aria sul cofano (in tinta), dalle minigonne e dai cerchi ruota maggiorati: la Opel ha dimenticato le personalizzazioni vistose degli anni 70 e in linea con la sua immagine sobria non connota eccessivamente l'Astra sportiva. La 16V ha il doppio scarico, una strumentazione un po' più ricca e interni con materiali più pregiati. Nel 1993 la 8V esce di produzione. Dal 1995 l'alettoncino a fine tetto si riduce, viene montato un nuovo volante lievemente più pesante e l'iniezione elettronica Bosch Motronic M2.5 cede il passo alla M2.8; il nuovo motore ha il suffisso LN (Low Noise) grazie al nuovo disegno anti-rumore degli ingranaggi degli alberi a camme. Tra il 1993 e il 1994 una GSi 1.8, sempre a 16 valvole, si colloca sotto la 2.0; con il motore C18XE da 125 CV a 5.600 giri prende il posto che era stato della 2.0 a 8 valvole. Esce di listino sostituita su alcuni mercati da una 2.0 16 valvole senza le connotazioni GSi, ma capace di 136 CV a 5.600 giri; oggi è un'ottima alternativa per gli intenditori. La GSi 16V montava il controllo elettronico della trazione ETC, apprezzato per la dolcezza di intervento e disponibile anche per altri modelli, su cui era siglato semplicemente TC. Le Astra GSi, che cessano di essere prodotte nel 1996, sono un po' la massima espressione della vecchia scuola: niente sovralimentazione, niente fasatura variabile e potenze specifiche fino a 75 cavalli/litro, valore che mantiene l'affidabilità e allo stesso tempo non è distante dal massimo che si può ottenere

📌 OPEL ASTRA 2.0 GSi 1991-1993



📌 OPEL ASTRA 2.0 16V GSi 1991-1996



**OPEL ASTRA 1.8 16V CABRIO** 1993-2000



**OPEL ASTRA 2.0 16V CARAVAN** 1993-1997



all'epoca senza "aiutini". Un'altra versione da collezionare è la Cabrio. Nasce come la Kadett da una collaborazione con Bertone, ma ha uno stile decisamente più compiuto: probabilmente i designer Opel hanno coinvolto il carrozziere italiano già in fase di progettazione della versione chiusa. È una scoperta con linea "a cuneo", coda alta e frontale in picchiata, con fiancate un po' bombate. Le volumetrie ricordano un po' una Saab 900 seconda serie accorciata - e visto che il modello esce nel 1993, quando anche la Casa svedese è in orbita GM, è legittimo pensare a un'ispirazione, evidente nella vista di tre quarti posteriore. La motorizzazione più interessante è la 1.8 16 valvole. Una volta aperta la capote, la relativa sede doveva essere chiusa con un tonneau cover fissato con bottoni a pressione, oggi difficili da trovare se devono essere sostituiti. Per l'Italia la cabriolet è uscita di scena nel 1998, mentre su alcuni mercati esteri è durata fino

## LA SPORTIVA GSI MONTA DIVERSI MOTORI: 1.8 A 16V, 2.0 A 8 VALVOLE E A 16V, CON POTENZE DA 115, A 150 CV

al 2000. Una versione oggi negletta ma che all'epoca era molto apprezzata e almeno in Italia era in testa alle classifiche di vendita è la station wagon, che su alcuni mercati continuava a chiamarsi Caravan. A meno di non volerla usare come auto di servizio della collezione, sarebbe da ricercare con le motorizzazioni 1.8 16V da 125 CV o 2.0 16V da 136-150 CV: una potenza da Alfa Romeo di qualche anno prima sotto le spoglie di una razionale giardinetta tedesca che può dare del filo da torcere a più di un guidatore di youngtimer più blasonate. Esistono anche molte serie speciali, con motori più tranquilli; se si decide per una di queste è meglio tenere d'occhio le condizioni degli abbigliamento specifici (tessuti, fregi e altri accessori) che potrebbero essere difficili da trovare come ricambi.

## 4 IL MERCATO

L'Astra prima serie, siglata da Opel come "F", pur avendo ormai passato i 30 anni dalla presentazione, non è ancora universalmente considerata un'auto da collezione, tranne nelle versioni più sportive GSi e le Cabrio di Bertone. Per questo motivo gran parte della sterminata famiglia delle Astra (berlina a 2 volumi a 3 e a 5 porte, che è la più diffusa, berlina a 3 volumi, station wagon e Cabrio, con una miriade di motorizzazioni e allestimenti) ha quotazioni molto modeste, che cresceranno molto lentamente nel tempo. Le Astra in circolazione sono ancora tantissime, perché è rimasta in produzione fino al 1998 (e in alcuni mercati dell'Est, oltre che in Turchia, è rimasta in listino fino al 2002), ed è quindi difficile considerarla un'auto storica. Ma le versioni scoperte e quelle sportive, invece, sono entrate nel

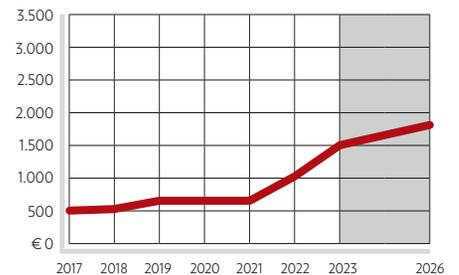
mirino dei collezionisti che, al giusto prezzo, hanno provveduto ad assicurarsene una in garage. Le quotazioni delle sportive GSi sono invece nettamente più alte: arrivano a sfiorare quasi tre volte il valore di un'Astra "normale", per la più pregiata 2.0 GSi 16V, che adotta una versione evoluta del quattro cilindri da 150 CV della precedente Kadett serie E. Rispetto alla quale la quotazione di mercato è dimezzata: 4.000 euro è il valore di riferimento per un esemplare in buono stato di conservazione (parlare di restauro è ancora presto poiché difficilmente un collezionista si imbarcherebbe in un'impresa del genere: meglio puntare su un esemplare originale e già in ordine), 6.000 euro per uno perfetto. A 3.000 euro si attesta la quotazione AB delle GSi con motore 2.0 a 8 valvole (quindi monoalbero): il valore più basso è giustificato non soltanto dalle prestazioni meno elevate, ma anche dalla dotazione più scarna. Medesimo valore

## A ECCEZIONE DELLA GSi E DELLA CABRIO, L'ASTRA NON È ANCORA CONSIDERATA DA COLLEZIONE

per le GSi dotate del motore 1.8 16V (bialbero) che per un paio d'anni a cavallo del 1993 e 1994 ha di fatto preso il posto della GSi 2.0 8V. Le Astra Cabrio, infine, hanno per il momento un'unica quotazione, dato che non si può parlare di una versione veramente sportiva (i motori vanno dal 1.4 da 82 CV al 1.8 16V da 116 CV, fino all'iniziale 2.0 8V da 115 CV): 3.000 euro se ben conservata, 4.500 euro se perfetta in ogni dettaglio. Per Cabrio e GSi è prevista una crescita di valore medio-alta. **RG**

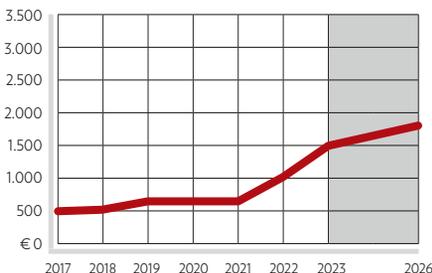


**OPEL ASTRA**  
1991-1997



**Non ancora considerata** un'auto storica a tutti gli effetti, pur se anagraficamente lo è, l'Astra nelle versioni di grande serie si attesta su valori bassi, che rimarranno tali ancora a lungo.

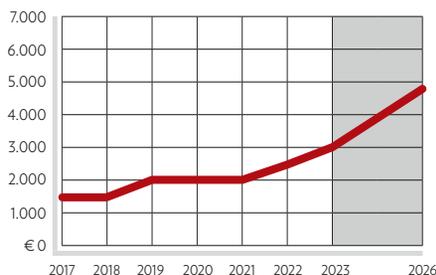
**OPEL ASTRA SW**  
1991-1997



**Le station wagon** sono state molto apprezzate sul mercato italiano, al punto da superare abbondantemente le vendite delle berline. Hanno gli stessi valori.



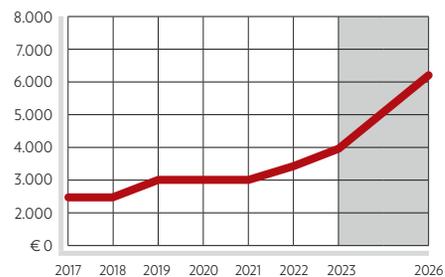
➔ **OPEL ASTRA 2.0 GSi**  
1991-1993



**La GSi più abbordabile** della gamma Astra è la 2.0 a 8 valvole, che è divertente e veloce, anche se molto diversa dalla sorella 16V. Crescerà in modo abbastanza rapido.



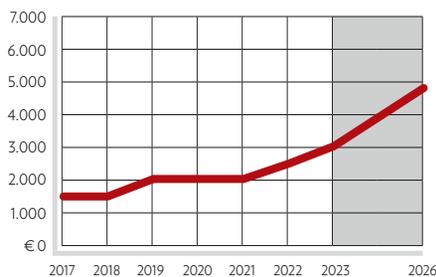
← **OPEL ASTRA 2.0 GSi 16V**  
1991-1996



**È questa la versione di punta** della gamma delle Astra F, e quindi quella da cercare assolutamente. Soprattutto ora che le quotazioni sono ancora accessibili.



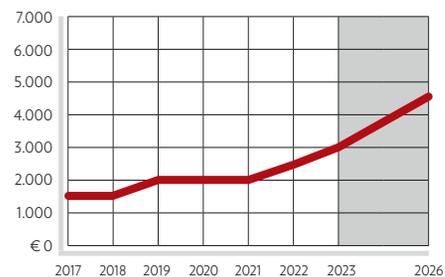
➔ **OPEL ASTRA 1.8 GSi 16V**  
1993-1994



**Dotata del più moderno motore 1.8 16V** da 125 CV, prende il posto della 2.0 8V ed è più vivace. Ce ne sono in circolazione poche perché è rimasta in listino per meno di 2 anni.



➔ **OPEL ASTRA CABRIO**  
1993-2000



**Ruoteclassiche attualmente** attribuisce un valore unico alla Cabrio; è logico attendersi una più significativa rivalutazione per le 2.0 8V da 115 CV e la successiva 1.8 16V da 116 CV.



# PURO PIACERE

Dalla Casa tedesca non ci si aspetta una sportiva così estrema. E infatti è una Lotus, riveduta e corretta. A partire dai motori, che sono il 2.2 Ecotec aspirato da 147 CV, poi sostituito dal 2.0 turbo da 200 CV. Divertimento assicurato

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se siamo così razionali da non innamorarci della linea e delle prestazioni di un'auto che non ci servirà ad altro che a divertirci, scegliamola perché è una Lotus Elise in edizione understatement. Da un'auto così estrema, studiata per cedere al minimo di compromessi necessari per poter circolare su strada, non ci aspettiamo lo stesso marchio delle Kadett.

La conoscono in pochi, già da nuova era appannaggio esclusivo di un pubblico che amava i motori e la velocità, e qualcuno vedendo il fulmine cerchiato sulla calandra

penserà a una finta sportiva con un motore da pochi cavalli. Tutto questo, ovviamente, finché non la vede partire da ferma e raggiungere i 100 km/h in 4,9 secondi (5,5 se è la prima versione con il 2.2 aspirato). Meglio della prima Elise: infatti deriva dalla seconda serie. Uguali alla Lotus d'origine sono la ciclistica e la struttura in alluminio del telaio, che pesa soltanto 72 kg (il peso totale è di 870 per la prima versione, di 930 per l'ultima); la carrozzeria è in vetroresina. La Opel ci ha messo "soltanto" i motori: a inizio produzione (2001) il 2.2 aspirato Ecotec a 16 valvole, nel 2003 affiancato dal 2.0 turbo, sempre a 16 valvole. Leggendo questi dati, anche il più cartesiano degli ingegneri si sarà accorto che la Speedster è pure una macchina molto razionale: il peso ridottissimo e la sezione trasversale



bassa la rendono estremamente efficace, e per raggiungere i 225 km/h (o i 243 della seconda versione) i motori non devono nemmeno esprimere potenze proibitive; girano a 5.800 giri: rispettivamente 400 in più che sulla monovolume Sintra e 200 in più che su una Vectra. Ma qui l'abitabilità è, a stento, per due.

## QUOTAZIONI

**Le Speedster sono in forte crescita** negli ultimi tempi: le versioni 2.2 aspirate sono valutate 20.000 euro; perfette arrivano a 30.000 euro (label A+). Le più performanti Turbo invece sono arrivate a 25.000 euro (37.500 euro nella fascia A+).

Valore minimo € (label AB)

**20.000**

Valore massimo € (label AB)

**25.000**

## 2 RESTAURO

Le Speedster non sono macchine da grandi chilometristi. Sono anzi quel genere di auto che rendono molto più felice il secondo proprietario che il primo, perché arrivano nelle sue mani fresche e a un prezzo abbordabile. E anche quando passano nelle mani del secondo o del terzo hanno ancora molto da dare e, di norma, non richiedono grande manutenzione. I problemi possono nascere quasi esclusivamente da passati incidenti. La fonte principale è il telaio, che è unito agli altri elementi portanti con bulloneria e colle strutturali. Una soluzione ottima per la rigidità e la riduzione di peso, ma che limita le possibilità di intervento a chi ha fatto corsi specifici di formazione, il che nella stragrande maggioranza dei casi significa un addetto della rete ufficiale. Con la Speedster, come del resto con le Elise, il passaggio in officina prima dell'acquisto è essenziale. Se poi al nostro fianco c'è un esperto, meglio ancora. Con l'auto sul ponte (a quattro colonne e con pedane,

tassativamente) bisogna verificare l'assenza di interventi improvvisati e controllare le dimensioni fondamentali con una dima. Eventuali parti in alluminio danneggiate devono essere state sostituite e non riparate; un telaio storto, una colla strutturale inadeguata o stesa malamente possono rendere insicura l'auto. I ricambi specifici (cioè tutti quelli che non sono strettamente di motore e cambio) si trovano, ma tutti su siti specializzati indipendenti e quindi non a buon mercato. Il problema minore è la carrozzeria, perché di aziende in grado di intervenire sulla vetroresina ce ne sono, specie nel settore nautico. Se un pezzo è da sostituire, si può replicare oppure richiedere ad aziende specializzate nella loro replica; anche in questi casi nulla di impossibile, ma il problema rimane il portafoglio. Una buona notizia arriva dai numeri di produzione: ne sono state fatte secondo le fonti più accreditate 7.207 (se ne prevedevano 10.000) e il tasso di sopravvivenza è molto alto. Le poche demolite avevano subito incidenti gravi.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>CENTRALINA ABS</b>	€ 929
<b>POGGIAPIEDI</b>	€ 140
<b>DISCO FRENO</b>	€ 299
<b>KIT FRIZIONE RINFORZATA</b>	€ 499
<b>RADIATORE OLIO</b>	€ 249

### ● I club



#### **Club Opel Speedster Italia**

Molto attivo, soprattutto nell'organizzazione di eventi in pista; partecipa anche a un challenge organizzato per le cugine Lotus.

Ha una pagina Facebook molto frequentata.

**Sito** [facebook.com/clubspeedster/?locale=it\\_IT](https://www.facebook.com/clubspeedster/?locale=it_IT)

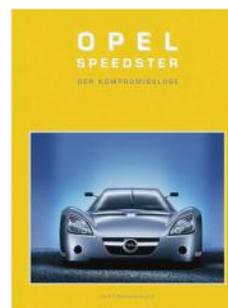
#### **Opel Speedster Club**

**Sito** [opel-speedster-club.de](https://www.opel-speedster-club.de)

#### **Myspeedster**

**Sito** [myspeedster.ch](https://www.myspeedster.ch)

### ● I libri



**Nel 2018 la WKP-Verlag** ha pubblicato un interessante volume di 152 pagine ricco di illustrazioni sulla Speedster, scritto da Michael Wiedmaier: "Opel Speedster - der Kompromisslose". È l'unica opera monografica sul modello; non risultano manuali d'officina indipendenti.

### ● Specialisti

#### **Elise Shop**

**Sito** [elise-shop.com](https://www.elise-shop.com)

#### **Regelin Performance**

**Sito** [regelin-performance.de](https://www.regelin-performance.de)

#### **VX Parts**

**Sito** [vx-parts.de](https://www.vx-parts.de)

#### **Weiss**

**Sito** [weiss-speedster.de](https://www.weiss-speedster.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Un po' di scelta c'è. I motori innanzitutto: il 2.0 turbo (200 CV) è più performante, ma pure il 2.2 aspirato (147 CV) dà grandi soddisfazioni. La differenza di prestazioni è percettibile soltanto dagli addetti ai lavori.

Esteticamente le due versioni sono molto simili: ci sono piccole modifiche alla carrozzeria, per esempio sul cofano posteriore, perché il motore sovralimentato è un po' più ingombrante dell'aspirato. Fra l'altro, lo spazio in più necessario al turbo è stato rubato al piccolo bagagliaio, per cui i 206 litri della prima versione si riducono ulteriormente sulla seconda. Poi cambiano i fari, l'interno dei fanali posteriori, che non è più argento ma nero,

la forma dell'hardtop e infine l'indicatore del carburante, il cui livello non è più visualizzato sul display in litri, ma da una barra di led. Varia però, sensibilmente, il comportamento stradale. Grazie a telaio e ciclistica riviste, la Turbo non ha più il repentino passaggio dal sottosterzo al sovrasterzo che si avvertiva in accelerata sull'aspirata (la Speedster non ha altri controlli elettronici oltre all'ABS). Per tutte un optional molto richiesto era



**↑ OPEL SPEEDSTER 2001-2004**



## 4 IL MERCATO

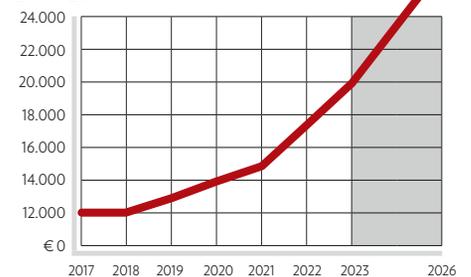
Con una produzione limitata a circa 7.200 esemplari e un'immagine da sportiva senza compromessi aiutata dalla parentela con la Lotus, la Speedster è ritenuta una delle più interessanti Opel in ottica collezionistica del nuovo millennio. Una instant classic che negli ultimi anni ha visto schizzare verso l'alto le sue quotazioni. Attualmente i valori di mercato della versione aspirata sono vicinissimi al prezzo che aveva da nuova vent'anni fa; per la Turbo la quotazione è pressoché identica all'originario listino. È un fatto che solitamente accade solamente alle supercar, quello di raggiungere in soli due decenni un valore pari al nuovo. Con una premessa del genere è facile prevedere un futuro luminosissimo per la piccola sportiva tedesca, nonostante l'immagine del brand abbia una tradizione più "modesta" rispetto a quella di altri blasonati marchi. Il motivo per cui le Speedster hanno quotazioni così alte

risiede nel fatto che ce ne sono pochissime in vendita: chi ne possiede una se la tiene ben stretta, non solo perché sa di avere per le mani un piccolo tesoretto, ma perché è un'auto talmente divertente da guidare che è quasi impossibile rinunciarvi. Tanto più che la marca ha saputo coltivare questa passione sostenendo le attività dei club di modello dedicati alla Speedster che, fin dalla commercializzazione, sono sorti un po' ovunque in Europa. In Italia ne furono vendute poche, perché la Speedster apparteneva a una nicchia di mercato molto ristretta. Ancora meno ne rimangono in circolazione, giacché i collezionisti stranieri hanno intuito l'importanza del modello in anticipo e, forti di un potere d'acquisto superiore a quello degli appassionati italiani, in molti casi si sono presentati ai proprietari con proposte irresistibili. Il risultato è sotto gli occhi: oggi è impossibile scovare in vendita più di una decina di esemplari. Ma quando si individua quello giusto è un'occasione da non lasciarsi scappare. A qualsiasi cifra. **R/C**



**↑ OPEL SPEEDSTER**

2001-2004



**È una fun car in tutto e per tutto**, divertente da guidare e prodotta in numeri limitati. Con un motore derivato dalla grande serie. Per questo il suo valore sta salendo alle stelle.

l'interno in pelle, materiale che rivestiva i sedili, i pannelli porta e la consolle. A proposito di sedili: quello del passeggero non prevede regolazioni. La produzione Vauxhall, battezzata VX 220, non ha particolari varianti se non stemmi e posizione di guida. La VXR 220 Turbo destinata alle corse in pista, con il 2.000 portato a 220 CV (la velocità sale a 250 km/h), però, è esistita solo con il marchio inglese. È stata prodotta in 66 esemplari,

## LA VERSIONE TURBO BENEFICIA DI UNA CICLISTICA RIVISTA: SU STRADA SI AVVERTE UN NETTO MIGLIORAMENTO

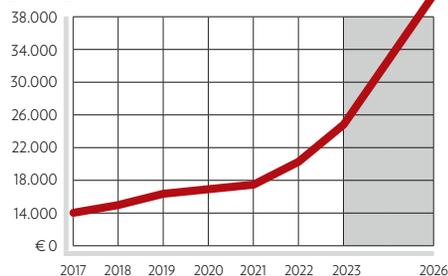
di cui 62 Rosso Calypso, uno giallo, uno Moonland, uno Blu Chagall e uno nero. Un'altra versione speciale, marchiata Opel, era dedicata agli Scorpions. Le 80 Turbo che omaggiavano la band hard rock di Hannover erano grigie metallizzate con finiture nere, interni in pelle (sempre nera) e stemma specifico; venivano consegnate con una chitarra Gibson Flying V autografata da Rudolf Schenker e compagni.



↑ **OPEL SPEEDSTER TURBO 2003-2007**

### ↓ **OPEL SPEEDSTER TURBO**

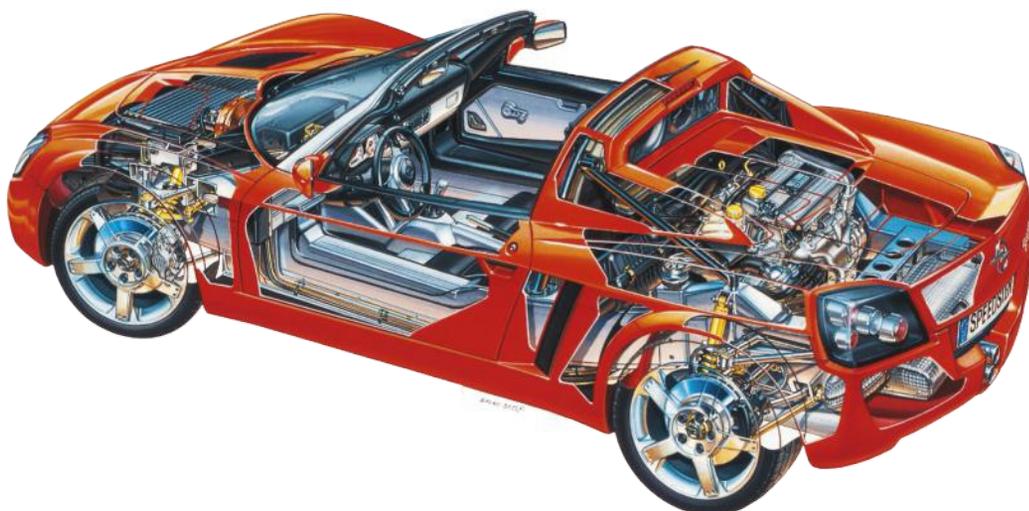
2003-2007



**Gli oltre 50 CV in più,** l'erogazione nervosa della potenza e i numeri di produzione inferiori a quelli dell'edizione aspirata rendono la Turbo la versione di punta della Speedster.



## STRUTTURA PORTANTE IN ALLUMINIO, MOTORE CENTRALE, CARROZZERIA IN VETRORESINA E ALLESTIMENTO RIDOTTO ALL'OSSO



# SPIDER D'ANTAN

L'essenza è quella di una scoperta degli anni 60: trazione posteriore, assetto rigido, capote manuale, pochi accessori, niente bagagliaio. L'ottima ripartizione dei pesi consente di divertirsi fra le curve. E il motore turbo da 264 CV spinge forte

Testo di Massimo Condolo e Maro Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per divertirsi: se si cerca un'auto in grado di dare sensazioni di guida piacevolmente rétro, ma con l'affidabilità e la sicurezza di una vettura attuale, la GT degli anni Duemila è l'ideale. La si potrebbe scegliere anche per la linea, anch'essa un riuscito mix tra moderno e passato, ma è proprio sulle sensazioni di guida che il progetto punta sin dall'inizio. Ha la disposizione delle sportive classiche, motore anteriore longitudinale e trazione posteriore, con un cambio al centro che contribuisce a una distribuzione equilibrata dei pesi (51% all'avantreno, 49%

al retrotreno) e un baricentro molto basso. Il risultato è un assetto vecchio stile, con un comportamento praticamente neutro, poco rollio e traiettorie precise. Il bialbero turbo sedici valvole di 2 litri, della famiglia Ecotec usata anche su molti modelli della gamma Opel europea, garantisce ottime prestazioni: è forse un po' avaro di coppia



ai bassi, ma dai 3.000 giri inizia una progressione notevole e agli alti regimi dà il meglio di sé. La GT, prodotta in uno stabilimento GM del Delaware, è venduta anche come Saturn Sky (negli Usa) e Daewoo G2X (in Corea del Sud); un terzo modello, la Pontiac Solstice, è stretto parente pur non condividendo il 100% dei componenti. Per quanto ne riprenda il nome, non è l'erede dell'iconica GT del 1968, bensì della Speedster: in pista è divertentissima, per una giornata fuori porta è ottima, ma un'auto rigida, con tettuccio in tela a movimento manuale e un bagagliaio da 157 litri che diventano 66 quando si apre la capote e la si ripiega nel suo vano, non sarà mai una compagna ideale per lunghi viaggi con bagaglio al seguito, sia pure essenziale.

## QUOTAZIONI

La GT sta iniziando a crescere soltanto da poco tempo: un esemplare conservato in buone condizioni vale oggi 15.000 euro (label AB); per una vettura pari al nuovo, pressoché immacolata occorre preventivare una somma di 22.500 euro (label A+).

Valore € (label AB)

15.000

## 2 RESTAURO

La buona notizia è che è meno delicata della Speedster quanto a struttura di base, che qui è realizzata in lamiere d'alluminio idroformate, una vera primizia tecnologica all'epoca. È invece piuttosto sensibile di carrozzeria, anche per l'interferenza tra le porte e il cofano "a conchiglia", simile concettualmente al "cofango" delle contemporanee sportive del gruppo Fiat, che se viene richiuso mentre nel contempo le porte sono state aperte può provocare danni. Il tam-tam dei guidatori parla anche di noie della rete elettronica, con i classici codici d'errore che permangono dopo le riparazioni o di problemi all'alimentazione come il minimo irregolare, e di un ben più gravi inconvenienti ai mozzi ruota causati da fissaggi non corretti, che in un caso hanno determinato il distacco della ruota per le vibrazioni. L'età della GT la pone nella classica terra di mezzo: troppo vecchia perché i ricambi siano normalmente reperibili nella rete autorizzata e troppo

giovane per aver attirato l'attenzione dei ricambisti specializzati in pezzi da collezione. Qualcosa si trova sul sito centralizzato dei demolitori olandesi, Proxyparts. Va poi considerato che poche officine della rete Opel erano state formate ed erano abilitate a lavorare sulle GT, oltre ad averne i ricambi in magazzino. In Nordamerica si trova qualcosa, visto che le Pontiac e le Saturn hanno avuto un discreto successo, ma non è detto che - in particolare per le Solstice - tutti i pezzi siano compatibili. Il motore ha un rapporto di compressione elevato per essere un sovralimentato (la turbina è una Borg Warner) ed eroga 264 CV, cioè 130 CV/litro; derivato dal 2.200, è stato utilizzato anche sulle Insignia (con una potenza lievemente inferiore) e sull'Astra J OPC (con qualche cavallo in più). Bisogna poi guardarsi dagli esemplari con alettoni, strisce di led e appendici aerodinamiche che rovinano la bella linea; da scartare quelli con motore elaborato: in questo caso l'insorgere di avarie gravi (e onerose da riparare) è solo questione di tempo.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>CAPOTE CON LUNOTTO</b>	€ 2.800
<b>CONDENSATORE CONDIZ.</b>	€ 440
<b>GRUPPO OTTICO POST.</b>	€ 980
<b>FRANGIVENTO</b>	€ 249
<b>PINZA FRENO</b>	€ 740

### ● I club



#### GT Tuning Club

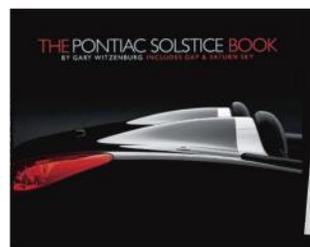
Forum italiano che non parla soltanto di tuning: un'ampia sezione è dedicata alla risoluzione dei problemi, ai raduni, alle informazioni tecniche anche su Sky e Solstice.

**Sito** [opelgttuningclub.forumcommunity.net](http://opelgttuningclub.forumcommunity.net)

#### GT Tuning Club & Friends Forum

**Sito** [gttuningclub.boards.net](http://gttuningclub.boards.net)

### ● I libri



**Non c'è molto.** Anzi la scelta è molto limitata.

Esclusivo delle versioni Usa è il volume "The Pontiac Solstice Book" di Gary Witzenburg. Pubblicato nel 2006, traccia la genesi della vettura in 130 pagine, corredate da 192 immagini. Esiste poi una guida per collezionisti che classifica versioni e combinazioni (anche di colore) di Pontiac Solstice e Saturn Sky e "include" anche Opel e Daewoo: "All Pontiac Solstice and Saturn Sky - Color, Codes, Quantities: How Rare is Your GXP or Red Line?" di Robert Casey, autopubblicato nel 2021.

### ● Specialisti

#### Esperto Autoricambi

**Sito** [espertoautoricambi.it](http://espertoautoricambi.it)

#### Maxxtech

**Sito** [maxxtech.com](http://maxxtech.com)

#### Proxyparts

**Sito** [proxyparts.nl](http://proxyparts.nl)

#### TotalParts

**Sito** [totalparts.it](http://totalparts.it)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Come su un tavolo da biliardo, le GT sono tutte uguali e cambiano solo per il colore, che peraltro non sono così numerosi. Decidiamo quindi se le linee uscite dalla matita di Franz von Holzhausen (poi

responsabile del design della Tesla), con una linea di cintura movimentata dall'andamento dei passaruota, ci piacciono di più nel classico giallo Opel Solargelb (l'unico monostrato), nel rosso Viktoriarot o nel nero Onyxschwarz (tinte brillanti) o ancora nei blu Nachtblau o Eifelblau oppure nei grigi Metallgrau, Damast Silber, o Granitgrau, tutti con verniciatura a doppio strato. A questo punto, inevitabilmente, qualcuno dirà "Ma allora sono diverse per

gli optional". No, il listino era di teutonica efficacia: la GT era disponibile con o senza Premium Pack, che comprendeva sedili, inserti dei pannelli porta e poggiatesta in pelle monocolora nera o bicolore nera e rossa (non abbinabile ai blu e al giallo), la radio con caricatore CD e le vernici brillanti o a doppio strato citate prima. Senza pacchetto, i sedili erano in tessuto. La dotazione base non era comunque scarsa: comprendeva differenziale



↑ OPEL GT 2007-2009

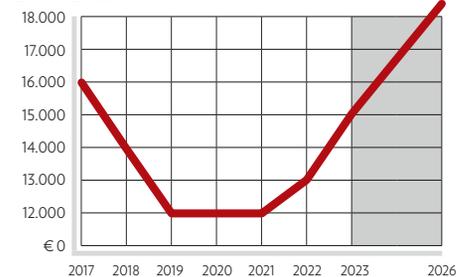
## 4 IL MERCATO

Entrata nel listino quando la Speedster ne usciva, aveva un prezzo leggermente inferiore e un'immagine differente. Se la prima era una sportiva dura e pura, la GT, che riprendeva la sigla della mitica coupé del 1968, si proponeva come una spider ben più fruibile, capace di garantire un minimo di confort anche per gite a lungo raggio. Presentata in anteprima nel 2006 ed entrata in produzione l'anno seguente, era nettamente più potente con i suoi 264 CV, ma più grossa e pesante (4,10 metri di lunghezza, cioè 30 cm in più, e 1.400 chili abbondanti, +40%), andava a scontrarsi con sportive quali la Honda S2000, la Mazda MX-5 e le avversarie tedesche Audi, BMW e Mercedes. Il mercato di riferimento è dunque lo stesso anche oggi nell'ambito delle instant classic. Rispetto alla Speedster la sua ripresa nel valore collezionistico non è ancora del tutto sbocciato e, secondo gli esperti, si manterrà a prudente distanza

anche nei prossimi anni. Questo non significa che non sia da considerare un affare, anzi: è proprio questo il momento giusto per acquistare un esemplare, esattamente quando il trend di discesa, tipico delle auto usate, si è invertito. Come per la Speedster, di Opel GT ce ne sono poche in circolazione (ne hanno vendute meno rispetto alle concorrenti ed è rimasta in listino soltanto dal febbraio 2007 al giugno 2010, pur essendo uscita di produzione a fine 2009), e ancora meno in vendita. Come per la Speedster, se ne trova al massimo una decina. Ma, a differenza della roadster più dura e pura che l'ha preceduta, non sempre è in mano a collezionisti veri: qualcuna si può trovare nei normali circuiti dell'usato sportivo e talvolta persino presso qualche concessionaria, dalla quale è stata ritirata in permuta. Questo si traduce in prezzi che presentano un certo margine di trattativa. Occorre comunque tener presente che per la GT le agevolazioni previste per le auto di interesse storico e collezionistico sono ancora lontane. **RC**



↑ OPEL GT 2007-2009



**Ha iniziato a salire** da poco tempo; oggi un esemplare perfetto supera di slancio i 20.000 euro. Generalmente gli esemplari in vendita sono in buone condizioni.

autobloccante al 70%, cerchi di lega leggera da 18", aria condizionata manuale, cruise control, fendinebbia, chiusura centralizzata e radio con comandi al volante. Tramite un tasto sulla plancia il guidatore poteva escludere il controllo della trazione, limitare l'intervento dell'ESP o escluderlo, per il massimo divertimento tra le curve. La GT ha prestazioni notevoli: sfiora i 230 km/h e passa da 0 a 100 in 5,7 secondi. Ma le sensazioni vintage non si limitavano alla

**L'IMBARAZZO DELLA SCELTA È SOLO PER IL COLORE. LA GT, INFATTI, HA UN SOLO MOTORE E POCHI ACCESSORI**

guida: oltre alla già citata manovra completamente manuale per abbassare la capote, il cofano baule incernierato posteriormente costringe a mettere e togliere i pochi bagagli stando di lato. Non è una macchina su cui puntare come daily drive: la si acquista con lo stesso spirito col quale ci si avvicina a una spider inglese degli anni 60, ma qui sul piatto della bilancia vi sono la sicurezza e le prestazioni di un'auto moderna.



LO SCHEMA È DA SPORTIVA VECCHIA SCUOLA: MOTORE ANTERIORE LONGITUDINALE E TRAZIONE POSTERIORE

# LA FORZA DEL NOME

Il colosso americano non indulge in simboli particolari: il nome del fondatore è più che sufficiente, inserito in un ovale blu. Il fulmine, Blitz in tedesco, in origine compare sulle biciclette Opel; negli anni 30 identifica gli autocarri della Casa; il marchio che tutti conosciamo appare solo nel 1964



1927



1957



1961



1965



1976



2003

↑  
**FORD**

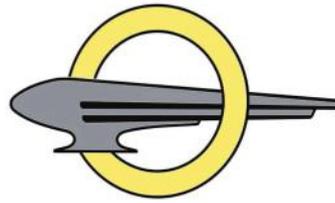
↓  
**OPEL**



1902



1936



1937



1954



1963



1964



1970



2020



LA OPEL CALIBRA È STATA UNA DELLE  
SPORTIVE DI MAGGIOR SUCCESSO  
NELLA PRIMA METÀ DEGLI ANNI 90.  
ANCORA OGGI È MOLTO APPREZZATA

# 1 ALPINE RENAULT

# 2 SAAB VOLVO

# 3 FORD OPEL

Una collana di sei volumi dedicata alle auto straniere nella fascia di prezzo bassa e media, con un limite di spesa fissato a 40.000 euro. Ecco la nuova serie di allegati che vi accompagnerà da febbraio a luglio. Una carrellata particolarmente ricca, articolata in circa 140 modelli, suddivisi nei fascicoli Alpine-Renault, Saab-Volvo, Ford-Opel, Austin Healey-Lotus, Giapponesi e MG-Triumph. Una guida, un vademecum indirizzato soprattutto agli appassionati che desiderano entrare nel mondo delle auto storiche con cognizione di causa. All'aspirante collezionista vengono infatti fornite informazioni essenziali per andare a colpo sicuro: per ogni automobile sono indicate le versioni migliori su cui puntare, le analisi dei trend di mercato e le quotazioni. Non mancano i suggerimenti sul restauro, le liste dei punti deboli da esaminare con maggior attenzione e gli approfondimenti sulla disponibilità dei ricambi. Completano il quadro gli elenchi dei club più attivi e degli specialisti. Senza dimenticare i consigli sui libri da consultare per approfondire le proprie conoscenze sui vari modelli

# AUSTIN HEALEY LOTUS

# 4

# 5 GIAPPONESI

# 6 MG TRIUMPH

