

GUIDA AL COLLEZIONISMO

ALPINE RENAULT

1





IL REPARTO CORSE ALPINE
NELLO STABILIMENTO
INAUGURATO NEL 1969

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Il nome Alpine non ha bisogno di presentazioni: la berlinetta A110 e le granturismo A310 e derivate sono autentiche icone. Rendiamo poi omaggio al contributo della Renault nella storia dell'automobile: dalla R4 alla R5, dalla Espace alla Twingo e alla Clio Williams

Testo di **Alfredo Albertini**



Jean Rédélé accanto alla sua creatura più nota: l'Alpine A110



Louis Renault al volante del prototipo della 3/4 CV nel 1898

La "Guida al collezionismo" inaugura la sua terza stagione con questo fascicolo dedicato all'Alpine e alla Renault. Per gli appassionati di motorismo sportivo la giovane Casa fondata da Jean Rédélé nel 1954 è un'autentica icona degli anni 60. La berlinetta A110 non ha certo bisogno di presentazioni. Ma occorre subito una doverosa precisazione. Come da tradizione di questa fortunata collana di volumi anche in questo caso abbiamo mantenuto il nostro limite di spesa entro un budget di 40.000 euro, tenendo come riferimento la fascia AB delle nostre quotazioni. Di conseguenza abbiamo dovuto limitare la nostra disamina della A110 alle versioni con motorizzazioni di 956 e 1.108 cm³, escludendo le ambite 1.300 e 1.600, che ormai hanno valutazioni ben superiori. Accanto alle prime edizioni della A110, declinata anche nelle meno

note GT4 e Cabriolet, troverete le A310, le GTA V6-GT V6 Turbo e infine la A610 Turbo.

SUCCESSI SECOLARI

La seconda protagonista è la marca fondata da Louis Renault, che ha attraversato due guerre mondiali e superato felicemente il traguardo del nuovo millennio. La Casa della Losanga ha accompagnato generazioni e generazioni di automobilisti, lasciando tracce indelebili nel progresso dei motori, nelle innovazioni tecnologiche e nel design, fino ad inventare nuove categorie di automobili, come la rivoluzionaria Espace. Ma Renault ha primeggiato anche nello sport, con le tantissime vittorie nei rally e in Formula 1. Nel 2005 e nel 2006 ha conquistato sia il Mondiale Costruttori sia il Mondiale Piloti con Fernando Alonso, trascinando verso l'alto le vendite dei

modelli di grande serie. Per il collezionista desideroso di mettersi in garage una Renault storica non c'è che l'imbarazzo della scelta. In queste pagine partiamo dall'immediato dopoguerra, con la piccola 4 CV del 1946, che ha contribuito a motorizzare una Francia affamata di automobili, e ci spingiamo sino agli anni 90 con la Twingo, che ha impresso una nuova immagine e un nuovo volto alle city car. La scelta non è stata semplice, perché sono molti i modelli che hanno costruito il mito della Losanga e che possono rientrare a pieno diritto nel mondo collezionistico. Nella nostra galleria abbiamo inserito le versioni Gordini della Dauphine e della R8, l'intera gamma della mitica R4, le berline della generazione turbo, come la 18 e la 21, la Fuego e l'ambitissima Clio Williams, una delle hot hatch più desiderate. Con ampio spazio riservato alle 5 Alpine, 5 Alpine Turbo e Supercinque GT Turbo. **RC**

RUOTECLASSICHE

ALPINE - RENAULT



16



26



46



52



56



64



SOMMARIO

3 EDITORIALE	74 R15 - 17 (177)
6 INTRODUZIONE ALPINE	80 5 ALPINE
10 A110 - A110 GT4 - A110 CABRIOLET	88 5 ALPINE TURBO
16 A310	92 18 TURBO
22 A310 V6	96 FUEGO
26 GTA V6 GT - V6 TURBO	102 9 TURBO - 11 TURBO
32 A610	106 ESPACE
36 INTRODUZIONE RENAULT	110 SUPERCINQUE GT TURBO
40 4 CV	116 21 TURBO
46 DAUPHINE - ONDINE	120 19 16V - 19 16V CABRIOLET
52 FLORIDE - CARAVELLE	124 CLIO 16V
56 R4	128 CLIO WILLIAMS
64 8 GORDINI - 8 S	136 CLIO 2.0 16V RS
70 R16	140 TWINGO
	146 STORIA DEL LOGO

Galleria Ruoteclassiche

Numero 147 - Febbraio 2023
periodico mensile

Direttore Responsabile Gian Luca Pellegrini

Registrazione del Tribunale di Milano n. 85 del 11/02/2002

GUIDA AL COLLEZIONISMO ALPINE - RENAULT

A cura di Fabrizio Greggio

Testi di Alfredo Albertini, 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

SPORTIVITÀ ESCLUSIVA

Nell'immaginario collettivo il simbolo per eccellenza della Casa è la berlinetta A110, che fa ancora sognare gli appassionati di rally. Tuttavia dallo stabilimento di Dieppe sono uscite anche granturismo di razza, confortevoli, costruite con cura artigianale e in piccoli lotti

Testo di **Marco Di Pietro**

La piccola Casa di Dieppe è indissolubilmente legata a Renault, che dalla seconda metà degli anni 70, con l'uscita di scena del fondatore Jean Rédéle, ne assume il completo controllo. Il ritorno in vita del brand, annunciato nel 2012 e proseguito con la presentazione della concept Alpine Vision nel 2016, è finalmente avvenuto in occasione del Salone di Ginevra del 2017. Tale evento ha immediatamente riaperto i riflettori sui modelli storici, già tra i prediletti del mercato collezionistico. Oggi, per il marchio Alpine, il legame con l'heritage è fondamentale, a iniziare dal nome del modello attuale, A110, un omaggio al glorioso passato sportivo della Casa.

DURA E PURA

A proposito di A110: si tratta ovviamente dell'Alpine più interessante e più ambita, perché attraverso le vittorie nei rally a cavallo tra gli anni 60 e 70 è entrata di diritto nell'Olimpo delle vetture da competizione più celebrate. Peccato che le quotazioni delle versioni più pregiate della A110, ossia quelle con motori 1.300 e 1.600, siano ben superiori a 40.000 euro, il limite di budget da noi tradizionalmente fissato in tutti i volumi della "Guida al collezionismo", una collana nata nel 2021 col chiaro obiettivo di porsi come indispensabile vademecum per coloro che desiderano entrare nel mondo delle storiche. Tuttavia il listino di Ruoteclassiche riguardante le Alpine Renault (o Renault Alpine, come riportato sulle denominazioni dei modelli a partire dagli anni 80) offre diversi spunti interessanti a coloro che sono irresistibilmente attratti dal marchio francese, divenuto uno dei simboli del motorismo sportivo d'Oltralpe.



PRODUZIONE LIMITATA

La nostra disamina non prende in considerazione i primi modelli della Casa di Dieppe: le A106 e le A108, pur non superando ancora i 40.000 euro di quotazione, sono delle autentiche mosche bianche, pressoché impossibili da trovare sul mercato. Si parte quindi dall'iconica A110. Di questa stupefacente berlinetta, verranno esaminate solo le motorizzazioni 950 e 1.100, le uniche a essere sotto la nostra faticosa soglia di spesa. Interessanti, sebbene molto rare, sono poi la GT4 e la Cabriolet. Con queste versioni della A110 berlinetta, una sportiva essenziale, spartana e votata all'impiego agonistico, la Casa tentò di attrarre verso la A110, a dire il vero senza molto successo, una clientela più ampia, proponendo una sorta di "Alpine da famiglia" (la GT4 con abitabilità 2+2) e di "Alpine al femminile"

(la leggiadra, e ancor più rara, Cabriolet). La GT4, al di là dei numeri di produzione molto modesti (263 unità, rispetto a un totale delle A110 che si attesta attorno agli 8.000 esemplari), è fondamentale nella storia dell'Alpine perché introduce il concetto di granturismo. Questo tema sarà ampiamente sviluppato nelle successive A310 (quattro cilindri e V6), GTA e A610. A partire dagli anni 70, infatti il marchio si concentra sulla produzione di sportive più fruibili, meglio rifinite e in grado di assicurare un livello di confort elevato. Senza però venire meno ad alcuni tratti distintivi della Casa: telaio monotrave, motore posteriore, carrozzeria in vetroresina, allestimento artigianale. I volumi produttivi nello stabilimento di Dieppe sono sempre stati ridotti: raramente l'Alpine si è spinta oltre i 1.000-1.500 esemplari costruiti all'anno. Questo dato ➔



Evoluzione della specie

Le due anime del marchio: da destra, le mitiche Alpine A110 1300 e 1600, le berlinette che hanno costruito il mito Alpine. In primo piano, la A310 con motore a quattro cilindri 1.600: è la capostipite di tutte le sportive di Dieppe prodotte fino al 1995.



Il patron

Nella pagina a fianco, a sinistra, con giacca e cravatta sotto l'impermeabile, Jean Rédélé, il fondatore dell'Alpine. Alla sua sinistra, Amedeo Gordini, preparatore di punta delle Renault. In questa pagina, sopra a sinistra, alcune scocche della A310 in allestimento.





Scalata sociale

La A310 con motore V6 (1976) segna il debutto della Casa nel segmento delle sportive di grossa cilindrata. Il propulsore di 2.7 litri è il noto PRV (Peugeot-Renault-Volvo) ed eroga 150 CV. Nella pagina accanto, in alto a sinistra, la GTA V6 GT; a destra la GTA V6 Turbo; in basso, la A610, con la quale la Casa cessa nel 1995 l'attività.

➔ è sufficiente a capire come queste sportive siano esclusive (non dal punto di vista economico), difficili da reperire e talvolta complesse da restaurare. Come mai le Alpine sono le protagoniste delle prime pagine di questo volume dedicato essenzialmente alla Renault? Per il marchio della Losanga, la piccola Casa di Dieppe è una sorta di fiore all'occhiello, una realtà che ha sempre rappresentato il reparto sportivo di punta, la fucina nella quale hanno preso vita i modelli distinti dalla magica sigla RS, ossia Renault Sport. **RC**

L'ALPINE È IL FIORE ALL'OCCHIELLO
DELLA PRODUZIONE SPORTIVA
RENAULT. UN MARCHIO ICONICO



PREMIÈRE DAME

Al Salone di Parigi del 1962 debutta la sportiva più iconica della Casa. Accanto alla berlinetta, destinata a imperitura fama, sfilano però anche le meno note versioni a quattro posti e scoperta. Prodotte col contagocce, sono per palati fini

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



ALPINE A110

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La berlinetta A110 rappresenta il modello più famoso e importante nella storia dell'Alpine (1954-1995), al punto da divenirne il simbolo per eccellenza. Nasce nel 1962 come erede della A108, dalla quale deriva essenzialmente lo stile e lo schema costruttivo con telaio a trave centrale e carrozzeria in vetroresina. La base meccanica è quella della neonata Renault 8, quindi motore a quattro cilindri di 956 cm³ con potenza di 55 CV, sufficienti a spingere la A110 fino a 160 km/h. Con il nostro budget limitato a 40.000 euro, dobbiamo

“accontentarci” di questa prima versione, prodotta fino al 1965, e di quelle con motori 1.108, costruite dal 1964 al 1969. Le più pregiate motorizzazioni 1.300-1.500-1.600 superano infatti ampiamente le nostre “colonne d’Ercole”. Ma le berlinette non sono le uniche A110 prodotte; ci sono altre due versioni che rientrano nel limite



prefissato: le GT4 e le Cabriolet. Anche se sono difficilissime da reperire sul mercato (in Italia sono praticamente assenti), può valere la pena di investirci sopra, perché costituiscono entrambe un tentativo, in verità non riuscitissimo, di allargare le potenzialità della gamma A110, andando a solleticare l’interesse di una clientela meno sportiva. Come avviene anche per le sorelle più celebri, il valore di una GT4 o di una Cabriolet cresce con la potenza del motore: dall’iniziale 956 cm³ da 51 CV fino ai 95 della 1.108 cm³ più potente (con l’aggiunta delle 1.300, che però sono versioni pressoché sperimentali, con una produzione complessiva di 18 unità per la GT4). Siamo nella fascia di prezzo compresa tra i 24.000 e i 37.000 euro, ben al di sotto di quella delle A110 berlinette 1.300 e 1.600.

QUOTAZIONI

La fascia di prezzo è compresa tra i 24.000 euro della GT4 da 51 CV ai 37.000 della Cabriolet Super. In mezzo la più nota berlinetta, che parte dai 28.000 euro della versione iniziale da 55 CV (956 cm³) per arrivare ai 34.000 del modello con motore di 1.108 cm³.

Valore minimo € (label AB)

24.000

Valore massimo € (label AB)

37.000

2 RESTAURO

L'Alpine A110 riprende la concezione di molte sportive leggere inglesi, impiegando però componenti di grande serie di origine Renault. Questo ne ha permesso, all'epoca, la diffusione anche su mercati non automobilisticamente maturi come la Bulgaria e la Spagna. Sono pochi i pezzi di meccanica e impianto elettrico non comuni alle altre Renault dell'epoca, la 4, 8 e la 10 in particolare (e più tardi la 16), per cui non è difficile reperirle attraverso i cataloghi onnicomprensivi online cui tutti i meccanici hanno ormai accesso. Il rovescio della medaglia è che, a cinquant'anni della fine della produzione, molti di quei ricambi non sono originali, ma di qualità corrispondente. Non si tratta quindi di trovare tanto chi sa mettere le mani sulla meccanica, quanto uno specialista di geometrie di telaio e sospensioni: una torsione della trave centrale o una regolazione non perfetta dell'assetto possono creare grandi problemi su una

vettura leggera, potente e molto sbilanciata sul retrotreno, con una tenuta di strada non alla portata di tutti. Diverso è il discorso per la carrozzeria, dove le parti sono specifiche, ma il grande impiego di vetroresina rende la riparazione alla portata di chi opera nel settore nautico (ve ne sono molti anche nelle regioni lontane dal mare, sulle rive dei grandi laghi). Come per molte auto francesi, la madrepatria è ricca di artigiani e persino di club che replicano e forniscono ricambi, come la Mecaparts, che ha a catalogo componenti in metallo e vetroresina per la carrozzeria, o il sito *piecesalpine110.com*, che propone anche serbatoi e scarichi. Per gli interni, il mercato d'Oltralpe offre rivestimenti riprodotti per i sedili e pannelli porta, così come le moquette preformate per il pavimento; forme e materiali dei sedili, comunque, sono alla portata di qualsiasi sellaio che abbia esperienza con le auto ultracinquantenni. Per avere un'idea di un restauro integrale di una A110 si può visitare il blog personale di 655 pagine di Jimmy Puyraimond (*jimmy p.*) su *caradisiac.com*



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

PARAFANGO POSTERIORE	€ 210
PANNELLI INTERNI PORTA	€ 200
KIT AMMORTIZZ. ANT.	€ 233
GUARNIZIONE TESTA	€ 150
KIT PISTONE COMPLETO	€ 80

• I club



CRAGI

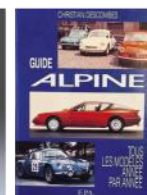
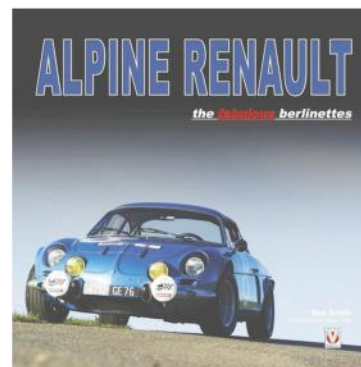
Il Club Renault Alpine Gordini Italia (Cragi), fondato nel 1989, è un riferimento sicuro. Riunisce tutti i modelli firmati Alpine e Gordini (ma accoglie anche

le Supercinque GT Turbo). Il sodalizio è riconosciuto dalla Casa madre quale referente italiano a livello di registro storico.

Sito cragi.it

Email info@cragi.it

• I libri



La bibliografia riguarda principalmente la carriera agonistica della berlinetta A110. Fra i titoli indichiamo "Alpine Renault The fabulous berlinettes" di Roy Smith, Veloce Publishing. Su tutta la produzione Alpine segnaliamo invece "Guide Alpine Tous les modeles année par année", di Christian Descombes, Epa.

• Specialisti

Alpine Lab

Sito alpinelab.de

Email info@alpinelab.de

Classic Car Restoration Jarama

Sito classiccarsjarama.com

Email info@classiccarsjarama.com

De Marco Parts

Sito demarcoparts.com

Email info@demarcoparts.com

ALPINE A110 1962-1969

3 SU QUALE PUNTARE

Il Salone di Parigi del 1962 segna l'inizio di un capitolo fondamentale nella storia dell'Alpine. Sotto i riflettori dell'importante rassegna motoristica debutta infatti la A110, proposta nelle versioni berlina, Cabriolet e GT4. La prima è destinata ad avere imperitura fama, protagonista assoluta delle fortune agonistiche della Casa. La berlina giunge quando le A108 costituiscono ancora l'ossatura della produzione. Il motore d'esordio è il 956 cm³, in edizione potenziata a 55 CV, derivato dalla Renault 8, che fornisce parte della componentistica della nuova sportiva di Dieppe. Lo stile è ispirato a quello delle berline precedenti, ma è più aggraziato, con un frontale a quattro fari, con una linea del padiglione più sinuosa e con una parte posteriore allargata per poter ospitare il motore più grosso, che rende la sagoma più aggressiva. La A110 diventa da subito una protagonista delle corse su strada, ma la richiesta dei piloti è pressante per un aumento delle prestazioni: ecco così che già nel 1964 viene utilizzato il motore di 1.108 cm³ derivato dalla R8 Major, inizialmente con 66 CV che salgono poi fino a 95 CV. Successivamente la corsa al rialzo non accenna ad affievolirsi, con i motori di derivazione R8 Gordini e poi anche della Renault 16. Decisamente meno filante e armoniosa è la GT4: l'idea di produrre una versione più comoda, con abitabilità a quattro posti, non è nuova: Jean Rédélé l'ha già sperimentata con la A108 2+2 ma, anche a causa della linea poco gradevole, non aveva ottenuto il successo sperato. La nuova GT4 è conosciuta anche come A110 L (cioè "Lunga") perché il passo è incrementato di 17 cm rispetto ai 210 cm delle berline. Il padiglione è più squadrato nella parte posteriore, facendo raggiungere alla GT4 un'altezza complessiva di 124 cm (la berlina misura 113 cm da terra). L'assemblaggio delle scocche, ovviamente in poliestere, avviene presso la carrozzeria Chappe & Gessalin di Brie Comte Robert, nel dipartimento della Loira e della Marna. Il motore inizialmente adottato è il 956 cm³ della prima Renault 8, con potenza portata

a 51 CV. Sembra che di questa versione ne siano state costruite una ventina di unità nel biennio 1963-64. Alla fine del 1963 la GT4 adotta anche il 1.108 cm³ della R8 Major e della Caravelle, ma con potenza portata a 66 CV: questo modello è denominato V70. La GT4 V70, assieme alla successiva V100 (model year 1965), costituisce il grosso della produzione: 225 esemplari. La V100 utilizza il motore della R8 Gordini da 95 CV, sempre con cilindrata di 1.108 cm³. La GT4 esce dai listini nel 1969, non prima di aver sperimentato il 1.255 cm³ della R8 Gordini portato a 105 CV (15 esemplari) e un 1.292 cm³ da 115 CV (3 esemplari). Del resto, ormai la Casa punta con decisione solamente sulla versione berlina della A110. La produzione prosegue invece in Messico, dove dal 1965 al 1974 vengono allestite 118 GT4. La Cabriolet viene realizzata sulla base del telaio della berlina, quindi a passo corto.

I NUMERI DI PRODUZIONE “EUROPEA” DELLA GT4 E DELLA CABRIOLET SONO ESIGUI: CIRCA 330 UNITÀ IN TOTALE

Le motorizzazioni sono in pratica le stesse della GT4, ma la produzione è ancora più limitata: dagli stabilimenti di Dieppe ne escono 67 esemplari. Ma la Cabriolet, al di là dello scarso successo ottenuto in Francia, è prodotta su licenza anche in altri stabilimenti sparsi per il mondo. La Fasa-Renault, per esempio, licenziataria dell'Alpine, ne produce qualcuna attorno alla metà degli anni 60, ma quasi sempre si tratta di modelli derivati dalla A108 (dunque sulla meccanica della Dauphine, e non dalla Renault 8 come la A110). Analogo discorso, ma su base A110, per le Cabriolet realizzate in Bulgaria dalla Bulgaralpine. Sembra però che il numero più consistente sia stato prodotto in Messico, dalla licenziataria Dinalpin: alcune fonti indicano una produzione di circa un centinaio di vetture.

ALPINE A110 CABRIOLET 1963-1969



ALPINE A110 GT4 1963-1969



4 IL MERCATO

L'acquisto di una Alpine A110 GT4 o Cabriolet si rivela difficilissimo: ne sono state prodotte pochissime, molte delle quali sono sparite dalla circolazione, e le poche sopravvissute appartengono a collezionisti di sicura fede, che mai e poi mai se ne separerebbero. Anche perché il loro valore non è proporzionato alla rarità e dunque nessuno è disposto a privarsene a fronte di una valutazione modesta. Occorre dunque armarsi di pazienza e sperare in una buona dose di fortuna. Dei due modelli, la GT4, con una produzione di 263 esemplari, è quello che offre maggiori chance di successo, anche perché si può contare sull'ausilio di un sito specializzato che ha una pagina dedicata alle compravendite: *alpine-gt4.pagesperso-orange.fr*. Su questo sito web attualmente ci sono quattro esemplari in vendita (in un caso si tratta soltanto dello

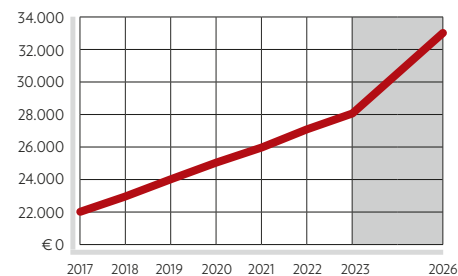
chassis), di cui uno disponibile in Italia: una A110 GT4 1.100 con motore Gordini, preparata per gare storiche e con fiche Fia. Sempre su questo sito, che oltretutto prevede una sezione storica di grande interesse sull'evoluzione della GT4, si possono trovare parecchi ricambi specifici per il modello. Di A110 Cabriolet, invece, si ha notizia di una Dinalpin perfettamente restaurata in Messico e di due esemplari in Francia, uno da restaurare e uno quasi del tutto conservato, con un leggero maquillage

**IL GLORIOSO
PASSATO
AGONISTICO DELLA
BERLINETTA
SI RIFLETTE SULLE
QUOTAZIONI**

alla carrozzeria. In Italia non figurano vetture proposte in vendita. Quali sono le prospettive di mercato per le GT4 e le Cabriolet? Sicuramente saliranno di valore nei prossimi anni, ma in maniera meno accentuata rispetto alle berline, nella top list dei collezionisti grazie alla gloriosa carriera agonistica. È difficile stabilire l'effettivo tasso incrementale delle GT4 e delle versioni scoperte: qualora si abbia notizia di transazioni andate a buon fine potrebbero costituire un riferimento importante. Da ultimo, le A110 berline di prima generazione: in Italia sono in pratica un oggetto misterioso, quasi introvabile. Le edizioni iniziali con propulsori di 965 e 1.108 cm³ sono tutte di importazione recente ed è assai difficile trovarle in vendita. Meglio rivolgersi al mercato francese, ma anche qui la ricerca non sarà facile: occorre infatti considerare che la produzione è stata solamente di circa 850 unità tra il 1962 e il 1969. **RC**

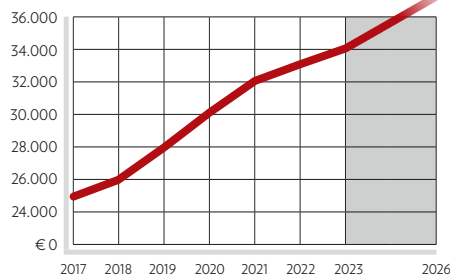


ALPINE A110 (956 CM³)
1962-1965



Prodotta in un numero limitato di esemplari (pare meno di 100), è pressoché introvabile in Italia. Pur essendo la capostipite della famiglia A110, è la meno quotata.

ALPINE A110 (1.108 CM³)
1964-1969



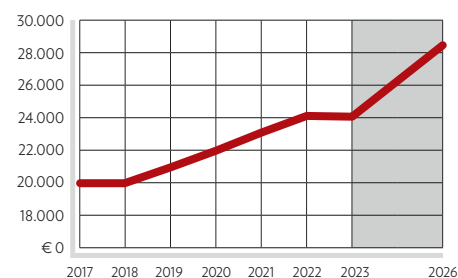
Con la crescita delle prestazioni i valori salgono parecchio. Una berline con motore da 95 CV derivato dalla Renault 8 Gordini può toccare, se perfetta, i 50.000 euro.





ALPINE A110 GT4 (956 CM³ - V70)

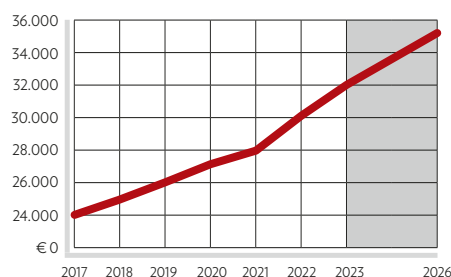
1963-1969



La motorizzazione più piccola (versione costruita in appena 20 unità) e quella 1.100 da 66 CV hanno quotazioni identiche. I valori saliranno, ma gradualmente.

ALPINE A110 GT4 (V100)

1964-1968

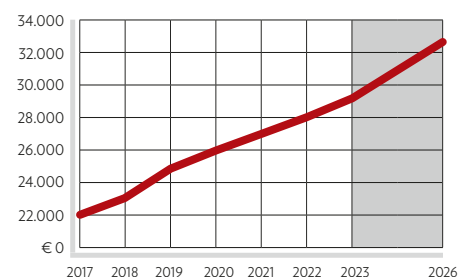


Adotta il motore 1.100 da 95 CV, derivato dalla Renault 8 Gordini. Il suo valore è nettamente superiore rispetto a quello delle versioni meno potenti.



ALPINE A110 CABRIOLET (V70)

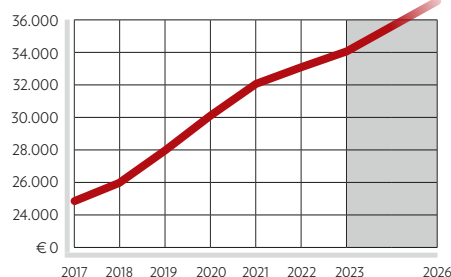
1963-1969



Questa versione è in teoria la più popolare, anche se certezze sui numeri di produzione non ce ne sono. I modelli costruiti su licenza all'estero valgono qualcosa meno.

ALPINE A110 CABRIOLET (V100)

1964-1968



La scoperta equipaggiata col motore di derivazione Renault 8 Gordini presenta un valore abbastanza alto; quando perfetta può superare i 50.000 euro.



BENVENUTA GT

Apprezzata per le sue berlinette “estreme” e spartane, la Casa cambia registro e propone una granturismo più godibile, spaziosa e curata. Da lei deriveranno tutti i modelli successivi. Motore 1.600, potenze da 95 a 127 CV e stile molto personale

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La A310 costituisce una pietra miliare nella storia della Casa: il passaggio dalle berlinette prettamente sportive, dure e pure e senza compromessi alle granturismo. Un cambiamento non troppo ben digerito all'epoca dalla clientela che, abituata alle leggerissime e spartane A110, di fronte alle più confortevoli e imponenti A310 (oltre 150 kg di peso in più e 35 cm di lunghezza) si trovò disorientata. Col passare del tempo, però, la A310 ha iniziato a essere considerata un modello classico,



di grande rilevanza storica, pur mantenendosi a distanza siderale dalle gloriose A110. Al suo debutto, avvenuto al Salone di Ginevra del 1971, l'Alpine A310 adotta il motore 1.600 di derivazione Renault 16, con alimentazione a carburatori, poi a iniezione; vi è anche un'edizione

con cilindrata leggermente maggiorata ma con singolo carburatore e depotenziata, montata su una poco venduta versione economica. Quando nel 1976 debutta la A310 con il motore V6, la 4 cilindri d'origine scompare dalla scena, dopo una produzione di sole poco più di 2.300 unità. Per questo motivo la A310 1.600 è rara e ricercata, e il suo valore economico è equiparabile a quello della un po' più comune V6 (costruita in quasi 9.300 unità). Insomma, la prima granturismo dell'Alpine (anche se nella gamma delle A110 era stata presente la GT4, primo tentativo di garantire qualche centimetro di spazio e un minimo di confort in più, prodotta però in numeri risibili) merita la massima considerazione da parte dei collezionisti dal palato fine.



ALPINE A310 (VF)

QUOTAZIONI

Oggi un esemplare in buone condizioni (restaurato o conservato) vale 30.000 euro (label AB), mentre uno immacolato raggiunge il 50% in più, cioè 45.000 euro (label A+). Come vedremo sono valutazioni del tutto identiche a quelle della successiva V6.

Valore € (label AB)

30.000



2 RESTAURO

Per quanto totalmente diversa nello stile e meno sportiva nell'impostazione (era piuttosto una granturismo), la A310 riprende esattamente la filosofia costruttiva della A110, con un telaio a trave centrale (però non più a sezione tonda bensì quadrata), alle cui estremità sono fissate le traverse che reggono i castelli di supporto degli assali, mentre la carrozzeria è in vetroresina. Il restauro incontra quindi le stesse problematiche anche se, complice il maggiore apporto dei componentisti cui l'industria dell'auto fa ricorso negli anni 70, i tecnici Alpine hanno fatto la spesa anche fuori dal catalogo Renault. Sono comuni alla Peugeot 504, per esempio, i fari (della coupé), le maniglie delle porte e i mozzi ruota; i lampeggiatori laterali arrivano dalla Simca 1301 e nella meccanica c'è pure un po' d'Italia: supporto del cambio Fiat e, sulle prime 900 auto prodotte, nottolini dei tiranti dell'avantreno Alfa Romeo. I motori Cléon-Alu sono stati montati su moltissimi veicoli

Renault, come le 12, 15, 16, 17, 18 e 20 e le versioni benzina del furgone Trafic prima serie, ma le varianti adottate dalla Alpine sono comuni a pochi altri modelli: il 1.605 cm³ della prima versione con due carburatori a doppio corpo Weber (sigla A2L) è specifico; comune alle Renault 17 TS e Gordini è il 1.605 con iniezione elettronica Bosch D-Jetronic (la stessa di Citroën DS 21 e 23, Lancia 2000 e Saab 99, ancora assistita dalla rete Bosch) uscito nel 1973, siglato A3L. È comune alla seconda serie della 17 TS il 1.647 cm³ (A6M) adottato nel 1975 dalla nuova versione base, alimentato da un solo carburatore doppio corpo, sempre Weber. Il cambio è della Renault 12, diffusissima soprattutto nei Paesi dell'ex blocco sovietico grazie alla costruzione su licenza della Dacia. Gli esemplari del primo anno di produzione hanno sofferto di problemi di gioventù, oggetto di continui richiami da parte della Casa. Non deve preoccupare, infine, un'eventuale A310 priva della veneziana sul lunotto: l'accessorio, di serie per l'export, sul mercato francese era un optional.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

GRIGLIA ANTERIORE	€ 245
SERIE COMPLETA FARI	€ 310
COLLETTORE ASPIRAZIONE	€ 500
BOBINA ACCENSIONE	€ 50
SET COMPLETO MOQUETTE	€ 570

● I club



Cragi

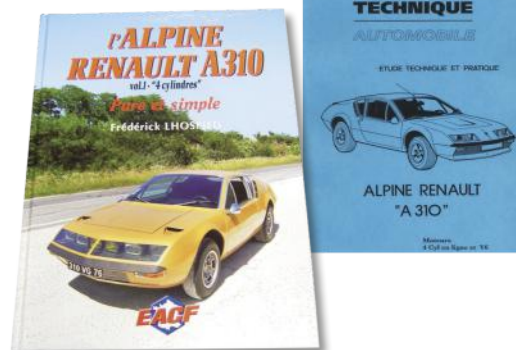
Anche per l'Alpine A310 il riferimento è il Club Renault Alpine Gordini Italia, che cura il registro storico delle A110 e 310.

Soci sono ex piloti professionisti, collezionisti e appassionati. Il sodalizio conta la presenza di numerosi esperti ai quali affidarsi per consigli e indicazioni sui restauri.

Sito cragi.it

Email info@cragi.it

● I libri



È in francese la monografia "L'Alpine Renault A310" dedicata alle versioni a 4 cilindri, firmata da Frédéric Lhospied e pubblicata da Eacf. Il volume è reperibile ormai soltanto come usato. Consigliato anche il fascicolo della collana francese "Revue technique Automobile" rivolto alle A310 a 4 e a 6 cilindri.

● Specialisti

Amicale A310 4 Cylindres

Sito a310-4c-fr

Email amicale@a310-4c.fr

Legend Auto Pieces

Sito legendautopieces.fr

Messa T.

Sito messa.it

Renault Alpine Club International

Sito renault-alpine.com

3 SU QUALE PUNTARE

Se si escludono le versioni da competizione, che esulano da questa trattazione, le Alpine A310 con motore a quattro cilindri sono state realizzate in tre serie distinte: le VE con il 1.600 a due carburatori (1971-74), le VF con l'iniezione elettronica (1973-76) e le VG, con il propulsore maggiorato nella cubatura da 1.605 a 1.647 cm³, ma alimentato da un singolo carburatore e con potenza limitata a soli 95 CV (1975-76).

Le versioni su cui puntare sono innanzitutto la prima VE, che è anche la più diffusa (è stata costruita in 1.255 esemplari) oppure, in alternativa, la VF (699 unità). La VG, anche se è la più rara (386 esemplari assemblati nel biennio) è leggermente meno appetibile perché si tratta del tentativo (fallito) di offrire una versione più economica nel prezzo, ma anche un po' mortificata nelle prestazioni. In ogni caso il valore di mercato è identico per tutte le tre versioni. La A310 debutta nel 1971, dopo che la Casa di Dieppe l'aveva annunciata da tempo, definendola "l'Alpine per il padre di famiglia", sottolineando la sua vocazione 2+2, quindi un po' meno corsa rispetto alla A110. Non riuscirà mai a scalzare la A110 dal cuore degli appassionati del marchio, anche perché, proprio a partire dai primi anni 70, la berlinetta vive il suo momento più magico in termini di successi sportivi, con la conquista della vittoria assoluta al "Montecarlo" e l'affermazione nel primo Campionato Mondiale Rally. Al punto da costringere la Casa a mantenerla in produzione fino al 1977, anno in cui la A310 è già andata in pensione, sostituita dalla V6. Sebbene dimensionalmente più imponente, la A310 conserva lo schema tecnico della A110: motore posteriore longitudinale a sbalzo e carrozzeria in vetroresina. La novità, oltre che nella stazza, è la forma spigolosa, tipica degli anni 70, nettamente in contrasto con le rotondità sexy della A110. La A310 è diversa, ma comunque bella, con quella griglia a "veneziana" (optional su alcuni mercati) montata per schermare il lunotto

 **ALPINE A310 (VE)** 1971-1974



ALPINE A310 (VF) 1973-1976



che ricorda un po' la mitica Lamborghini Miura. Stilisticamente riuscito anche il frontale, spiovente e con una batteria di sei proiettori alloggiati dietro a carenature in vetro stratificato divise tra loro da un sottile montante centrale (nella successiva V6 i fari saranno quattro, sempre protetti da due schermi in vetro, ma nettamente separati). Nella fiancata spiccano i grandi parafranghi bombati, a sottolineare che la sportività non è stata affatto dimenticata. Il motore eroga 125 CV, praticamente la stessa potenza della A110 1600, ma la velocità di punta scende a 215 km/h a causa del peso, che dai 700 kg scarsi della berlinetta arriva a 840. Questa è la A310 VE. La successiva VF adotta l'impianto di iniezione elettronica Bosch, che Renault ha già sperimentato sulla coupé 17/177. Conferisce alla A310 più linearità nell'erogazione della potenza, che sale a 127 CV (ma la velocità di punta scende

NON BISOGNA FARSI TRARRE IN INGANNO DALLA CILINDRATA CONTENUTA: LA A310 SUPERA I 210 KM/H

a 210 km/h). Le vendite raggiungono un picco di 688 unità nel 1973, poi iniziano a scendere verticalmente, anche a causa della prima crisi petrolifera che investe tutto il mondo occidentale e mette in seria crisi il mercato delle auto sportive. L'Alpine tenta di correre ai ripari introducendo, a partire dal 1975, la versione VG, cioè l'edizione economica, con il motore, anch'esso di derivazione Renault 16, con cilindrata portata a 1.647 cm³, ma con alimentazione a singolo carburatore doppio corpo e soli 95 CV. La velocità massima scende a 190 km/h, ma con i limiti di velocità imposti sulle autostrade europee non è un gran danno. Però le vendite non si risollevarono. E la A310 esce di scena, sostituita dalla V6, la cui storia viene raccontata nelle prossime pagine.

4 IL MERCATO

La produzione complessiva della A310 con motori 1.600 conta appena 2.340 esemplari (1.255 della serie VE, 699 della versione VF e 386 della VG). Questo dato è già di per sé più che sufficiente a spiegare come questa berlinetta sia tutt'altro che semplice da scovare. Tutti gli esemplari ancora in circolazione sono saldamente nelle mani di collezionisti, quasi sempre appassionati del marchio di Dieppe e quindi tendenzialmente poco disposti a cederli. Poche A310 si trovano in vendita presso i commercianti specializzati in auto sportive da collezione: quasi sempre si tratta di esperti della marca, che però in Italia scarseggiano. È relativamente più facile recarsi sul mercato d'origine, la Francia, dove qualche esemplare in più proposto in vendita è presente, anche se i prezzi sono in genere più elevati rispetto a quelli

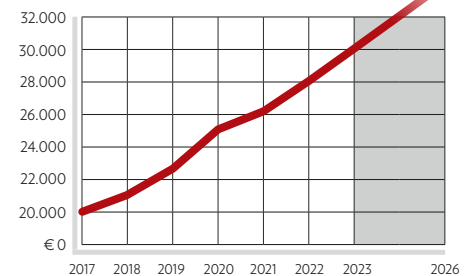
dei listini ufficiali di Ruoteclassiche. Per conoscere l'originaria destinazione degli esemplari, è facilmente consultabile la targhetta ovale applicata in fabbrica sulla scocca che attraverso un codice a tre cifre permette di identificare l'allestimento specifico di ciascuno dei mercati principali: 100 (Francia), 101 (Belgio), 102 (Italia), 103 (Paesi Bassi), 120 (Germania), 123 (Svizzera), 203 (Messico), 267 (Spagna e Portogallo). La qualità degli esemplari in circolazione è buona, perché ormai tutti sono stati sottoposti a restauri o a ripristini parziali. Attenzione ai rimaneggiamenti non originali o alle trasformazioni finalizzate all'impiego agonistico (per il quale comunque l'Alpine aveva previsto una versione specifica, con motore portato a 1,8 litri, siglata VC e prodotta in soli 15 esemplari, dal valore oggi ovviamente molto superiore a quello degli allestimenti stradali). Il trend di mercato seguirà anche in futuro quanto registrato

OGGI GODE DI UNA MAGGIOR CONSIDERAZIONE RISPETTO A QUANDO ERA IN PRODUZIONE

negli ultimi anni: una continua crescita verso l'alto, senza grandi salti, ma dall'andamento piuttosto lineare. La A310 con propulsore a quattro cilindri gode oggi di una maggior considerazione rispetto a quando era in produzione: al di là del fatto che le prestazioni non sono poi così inferiori a quelle della successiva V6, dal punto di vista collezionistico l'essere la versione d'origine e soprattutto la maggiore rarità potrebbero tradursi in un apprezzamento più significativo. **RIC**

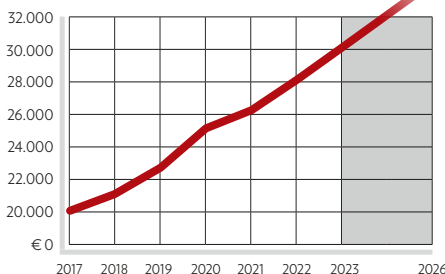


ALPINE A310 (VE)
1971-1974



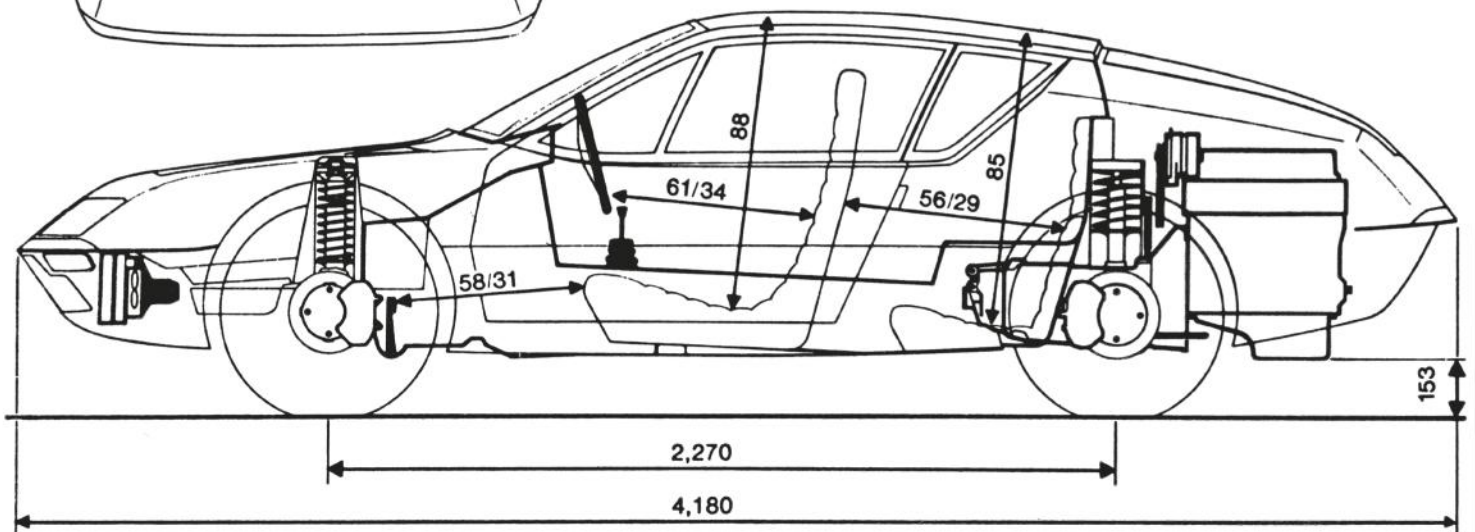
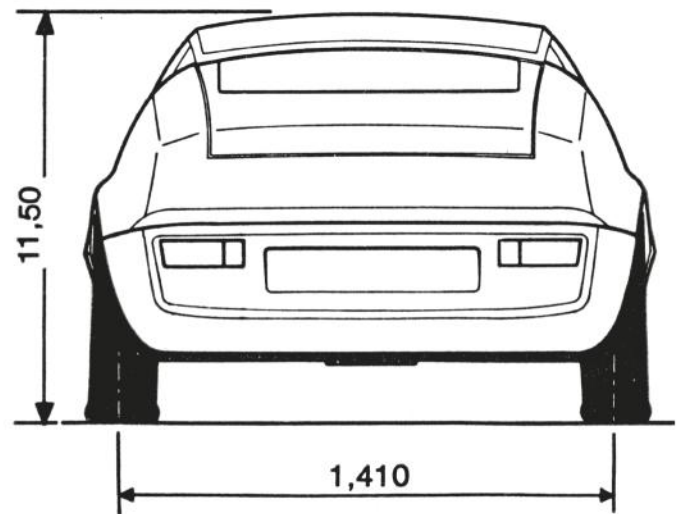
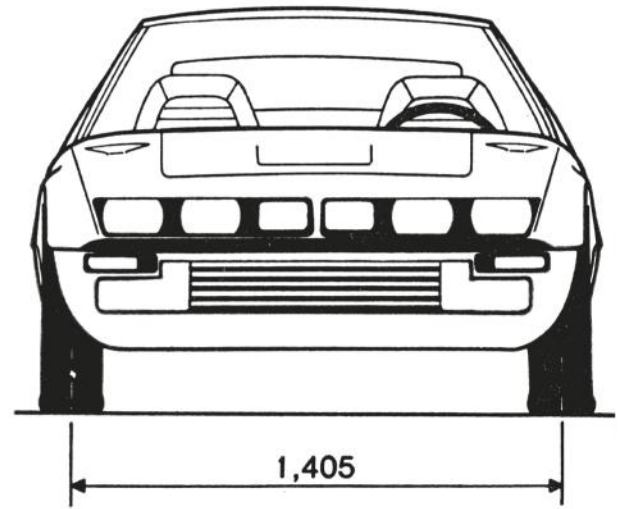
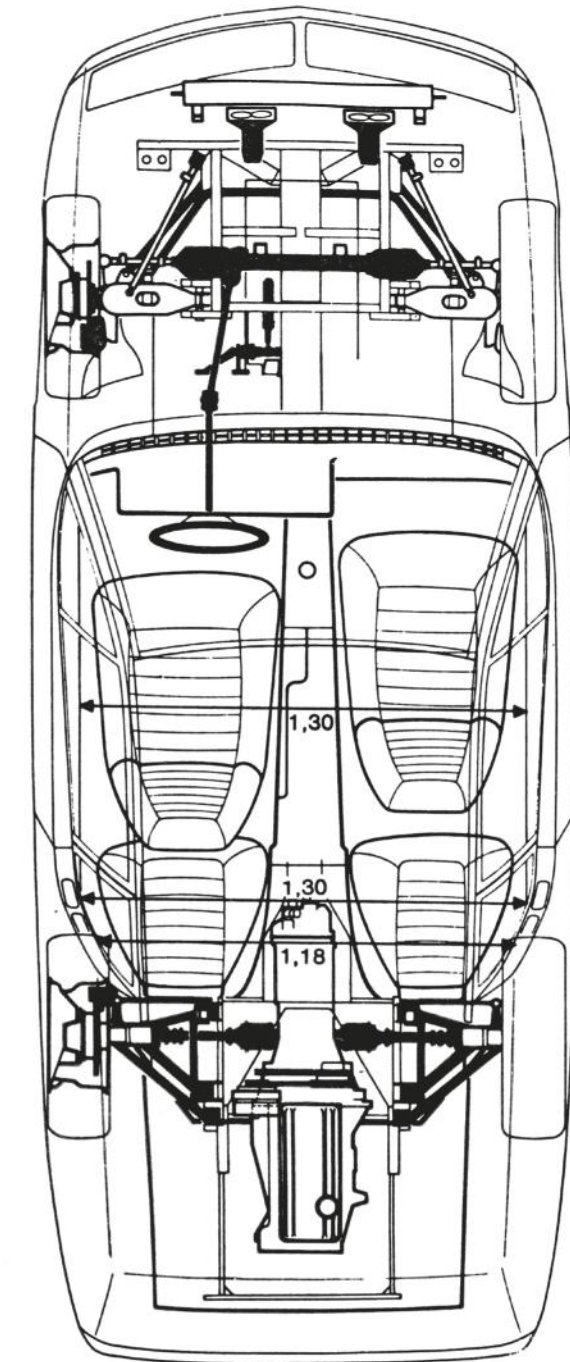
La prima serie, con il 1.600 alimentato da due carburatori doppio corpo, è la versione più ricercata, anche se la sua quotazione non si differenzia, per il momento...

ALPINE A310 (VF)
1973-1976



Alcuni collezionisti la preferiscono per il funzionamento meno "spigoloso" del motore assicurato dall'iniezione. Anche per questa versione è prevista una crescita progressiva.





SI DÀ IMPORTANZA

La berlinetta francese entra nel segmento delle grosse cilindrate, adottando il sei cilindri Peugeot-Renault-Volvo di 2.7 litri. Non è un propulsore che punta sulla potenza, bensì sull'affidabilità. Comunque le prestazioni non sono certo deludenti, anzi

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



ALPINE A310 V6

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La A310 con il motore V6 PRV è il modello che permette ad Alpine di esordire nelle grosse cilindrate. Segna il completamento del passaggio dalla produzione di berlinette molto sportive di cilindrata utilitaria o media al segmento di mercato delle granturismo, iniziato con la versione 1.600 dello stesso modello a inizio anni 70. È stata un'operazione di successo commerciale notevole per una piccola Casa come quella di Dieppe: nonostante il lancio avvenuto in anni difficili per il settore delle sportive, dal 1976 al 1984 la A310 V6 supera

abbondantemente le 9.000 unità, cioè più della mitica A110. La V6 è anche la capostipite delle Alpine che si sono succedute fino alla chiusura dell'azienda: dalla GTA alla A610, entrambe equipaggiate con il motore PRV e basate sul medesimo schema costruttivo, con l'aggiunta di un aggiornamento estetico. È una vera GT, comoda nei lunghi viaggi, che consente oggi di assaporare la guida delle sportive degli anni 70. Un'auto che cede qualcosa in nome del confort, ma non rinuncia allo spirito distintivo delle Alpine. Nel panorama delle sportive di pari periodo si colloca in una fascia di prezzo avvicinabile, anche se non modesta, con possibilità di rivalutazione nel tempo. Insomma, la A310 V6 ha le carte in piena regola per entrare di diritto nel



mondo delle blasonate sportive da collezione. Grazie alla sua meccanica derivata dalla grande serie, è abbastanza semplice da riparare o da riportare alla completa originalità. Da non trascurare infine il plusvalore rappresentato dalla sua carriera agonistica, pur non paragonabile a quella della A110.

QUOTAZIONI

Le **A310 con motore V6** sono quotate come le versioni 1.600. Oggi un esemplare in buone condizioni (restaurato o conservato) vale 30.000 euro (label AB); per una V6 perfetta occorre mettere a bilancio una spesa sui 45.000 euro (label A+).

Valore € (label AB)

30.000

2 RESTAURO

L'Alpine A310 V6 è in tutto e per tutto una A310, con il consueto telaio tubolare a trave centrale e la carrozzeria in vetroresina. Problematiche e specialisti del restauro sono quindi esattamente quelli delle A110 e A310, ma il motore è il PRV (Peugeot-Renault-Volvo), che significa un sovraccarico di 150 kg sullo sbalzo posteriore; questo rende meno intuitiva la guida e più delicata la messa a punto dell'assetto. Il pacioso V6, in produzione dal 1974 e montato dapprima sulle Peugeot 604 e Volvo 164 e poi sulla Renault 30, arriva sull'Alpine nel 1976. Non è un motore sportivo: alimentato con due carburatori Weber, un monocorpo e un doppio corpo, punta all'affidabilità. Sulla struttura leggera della A310 si fa però apprezzare. Il passo lungo dell'A110 GT4 e il vano progettato a suo tempo per il motore V8 studiato da Amedeo Gordini per l'abortita A220 rendono l'accesso per la manutenzione molto più facile rispetto ad altre sportive concorrenti. Nel 1979

arriva il più idoneo cambio a cinque marce; nel 1980 le sospensioni posteriori e l'avantreno della Renault 5 Turbo migliorano la tenuta di strada e salutano l'arrivo di una nuova versione del PRV: 2.850 cm³ in luogo di 2.700, sempre a carburatori (questa volta, tre Weber doppio corpo). Le Alpine che lo montano hanno il logo con i due marchi invertiti: Renault Alpine in luogo del precedente Alpine Renault. Non è agevole reperire i ricambi delle sospensioni, non essendo la 5 Turbo un modello di grande serie; in compenso nessuna versione del PRV crea problemi quanto a disponibilità dei pezzi, essendo poi stato adottato su altre vetture (Lancia Thema V6, Renault 25, Volvo 760 ma anche la De Lorean DMC-12...). Come sulle altre A310, i punti da tenere d'occhio sono soprattutto le parti metalliche a supporto della carrozzeria, facili ad arrugginire: i brancardi destro e sinistro e gli attacchi delle sospensioni. La base del parabrezza potrebbe invece avere problemi di infiltrazioni d'acqua dalla presa d'aria, specie sugli esemplari più vecchi.



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

FRONTALE COMPLETO	€ 1.200
CODA COMPLETA	€ 930
DISCHI FRENO VENT. (2)	€ 190
GUARNIZIONI TESTE	€ 130
SERIE CUSCINETTI DI BIELLA	€ 100

• I club

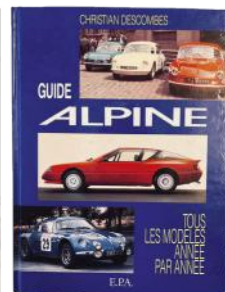


Raoc

Il sodalizio britannico Renault Alpine Owners Club accoglie tutti i modelli Alpine (ma è aperto anche ai proprietari delle Clio V6 e delle Spider). Il sito contiene le sezioni storiche dedicate alle varie sportive della Casa francese.

Sito renaultalpine.co.uk

• I libri



Per quanto non specifico, segnaliamo "Le guide Alpine A310", di Guillaume Maguet, edito da Etai. Il volume copre le versioni sia a 4 sia a 6 cilindri. Sulla produzione Alpine dal 1955 al 1990 segnaliamo invece "Guide Alpine Tous les modèles année par année", di Christian Descombes, Epa.

• Specialisti

Atelier d'Aubagne

Sito atelierdaubagne.fr

Bart Holland

Sito bartholland.com

Falvo Automobiles

Sito falvoauto.com

Gehrad Waldmann

Sito alpine-restaurierung.de

3 SU QUALE PUNTARE

La A310 V6 è stata prodotta per un lungo periodo, con poche modifiche sostanziali. Denominata 2700 VA, subisce un leggero restyling nel 1980 e cambia il suo marchio da Alpine Renault a Renault Alpine.

La prima sportiva "importante" dell'Alpine vede la luce in un momento di transizione della marca che progressivamente passa dal controllo del suo fondatore, Jean Rédélé, alla Renault, un passaggio che viene completato nel 1978 quando l'uomo che ha inventato l'Alpine si ritira definitivamente. Di fatto la V6 è una versione unica, cui si aggiungono alcuni esemplari dotati, sul finire della carriera, di un kit estetico di ispirazione corsaiola (il Pack GT) e la rara

edizione Boulogne. L'ultima Alpine concepita sotto la direzione tecnica di Jean Rédélé ha due novità rispetto alla precedente edizione 1.600. In primis il motore V6, che deriva direttamente dalla nuova ammiraglia Renault 30, conserva la cilindrata di 2.664 cm³, e sviluppa 150 CV di potenza, per una velocità di punta di oltre 225 km/h. La seconda novità è l'aggiornamento estetico concepito dal designer Robert Opron. L'intervento



ALPINE A310 V6 1976-1984

4 IL MERCATO

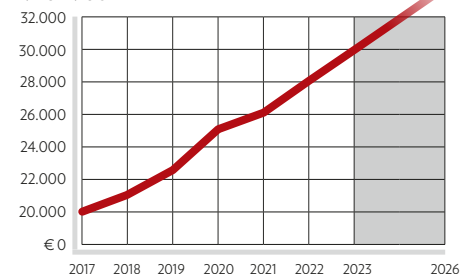
Reperire una A310 V6 è un po' più semplice rispetto a quanto accade per la 1.600, perché con una produzione di oltre 9.000 esemplari risulta ancora abbastanza diffusa in tutti i principali Paesi europei, Italia compresa. Si tratta ovviamente di piccoli numeri, tutti ormai saldamente nelle mani di collezionisti della marca di Dieppe. Se si monitora attentamente il mercato, ogni tanto qualche esemplare in vendita spunta fuori anche sul nostro mercato. A inizio 2023, per esempio, digitando le parole chiave "Alpine" e "A310 V6" sui principali motori di ricerca europei compaiono una trentina di esemplari in vendita, alcuni dei quali dotati del prezioso Pack GT. Si tratta di A310 V6 nelle più svariate condizioni di conservazione: dall'esemplare da restaurare completamente, ma comunque abbastanza completo, alla vettura da concorso. I prezzi risultano essere allineati ai valori proposti

da Ruoteclassiche, con qualche punta verso l'alto, soprattutto per le V6 con elaborazione meccanica ed estetica in vista della partecipazione alle competizioni storiche. La consulenza di un esperto di modelli Alpine può certamente aiutare sia nella ricerca sia nell'esatta valutazione dello stato di conservazione, per evitare acquisti avventati. Secondo gli esperti, i valori di mercato tenderanno a salire nei prossimi anni, mantenendo l'andamento costante già registrato nelle epoche più recenti. Una A310 V6 già oggi si può avvicinare ai 50.000 euro quando in condizioni da concorso (la quotazione A+ è di 45.000 euro): una somma certo importante, ma giustificata dal valore storico di questo modello, che rimane comunque distante dalle A110 più pregiate, le quali però vantano ben altra immagine in ambito sportivo. Il valore di un Pack GT può essere quantificato in un +20%, mentre per la rara edizione Boulogne il mercato non offre riferimenti precisi in questo momento. **RC**



ALPINE A310 V6 (PHASE 1)

1976-1980



Le cosiddette Phase 1 sono state costruite in un numero leggermente maggiore e sul mercato è un po' più facile trovarle in vendita.

si concentra soprattutto sul frontale che diventa a quattro fari, accoppiati a due a due, con una netta separazione tra loro. A parte l'anno di lancio, il 1976, la A310 rimane costantemente al di sopra dei 1.000 esemplari prodotti all'anno, fino al 1984, quando dalla fabbrica di Dieppe vengono sfornate 663 unità che, assommate alla produzione precedente, fanno raggiungere un totale di 9.276 esemplari. Per il model year 1981 la cosiddetta Phase 2 prevede

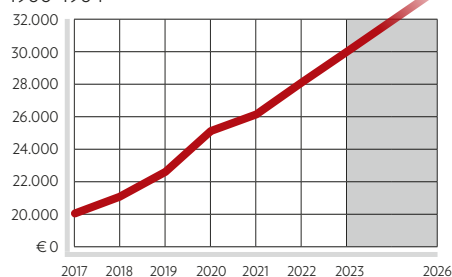
IL MOTORE V6 DA 150 CV CONSENTE DI TOCCARE I 225 KM/H. LA CILINDRATA DA 2.7 LITRI VIENE POI ELEVATA A 2.9

modifiche agli scudi paraurti, l'adozione dei cerchi della Renault 5 Turbo a motore centrale e il motore PRV accresciuto di cilindrata fino ad avvicinarsi ai 2.9 litri, con alimentazione sempre a carburatori, ma con tre doppio corpo al posto degli originari due Weber (uno singolo e uno doppio corpo). Il successivo Pack GT aggiunge un kit estetico derivato dall'edizione da competizione; infine arriva la versione Boulogne con potenza portata a 193 CV.

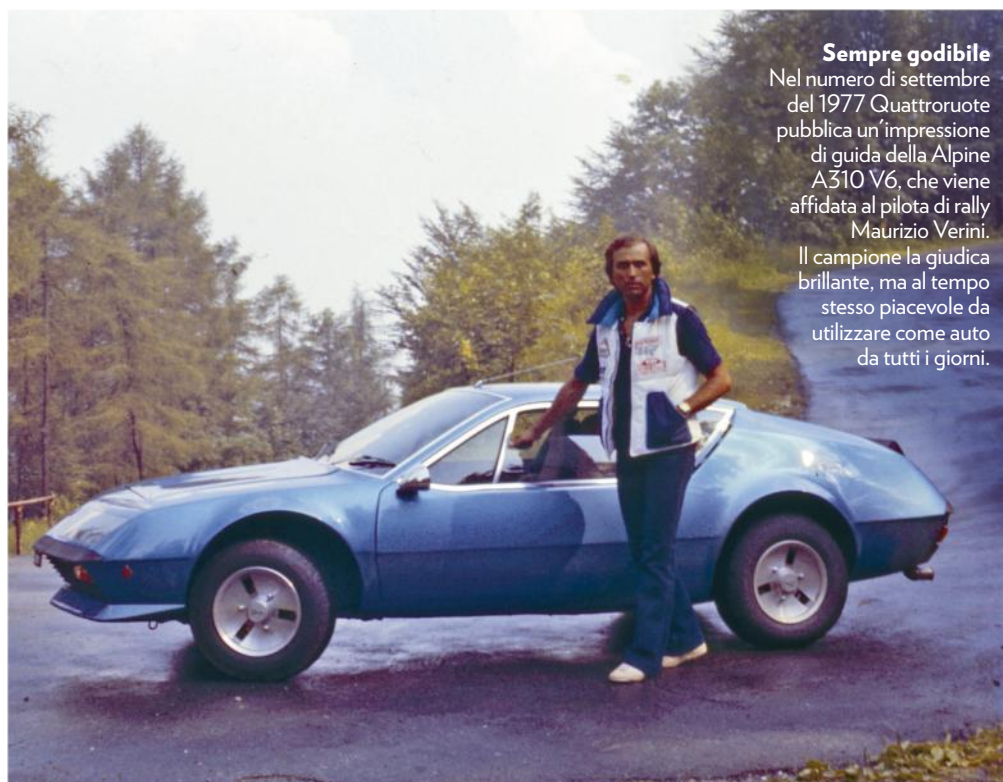


ALPINE A310 V6 (PHASE 2)

1980-1984



Le quotazioni delle Phase 2 sono identiche a quelle della serie precedente. Medesime sono anche le prospettive di rivalutazione nei prossimi anni.



Sempre godibile

Nel numero di settembre del 1977 Quattroruote pubblica un'impressione di guida della Alpine A310 V6, che viene affidata al pilota di rally Maurizio Verini. Il campione la giudica brillante, ma al tempo stesso piacevole da utilizzare come auto da tutti i giorni.

L'ETÀ MATURA

La sportiva di Dieppe si evolve, divenendo una granturismo più fruibile e lussuosa. Il motore a sei cilindri è proposto in due versioni: 2.8 litri aspirato da 160 CV e 2.5 litri sovralimentato da 200 CV. Ottimo il rapporto prezzo/prestazioni/blasone

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

L'Alpine della seconda metà degli anni 80 è una sportiva che si può acquistare a prezzi molto interessanti: vanta un rapporto prezzo/prestazioni/esclusività molto interessante. È una berlinetta moderna, ben rifinita e originale, anche se alcuni dettagli dell'allestimento interno appaiono, con il passare del tempo, di qualità modesta. Rispetto ai modelli precedenti, identifica un tentativo della marca di fare un salto di categoria, collocandosi in un segmento di mercato più alto, con l'intento di competere nientemeno che con la Porsche.



Un tentativo, forse un po' velleitario, soltanto parzialmente riuscito, dato che la produzione non è mai decollata verso i grandi numeri, che del resto non erano negli obiettivi primari del costruttore, nonostante il cauto ottimismo al momento del lancio. La V6 GT e la gemella V6 Turbo (quest'ultima decisamente di maggior

successo commerciale) sono state auto vincenti dal punto di vista delle vendite? "Nì": i 6.500 esemplari prodotti rappresentano una quota dignitosa (ma che è quasi la metà rispetto alla precedente A310) per un'auto prodotta in piccola serie, peraltro non propriamente a buon mercato. Ma se si esaminano i volumi per i singoli anni di produzione, si nota che circa 4.000 delle vetture costruite sono concentrate negli anni dal 1985 al 1988: dunque il modello ha avuto un successo effimero e di breve durata. Oggi è un'occasione da non perdere, nonostante ce ne siano sempre molto poche in vendita. Ma ne vale la pena, perché il suo valore tenderà a crescere, in linea con l'appel del marchio, tornato finalmente alla ribalta nel 2017.



ALPINE GTA V6 GT

QUOTAZIONI

Una V6 aspirata è quotata, se in buone condizioni (label AB), 17.500 euro, cifra che lievita fino ai 26.300 euro della fascia A+. Le Turbo, anche se più diffuse, raggiungono valori più elevati: rispettivamente 20.000 euro e 30.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

17.500

Valore massimo € (label AB)

20.000



2 RESTAURO

Anche con la GTA l'Alpine mantiene telaio monotrave tubolare, traverse di supporto per gli assali, motore posteriore a sbalzo e carrozzeria in fibra di vetro; le problematiche del restauro sono quindi molto simili. Da quasi kit car, però, è diventata un prodotto di grande serie gestito direttamente dalla Renault, con riflessi positivi sulla precisione degli assemblaggi e un po' meno sulla qualità dei materiali. L'impiego sportivo è limitato alle piste e quindi, a parte i pochi clienti con ambizioni agonistiche, il mercato non chiede più prestazioni pure ma un'auto utilizzabile, lussuosa ed esclusiva. In questo senso vanno le due serie limitate Mille Miles del 1989 e Le Mans del 1991. La prima è identica alla Turbo di serie tranne che per la tinta della carrozzeria e le finiture: loghi, adesivi, rivestimenti e cerchi, che potrebbero essere difficili da trovare come ricambi, anche se (cerchi a parte) sono certamente replicabili. Per la seconda

si interviene anche sulla carrozzeria, che monta un kit di allargamento dei parafranghi ispirato dall'opera di un preparatore tedesco e degli scudi paraurti specifici con la sede per i lampeggiatori anteriori. Come il resto della carrozzeria, anche questo kit è realizzato in vetroresina, per cui un'eventuale replica non è impossibile avendo a disposizione un modello da copiare o un disegno quotato (ma i costi potrebbero rivelarsi alti). Sulle Le Mans, che per ragioni di omologazione montano di fabbrica un motore catalizzato e depotenziato, spesso si trova il kit tuning ufficiale Renault, realizzato dalla Davidson SA, che portava la potenza al livello della "non cat". Se invece si trova una delle 69 Europa Cup concepite per le corse e quindi quasi tutte preparate (pare solo sette siano rimaste stradali) il problema potrebbero essere i documenti, spesso restituiti per ragioni fiscali. Infine, la rarissima versione americana venduta dalla AMC (21 pezzi) ha una sezione anteriore specifica, a deformazione programmata, con lamiere stampate in luogo di tubolari e traverse.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SPIE CRUSCOTTO	€ 15
TERMOMETRO ACQUA	€ 45
MOTORINO D'AVVIAMENTO	€ 160
CALOTTA SPINTEROGENO	€ 90
MASCHERINA	€ 1.000

● I club

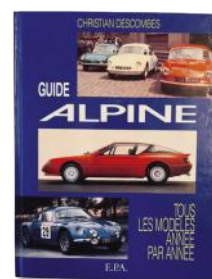
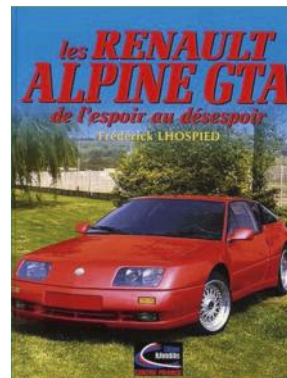


Raoc

Riconosciuto da Renault Heritage, il Renault Alpine Owners Club è uno dei sodalizi più attivi nel fornire supporto ai proprietari di Alpine e dei modelli sportivi costruiti a Dieppe. Nelle sezioni dedicate ai singoli modelli si trovano le schede tecniche e i dati di produzione.

Sito renaultalpine.co.uk

● I libri



Specifico su questo modello è il volume di Frédéric Lhospied, "Les Renault Alpine GTA de l'espoir au désespoir", edito dalle Éditions Automobiles Centre-France nel 2002. Sempre utile per conoscere l'evoluzione della GTA è "Guide Alpine Tous les modèles année par année" di Christian Descombes, Epa.

● Specialisti

BVO Sport

Sito bvosport.fr

Garage Alpine Grégoire

Sito garagegregoirealpine.com

Garage des 4 chemins

Sito garage-4-chemins.wixsite.com/site

DLS France

Sito dlsfrance.com/PBCPPlayer.asp?ID=1841185

 **ALPINE GTA V6 GT** 1985-1990



3 SU QUALE PUNTARE

La sigla che identifica questa famiglia di sportive, GTA V6, significa Grand Tourisme Alpine con motore V6. Su alcuni mercati come per esempio l'Italia, però, la denominazione adottata è stata semplicemente V6 GT e, per l'edizione sovralimentata, V6 Turbo. Fino al 1989 il logo che appare come marchio è la Losanga Renault: soltanto a partire dalla serie speciale V6 Turbo Mille Miles (100 esemplari), nata per ricordare i 35 anni del marchio di Dieppe, viene adottato il logo Alpine. La GTA V6 è stata prodotta, oltre che nelle due edizioni di serie, l'aspirata e la Turbo, e nell'allestimento speciale Mille Miles, anche nelle versioni Le Mans (325 esemplari), su base Turbo con catalizzatore, e GTA Usa, destinata al mercato americano (ma non ci arrivò mai nessuno dei 21 esemplari prodotti, con i caratteristici fari a scomparsa). A queste si aggiunge il modello da competizione (ma regolarmente targato) Turbo Europa Cup (69 esemplari), destinato a partecipare al campionato monomarca, disputato dal 1985 al 1988 e vinto per tre edizioni dal pilota italiano Massimo Sigala. La scelta più ovvia, e consigliata, ricade sulla GTA V6 Turbo (sigla ufficiale della serie: D501), cioè quella più diffusa: 4.151 esemplari, che nel 1987 è stata affiancata dall'edizione catalizzata (D502, 488 esemplari). In secondo ordine, la V6 GT (D500), aspirata e alimentata a carburatori, nettamente meno prestazionale (cilindrata 2.8 litri, 160 CV, anziché 2.5 litri turbo da 200 CV, 185 nell'edizione catalizzata) e di minor successo commerciale (1.509 esemplari). Il debutto della GTA avviene al Salone di Ginevra nel marzo del 1985: alcuni esemplari di preserie portano la data di costruzione 1984. Lo schema costruttivo segue quello della precedente A310: motore posteriore V6 (è il ben conosciuto PRV), carrozzeria in plastica e poliestere, linea molto aerodinamica (il Cx è di 0,28, un primato per l'epoca) e prezzo concorrenziale rispetto a quello della gamma Porsche, presa come termine

ALPINE GTA V6 TURBO 1985-1991

di rivalità teorica. La V6 Turbo segue a distanza di qualche mese, pur essendo annunciata fin dal lancio. È la versione prestazionale, che consente di superare i 250 km/h e ha dati di accelerazione più interessanti: da 0 a 100 km/h in 7 secondi (1 in meno). Diventa subito la versione di riferimento nelle vendite. L'obiettivo di distribuire una versione catalizzata negli Stati Uniti naufraga nel 1987, quando la Renault cede la proprietà dell'American Motors, che avrebbe dovuto curare la distribuzione. In compenso la versione da competizione (ma omologata per uso stradale) ottiene un discreto successo, attirando un buon numero di piloti: è la "Cup", con motore potenziato a 260 CV, velocità di punta di 265 km/h e scocca alleggerita di oltre 100 kg, per raggiungere un peso non superiore ai 1.000 chili. La carriera delle V6 prosegue senza intoppi per qualche anno, anche se l'immagine sul mercato è più quella

LA TURBO È IN CIMA ALLA LISTA: PRODOTTA IN CIRCA 4.500 UNITÀ, È UNA SPORTIVA DI RAZZA DA OLTRE 250 KM/H

di una raffinata sportiva Renault, piuttosto che una vera Alpine quale in effetti è. Tant'è che nel 1987 si tenta di rivitalizzarla con l'edizione catalizzata della V6 Turbo, dapprima riservata al mercato svizzero, poi estesa al resto d'Europa (la potenza scende a 185 CV). Come accennato, nel 1989 viene adottato il logo rotondo Alpine al posto della Losanga Renault, a partire dalla serie limitata Mille Miles, caratterizzata da finiture più lussuose e da una dotazione di serie ampliata. La Alpine GTA si vende ormai col contagocce, la versione aspirata esce di produzione nel 1990, ma era agonizzante già dal 1986. Per la V6 Turbo i giochi si chiudono nel 1991, quando è già pronta la sua erede Alpine A610. In totale la produzione complessiva della GTA, tutte le versioni comprese, è di 6.473 unità.



4 IL MERCATO

La V6 GT e la V6 Turbo, alias le GTA, possono essere considerate delle vere Alpine, nonostante abbiano perso lievemente a livello di personalità e quasi tutti gli esemplari prodotti "indossino" il marchio Renault. Alpine è targata la progettazione e Alpine è lo stabilimento in cui vengono prodotte (in quel di Dieppe). Dunque, in ottica collezionistica, meritano rispetto e ambiscono a una crescita di valore importante. Che finora è avvenuta col contagocce, nel senso che le quotazioni, al di là di alcuni maldestri tentativi di speculazione da parte commercianti che puntano a realizzare cifre ben più importanti rispetto ai valori di riferimento indicati da Ruoteclassiche (che però non riescono a tradursi in transazioni effettive), salgono sì, ma rimangono molto al di sotto di quelli

raggiunti dalle concorrenti. Siamo di fronte a sportive in attesa di essere adeguatamente apprezzate. È indubbio che, prima o poi, anche le Alpine GTA raggiungeranno valutazioni di tutto rispetto: per questo motivo chi dovesse imbattersi in una di queste berline eleganti e prestazionali non dovrebbe farsela sfuggire, pur mettendo a bilancio un eventuale restauro, anche di una certa entità. Le GTA sono quindi sportive dal futuro assicurato, anche per l'intensa attività dei club di riferimento e per

GLI ESEMPLARI MIGLIORI SONO GELOSAMENTE CONSERVATI: DI RADO SONO MESSI IN VENDITA

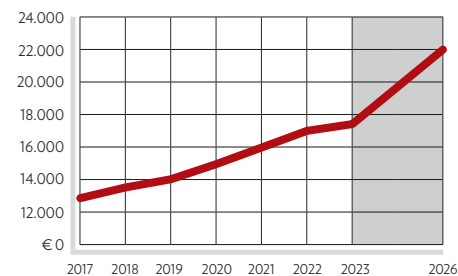
la particolare attenzione rivolta all'heritage da parte della marca, risorta nel 2017 con la nuova A110, un chiaro omaggio alla tradizione della Casa. Per trovare un esemplare in vendita occorre sondare tutto il mercato europeo, tenendo presente che questa Alpine è ancora discretamente diffusa in Francia e in Germania.

Nel Regno Unito si trova sempre in vendita qualche GTA a prezzi modici, ma il limite della guida a destra impone un taglio di almeno il 30% rispetto al valore di riferimento. In genere lo stato di conservazione degli esemplari in vendita è discreto, con qualche dettaglio da sistemare negli allestimenti interni (che sono uno dei punti critici di questo modello). È difficilissimo imbattersi in una V6 GT o Turbo immacolata, perché gli esemplari ottimamente conservati sono ormai da tempo nelle mani di collezionisti: coloro che hanno investito tempo e denaro in un restauro certosino ben difficilmente sono disposti a cederli. **RC**



ALPINE GTA V6 GT

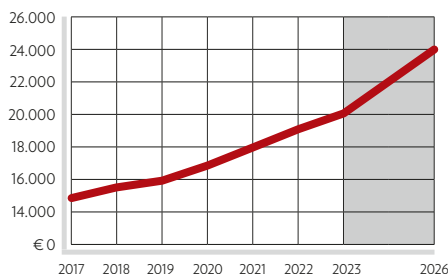
1985-1990



Più rara, la V6 GT aspirata mantiene intatte le possibilità di rivalutazione nei prossimi anni, anche se rimarrà sempre a distanza dalla più ricercata versione Turbo.

ALPINE GTA V6 TURBO

1985-1991



È la GTA da ricercare: perfetta vale già 30.000 euro, una cifra destinata a crescere. Le serie Mille Miles e Le Mans, ammesso di trovarle, valgono il 30-40% in più.



ALPINE GTA V6 TURBO MILLE MILES



ALPINE GTA V6 TURBO LE MANS



ULTIMO ATTO

Massima evoluzione della GTA V6 Turbo, questa berlinetta mantiene tutti i tratti distintivi del marchio: motore posteriore, carrozzeria in vetroresina, telaio monotrave, finiture artigianali e produzione limitata. Una sportiva di pregio, esclusiva e a prezzi concorrenziali

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



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Con una produzione limitata a poco più di 800 esemplari, la A610 è un'alternativa della ben più "popolare" (come esemplari venduti) Porsche 964 Carrera 2, rispetto alla quale ha valori di mercato decisamente più contenuti, nonostante l'esclusività. In realtà all'epoca si confrontava, come prezzo, alla Porsche 968 a motore anteriore. È stato il modello che ha concluso l'esistenza della marca Alpine, prima del ritorno all'attività nel 2017. La A610 è in realtà l'evoluzione finale della GTA V6 Turbo, rispetto alla quale

vanta un aggiornamento stilistico importante e un motore di cilindrata più grossa con 50 CV di potenza in più. Questa berlinetta sportiva ha carattere da vendere, è esclusiva, rappresenta in maniera perfetta lo spirito dell'Alpine e garantisce una rivalutazione sicura nel tempo. Il rovescio della medaglia



è costituito da una certa difficoltà nel reperirla (in Italia le vendite furono poco più che simboliche) e dal costo impegnativo dei ricambi, che non sono facili da trovare. È una berlinetta elegante, di scuola tipicamente francese, dalle rifiniture artigianali e dalla dotazione ricca. Ha un'elettronica di prima generazione, dunque non complicatissima, con componentistica fornita dalla Bosch e dunque molto affidabile. Una granturismo dalle prestazioni elevate, che oggi permette di entrare nel mondo delle coupé d'alta classe senza sfigurare nemmeno rispetto ai più celebrati produttori di sportive, in primis Porsche, rispetto ai quali presenta prezzi d'acquisto decisamente più abbordabili. Con ogni probabilità ancora per poco.

QUOTAZIONI

I prezzi sono modesti in relazione alla classe di questa sportiva francese. Un esemplare in buono stato di conservazione (label AB) vale oggi 22.500 euro; per una A610 perfetta (label A+), conservata o restaurata, si sale a 34.000 euro.

Valore € (label AB)

22.500

2 RESTAURO

Per quanto esteticamente molto simile alla GTA di cui conserva i cristalli, l'A610 è un'Alpine completamente nuova, o quantomeno profondamente rinnovata. Il telaio è sempre un monotrave, a sezione rettangolare come nelle A310 e GTA, ma nella parte anteriore è composto di lamiera stampate. La resistenza alla torsione è quindi superiore, anche se il largo impiego di scatolati può, in caso di urto, richiedere la sostituzione della porzione danneggiata. I fari a scomparsa, ripresi dalle GTA per il mercato americano, sottolineano come la metamorfosi della berlinetta francese da vettura da corsa a sportiva borghese ad alte prestazioni sia compiuta. Questo ha un riflesso certamente positivo sullo stato degli esemplari che si possono acquistare oggi; il rovescio della medaglia è che l'A610 è molto più complessa delle prime Alpine. La loro elettronica, comunque, è ancora primordiale, spesso fornita da grandi componentisti come Bosch (cui si devono

ABS e iniettori) e quindi alla portata di molti meccanici e ancora ben assistita dai produttori. La carrozzeria rimane fedele alla vetroresina. Non esistono serie limitate con ricambi specifici introvabili, perché praticamente tutti gli esemplari prodotti appartengono all'unica versione di serie: dell'edizione speciale verde metallizzato Magny-Cours del giugno 1992 sono state prodotte 31 unità; della Albertville 92 (bianca), realizzata per celebrare le Olimpiadi invernali, soltanto due. Tutte hanno un'unica meccanica, con il V6 PRV da tre litri sovralimentato con intercooler, che nel 1993 viene ridotto di 12 cm³ nella cilindrata per ottemperare alla normativa fiscale svizzera (quindi bielle e manovelle sono specifiche). Sempre con il restyling del 1993 sono stati cambiati i cerchi, comuni a un'altra vettura - più rara ancora, però: la Renault Spider. Nel 1994 è stata tentata, senza successo, l'offerta di un servizio di personalizzazione degli interni con materiali e colori individuali; trovare oggi una vettura uscita da quel programma è molto difficile.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PARABREZZA STRATIFICATO	€ 560
QUADRO STRUMENTI	€ 830
INIETTORE	€ 145
POMPA ACQUA	€ 490
DISCO FRIZIONE	€ 405

● I club



Club Alpine Renault

Sodalizio britannico che riunisce gli appassionati di tutte le sportive Alpine, tra cui appunto la A610.

Sito clubalpinerenault.org.uk

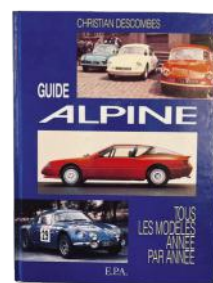
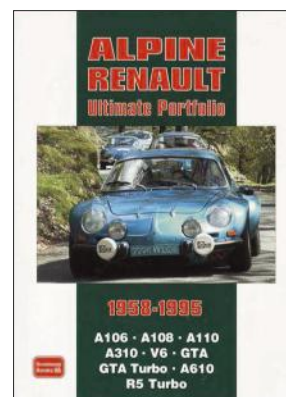
Email info@clubalpinerenault.org.uk

Registre Alpine GTA et A610

Sito registregtaa610.net

Email info@registregtaa610.net

● I libri



Per approfondire la conoscenza del modello suggeriamo "Alpine Renault Ultimate Portfolio 1958-1995" della Brooklands Books (raccolta delle prove pubblicate dalle riviste anglofone su tutti i modelli firmati Alpine, dalla A106 alla R5 Turbo) e "Guide Alpine Tous les modèles année par année" di Christian Descombes, Epa.

● Specialisti

Alpine Renault Restoration

Sito alpinerenaultrestoration.com

Email psage@alpinerenaultrestoration.com

Garage Hamelin

Sito garagehamelin.com

RS.66

Sito garage-rs66.fr

Email rs.66@orange.fr

3 SU QUALE PUNTARE

Posto che non è per nulla semplice imbattersi in una Alpine A610, perché ne sono state assemblate soltanto 818 unità, si tratta di un modello in versione unica, con qualche serie speciale che si differenzia

solamente per qualche dettaglio o per una colorazione specifica. Il debutto avviene al Salone di Ginevra del 1991, dove la A610 è presentata come sostituta della GTA V6 Turbo. Le novità stilistiche sono concentrate soprattutto nel frontale, caratterizzato dai nuovi fari anteriori a scomparsa (come sulle GTA destinate agli Usa). Inediti anche i cerchi di lega da 16 pollici. L'interno è caratterizzato da finiture più lussuose e più curate. Il motore posteriore è ovviamente

un'evoluzione, l'ultima, del PRV, con cilindrata portata alla soglia dei 3 litri, sovralimentato mediante turbocompressore con intercooler, doppio albero a camme in testa per bancata, 2 valvole per cilindro e 250 CV di potenza. La velocità di punta si attesta sui 265 km/h. Come in tutte le Alpine, la predominanza della massa è sull'assale posteriore: 57%. La dotazione di serie comprende ABS, climatizzatore, servosterzo, vetri elettrici, chiusura



ALPINE A610 1991-1995

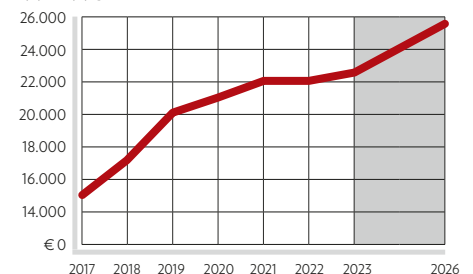
4 IL MERCATO

La A610 è nettamente più rara rispetto al modello che l'ha preceduta, la GTA V6-V6 Turbo, che è stata prodotta in circa 6.500 esemplari. Con una produzione di sole 818 unità, è veramente difficile da reperire: una veloce ricerca su Autoscout24, per esempio, rivela che sono soltanto tre gli esemplari attualmente disponibili in tutta Europa, di cui uno in vendita in Italia, proposto a una cifra molto vicina al valore massimo indicato da Ruoteclassiche. Per trovarne una, quindi, occorre rassegnarsi a una lunga ricerca, scandagliando il mercato magari con l'aiuto dei club dedicati alle Alpine. Uno sforzo che sarà ricompensato dal possesso di una granturismo eccezionalmente divertente da guidare e dalle prestazioni sportive ancora oggi di buon livello. Il marchio Alpine ha una storia notevole: è un brand significativo nella storia dell'automobile, e l'acquisto dell'ultimo modello prodotto prima del recente rientro

del marchio sulla scena (che tra l'altro oggi è impegnato anche in Formula 1, con conseguente ritorno di immagine) può significare un investimento di ottimo livello. Le quotazioni delle A610 sono basse in relazione al blasone del brand: non possono che salire, secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche. Acquistare una berlina con queste caratteristiche a cifre di poco superiori ai 30.000 euro rappresenta sicuramente un affare. È molto probabile che le A610 si rivalutino al ritmo di almeno il 10% all'anno, il che consente di fare un investimento con prospettive molto interessanti. Quanto vale una serie limitata Magny-Cours? È difficile ipotizzarlo, dato che non si ha notizia di esemplari in vendita attualmente. Sicuramente la produzione limitata a soli 31 esemplari merita un apprezzamento significativo rispetto alla quotazione base: siamo nell'ordine del 20-30% in più. Ma si tratta di pura teoria: come sempre, il mercato vero è quello delle transazioni effettivamente dimostrabili. **RC**



ALPINE A610 1991-1995



Difficile trovare una A610 in condizioni mediocri o buone: ormai quasi tutte sono perfette. Quindi il riferimento reale del mercato è la fascia A+ del listino: 34.000 euro.

centralizzata, antifurto, computer e autoradio Pioneer. Nel novembre dello stesso anno viene presentata la versione speciale Albertville 92 (due esemplari di colore Bianco Gardenia) per le imminenti Olimpiadi invernali. Nel giugno del 1992 debutta la serie limitata Magny-Cours, di colore Vert nacré, per celebrare la vittoria su quel circuito in una gara di Formula 1. Ne vengono allestiti 31 esemplari, tutti con autoradio abbinata al lettore di CD e sellerie

**DAL 1991 AL 1995
NE VENGONO
COSTRUITE APPENA
818, DI CUI 751 CON
GUIDA A SINISTRA.
MOTORE V6,
250 CV E 265 KM/H**

in pelle nera. Nel 1993 viene leggermente modificata la cilindrata (per questioni fiscali del mercato svizzero) e la A610 adotta cerchi di lega di nuovo disegno. Il grosso della produzione, quasi 500 unità, è concentrato nell'anno del debutto, il 1991; 250 sono gli esemplari costruiti nel 1992 (comprese le 31 Magny-Cours) e negli ultimi anni la catena di montaggio di Dieppe ne sforna poche decine di unità. Esce di scena nel 1995.



IL CORAGGIO DI OSARE

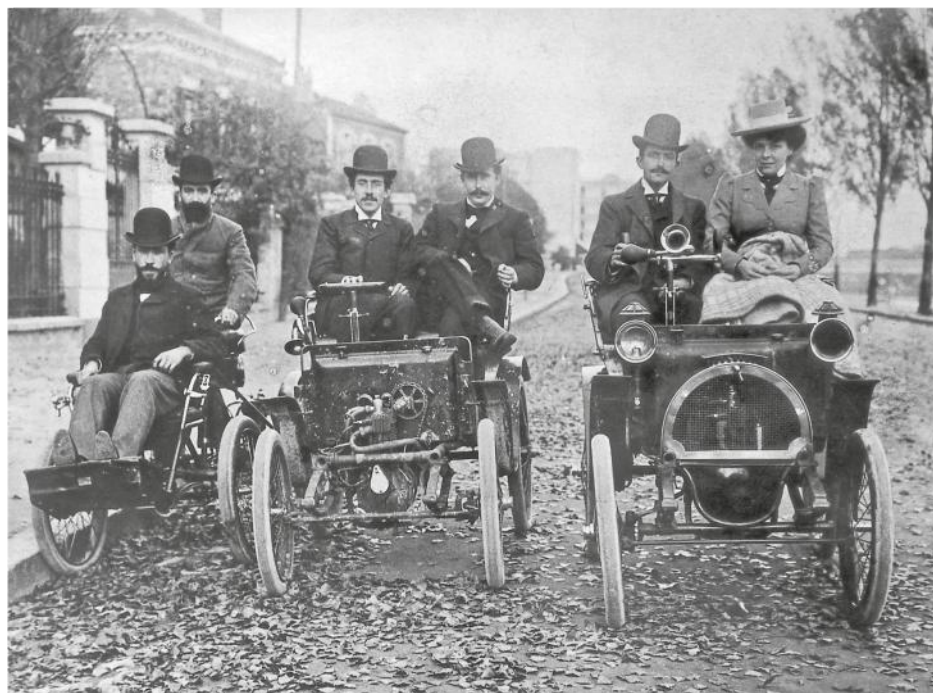
Fondata nel 1898, la Casa francese ha prodotto vetture rivoluzionarie, dalla R4 alla R5, dalla Espace alla Twingo. Ed è stata capace di trasferire l'esperienza maturata nei campi di gara ai modelli di grande serie. Per i collezionisti è una miniera da scoprire

Testo di **Alfredo Albertini**

Non sono molte le Case automobilistiche con ben oltre un secolo di storia che portano il nome del loro fondatore. La marca della Losanga (che nel 2023 di anni ne compie ben 125) è una di queste e deve tutto a Louis Renault, classe 1877, che fin da giovanissimo si appassiona alla meccanica sperimentando nel garage di casa a Billancourt, vicino Parigi, il funzionamento dei primissimi propulsori a vapore. Una ventina di anni più tardi prende un triciclo con motore De Dion raffreddato ad aria e lo fa diventare un quadriciclo, attirando l'attenzione dei suoi concittadini che iniziano a chiedergli di costruirlo in più esemplari. Louis lo dota inoltre di un'inedita trasmissione ad albero cardanico abbinata a un vero cambio a tre marce, da lui inventati. Inizia così la fortuna della Renault, che dopo la seconda guerra mondiale passa alla gestione dello Stato francese, anche a seguito della scomparsa di Louis che, accusato di collaborazionismo, muore in carcere nel 1944. Guiderà la società Pierre Lefaceux. La gamma, a partire dagli anni 50, si amplia e comprenderà un po' di tutto, dalle utilitarie alle berline di lusso, dalle super sportive alle cabriolet.

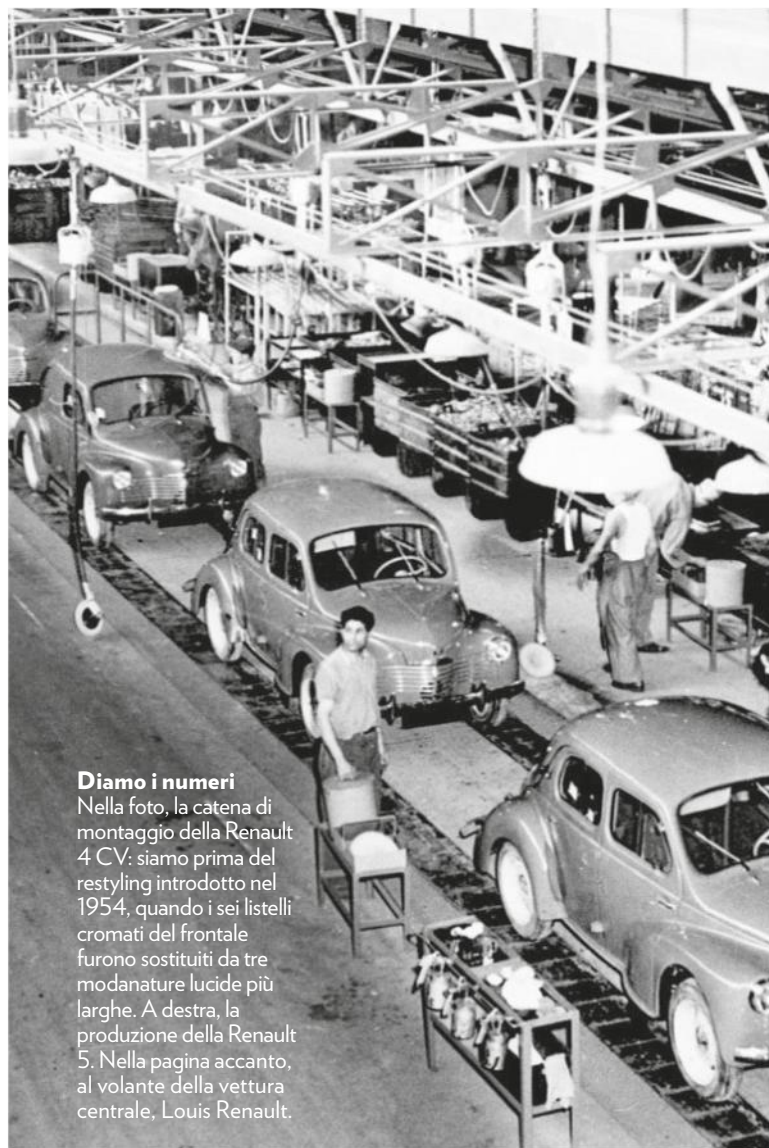
INTUIZIONI GENIALI

Ma definire Renault un marchio generalista sarebbe riduttivo, perché nel corso degli anni ha sfornato modelli decisamente originali, all'avanguardia, oltre che di grande successo commerciale. Basti pensare alla R4, con l'innovativo circuito di raffreddamento sigillato, le



sospensioni indipendenti, quattro porte e un comodo portellone; alla R5, l'utilitaria ad uso urbano adatta anche fuori dalla città, alle tante turbo degli anni 80, figlie della tecnologia adottata in Formula Uno, che diede una spinta formidabile alla sovralimentazione sulle vetture di serie. E poi la trazione anteriore, che identifica il marchio stesso, nonostante le eccezioni di qualche modello "tutto dietro", come la Dauphine o le R8-11. In questa "Guida al collezionismo" abbiamo inserito modelli molto ricercati e di gran valore, modelli economici che hanno segnato un'epoca, ma anche alcune "cenerentole" che non sono ancora riuscite a far

innamorare gli appassionati. E, sebbene in queste pagine ci si limiti alle Renault che sono quotate fino a 40.000 euro tenendo come riferimento la fascia AB del listino di Ruoteclassiche, non sono certo poche quelle considerate da collezione sotto tutti i punti di vista. Si inizia con la 4 CV del 1946, la prima Renault a superare il milione di esemplari prodotti, si prosegue con la Dauphine, parentesi italiana compresa, quando era montata dall'Alfa Romeo, specialmente desiderata nella versione preparata dal mago Amedeo Gordini. Si continua con l'elegante Floride (poi Caravelle), immortalata in copertina su Quattroruote del maggio 1961 con



Diamo i numeri

Nella foto, la catena di montaggio della Renault 4 CV: siamo prima del restyling introdotto nel 1954, quando i sei listelli cromati del frontale furono sostituiti da tre modanature lucide più larghe. A destra, la produzione della Renault 5. Nella pagina accanto, al volante della vettura centrale, Louis Renault.



una bellissima Brigitte Bardot dolcemente appoggiata al cofano.

INARRESTABILE R4

La R4, che sarà anch'essa montata dall'Alfa Romeo, sarà prodotta per più di trent'anni a partire dal 1961; ancora oggi non è difficile vederla circolare come auto di tutti i giorni, sempre carica di persone e di oggetti. Meno fortunata la R8 a motore posteriore, di cui però la versione Gordini ha riscattato l'immagine un po' troppo pacifica. Non consideriamo invece la R12, che, nonostante sia stata anch'essa preparata da Amedeo Gordini, in Italia ebbe davvero scarso successo. Con gli anni 70 Renault si lancia nel settore delle coupé con la serie 15 e 17. Quest'ultima in Italia viene rinominata 177 per ragioni scaramantiche. Ma è la 5 la star di quel periodo, piccola fuori, grande dentro, pratica, comoda, si moltiplica in un gran numero di versioni, la cui punta di diamante sono le Alpine Turbo e la Turbo a motore posteriore-centrale (anch'essa esclusa da questo volume per il suo valore

A PARTIRE DAGLI ANNI 50 LA GAMMA SI AMPLIA E COMPRENDERÀ UTILITARIE, BERLINE DI LUSO, SPORTIVE E CABRIOLET

ben oltre il nostro budget di 40.000 euro e che continua a battere record su record). Il legame tra Renault e lo sport è del resto sempre stato molto stretto grazie all'impegno della Casa nei rally, alla 24 Ore di Le Mans e in Formula Uno, un volano pubblicitario che è servito sia a stimolare le vendite dei modelli di serie, sia a conferire alla Régie un'immagine dinamica, giovane, di successo. Della Fuego del 1980 non molti hanno memoria, ma vale la pena riscoprirlo per la sua linea originale e il confort, oltre che per l'apprezzata versione sovralimentata (fu una delle prime, se non la prima, coupé con motore a gasolio). Nell'ambito delle berline Renault ha lasciato un segno meno forte in ambito collezionistico. La 9 a quattro porte e la 11 a tre porte della

prima metà degli anni 80 sono poco o per nulla richieste, così come la 18 di qualche anno prima, una razionale berlina a tre volumi che ebbe un sussulto con la versione turbo da 110 e 125 CV, un fulmine che si lasciava indietro vetture dalle ambizioni ben più sportive.

ARRIVA LA MONOVOLUME

Ma Renault è stata anche capace di osare molto, come nel caso dell'Espace, la cui prima serie nata nel 1984 è oggi quasi introvabile e per la quale l'interesse storico è in crescita. La formula monovolume di fatto non esisteva prima di allora, se non negli Stati Uniti, e l'idea di viaggiare potendo ruotare i sedili come in un salotto fece epoca, come la sua carrozzeria composta da elementi ➤

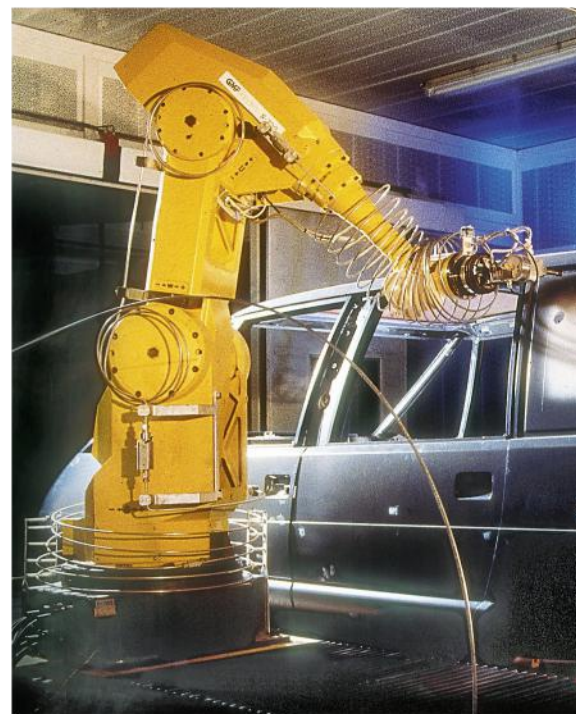
in vetroresina e da un cofano molto spiovente. Viene declinata anche in versione Quadra, cioè a trazione integrale: è praticamente inarrestabile ma anche rarissima e non solo sul nostro mercato. Negli anni 90 si alternano vetture di successo con altre che hanno avuto un'accoglienza più tiepida. Qui consideriamo la 21 nella sua versione più performante, la Turbo, ma tralasciamo la 25, un'imponente vettura che non incontrò il favore degli italiani e che fu richiesta di fatto quasi esclusivamente nel paese d'origine: del resto la sfida alle tedesche è stata, ed è, una delle più difficili nel campo delle grandi berline. La 19 del 1990 invece si vendette bene, ma è di fatto praticamente scomparsa dalle nostre strade, un peccato soprattutto per la versione 1.8 litri a sedici valvole di cui parliamo in questa guida, affidabile, veloce e molto confortevole, un'auto da usare anche quotidianamente. Ma la star di quel decennio è senza dubbio la Clio, che fu capace di trasformarsi da pacifica utilitaria a piccolo "mostro" di potenza e prestazioni: stiamo parlando della Clio Williams due litri da 150 CV del 1993, realizzata dal dipartimento Renault Sport e così chiamata in onore di sir Frank Williams in occasione della conquista del titolo costruttori di Formula Uno da parte del team Williams-Renault. Oggi è una delle youngtimer più apprezzate, anche se il numero limitato di esemplari prodotti ne fa degli oggetti rari, dal valore in continua ascesa. La Sport V6, sulla base della Clio seconda serie, è stata invece esclusa dalla nostra disamina in quanto la sua quotazione ha superato i 40.000 euro. Per ragioni ovviamente molto diverse abbiamo ommesso le Safrane (1992), le Laguna (1994) e le Mégane (1995), poco richieste, così come abbiamo escluso l'originale Avantime del 2002, ma in questo caso soprattutto per ragioni di spazio. Spazio che invece abbiamo preferito riservare alla Twingo disegnata da Patrick le Quément, soprannominata la R4 degli anni 90. Un'utilitaria geniale, spiritosa, pratica, spaziosa, economica, giovanile, che si sta riscoprendo sempre di più, anche perché, di fatto, non ha avuto eredi. La seconda generazione della Twingo è infatti passata inosservata, sia perché contraddistinta da una linea



piuttosto anonima, sia per il confronto perdente con la sua progenitrice.

SFIDE FUTURE

Nel 1998 si celebrarono i primi cento anni della Marca. Dal 2020 il timone è passato a Luca De Meo, che ha saputo dare nuovo slancio al gruppo e che ha il compito non facile di portare Renault verso la transizione energetica, un piano ambizioso che ha come mantra il neologismo Renaulution, coniato per l'occasione, una vera e propria rivoluzione nell'ambito delle quattro ruote che però non intende dimenticare il passato grazie al recupero di sigle storiche, come 4 e 5, ora proposte come prototipi dalla linea avveniristica con richiami estetici ai modelli d'origine. La trazione è ovviamente elettrica, la grande sfida verso il futuro che il mondo dell'automobile affronta e che sarebbe piaciuta al visionario Louis. **RC**



NEL 1998 LA CASA HA FESTEGGIATO
I 100 ANNI DI STORIA. E OGGI PIÙ
CHE MAI SI GUARDA AL FUTURO



Cittadina del mondo
La Renault 4 è stata
una world car: prodotta
o assemblata in 28
Paesi, viene
commercializzata in
100 Stati. Ha montato
ben 6 motori, con
cilindrate comprese
tra 603 e 1.108 cm³.
A fianco, la scocca
della Renault Espace.

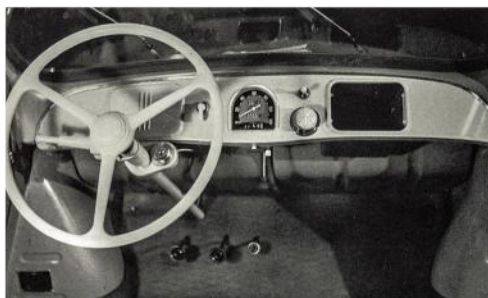
MILLIONNAIRE

Prodotta dal 1947 al 1961, avvia la motorizzazione di massa Oltralpe. Berlina da famiglia, viene impiegata anche al Rally di Montecarlo, alla 24 Ore di Le Mans e alla 1000 Miglia. È la prima automobile francese a superare il milione di esemplare costruiti

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Con la Renault 4 CV, presentata al Salone di Parigi del 1946 (ma la produzione viene avviata l'anno successivo), ha inizio la motorizzazione di massa in Francia. Questa piccola berlina, lunga 3,64 metri e larga appena 1,43 metri, dispone infatti di quattro porte e può accogliere quattro persone, permettendo alle famiglie di spostarsi per le vacanze e ai lavoratori di giungere prima in fabbrica o in ufficio. La 4 CV è l'ultima intuizione di Louis Renault, che dopo aver visto in Germania al Salone di Berlino del 1939 la nuova Volkswagen decide di mettere



in cantiere l'auto popolare francese. Dai prototipi realizzati in gran segreto durante la guerra verrà realizzata la versione definitiva, con motore e trazione posteriori, quattro cilindri di 760 cm³, raffreddamento ad acqua e velocità intorno ai 100 km/h. La 4 CV viene subito apprezzata dalla clientela e le ordinazioni superano di gran

lunga la capacità produttiva, ancora penalizzata dalle distruzioni causate dal conflitto. Viene impiegata anche nelle corse, terreno considerato poco adatto a una vetturella di questo tipo. Ma preparata adeguatamente riesce a vincere, tra l'altro, la classe al Rally di Montecarlo (1949), alla 24 Ore di Le Mans (1951), al Tour de France Automobile (1952-53), alla Liegi-Roma-Liegi (1952-54-56) e alla 1000 Miglia (1952-53-54). E proprio questo exploit fa della 4 CV un modello ricercato per poter partecipare alla rievocazione della celeberrima corsa bresciana, una possibilità che ne ha fatto crescere il valore e l'interesse collezionistico. A fine carriera, nel 1961, la 4 CV è la prima automobile francese a superare il milione di esemplari prodotti (sono 1.105.000 per la precisione).

RENAULT 4 CV



QUOTAZIONI

Le berline più diffuse (1950-61) sono quotate 13.000 euro (label AB), fino a un massimo di 19.500 euro (label A+). Più apprezzate le precedenti versioni (1947-50): rispettivamente sono valutate 14.000 e 21.000 euro. Le rarissime Décapotable vanno da 17.000 a 25.500 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

13.000

17.000



2 RESTAURO

Premesso che è impossibile che un'automobile prodotta più di sessant'anni fa sia giunta intatta ai giorni nostri, bisogna considerare che trovare una 4 CV in condizioni strettamente originali non è affatto semplice. Molte sono state infatti riverniciate, e non sempre nel colore giusto, altre presentano interni con rivestimenti di fantasia, altre ancora sono state oggetto di modifiche alla meccanica. In quest'ultimo caso non è infrequente che, per risparmiare o per avere un po' più di potenza, siano stati montati motori di altre Renault (in primis di provenienza Dauphine e R8) e un cambio a quattro rapporti invece che a tre (con prima non sincronizzata). Tali difformità rendono la vettura non iscrivibile ai registri storici e ne impediscono la revisione biennale. Per quanto riguarda la carrozzeria, la ruggine ha imperversato sin dai primi anni di produzione, non tanto per le lamiere, che non sono così sottili come in altre auto d'Oltralpe, ma a causa dei

trattamenti protettivi inesistenti e dell'uso quotidiano in qualunque condizione meteo. Pianale, fondo del vano anteriore, parafranghi sono i punti più delicati, ma anche la parte bassa delle portiere dove ristagna l'acqua. Il quattro cilindri è invece affidabile e robusto e, nel caso, facilmente riparabile. Per quel che riguarda i ricambi fortunatamente non ci sono difficoltà: ditte specializzate riproducono praticamente tutto e non è impossibile trovare anche qualche lamierato originale sopravvissuto come fondo di magazzino. Anche i tessuti dei sedili sono stati riprodotti esattamente come quelli dell'epoca, così come tappeti, fianchetti e accessori. A proposito di questi ultimi, molti utenti della 4 CV avevano il vezzo di renderla più bella aggiungendo parti cromate, come i parasassi e i copricerchi: anche questi particolari si trovano comunemente. Nella versione Décapotable, dotata del tetto in tela che si apre completamente, lunotto compreso, occorre prestare attenzione alla sostituzione del rivestimento, che richiede una certa perizia.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SET 4 PISTONI E CAMICIE	€ 270
POMPA ACQUA	€ 139
SPINTEROGENO DUCELLIER	€ 184
COPRIRUOTA CROMATO	€ 38
RIVESTIMENTO SEDILI	€ 380

● I club



Passion 4CV France

Gli appassionati italiani possono contattare il club francese che dispone di un frequentato blog con un migliaio di iscritti. Sul sito c'è anche un'area dove si vendono alcuni ricambi, mentre ampio spazio è riservato alla storia della 4 CV.

Sito passion4cvfrance.fr

Email passion.4cv.club.france@gmail.com

● I libri



Numerosi i volumi da segnalare: "4CV Renault" di Patrick Lesueur e Dominique Pascal, L'Autodrome Editions; "Icones Renault 4 CV" di Philippe Billon, Etai; "4 CV Un fabuleux destin", di Serge Defradat, edizioni Du May; "La Renault 4 CV de mon père" di Patrick Lesueur, Etai.

● Specialisti

Arnaud Ventoux

Sito arnaudventouxpieces.com

Email avpvaision@sfr.fr

Depanoto

Sito depanoto-boutique.com

Email info@depanoto.fr

Melun Retro Passion

Sito melun-retro-passion.com

Email clients@mrp77.fr

3 SU QUALE PUNTARE

Se la 4 CV è rimasta apparentemente identica in tutto il suo periodo di produzione, dal 1947 al 1961, in realtà sono molti i particolari che permettono di identificarla nel corso della sua lunga vita e di riconoscere le varie versioni. Le più comuni sul mercato sono le 4 CV del decennio 50-60, in quanto le prime serie sopravvissute sono molto rare. Non è tuttavia facile districarsi tra Normale, Luxe, Grand Luxe, Commerciale, Sport, Affaires, Service, che si differenziano tra loro per allestimenti e finiture, ma anche per la cilindrata dei motori, tutti a quattro cilindri in linea. Le versioni "da lavoro" sono rarissime ma interessanti; la Commerciale, per esempio, portava 200 kg grazie all'assenza del divano posteriore e del sedile destro e non aveva i finestrini posteriori. Una buona scelta, senz'altro da consigliare, è la 4 CV Sport prodotta a partire dalla fine del 1951, che è piuttosto diffusa e che sostituisce le Luxe e Grand Luxe (mentre la Affaires prende il posto della Normale). Monta il motore di 747 cm³ da 21 CV (vi è anche la versione da 17 CV), introdotto con l'anno-modello 1951 per sostituire il precedente di 760 cm³. Come la Grand Luxe, la Sport mantiene il clacson montato all'esterno sopra il paraurti anteriore e il faro supplementare (singolo) applicato sempre sopra il paraurti ma sul lato destro. Qualche cromatura in più la rende elegante, mentre all'interno il volante è a due razze color crema. Una modifica estetica importante per la gamma delle 4 CV avviene nel 1954, con il nuovo frontale soprannominato in Francia "trois moustaches", tre baffi. Il muso, infatti, contraddistinto sin dall'inizio da sei sottili profili cromati orizzontali, passa a tre modanature, più larghe, che modernizzano il volto della 4 CV (ma l'economica Affaires esibisce un solo listello). Dal 1956 lo strumento passa dal centro della plancia a sinistra, dietro il volante, ed è munito di una palpebra antiriflesso. Tutte le 4 CV, dal 1958, si identificano per le ruote con i cerchi tipo Dauphine, con coprimozzi piatti, mentre in precedenza avevano coprimozzi concavi e cerchio smontabile a stella. Si tratta delle

RENAULT 4 CV SPORT 1951-1961



RENAULT 4 CV SPORT 1951-1961



ultime 4 CV prodotte (furono montate anche in Spagna, Argentina e persino Giappone) e sono quelle che meritano, insieme alla già citata Sport, la maggiore attenzione da parte del collezionista. La linea conserva infatti il fascino delle prime serie, ma la meccanica è aggiornata e più adatta all'uso nel traffico di oggi dove un po' di potenza è indispensabile. Un discorso a parte merita la versione automatica Ferlec, prodotta dal 1956, priva del pedale della frizione, pur mantenendo il cambio normale a 3 rapporti. Il passaggio tra una marcia e l'altra si effettua mediante un interruttore posto sulla leva del cambio. Tra i particolari caratteristici della 4 CV ricordiamo il tappo per il riempimento del radiatore posto sotto il lunotto e inserito in un elegante fregio a doppia ala, mentre per fare rifornimento bisogna aprire il cofano posteriore per accedere al bocchettone del serbatoio. La carrozzeria è moderna per il 1946, con struttura portante in acciaio,

**LA VERSIONE
DECAPPOTTABILE
È RARA E CON
PREZZI SPESSO
ECCESSIVI.
ATTENZIONE
ALL'AUTENTICITÀ**

sospensioni indipendenti e freni a tamburo. Nessuna 4 CV ha i finestrini discendenti: davanti sono previsti solo degli ampi deflettori orientabili, mentre le porte posteriori sono dotate di vetri scorrevoli. Va da sé che in estate il caldo si fa sentire. Infine, la Décapotable, o cabriolet, rappresenta il modello di maggior valore, tuttavia è quasi introvabile e spesso è proposta a prezzi eccessivi. Presentata nel 1948, viene prodotta sulla base dell'allestimento Luxe fino all'aprile del 1950 in pochissimi esemplari dalla filiale Saprar; dopo una breve interruzione, la Décapotable torna in produzione, ma su base Grand Luxe. In totale sono circa 9.500 le 4 CV scoperte allestite fino al 1956. Oggi occorre verificare la loro "autenticità", in quanto alcune 4 CV sono state "aperte" per incrementarne il valore.

4 IL MERCATO

Le 4 CV sono purtroppo ai margini del mercato in Italia. Al tempo nel nostro Paese ne giunsero pochissime attraverso la rete ufficiale: erano gli anni in cui il panorama automobilistico nazionale era dominato dalle utilitarie Fiat e l'importazione dall'estero era gravata da tasse e balzelli che rendevano non concorrenziale il prezzo. Per questo motivo quasi tutte le 4 CV oggi esistenti nel Belpaese sono di importazione successiva, quando questa vettura era già entrata nel novero delle storiche. Provengono in massima parte dalla Francia, dove la 4 CV è oggetto di culto. Le più diffuse sono le cosiddette R1062, ossia quelle equipaggiate col motore di 747 cm³ con potenze di 17 e 21 CV, introdotto col model year 1951 e rimasto invariato fino al 1961; pressoché inesistenti le R1060, le prime serie del

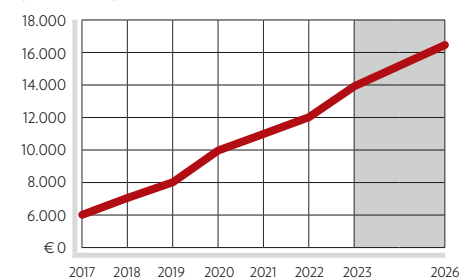
periodo 1947-1950 (con motore di 760 cm³ da 17 CV). Le quotazioni di Ruoteclassiche non operano distinzioni di allestimenti, anche se sul mercato una Luxe, una Grand Luxe o una Sport sono più ambite rispetto alle più comuni Normale o Affaires e non è escluso che in futuro i listini vengano aggiornati. In un decennio i valori sono più che raddoppiati per tutte le versioni: anzi, per la Décapotable (allestita dal 1948 al 1956 in circa 9.500 unità) sono lievitati ancora di più, perché nel 2012 erano allineati a quelli delle berline chiuse. Se fino a poco tempo fa la prima serie era quotata addirittura meno rispetto alle successive edizioni (a causa delle prestazioni troppo modeste e delle finiture veramente spartane), negli ultimi anni gli esemplari 1947-50 sono cresciuti di più, anche perché allestiti in volumi decisamente più bassi (circa 141.000 unità contro i quasi 950.000 esemplari delle serie seguenti). Le 4 CV in circolazione in Italia sono

LE QUOTAZIONI SONO RADDOPPIATE NELL'ULTIMO DECENNIO, UN TREND CHE CONTINUERÀ

generalmente restaurate e in buone condizioni, anche se in molti casi si tratta di vetture ripristinate almeno 10 anni fa. Quelle immacolate appena uscite da officine e carrozzerie di rado sono messe in vendita, perché il proprietario che ha investito somme importanti nel riportarle all'antico splendore vuole goderne i frutti almeno per qualche tempo. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, la tendenza di mercato continuerà a seguire quanto registrato nell'ultimo periodo: un rialzo costante. **RIC**

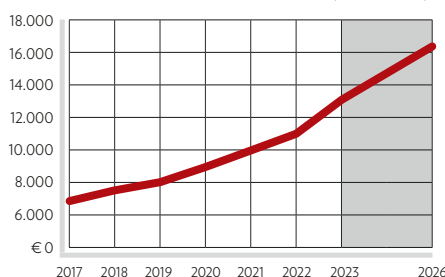


RENAULT 4 CV
(1947-1950)



Partite da quotazioni più basse rispetto alle successive serie, negli ultimi tempi le 4 CV di prima generazione stanno crescendo di valore a ritmi più serrati.

RENAULT 4 CV
(1950-1961)

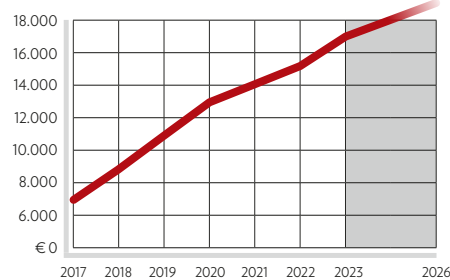


Un buon esemplare della serie R1062 è quotato 13.000 euro, quasi il doppio rispetto al periodo 2015-2017. Se in perfetto stato (label A+), il suo valore sfiora i 20.000 euro.



RENAULT 4 CV DÉCAPOTABLE

1950-1956



La presenza del tetto apribile in tela,
abbinato all'allestimento più ricco
(Grand Luxe), giustifica una valutazione più
sostanziosa, con ottime prospettive.



ACCENTO ITALIANO

La simpatica berlina francese non solo viene declinata in versione sportiva da Amedeo Gordini, ma per il nostro mercato è prodotta su licenza dall'Alfa Romeo per aggirare i dazi sulle vetture straniere. Un classico anni 50

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

RENAULT DAUPHINE



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Mentre la 4 CV sta consolidando le vendite, la Renault, nei primissimi anni 50, pensa a un modello da affiancarle, più moderno, altrettanto economico, ma più spazioso e adatto alle famiglie. Già nel 1952 le riviste specializzate pubblicano le prime immagini della nuova berlina, ma la clientela dovrà attendere ancora quattro anni, ovvero il Salone di Ginevra del 1956, per vederla. Si chiamerà Dauphine, indubbiamente un gran bel nome, che contribuisce al suo successo e che era stato proposto da un collaboratore della Régie, il quale, una sera

a cena coi vertici della Casa, in modo del tutto informale, aveva detto che se la 4 CV era una regina, la nuova vettura non poteva essere che la sua... delfina. E così fu. Linea tondeggiante e simpatica, disposizione meccanica "tutto dietro" con motore a quattro cilindri raffreddati ad acqua di 845 cm³, 30 CV, impianto elettrico a 6 volt, velocità 115 km/h. Fin dagli esordi questa vettura è criticata per la limitata tenuta di strada e la sensazione di "galleggiamento" dell'avantreno; non sono pochi coloro che caricano sacchi di sabbia nel vano anteriore per favorire la distribuzione dei pesi. A parte questo, il successo è straordinario: oltre due milioni di esemplari fino al 1967, una parte dei quali è assemblata dall'Alfa Romeo al ritmo di cento vetture al giorno. La Dauphine si

comporta bene anche nell'impiego agonistico, soprattutto nelle versioni preparate da Gordini, conquistando la classe alla 1000 Miglia tra il 1956 e il 1959, arrivando prima assoluta al Rally di Montecarlo del 1958 con Jacques Feret e Guy Monraisse e al Tour de Corse per ben tre volte: 1956, 1958 e 1962.



QUOTAZIONI

Una Dauphine "normale" in buono stato vale 6.500 euro (label AB), che diventano 9.800 euro nel caso di un esemplare perfetto (label A+). Al vertice si pongono ovviamente le Dauphine e Ondine Gordini, quotate 17.000 euro (25.500 euro nella fascia A+).

Valore minimo € (label AB)

6.500

Valore massimo € (label AB)

17.000

2 RESTAURO

Acquistare una Dauphine è abbastanza semplice, il mercato francese ne offre diverse in ogni condizione e in ogni versione, anche se la Gordini è ovviamente più rara. In Italia si trovano soprattutto gli esemplari marchiati Alfa Romeo, che nei casi più fortunati possono ancora avere le targhe originali. La prima considerazione da fare è quella di mettersi alla ricerca solo di esemplari già restaurati o in buono stato, in quanto i costi del ripristino superano facilmente il valore commerciale. Come per tutte le auto di quell'epoca, la corrosione è il nemico principale da combattere e può aver danneggiato gli scatolati, il pianale, la parte superiore dei parafranghi, il fondo del bagagliaio anteriore, dove la presenza della batteria ne ha quasi certamente affrettato il deterioramento, la lamiera dell'alloggiamento della ruota di scorta collocata in orizzontale dietro la targa anteriore. Decisamente minori le problematiche meccaniche. Il quattro

cilindri Renault (sulla Dauphine è montato il Ventoux di 845 cm³) è semplice da riparare: l'ingranaggio della distribuzione in materiale composito (Céloron), se usurato, va però sostituito al più presto. Attenzione alla trasmissione, con i rinvii dalla leva al cambio posteriore che possono aver preso gioco, rendendo il comando impreciso. Controllare sempre che il tipo di motore montato corrisponda a quello d'origine. La situazione, per quel che riguarda i ricambi, è buona: la meccanica, come detto, è comune ad altre Renault e c'è abbondanza di pezzi; un po' più complesso il reperimento della tappezzeria, che, se sostituita, deve essere conforme alla versione e all'anno di produzione. La Dauphine assemblata in Italia differisce per pochi ma significativi particolari, che però possono essere introvabili, come le scritte specifiche, il pannello dei sedili del tipo a quadretti, lo strumento con le scritte in italiano, le luci posteriori. L'impianto elettrico è a 12 volt e il cambio a quattro marce, con il rapporto più alto surmoltiplicato.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CILINDRETTI FRENI (2)	€ 117
CINGHIA POMPA ACQUA-DIN.	€ 12
AMMORTIZZATORI POST. (2)	€ 176
INGRANAGGIO DISTRIBUZ.	€ 64
CAVO ACCELERATORE	€ 24

● I club



Riar

Poiché la Dauphine è stata assemblata su licenza al Portello, gli estimatori italiani possono rivolgersi al Registro Italiano Alfa Romeo.

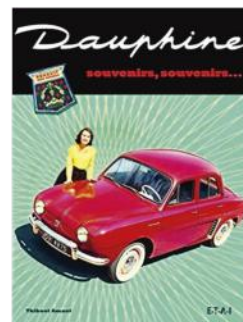
Sito riar.it

Dauphinomaniac

Non un vero e proprio club, ma un sito (con forum e annunci) molto ricco e interessante.

Sito dauphinomaniac.org

● I libri



Il testo di riferimento è

"Dauphine, souvenirs, souvenirs", di Thibaut Amant. Etai: racconta in tutti i suoi risvolti la storia di questa berlina. Più generico "Voitures Renault de collection", Epa. Nella serie Quattoruote Collection ricordiamo infine il volume "Renault Dauphine", Fabbri Editore.

● Specialisti

De Marco Parts

Sito demarcoparts.com

Email info@demarcoparts.com

Depanoto

Sito depanoto-boutique.com

Email info@depanoto.fr

Melun Retro Passion

Sito melun-retro-passion.com

Email clients@mrp77.fr

RENAULT DAUPHINE GORDINI 1957-1967



3 SU QUALE PUNTARE

Nel corso della produzione la Dauphine è sempre rimasta la stessa e gli interventi estetici sono stati solo di dettaglio. Non è quindi facile riconoscere a prima vista una berlina normale tipo R1090 da una Gordini tipo R1091 (la più sportiva) o da una Ondine tipo R1090 A (la più lussuosa) o identificare esattamente l'anno-modello (una cesura netta è tuttavia quelle delle ruote, a stella scomponibili fino al 1957 e successivamente a disco pieno in lamiera stampata con tre dadi per il fissaggio).

Tecnicamente, segnaliamo nel 1959 l'adozione delle sospensioni Aérostable, ideate dall'ingegner Grégoire, che hanno lo scopo di migliorare confort e tenuta di strada, entrambi punti deboli della Dauphine. Dal punto di vista collezionistico, e dell'eventuale investimento, la versione Gordini è certamente quella da preferire.

Il preparatore italiano, su richiesta della Renault, è infatti incaricato di mettere a punto una versione sportiveggiante in grado di toccare i 125 km/h e di disporre di una potenza di 37,5 CV, otto in più della versione normale. La Dauphine Gordini viene lanciata al Salone di Parigi del 1957 e, pur mantenendo la cilindrata di 845 cm³, presenta diverse modifiche alla testata, con valvole inclinate e nuovo disegno dei condotti di ammissione, diverso carburatore e circuito di raffreddamento rinforzato.

Il cambio passa da tre a quattro marce con rapporti accorciati per offrire una migliore accelerazione; le sospensioni sono riviste per ottenere un comportamento su strada più sicuro. La carrozzeria della Gordini è identica a quella delle altre Dauphine, ma vengono aggiunti profili cromati lungo le fiancate e scritte specifiche sui parafranghi e sul cofano motore. La Gordini, negli anni successivi, affinerà le sue prestazioni per terminare la carriera nel dicembre del 1967, insieme al resto della gamma. Da settembre 1960 arriva la Ondine, che altro non è che una versione un po' più elegante, pensata dal marketing della Losanga per avvicinare la clientela femminile: è tuttavia una meteora e non ha il successo sperato. Si distingue per qualche cromatura in più,

ALFA ROMEO DAUPHINE 1959-1964

le gomme con la fascia bianca, i sedili meglio rivestiti e regolabili, il cruscotto rivestito di similpelle nera con volante a due colori sul tipo di quello della Floride. Ai pannelli porta anteriori vengono aggiunte finalmente delle pratiche tasche portaoggetti. Della Ondine è anche approntata la versione Gordini.

La Dauphine ha avuto un'effimera avventura americana tra il 1957 e il 1960: molti esemplari rimasti invenduti furono rimpatriati in Francia. Trovarne uno in Europa è certamente un'idea originale per mettersi nel box una versione speciale ed esclusiva, riconoscibile per i paraurti rinforzati tipo Export e per i colori specifici. Per il collezionista nostrano la Dauphine più interessante è senza dubbio quella prodotta in circa 74.000 esemplari nello stabilimento milanese del Portello tra il 1959 e il 1964, su licenza della Renault, per aggirare i pesanti dazi doganali.

LANCIATA AL SALONE DI PARIGI DEL 1957, LA VERSIONE GORDINI DISPONE DI 37,5 CV E TOCCA I 125 KM/H

Il prezzo di 890.000 lire, circa 200.000 in meno della versione francese, la rende all'epoca molto appetibile sul nostro mercato, dove le quattro porte ne fanno un'auto economica ideale per le famiglie. Viene proposta anche nell'allestimento Ondine. Rispetto ad altre concorrenti, tuttavia, le finiture non sono considerate all'altezza della sua categoria; deludenti anche le prestazioni: nella prova di Quattroruote del giugno 1960 viene raggiunta una velocità di 113,7 km/h. Buono invece il consumo (anche 16 km/litro), ma scarsa la tenuta di strada: "In curva la vettura si comporta come sovrasterzante, e questo effetto è in taluni casi eccessivo, perché sconfina nella derapata. La vettura è sensibile ai colpi di vento laterali". Un giudizio che dopo sessant'anni importa di meno: la Dauphine è un'auto da portare a passeggio.



4 IL MERCATO

Dauphine e Ondine (la versione più rifinita) sono un classico della produzione Renault degli anni a cavallo tra i 50 e i 60. Molto amate dai collezionisti della marca francese, incontrano un certo gradimento anche in Italia, dove è possibile reperire anche le versioni prodotte su licenza dall'Alfa Romeo nello stabilimento del Portello (e che hanno quotazioni di poco superiori a quelle del modello d'origine). Protagonista del mercato all'epoca, perché era un'utilitaria che costava poco, soprattutto dopo la discesa dei dazi doganali, anche se non quanto l'avversaria Fiat 600 (che però non poteva avvalersi delle quattro porte e aveva un motore più piccolo) e grazie a una rete di distribuzione abbastanza diffusa anche nel nostro Paese, la Dauphine si è salvata dall'oblio e non è difficilissimo trovarne una da acquistare, quasi sempre restaurata in maniera abbastanza

professionale. Le quotazioni sono simili a quelle francesi, quindi alcuni acquirenti si rivolgono a quel mercato, dove senz'altro la possibilità di scelta è più abbondante. Prima di procedere all'acquisto le verifiche fondamentali riguardano l'integrità della scocca che, come per tutte le utilitarie del periodo, soffre della precaria protezione dalla corrosione. La Dauphine è una berlina ideale per coloro che desiderano un modello "senza pretese" targato anni 50: costa abbastanza poco ed è semplice da restaurare poiché i ricambi sono facilmente

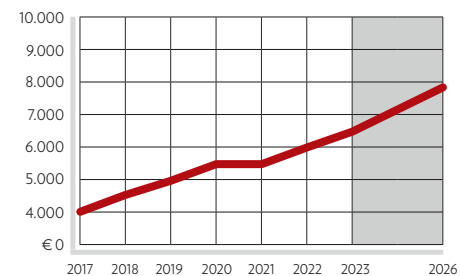
**AD ATTIRARE
I COLLEZIONISTI
SONO IN PRIMO
LUOGO LE
VERSIONI SPORTIVE
FIRMATE GORDINI**

reperibili, soprattutto in Francia, dove ci sono parecchi commercianti specializzati. Discorso differente per le Dauphine e le Ondine elaborate da Gordini, che appartengono a una categoria a sé stante nell'ambito dei valori di mercato. Grazie al loro illustre passato sportivo e al prestigioso marchio del mago di origini emiliane, le quotazioni sono più che doppie, con una tendenza alla crescita ancora più rapida rispetto a quella delle edizioni più popolari ed economiche. A metà strada sono le valutazioni delle Dauphine 1093, con elaborazione meccanica realizzata dal 1961 al 1963 in circa 2.100 unità dalla Autobleu. In prospettiva, le 1093 hanno un potenziale di rivalutazione ancora migliore, perché da noi sono pressoché sconosciute. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, le quotazioni delle Dauphine continueranno a crescere, anche se lentamente; per le Gordini (e, come detto in precedenza, per le 1093), la crescita del valore sarà più sensibile. **RQ**



DAUPHINE

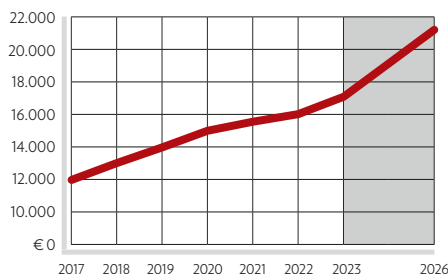
1956-1966



Prospettive interessanti di crescita del valore. La piccola utilitaria francese piace anche in Italia, si trova abbastanza facilmente ed è economica da gestire.

DAUPHINE - ONDINE GORDINI

1957-1967



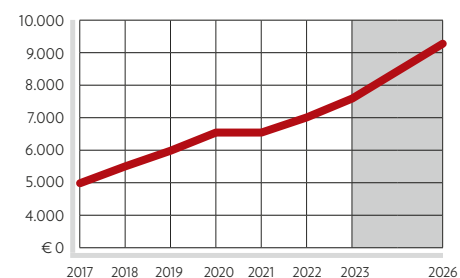
Versione di punta firmata da Amedeo Gordini. Un'auto che ha un eccellente palmarès sportivo, che ne fa pronosticare un avvenire ancora più luminoso.





ONDINE

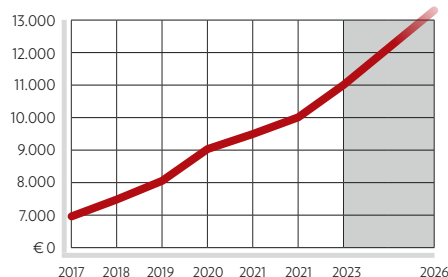
1960-1962



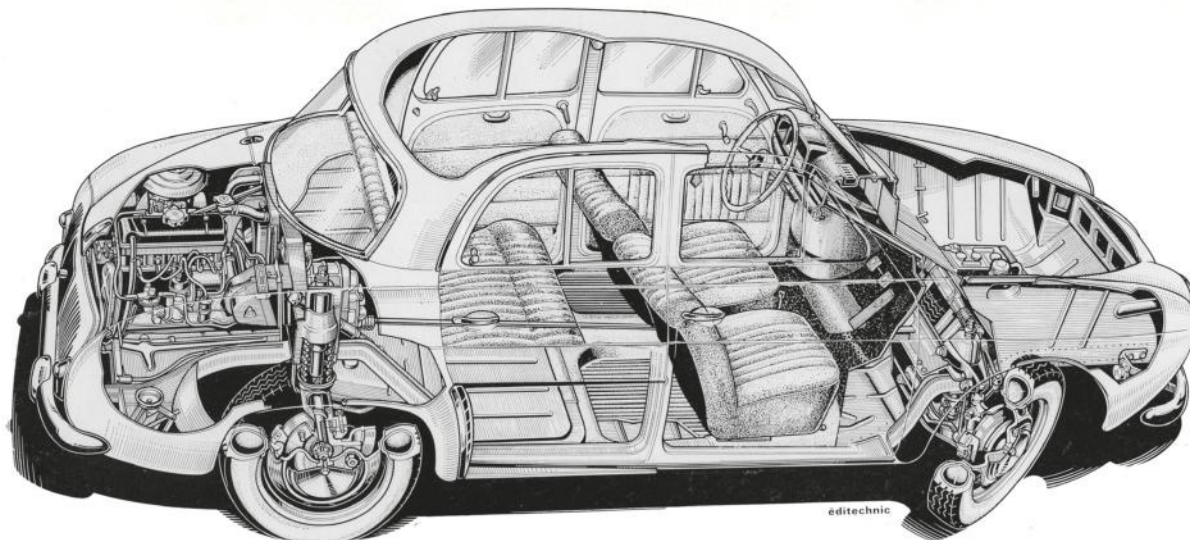
Prodotta per un periodo limitato, ha quotazioni un po' superiori. In prospettiva la sua rivalutazione sarà più alta, anche se non ci sono differenze nelle specifiche meccaniche.

DAUPHINE 1093

1961-1963



Versione sportiva allestita in poco più di 2.100 esemplari. Da noi è pressoché sconosciuta. Le sue quotazioni si avvicineranno a quelle delle Gordini.



Davanti galleggia

La Dauphine mantiene lo schema meccanico "tutto dietro".

La mancanza di peso all'avantreno causa un certo alleggerimento dello sterzo: al tempo furono in molti a caricare il vano bagagli per attenuare questa "mancanza" di direzionalità.

C'EST TRÈS CHIC

Non sportive propriamente dette, ma coupé e spider da esibire a Saint Tropez o sul lungomare di Nizza. Nessuna velleità velocistica. Per togliersi qualche soddisfazione alla guida è da prediligere la motorizzazione 1.100, arrivata nel 1963

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Poco conosciute in Italia, la Floride e la Caravelle non sono automobili sportive in senso stretto, bensì delle coupé e delle cabriolet adatte a un uso turistico, perfette da esibire a Saint Tropez o sul lungomare di Nizza piuttosto che in una prova di accelerazione. Il loro interesse collezionistico è indubbio, ma il loro valore ancora non eccessivo ne fa un acquisto più che abbordabile. La Floride viene svelata al pubblico in occasione del Salone di Parigi del 1958 nelle configurazioni cabriolet, convertibile (capote ripiegabile e hardtop)



e coupé (tettuccio montato direttamente in fabbrica). La paternità della linea è stata a lungo contesa tra Frua, Ghia e Ghia Aigle, con conseguenti strascichi di polemiche anche giudiziarie, sebbene col tempo si sia accertata la firma di Pietro Frua. La meccanica è di diretta derivazione Dauphine Gordini: schema meccanico

“tutto dietro”, cilindrata 845 cm³, sospensioni indipendenti. La produzione prende il via nel giugno del 1959 e testimonial è Brigitte Bardot, che farà da modella per una serie di celebri scatti fotografici. Per l'esportazione negli Stati Uniti il nome verrà tuttavia cambiato in Caravelle per non “discriminare” i cittadini americani che risiedono fuori dalla Florida. Ma Caravelle si chiamerà anche il modello per il mercato europeo, introdotto nel 1962: la Floride viene infatti tolta dal listino l'anno successivo e, da allora fino al 1968, esisterà solo la Caravelle, con carrozzeria aperta con hardtop oppure coupé. Nel corso della produzione la cilindrata passa a 956 cm³ e quindi a 1.108 cm³, con prestazioni nettamente superiori rispetto al modesto 850 della prima serie.



RENAULT FLORIDE

QUOTAZIONI

Una Floride in versione coupé vale 9.000 euro (label AB), che diventano 13.500 nel caso di un esemplare in stato eccezionale. Al vertice si piazzano le Caravelle 1100 cabriolet (compresa la 1100 S): 13.000 euro (fascia AB), ma per una vettura da concorso si sfiorano i 20.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

9.000

Valore massimo € (label AB)

13.000



2 RESTAURO

Il maggior valore di una Floride o di una Caravelle rispetto a una Dauphine o a una R8 può giustificare ripristini anche impegnativi della carrozzeria e della meccanica. Se per quest'ultima non ci sono difficoltà, grazie alla semplicità dei motori e alla pronta disponibilità di ricambi, per quel che riguarda la scocca e le parti accessorie gli ostacoli non mancano. Vanno comunque verificati i trafileggi di olio dal coperchio delle punterie, la tenuta del radiatore e la fumosità dallo scarico. Come la Dauphine, la R8 e le altre Renault coeve, anche queste "sportive" francesi soffrono del problema della ruggine: dai fondi ai parafranghi, dall'interno del cofano anteriore alla base del parabrezza e delle portiere, la corrosione può essere passante e aver compromesso la stessa integrità strutturale della vettura. Nelle versioni aperte le infiltrazioni di acqua dal telaio della capote sono responsabili di danni alla zona centrale dell'abitacolo, che non

è facilmente ispezionabile. Tuttavia, rispetto alle berline da cui derivano, sia la Floride sia la Caravelle hanno il vantaggio di essere state, generalmente, meglio conservate. Le numerose versioni che caratterizzano entrambi i modelli, molto simili tra loro anche se non identici, impongono il rispetto dell'originalità e delle tinte previste dalla fabbrica. La scelta di colori offerta nel corso degli anni è stata infatti piuttosto ampia, sia per quelli pastello sia per quelli metallizzati, e si riferiscono in molti casi solo a determinati periodi di produzione. Sulle versioni aperte è da valutare l'acquisto dell'hardtop, che però non è facile da reperire e che, quando si trova, è offerto a prezzi elevati. La provenienza può anche essere americana, dove la Caravelle è stata esportata per un certo periodo: in questo caso i costi di trasporto e i dazi incidono sensibilmente. La capote in PVC è facilmente acquistabile anche in Italia. Nel periodo di produzione sono variati ovviamente anche gli interni: insomma documentarsi bene è fondamentale per non perdere tempo e denaro.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SCRITTA PARAFANGO ANT.	€ 47
CAPOTE IN PVC	€ 510
REGOLATORE DI TENSIONE	€ 75
GOMMA COPRIPEDALE	€ 10
VOLANTE BICOLORE	€ 800

● I club



Bretagne Floride Caravelle Club

Nel sito del club è molto interessante la sezione

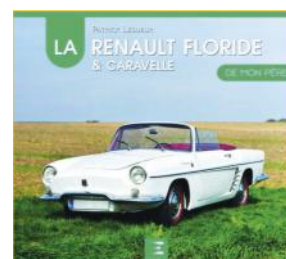
dedicata alla tecnica, con manuali di uso e manutenzione delle varie versioni in formato PDF da poter scaricare. Utilissima la pagina riguardante i ricambi.

Sito bretagnefloridecaravelleclub.fr

Floride Caravelle Club de France

Sito fccdf.free.fr

● I libri



Indispensabile guida a questi modelli è il volume "La Renault Floride & Caravelle de mon père", scritto dall'esperto di marca Patrick Lesueur ed edito da Etai. Descrive la carriera di entrambi i modelli, soffermandosi anche sulla lunga e sofferta querelle riguardante la paternità della linea della carrozzeria, che ha dato luogo anche a polemiche giudiziarie. Vengono quindi descritte le modifiche anno per anno sino alla fine della produzione, avvenuta nel 1968.

● Specialisti

Depanoto

Sito depanoto-boutique.com

Email info@depanoto.fr

Melun Retro Passion

Sito melun-retro-passion.com

Email clients@mrp77.fr

RM Ricar

Sito rmricar.com

Email rmricardiraffaelemuglia@gmail.com

3 SU QUALE PUNTARE

La prima Floride è il modello storicamente più importante, benché penalizzato da un motore poco brillante di appena 845 cm³. Il disegno è del tutto diverso da quello della Dauphine da cui deriva meccanicamente

e si presenta con linee più squadrate, impreziosite da due piccole pinne posteriori, al termine delle quali sono inseriti i fanalini. La Floride, pur avendo lo stesso propulsore della Dauphine Gordini, è però piuttosto lenta e in velocità non supera i 125 km/h. La prima serie ha inoltre una tenuta precaria, mentre i freni sono a tamburo. La Casa cerca di migliorare il comportamento su strada nel 1960 dotandola di sospensioni Aérostable, dove il

semiasse ruota internamente al braccio oscillante e dispone dell'ausilio di tamponi in gomma utili allo smorzamento delle oscillazioni. Nel 1962 è la volta della Floride S, che offre migliori prestazioni grazie al motore da 51 CV con cilindrata portata a 956 cm³: la velocità massima sale a 135 km/h. L'impianto frenante adotta quattro dischi. C'è poi la Caravelle, inizialmente disponibile solo in versione coupé: il disegno del padiglione diviene più



RENAULT FLORIDE 1959-1962

4 IL MERCATO

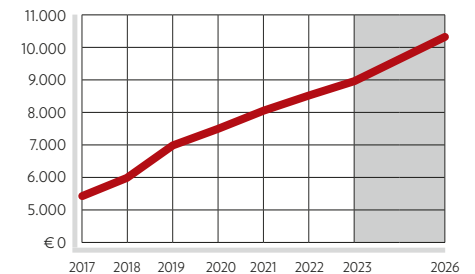
Con una produzione complessiva di poco inferiore alle 120.000 unità (circa 50.000 Floride e poco più di 67.000 Caravelle), possono essere considerate un discreto successo per la marca della Losanga. Anche in Italia conquistarono un certo numero di estimatori, sebbene il prezzo di listino fosse persino superiore a quello delle contemporanee Fiat 1500 Cabriolet. La meccanica derivata dalla grande serie, robusta e affidabile, i costi di esercizio modesti (grazie ai motori di cilindrata ridotte) e lo stile italiano gradevole erano doti apprezzate dalla clientela. Qualità valide ancora oggi: sono l'ideale per chi cerca una spider o una coupé veramente storica (le prime hanno ormai più di 60 anni) dal prezzo avvicinabile, da utilizzare per passeggiate in campagna, ai monti o al mare, senza pretendere prestazioni da vera sportiva. Oggi i valori di mercato sono allineati a quelli delle contemporanee spider inglesi di piccolo cabotaggio

(le Triumph Spitfire), ma anche a quelle della Fiat 850 Spider che, in termini di prestazioni, è leggermente superiore alla cabriolet francese. Le prospettive di crescita sono più che dignitose. Trovare un esemplare in Italia non è facile; si tratta quasi sempre di esemplari conservati o parzialmente restaurati. La quotazione più alta delle cabriolet, pur prodotte in un numero di esemplari superiore a quello delle coupé, è giustificato dall'attrattiva che le auto scoperte esercitano sugli appassionati. Prezzi più elevati riguardano poi le versioni potenziate, che garantiscono prestazioni più in sintonia con il traffico di oggi e vantano una tenuta di strada un po' migliore. In Francia ovviamente l'offerta è più ampia, ma le richieste sono più elevate. E non sempre la qualità delle vetture è superiore a quella degli esemplari "italiani". Floride e Caravelle non hanno certo il carisma di un'Alfa Romeo Giulietta Spider, ma occupano comunque un posto di rilievo tra le spider dell'epoca d'oro: i mitici e spensierati anni 60. **RC**



RENAULT FLORIDE

1959-1962



La versione coupé della Floride è penalizzata nelle quotazioni dalle prestazioni modeste del motore 850 da 40 CV. Le prospettive di crescita, però, sono più che discrete.

squadrato per migliorare l'abitabilità posteriore. Presentata nella primavera del 1962 con motore 956 cm³ da 51 CV, essa beneficia negli anni successivi di un incremento di cilindrata e di potenza. In particolare, la versione più interessante su cui puntare è senza dubbio quella con motore di 1.108 cm³ (55 CV), introdotta nel settembre 1963, che offre prestazioni finalmente adeguate al tipo di vettura. Ultima evoluzione della Caravelle è la 1100

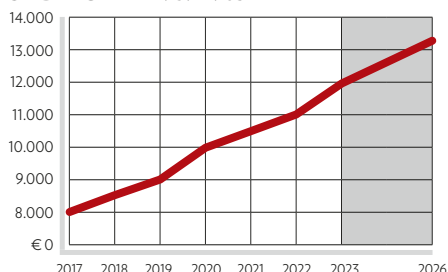
**DA PUNTARE
LA CARAVELLE CON
MOTORE 1.100 DA 55
CV, POI PORTATI
NEL 1965 A 57,5.
LE PRESTAZIONI
SONO ADEGUATE**

S, presentata alla fine del 1965 come anno-modello 1966, con potenza portata a 57,5 CV grazie al carburatore Weber doppio corpo. Anch'essa è disponibile nelle configurazioni coupé oppure convertibile con hardtop. L'interno è migliorato grazie al cruscotto con strumenti circolari integrato dal contagiri elettronico e al nuovo volante a due razze forate con mozzo in metallo satinato. La S, con una velocità di 145 km/h, è la più adatta ai trasferimenti autostradali.



RENAULT CARAVELLE 1100 - 1100 S 1963-1968

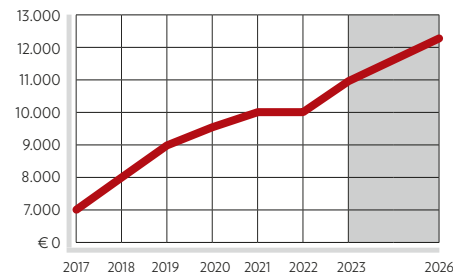
RENAULT FLORIDE-FLORIDE S CABRIOLET 1959-1963



Possiedono il fascino della guida di cielo aperto. Senza dubbio merita un apprezzamento la più potente versione S, con motore di 956 cm³ da 51 CV.

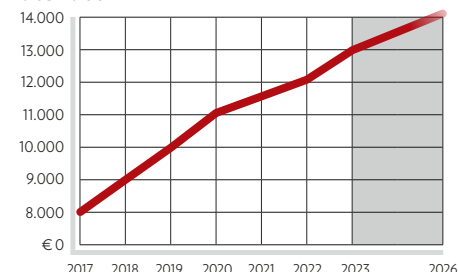


RENAULT CARAVELLE 1962-1968



Nasce come coupé nella primavera del 1962, affiancando inizialmente la Floride scoperta. Monta il motore 950, sostituito nel settembre del 1963 dal 1.100.

RENAULT CARAVELLE CABRIOLET 1963-1968



È la versione con le quotazioni più alte e quella con le migliori prospettive di rivalutazione. In linea generale, la Caravelle S (57,5 CV) merita una maggiorazione del 10%.



FEDELE NEL TEMPO

Per trent'anni ha accompagnato generazioni di automobilisti, rimanendo pressoché immutata. Una robustezza a tutta prova, inarrestabile e con una carrozzeria simpatica, capace di trasportare comodamente quattro persone e di caricare di tutto

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



RENAULT 4

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Renault 4 fa parte di quella ristretta elite di modelli che hanno scritto la storia dell'automobile. Prodotta dal 1961 al 1992 in oltre otto milioni di esemplari, in Italia ha avuto un successo straordinario: ne sono state vendute infatti più di mezzo milione, acquistate dalle più disparate tipologie di utenti, dal contadino allo studente, dal professionista alla casalinga e all'artigiano. Con la R4 la Casa rompe col passato e introduce nella sua gamma la trazione anteriore di massa, aggiungendo una serie di innovazioni come il circuito di

raffreddamento sigillato e l'abolizione dell'ingrassaggio periodico. La formula della carrozzeria è vincente: due volumi, quattro porte e portellone con un vano di carico degno di un furgone, che si ottiene abbattendo in pochi secondi il sedile posteriore. Più generazioni l'hanno avuta, o almeno guidata una volta.



Le poche modifiche estetiche non l'hanno mai stravolta, basti pensare che le dimensioni della vetratura sono rimaste sempre le stesse. Un'auto senza fronzoli, pratica ed essenziale, che va dappertutto consumando poco e trasportando comodamente quattro persone. Tra il 1962 e il 1964 viene montata negli stabilimenti dell'Alfa Romeo. Un po' italiana anche la Frog, "spiaggina" a passo corto del 1987, voluta dalla filiale Renault di Roma. Oggi la 4 è una delle poche storiche a poter essere utilizzata ogni giorno: non è difficile incontrarla sulle strade dell'Appennino o delle Alpi, ma anche nei campi della Pianura Padana o del Sud. Chi invece la colleziona la custodisce gelosamente e, quando la porta fuori dal box, attira gli sguardi un po' nostalgici dei passanti.

QUOTAZIONI

Le R4 più ambite sono le versioni speciali Parisienne e la "spiaggina" Frog: per entrambe la quotazione è di 10.000 euro (label AB) e 15.000 euro (label A+). Le R4 più economiche sono quelle prodotte tra il 1978 e il 1992: valgono 4.500 euro (AB) e 6.800 (A+).

Valore minimo € (label AB)

4.500

Valore massimo € (label AB)

10.000

2 RESTAURO

Semplice e complicato al tempo stesso, il restauro di una R4 non sempre risulta conveniente per gli eventuali costi di ripristino. Molti gli esemplari ancora in circolazione, la gran parte dei quali ha troppi chilometri sulle spalle e presenta una carrozzeria trascurata. La ricerca deve perciò orientarsi verso vetture ben conservate o restaurate seguendo rigorosi criteri filologici, non trasformate con colori o interni di fantasia: la R4 è ormai un'auto classica e deve essere restituita giustamente alle specifiche originali della Casa.

Può valere la pena mettersi a caccia delle versioni più rare, per le quali l'investimento economico per un ripristino radicale risulta conveniente. Come nel caso, per esempio, di qualcuno dei 41.908 esemplari prodotti in Italia dall'Alfa Romeo e fortunatamente sopravvissuti. La R4 ha la carrozzeria separata dal telaio, al quale è imbullonata. La corrosione è naturalmente il problema numero uno, accentuato dal fatto che la R4

è stata utilizzata molto a lungo dai suoi utenti, in ogni condizione climatica e senza particolare attenzione alla manutenzione periodica. La ruggine alberga negli scatolati del telaio, specialmente nella zona di ancoraggio dei bracci posteriori delle sospensioni, ma anche nei punti di attacco degli ammortizzatori. Le lamiere della scocca fioriscono con maggiore facilità intorno al lunotto, nella parte inferiore del portellone e delle porte, nella parte superiore dei parafranghi, soprattutto quelli posteriori in corrispondenza della giunzione che separa orizzontalmente le due parti di lamiera. Come in tutte le Renault che condividono questi motori, la meccanica è solida, affidabile e non pone problemi, salvo naturalmente nel caso di percorrenze superiori alle centinaia di migliaia di chilometri. Mettere mano al quattro cilindri della R4 è comunque alla portata di molti meccanici. Sul fronte ricambi non c'è di che preoccuparsi. Molte le aziende specializzate che riproducono praticamente tutto e numerose le ditte che li distribuiscono, anche in Italia.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PARAURT ANT. CROMATO	€ 75
PLASTICA FANALE POST.	€ 27
MASCHERINA GRIGIA	€ 44
MARMITTA POST. 950-1.100	€ 70
KIT FRIZIONE	€ 80

● I club



Renault 4 Club Italia

Sodalizio molto attivo, vanta un sito ben fatto e completo, nel quale gli appassionati possono

trovare informazioni utili per conoscere la storia e la tecnica della R4.

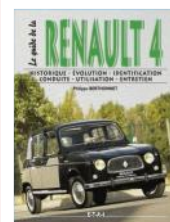
Sito renault4.it

Email rsr4@renault4.it

4L-R6 Club de France

Sito club4l-r6.fr

● I libri



Consigliati "La Renault 4L de mon père"

di Marie-Claire Lauvray e Dominique Pascal, "La guide de la Renault 4" di Philippe Berthonnet, "Généralités 4L", di Philippe Berthonnet e Bernard Canonne, e "Renault 4 Un Losange à toute épreuve", di Amant Thibaut; tutti editi da Etai.

● Specialisti

Autoforniture Stravato

Sito autoricambirenault4.it

Email fausto.stravato@tin.it

De Marco Parts

Sito demarcoparts.com

Email info@demarcoparts.com

Renault 4 Passion

Sito renault4passion.it

Email info@renault4passion.it

3 SU QUALE PUNTARE

Ci sono le Renault 4 di serie, che sono moltissime. E quelle “speciali”, che, proprio per la produzione limitata, costituiscono un obiettivo interessante per il collezionista. In ogni caso, tra le prime, i modelli a calandra piccola con cambio a tre marce, magari dotati di tetto apribile in tela, sono quelli storicamente più importanti perché rappresentano l'essenza stessa della vettura che, lo ricordiamo, viene introdotta nel 1961 nelle seguenti versioni: R3 (603 cm³, 21 CV), R4 (747 cm³, 26,5 CV), R4 L (Lusso, 747 cm³, 26,5 CV), R4 Super Confort (747 cm³ con portellone in due parti). L'economica e spartana R3 rappresenta in assoluto il pezzo più raro, quasi unico, in quanto prodotta solo per un anno a causa dello scarso interesse dimostrato dalla clientela. Di prime serie non ne sono rimaste purtroppo molte e chi ne possiede una è poco disposto a cederla, se non alzando il prezzo. L'appassionato italiano andrà alla ricerca di un esemplare assemblato in Alfa Romeo nello stabilimento di Pomigliano d'Arco (Napoli). La consigliamo per le sue caratteristiche storiche e per i dettagli che la rendono riconoscibile dall'analoga versione prodotta in Francia: luci posteriori come quelle della Fiat 500 Giardinetta, maniglia del portellone a T, scritte italiane all'interno del vano motore. A questo proposito ricordiamo che la versione nostrana monta il quattro cilindri di 845 cm³ anziché quello di 747 cm³ della sorella parigina. Passando alle serie speciali, la più affascinante è la Parisienne, disponibile tra il 1963 e il 1968 e realizzata in collaborazione con la rivista Elle. Molto elegante, mostra fiancate con decorazioni tipo paglia di Vienna oppure scozzesi e paraurti tubolari doppi. Dal settembre 1965 la denominazione R4 diviene ufficialmente Renault 4. Negli anni 70 fa il suo esordio una versione colorata e sbarazzina: si chiama Safari ed è pensata dal marketing della Régie per attirare i più giovani. Viene presentata nel 1975 come model year 1976 e infatti mostra la nuova mascherina in plastica nera, che l'anno precedente ha sostituito quella in metallo. Paraurti neri, fasce laterali di protezione, colori sgargianti, interno colorato con sedili

RENAULT 4L (ALFA ROMEO) 1962-1964



RENAULT 4 SAFARI 1975-1978



a telaio tubolare con appoggiatesta e rivestimento in tessuto a strisce orizzontali la rendono inconfondibile e desiderabile per l'appassionato alla ricerca di una 4 un po' diversa. Per restare negli anni 70, una buona scelta, anche se più razionale che passionale, è quella di orientarsi sulla GTL, la versione con motore di 1.108 cm³ introdotta nel 1978. Essa è la più utilizzabile quotidianamente, oltre che la più adatta ai lunghi trasferimenti. La GTL ha 34 CV DIN e può viaggiare tranquillamente a 120 km/h. Si distingue per le fasce laterali in plastica e la calandra grigia, per le "maniglie" di protezione ai lati del cofano anteriore e per i cerchi dal disegno più moderno. La GTL evolverà come tutte le altre versioni con il model year 1983,



RENAULT 4 GTL 1978-1992



UNA SCELTA PIÙ RAZIONALE È LA GTL CON MOTORE 1.100 E 34 CV: È OGGI LA PIÙ UTILIZZABILE NEL TRAFFICO

quando la plancia viene ridisegnata e sono adottati volante e cruscotto ispirati a quelli della Renault 5. Nel 1987 arriva sul mercato italiano la Frog, in 600 esemplari: deriva da un'analoga versione francese denominata JP4. Si tratta di una 4 a passo più corto munita di rollbar di sicurezza e di capote e fianchetti in tela. Il motore è quello delle ultime Renault 4 con una cilindrata di 956 cm³ e 34 CV. Proprio perché destinata all'Italia, la Frog si trova facilmente in vendita qui da noi, anche se a costi non sempre contenuti. Un discorso a parte riguarda le Sinpar, le berline trasformate all'epoca in 4x4 da questa azienda specializzata francese. Per chi è in cerca di avventure su percorsi sterrati rappresenta un'interessante variazione sul tema. Infine, ricordiamo alcune serie speciali della 4 berlina, commercializzate a partire dagli anni 80: si chiamano Jogging (1981), Sixties (1985) e Bye-Bye (1992), allestita su base della Clan e identificata dalla targhetta commemorativa con numero progressivo di produzione.

NOI CE L'ABBIAMO

La Renault 4 non è un'auto da lasciare ferma in garage. Come Angelo, il quale possiede ben tre Frog che usa tutto l'anno, oppure Lucia che da oltre quarant'anni guida una rara F6. Poi c'è Sebastiano, che l'ha avuta da ragazzo e di recente l'ha ricomprata.



ANGELO RICCIARDI

➡ **RENAULT 4 FROG**

1988

Dagli anni 80 Angelo è appassionato di una versione molto speciale della Renault 4, la Frog, di cui possiede ben tre esemplari. Una vettura molto particolare, che egli guida non soltanto nella bella stagione. Nel 2022 una delle sue Frog ha avuto il battesimo dell'inverno in Trentino, dove non si è certo arresa di fronte alla neve.



LUCIA GIUFFRIDA

➡ **RENAULT 4 F6**

1977

Lucia, siciliana, possiede una delle poche F6. Questo esemplare è stato immatricolato nel giugno del 1977 ed è da ben 45 anni il suo fedele compagno di avventure. La F6 è più lunga di una ventina di centimetri rispetto alla F4, ha motore di 1.108 cm³ e tocca i 115 km/h.



ANGELA PAGOT

➡ **RENAULT 4**

1990

Anche per Angela la R4 è stata la prima macchina, quella con cui ha imparato a guidare. Gliel'aveva regalata suo papà nel 1984. Dopo un lungo periodo di "astinenza", nel 2013 è stata vittima di un "ritorno di fiamma" ed è andata a cercarne un'altra, da utilizzare tutti i giorni ma anche per compiere lunghi viaggi fuori dall'Italia.

E proprio con la ritrovata R4, insieme ai figli Alice e Tommaso, ha girato mezza Europa,

ANDREA PUCCI

➡ **RENAULT 4**

1989

Originario della provincia di Lucca, Andrea vive da qualche tempo in Trentino con Martina, originaria di Pesaro, e i figli Gioele e Margherita. Ha avuto in regalo la sua prima 4 nel 2007, quando di professione faceva l'animatore di feste e l'artista di strada con l'associazione "I Mapperi arti di strada" in Versilia. Voleva però una 4 diversa da tutte le altre e così sua sorella, illustratrice, l'ha decorata sulle fiancate con una bellissima onda rossa dentro la quale c'è un incredibile paesaggio immaginario.



SEBASTIANO MONTESU

➡ **RENAULT 4**

1992

Sebastiano di R4 ne ha avute altre quattro quando era più giovane, poi le necessità della vita quotidiana lo hanno indotto a cambiare macchina. La "Quatrelle" gli è però rimasta sempre nel cuore e non l'ha mai dimenticata. Questa è una delle ultime prodotte e l'ha comperata nel 2015 a Cagliari. L'ha riverniciata nella tinta "latte e menta" della sua prima Renault 4, appartenuta al padre.





1961

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Con la R4 la Renault adotta la trazione anteriore per un modello a grande diffusione, imprimendo una svolta che farà molti proseliti nel settore delle utilitarie. Altri elementi di novità assoluta sono il portellone, fino ad allora riservato alle station wagon, il circuito di raffreddamento sigillato con liquido antigelo che non richiede rabbocchi, e l'eliminazione dei punti di ingrassaggio per ridurre i costi di gestione.

● Anno di nascita

● Totale esemplari prodotti

8.135.424

● I principali modelli



RENAULT 4 1961-1971

Il primo motore di 747 cm³ è sostituito con quello di 782 cm³ a ottobre del 1971.



RENAULT 4 GTL 1978-1992

Motore di 1.1 litri da 34 CV, paracolpi alle fiancate e finiture più curate.

RENAULT 4 SAFARI 1975-1978

La versione colorata nata per i giovani mantiene la meccanica della 4 base.



RENAULT 4 FROG 1987-1988

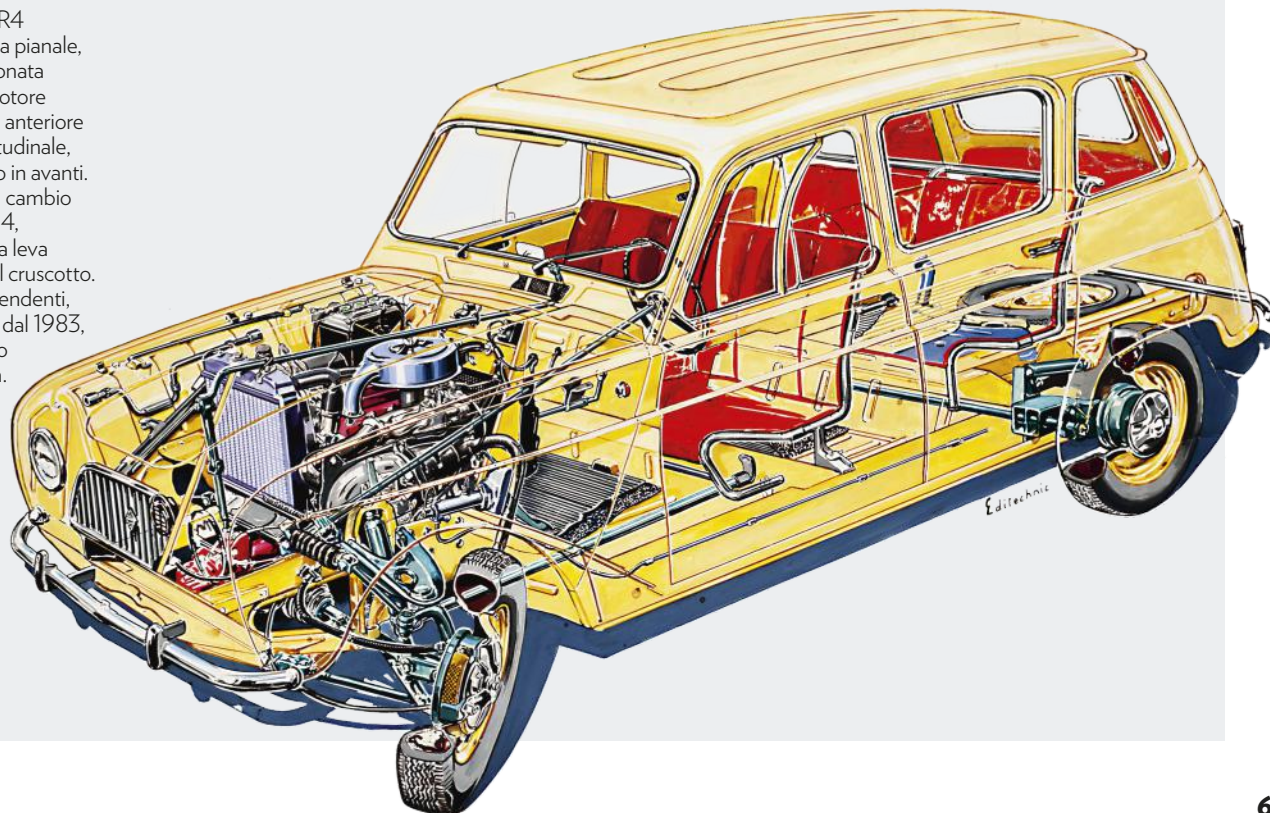
Sulla base della JP4 a passo corto, questa scoperta arriva in Italia in 600 esemplari.



● Tecnica

Telaio separato

La struttura della R4 prevede un telaio a pianale, sul quale è imbullonata la carrozzeria. Il motore a quattro cilindri è anteriore in posizione longitudinale, con cambio rivolto in avanti. Sulle prime serie il cambio è a 3 marce, poi a 4, comandato da una leva posta al centro del cruscotto. Sospensioni indipendenti, freni a tamburo e, dal 1983, dischi all'avantreno su tutta la gamma.



4 IL MERCATO

La Renault 4 è un'auto alla portata di tutti: possono bastare poche migliaia di euro, anche soltanto 1.500 o 2.000, per entrare in possesso di un esemplare funzionante, ma bisognoso di cure. Ne servono almeno 4.500 se si desidera una 4 in buone condizioni, che richiede pochi ritocchi per diventare perfetta. Questo valore si riferisce a una R4 degli anni 80 o sul finire della produzione (nel 1992). Se si vuole un modello precedente si arriva a spendere almeno il 50% in più. Il limite massimo di spesa è attorno ai 15.000 euro: una somma necessaria per trovare una ormai rara serie speciale Parisienne in condizioni immacolate oppure una 4 Frog, la versione da vacanze con passo accorciato prodotta nella seconda metà degli anni 80. In mezzo a questi due estremi, si trova di tutto. A metà strada le sgargianti Safari, con i sedili dalla forma originale: una versione ormai

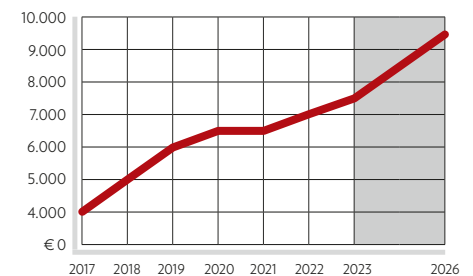
difficilmente reperibile, ma molto interessante in prospettiva. Valori bassi, rispetto alle quotazioni delle prime R4, per l'edizione economica R3, rimasta in produzione per un solo anno (da ottobre 1961 a settembre 1962) e subito abbandonata a causa delle richieste modestissime. In prospettiva, però, il suo valore potrebbe crescere parecchio. La Renault 4 è quotata qualcosa meno rispetto alla concorrente Citroën 2 CV, perché ha un'immagine ancora poco "d'epoca": nel senso che molti esemplari sono tuttora utilizzati nelle campagne come mezzo di trasporto rustico ed economico da usare ogni giorno. L'investimento migliore è quello che si compie acquistando una delle ormai rare R4 prima serie, quelle riconoscibili dalla mascherina del radiatore piccola che non integra i fari (fino al 1967). Meglio se nella più diffusa (ed equipaggiata) 4L, che è considerata la Renault 4 per eccellenza. Queste versioni 1961-67 dalla "bocca stretta" sono state prodotte in poco

CON 15.000 EURO SI TROVA UNA PARISIENNE PERFETTA. OPPURE UNA SIMPATICA FROG

più di un milione di esemplari (su un totale, al 1992, di oltre 8 milioni), ma anche in proporzione ne sopravvivono molte meno. Però fino al 1967 le Renault 4 avevano il cambio a sole 3 marce: per chi prevede un utilizzo frequente, una successiva con il cambio a 4 marce è più fruibile. Puntare su una Parisienne è una scelta oculata. Lo stesso dicasi per la Safari, dall'aspetto sbarazzino e giovane, tipico degli anni 70. La Frog (600 esemplari venduti in Italia) appartiene al segmento delle cosiddette "spiaggine" e fa storia a sé. **RC**

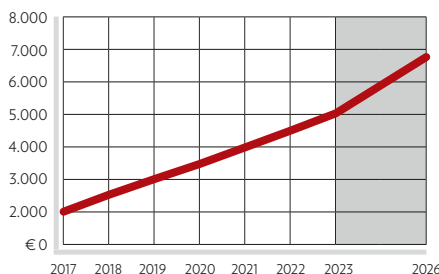


RENAULT 4
1961-1966



La "Quatrellé" costituisce la Renault 4 da investimento. Non è facile da reperire, e quasi tutti gli esemplari sopravvissuti sono già stati restaurati.

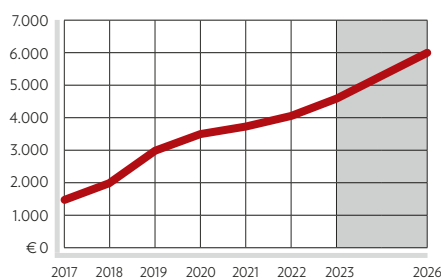
RENAULT 4
1974-1978



La calandra in plastica fa da spartiacque nella storia evolutiva della Renault 4. Si tratta di versioni ancora abbastanza diffuse, il cui valore è appena più alto rispetto alle 4 post 1978.



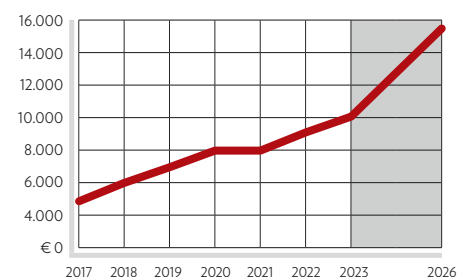
RENAULT 4 1978-1992



Si trovano ancora con molta facilità. Se possibile, meglio optare per gli esemplari prodotti dal 1983, perché dotati di freni anteriori a disco. Rivalutazione media.

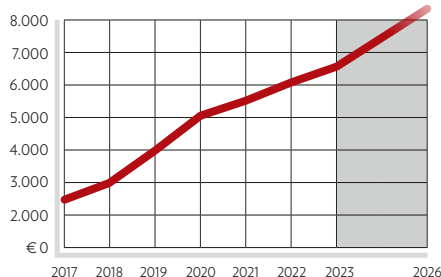


RENAULT 4 PARISIENNE 1963-1968



Allestimento speciale in chiave chic, che riscosse uno straordinario successo. Oggi le sue finiture specifiche vengono perfettamente replicate, quindi occhio ai falsi...

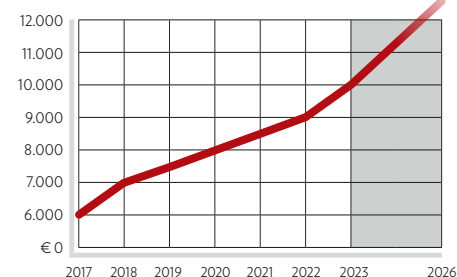
RENAULT 4 SAFARI 1975-1978



Sedili integrali reclinabili con stoffe vivaci, dettagli di finitura neri e altri particolari rendevano la Safari accattivante per i clienti più giovani. Merita un sovrapprezzo.



RENAULT 4 FROG 1987-1988



In Italia ne sono state vendute 600, distribuite dalla rete ufficiale. Realizzata su passo accorciato e con caratteristiche uniche (meccanica a parte), è un'originale "spiaggina".

TOCCO MAGICO

Il valente meccanico di origine bolognese, soprannominato il “Mago”, trasforma la paciosa berlina in una vettura da competizione, che farà da palestra a numerosi piloti. All'originaria versione 1.100 segue la 1.300 con potenza elevata a 103 CV

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Con la 8 del 1962, disegnata da Philippe Charbonneaux e caratterizzata dal cofano a “V”, la Renault prosegue nel solco della tradizione mantenendo lo schema “tutto dietro”, tradizione peraltro rotta l'anno precedente con l'innovativa R4 a trazione anteriore. Amedeo Gordini, che nel 1957 aveva lasciato la sua scuderia per collaborare a tempo pieno con la Casa della Losanga, viene coinvolto per realizzare una versione più grintosa, derivata direttamente dalla 8 Major con motore 1.100 (la prima 8 ha cilindrata di 956 cm³ e 48 CV). Identificata



dal codice 1134, è presentata a ottobre del 1964 e si mostra verniciata in Bleu de France 418 (un colore che diventerà leggendario), con due sottili righe bianche che percorrono tetto e cofani. L'elaborazione prevede una nuova testata, valvole maggiorate, l'aggiunta di un radiatore dell'olio e di due carburatori doppio corpo, adeguando assetto,

sospensioni (quattro ammortizzatori al retrotreno) e freni alla nuova potenza di 95 CV e alla velocità di 170 km/h. La prima serie, prodotta fino ad agosto 1966, viene sostituita dalla più performante 1.300 (Tipo 1135) che uscirà di listino a settembre 1970 e che sarà anche di altri colori. La 8 Gordini è, grazie alla Coppa Gordini disputata dal 1966 al 1970, un vivaio di piloti, tra cui ricordiamo Jabouille, Ragnotti e Darniche. A settembre del 1968 entra in produzione la 8 S (Tipo 1136), meno “esasperata”, ma dal prezzo assai più contenuto, che resta a listino fino a settembre 1971. La S mantiene il frontale con quattro fari, ma il motore di 1.108 cm³ dispone solo di 60 CV; i colori disponibili sono giallo, bianco e rosso. La 8 viene costruita fino al 1976 in oltre 1,3 milioni di esemplari.



RENAULT 8 GORDINI

QUOTAZIONI

Naturalmente è la Gordini a raggiungere valori di mercato molto interessanti: nella fascia AB è quotata 22.500 euro, ma può raggiungere i 34.000 euro se perfetta. Per le altre 8 (compresa quindi la versione S) i prezzi sono compresi tra i 6.500 euro (label AB) e i 9.800 euro.

Valore minimo € (label AB)

6.500

Valore massimo € (label AB)

22.500



2 RESTAURO

Tutte le Renault 8 soffrono della scarsa qualità dei trattamenti protettivi delle lamiere durante il processo di produzione. Questo ha fatto sì che le scocche, già dopo pochissimi anni, siano state aggredite dalla ruggine che colpisce ogni elemento della carrozzeria, a partire dalla parte inferiore delle portiere, al contorno dei fari, all'interno dei passaruota e dentro il cofano anteriore, dove oltretutto è alloggiata la batteria, che peggiora ulteriormente la situazione a causa dei vapori dell'acido. Danni si possono osservare anche nel pianale sotto ai tappeti, vicino al supporto del cric e nelle cornici di parabrezza e lunotto. Va detto che, soprattutto le Gordini, per il loro maggior valore sul mercato collezionistico, sono quasi tutte già restaurate ed è difficile trovarne una in condizioni pessime. La 8 S, più comune, è invece solitamente più trascurata e va esaminata con maggiore attenzione. L'abitacolo di tutte le R8 ha finiture

piuttosto povere e i materiali non sono di elevata qualità. Facilmente i sedili devono essere rifatti, così come possono essere invecchiati precocemente i pannelli delle porte. La plancia delle Gordini e della 8 S ha un aspetto più sportivo, con strumenti circolari e l'aggiunta del contagiri. Controllare che la spia della pressione dell'olio funzioni correttamente per non rischiare di danneggiare seriamente il motore. Questa unità è robusta e pronta alla fatica. Se prendiamo in esame vetture che hanno un passato corsaiolo, l'uso intenso della meccanica può avere consumato gli organi vitali ed è meglio effettuare una prova di compressione dei cilindri e dei fumi allo scarico. I ricambi specifici della Gordini si trovano facilmente presso i vari specialisti francesi, sono solo un po' più cari di quelli della 8 normale o della 8 S. Attenzione, infine, all'originalità: le vetture che hanno corso hanno quasi sempre accessori, sedili, ruote, cerchi, parafranghi allargati e colorazione non conformi alle specifiche dell'epoca. Si deve quindi valutare l'uso che se ne vuol fare.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

BOBINA ACCENSIONE	€ 29
PLASTICA FANALE POST.	€ 75
CAMICIE CILINDRI (GORDINI)	€ 271
DISCO FRIZIONE	€ 46
FRONTALE 4 FARI	€ 590

● I club



Cragi

Gli appassionati italiani si ritrovano nel Cragi; Giuseppe Gorfer è il responsabile della sezione

dedicata alla R8 Gordini.

Sito cragi.it

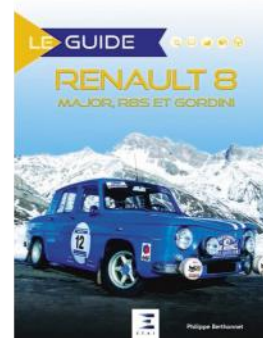
Email giuseppe.gorfer@gmail.com

Club R8 Gordini

Sito r8gordini.com

Email r8gordini@r8gordini.com

● I libri



Ottimo è "Le Guide Renault 8 Major, R8S et Gordini", di Philippe Berthonnet, Etai. "Renault 8 Gordini, Le Rêve Bleu", di Enguerrand Lecesne, Etai, si focalizza sulla carriera sportiva; "Renault 8 Gordini Histoires inédites", ancora di Enguerrand Lecesne, Etai, narra le vicende umane e le vittorie conseguite tra il 1964 e il 1970.

● Specialisti

Arnaud Ventoux Pieces

Sito arnaudventouxpieces.com

Email avpvaizon@sfr.fr

De Marco Parts

Sito demarcoparts.com

Email info@demarcoparts.com

Renel

Sito renelauto.fr

Email info@renelauto.it

RENAULT 8 GORDINI 1964-1970

3 SU QUALE PUNTARE

Recitava il depliant dell'epoca: "Renault 8, correte sul velluto, frenate a quattro dischi. Questo modello della Renault ha tutto ciò che può rendere decisamente superiore una vettura: raffreddamento a circuito sigillato, sospensioni a quattro ruote indipendenti, un motore potente con albero a cinque supporti, basso consumo e un interno confortevole e lussuoso. Nella sua categoria la R8 è unica". Affermazioni che valgono a maggior ragione anche per le due versioni della Gordini, 1.100 e 1.300, e per la 8 S 1.100. Se ragioniamo in termini di portafoglio, la 8 S ci offre un'immagine sportiva a un prezzo decisamente contenuto, molto inferiore a quello della Gordini, il cui passato agonistico l'ha collocata su un podio al livello più alto. Il minor numero di esemplari prodotti e la maggiore richiesta da parte degli appassionati l'ha resa, soprattutto negli ultimi anni, un modello molto ambito.

La 8 S, comunque, può rappresentare una buona alternativa. Ai tempi attrasse un buon numero di clienti grazie all'eccellente rapporto prezzo/prestazioni. Dotata del motore della Caravelle 1.100 S da 60 CV, contro i 46 CV della 8 Major di pari cilindrata, la 8 S offre quello spunto in più e quella nervosità che la rendono adatta al traffico di oggi. Aprendo la portiera si accede a un abitacolo spazioso, con un'elegante plancia rivestita di finto legno con davanti al pilota una coppia di grandi strumenti circolari per tachimetro e contagiri e altri due più piccoli ai lati per il livello carburante e la carica della batteria. Il colore del lancio è un raggianti giallo "bouton d'or" che le dona e la fa distinguere dalle altre versioni, insieme al frontale con quattro fari. Il cambio resta però a quattro marce e l'assetto quello della più economica 8 Major, con tutti i limiti che ne conseguono a partire dalla critica stabilità in rettilineo alle velocità più alte sino alla netta tendenza al sovrasterzo in curva. La frenata è sempre sicura, anche in assenza del servofreno. Salendo di livello (e di prezzo) la scelta cade sulla Gordini, indifferentemente per la prima serie 1.100 o per la seconda serie 1.300. La 1.100 ha

RENAULT 8 S 1968-1971

forse un maggior valore storico, ma meno cavalleria. Resta comunque più brillante di molte sue rivali dell'epoca. Come detto, Amedeo Gordini ne è il tecnico ideatore, in collaborazione con il servizio Competizioni della Régie che ha provveduto ai test e alla messa in produzione definitiva. Nata nel 1964, la 8 Gordini è subito ben accolta dagli amanti della guida veloce e da chi intende partecipare ai rally. Di colore Blu Francia, ha frontale a due fari e interni con sedili neri. Debutta lo stesso anno al Tour de Corse in un'edizione contraddistinta da condizioni meteo avverse che eliminano durante la gara la gran parte dei concorrenti. Al traguardo arriveranno ben quattro 8 Gordini su otto vetture rimaste sino alla fine conquistando primo, terzo, quarto e quinto posto. Le succederà nel 1966 la Gordini 1.300 che vedrà aumentare considerevolmente la produzione rispetto alla 1.100, con un ritmo di 25 esemplari al giorno. Amedeo Gordini sceglie un

LA 8 S OFFRE UN BUON COMPROMESSO TRA PRESTAZIONI E PREZZO; LA GORDINI, PERÒ, È BEN ALTRA COSA

cambio a cinque marce completamente sincronizzato e aumenta la cilindrata a 1.255 cm³: la potenza arriva a 103 CV, davvero tanti per un'auto di questa categoria. Adotta quindi carburatori Weber al posto dei Solex, aggiunge il servocomando all'impianto frenante e fa montare un serbatoio supplementare nel vano bagagli anteriore, utile ad accrescere la stabilità. Esternamente la 1.300 vanta fari doppi allo iodio mentre all'interno il volante ha la corona rivestita. Capace di raggiungere i 175 km/h, la 1.300 mantiene sempre un'elevata sicurezza, eliminando i timori che affliggono invece gli utenti della altre Renault 8. Qualunque Gordini si prenda in considerazione si ha la certezza di non sbagliare: la 1.100 è preferibile sotto il punto di vista storico, la 1.300 per le prestazioni.



4 IL MERCATO

La 8, assieme alla sorella maggiore da lei derivata 10, è l'ultima Renault con motore posteriore, una stirpe nata con la 4 CV del dopoguerra e proseguita con le Dauphine-Ondine e le Floride e Caravelle. Per questo motivo è considerata un modello storico di notevole importanza; ottenne al tempo un buon successo commerciale (ne furono costruiti oltre 1,3 milioni di unità), al quale contribuì l'immagine vincente conquistata nelle competizioni dalla versione Gordini (11.607 esemplari prodotti, di cui circa 9.000 con motore 1.300). Vera e propria "nave scuola" per molti piloti francesi, forgiò campioni del calibro di Andruet, Darniche, Laffite e Ragnotti. Nella gamma delle 8 c'è anche un'altra versione importante sotto il profilo sportivo: la 8 S, una sorta di Gordini economica ma a essa fortemente ispirata, soprattutto esteticamente. Tra il 1968 e il 1971 ne

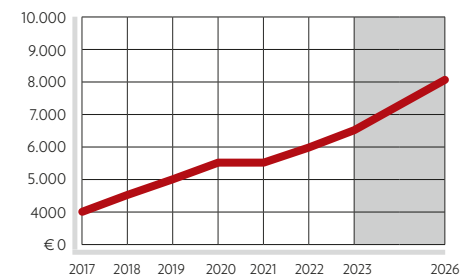
furono costruite oltre 50.000 e oggi è oggetto di forte rivalutazione, anche se per il momento le sue quotazioni sono allineate a quelle delle 8 normali e Major. Le Renault 8 che valgono, dunque, sono le Gordini e, su un gradino più basso, le 8 S. Occorre comunque precisare che, come per molti altri modelli Renault, i valori di mercato in Italia sono decisamente più bassi rispetto a quelli rilevabili in Francia. Per le Gordini, per esempio, è difficile che un esemplare originale e conservato in maniera perfetta, oppure restaurato professionalmente in

**LA GORDINI
È SENZA DUBBIO
LA PIÙ AMBITA.
MA ANCHE LA 8 S
OFFRE BUONE
PROSPETTIVE**

configurazione strettamente stradale, venga venduto a meno di 50-60.000 euro. Analogo discorso per le 8 S, che Oltralpe sono proposte a cifre comprese tra i 10.000 e i 15.000 euro. Questo trend potrà consolidarsi anche in Italia? È molto probabile, secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, in particolare per le Gordini. Come anticipato, le 8 S nel nostro listino sono accorpate alle 8 normali e Major, ma meriterebbero una quotazione specifica, perché la tendenza è quella di una crescita ben più vigorosa. È molto probabile che le valutazioni ufficiali delle 8 S si avvicinino parecchio a quelle francesi. Per le 8 di grande serie (quasi mezzo milione quelle costruite in Francia, più altre 244.000 in Spagna) e le 8 Major (557.000 unità), i valori attuali cresceranno, ma in maniera meno accentuata. C'è da dire che in Italia ne sono rimaste comunque poche, quindi chi dovesse imbattersi in un esemplare in buone condizioni, è meglio che non se lo lasci sfuggire... **RC**

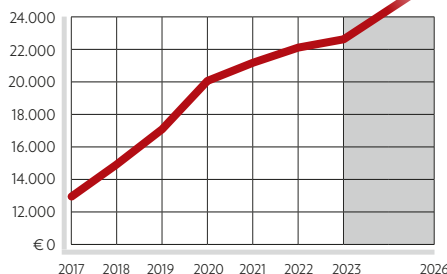


RENAULT 8 - 8 MAJOR
1962-1976



Le 8 di grande serie (ne sono stati costruiti ben oltre un milione di esemplari), pur avendo conosciuto un discreto successo anche in Italia, sono abbastanza rare sulle nostre strade.

RENAULT 8 GORDINI (1.100)
1964-1966



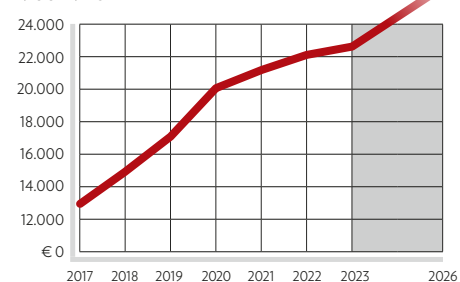
Decisamente più rare rispetto alle successive 1.300, le Gordini con motore 1.100 sono di fatto quasi introvabili. In Francia hanno quotazioni ben superiori a quelle italiane.





RENAULT 8 GORDINI (1.300)

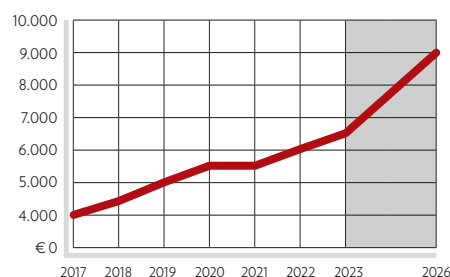
1966-1970



Nonostante sia stata costruita in un numero di esemplari ben superiore, ha le stesse quotazioni della 1.100: la minor rarità è compensata dalle prestazioni più sportive.

RENAULT 8 S

1968-1971



Benché al momento le sue quotazioni siano allineate a quelle delle versioni più popolari, la 8 S vanta un potenziale di crescita molto elevato. Già nei prossimi mesi ne daremo conto.



RENAULT 8 MAJOR

UN LUNGO REGNO

Si tratta della prima vettura da famiglia in questa categoria con linea a due volumi e ampio portellone. Tra le diverse versioni che si sono succedute dal 1965 al 1980, sono da tenere sott'occhio la TS del 1968 e la più potente TX del 1973

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



RENAULT 16

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Dopo l'uscita di scena della convenzionale Fregate, avvenuta nell'aprile del 1960, in Renault manca un modello di classe media da opporre a una concorrenza sempre più agguerrita. La lacuna viene colmata nel 1965 con la 16, un'auto sotto molti aspetti rivoluzionaria, lontana anni luce dalla berlina nata nel decennio precedente. Per anni spina dorsale della gamma, la 16 rappresenta la prima vettura da famiglia di questa categoria con linea a due volumi e ampio portellone che la trasforma in una pratica station wagon. Il sedile posteriore

è infatti ribaltabile e smontabile all'occorrenza, ma anche scorrevole per variare rapidamente la capacità di carico, una caratteristica che oggi consideriamo normale ma che all'epoca era assolutamente innovativa. Anche la carrozzeria, opera di Gaston Juchet del centro stile Renault, presenta un'altra novità: l'assenza del tradizionale gocciolatoio intorno al padiglione, sostituito da sottili profili cromati che mascherano le saldature sopra i finestrini. La trazione è anteriore, con blocco motore in lega leggera posto longitudinalmente e cilindrata di 1.470 cm³ con 55 CV DIN, sospensioni indipendenti e freni a disco all'avantreno. E poi gran confort e un'eccellente tenuta di strada. Se la prima versione non è un fulmine, con una velocità di poco superiore



ai 140 km/h, la 16 TS del 1968 incrementa cilindrata, potenza e prestazioni (1.565 cm³, 85 CV, 165 km/h) anche se il top è rappresentato dalla 16 TX del 1973 (1.647 cm³, 93 CV, 170 km/h). La carriera della 16 termina nel maggio del 1980 con l'uscita dalla catena di montaggio dell'ultima TX, dopo 1,8 milioni di esemplari prodotti.

QUOTAZIONI

In Francia è quasi un oggetto di culto, da noi è pressoché dimenticata. Le quotazioni sono di 6.000 euro per tutte le 16 "normali" in buono stato; al vertice ci sono le 16 TX, potenziate e dall'allestimento eccellente per l'epoca, quotate 7.500 euro (AB).

Valore minimo € (label AB)

6.000

Valore massimo € (label AB)

7.500

2 RESTAURO

Sul mercato italiano le 16 sono poche, se non pochissime. Molte di più, ovviamente, si trovano su quello francese dove i siti specializzati ne offrono parecchie. In entrambi i mercati si devono prendere in considerazione solo esemplari in buone od ottime condizioni, perché il valore non ancora elevato di questa berlina sconsiglia interventi importanti di ripristino. Ciò premesso, la meccanica non comporta problemi di sorta, essendo affidabile e poco incline ai guasti. Naturalmente, poiché stiamo parlando di una vettura prodotta alcuni decenni fa, la ruggine ha fatto il suo lavoro interessando l'intera carrozzeria. Dai fondi alle porte e al portellone, passando per gli ancoraggi dei bracci delle sospensioni e delle barre di torsione, per i parafranghi e le saldature del tetto; non c'è praticamente un centimetro quadrato di lamiera da considerare al sicuro. Controllare quindi attentamente eventuali riparazioni fatte in economia, magari ben

nascoste sotto una vernice luccicante. Una vettura con qualche piccolo segno e un po' opaca è infatti più sincera di una rifatta solo superficialmente. Sul fronte dei ricambi, negli ultimi anni la situazione è decisamente migliorata, complice un maggior interesse internazionale verso le varie versioni della 16. Se di meccanica tutto quello che può servire è reperibile con una certa facilità, per quel riguarda la carrozzeria e gli interni ci si deve rivolgere principalmente ai fratelli Geert e Marleen Ehrismann, veri specialisti olandesi della 16. Il loro catalogo online è davvero completo e facile da consultare. I prezzi purtroppo non sono sempre economici, anche per il fatto che l'offerta non è certo elevata e che alcune parti sono state rifatte appositamente in un numero limitato, mentre altre, come i sedili o alcuni lamierati, vengono forniti usati, ma in eccellenti condizioni. In conclusione, vale anche per la 16 il consiglio di rispettare sempre le specifiche d'origine, senza mescolare pezzi di serie e anni diversi per non svalutare la vettura in caso di rivendita futura.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

COFANO	€ 390
POMPA ACQUA	€ 135
ANELLO CROM. RUOTA (TL-TS)	€ 25
SEDILI IN TESSUTO (TX)	€ 1.350
FARO ESTERNO (TX)	€ 240

● I club



Amicale R16

Oltrape, l'Amicale R16 offre online tutte le informazioni sulla storia

e sulla tecnica, con sezioni dedicate al modellismo, ai depliant e agli annunci.

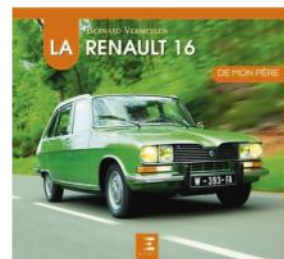
Sito amicale-r16.com

Email amicale.r16@gmail.com

Registro Italiano R16

Sito [facebook.com/groups/484928802732146/](https://www.facebook.com/groups/484928802732146/)

● I libri



Indispensabile è "La Renault 16 de mon père", di Bernard Vermeylen, Etai:

un'autentica miniera di notizie sulla nascita, lo sviluppo e la carriera di questa spaziosa due volumi, il cui indovinato slogan ai tempi del lancio fu "familles, je vous aime". Per coloro che conoscono il tedesco è interessante anche "Renault 16" di Andreas Gaubatz e Jan Erhartitsch, Motor buch Verlag.

● Specialisti

Der Franzose

Sito franzose.de

Email info@franzose.de

Melun Retro Passion

Sito melun-retro-passion.com

Email clients@mrp77.fr

Renault 16 shop (Ehrismann)

Sito renault16shop.com

Email renault16shop@gmail.com

3 SU QUALE PUNTARE

La famiglia delle Renault 16 comprende meno di una decina di versioni, uscite nel corso dell'intera produzione. Le prime due, con motore di 1.470 cm³, risalgono al 1965 e si chiamano Luxe e Grand Luxe.

Esse verranno sostituite per il model year 1971 dalla L e dalla TL con motore di 1.565 cm³, quando la carrozzeria è aggiornata nella coda con nuove luci squadrate e poste leggermente più in basso. Dal 1968 è disponibile la TS, più lussuosa, e dal 1969 la TA, cioè la versione con trasmissione automatica a tre rapporti. L'ultima 16 è, nel 1973, la 16 TX di 1.647 cm³. Il collezionista saggio può puntare sulla TS, che conserva intatto lo stile della prima generazione,

ma con prestazioni decisamente migliori. Le versioni iniziali di 1.4 litri sono infatti fin troppo tranquille e hanno una ripresa piuttosto lenta. Quattroruote diede un giudizio positivo, definendola nella prova pubblicata nel giugno del 1966 "Una vettura interessante: le sue soluzioni intelligenti ne fanno un riuscito saggio di automobile dalle caratteristiche decisamente familiari". Tornando alla versione TS del marzo 1968, ricordiamo che, oltre che per il motore



↑ **RENAULT 16 TX** 1973-1980



4 IL MERCATO

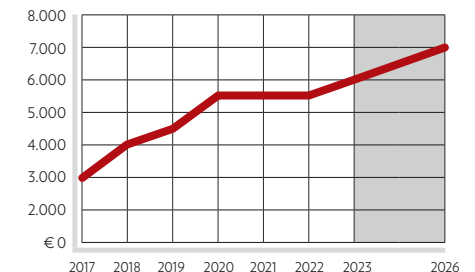
Renault è stato il primo costruttore generalista europeo a comprendere che per avere successo nella categoria delle auto di classe media occorre distinguersi dalla concorrenza. La presenza del portellone, di un bagagliaio molto sfruttabile, di un abitacolo comodissimo e sicuro, della trazione anteriore, ancora oggi le permettono di assicurarsi una nicchia di estimatori. Naturalmente in Francia, perché da noi se la ricordano in pochi. Eppure è stata tra le prime a fregiarsi del titolo di "Auto dell'anno" (nel 1966): i giornalisti dell'epoca intuirono quanto fosse rivoluzionaria nel suo segmento di appartenenza. La sua importanza storica è e sarà un elemento di distinzione che favorisce la crescita delle quotazioni di mercato. Se le versioni normali (base e super, poi denominate L e TL) risentono delle prestazioni modeste garantite dai loro motori e di una certa dotazione spartana, è la TX a distinguersi, grazie alla presenza

di un motore generoso (i 93 CV e il cambio a 5 marce ne facevano una versione decisamente brillante) e alla ricchezza dell'allestimento. Per questo motivo le sue quotazioni sono superiori e sono destinate a distinguersi ulteriormente nel prossimo futuro. L'intermedia TS, la prima a essere caratterizzata da un'immagine un po' più briosa, per il momento ha valutazioni di mercato allineate alle versioni d'accesso: probabilmente in futuro potrebbe meritare una quotazione a sé. La 16 meriterebbe una maggiore considerazione, perché è un modello che ha lasciato il segno nella storia: secondo alcuni è una delle vetture fondamentali della produzione francese, come le Citroën Traction Avant, 2 CV e DS, la Peugeot 205 e le Renault 4 e 5. È quindi probabile che, in un futuro comunque piuttosto lontano, i pochi esemplari sopravvissuti raggiungano quotazioni di tutto rispetto. In Francia alcuni esemplari di TX conservati in maniera maniacale sono stati venduti per cifre molto superiori ai 20.000 euro, senza peraltro stupire gli estimatori della marca. **R/C**



↑ **RENAULT 16 (L-TL-TS)**

1965-1978

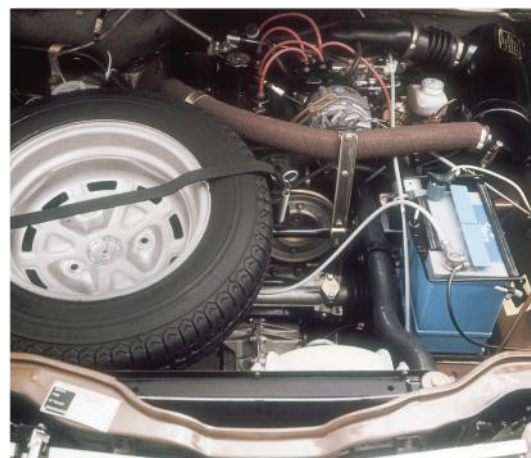


Le quotazioni salgono e continueranno a farlo anche nei prossimi anni. Il consiglio è di puntare sulle TS (che si distingueranno) e sulle automatiche (ancora più rare in Italia).

di 1.565 cm³ con carburatore doppio corpo, si distingue per il cruscotto a strumenti circolari al posto di quello rettangolare, per l'aggiunta del contagiri, per i sedili più confortevoli e rivestiti in panno. La prima TS ha inoltre fari supplementari allo iodio montati esternamente sopra il paraurti, lunotto termico e alzacristalli elettrici (questi ultimi a richiesta). Tre colori speciali sono riservati a questa versione: blu-verde, verde metallizzato e bronzo metallizzato.

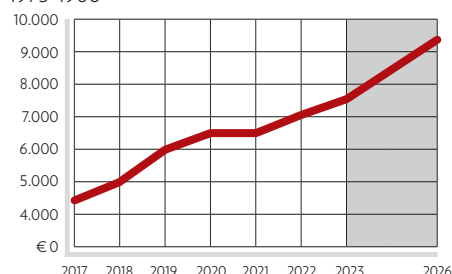
LA NOSTRA PREFERENZA VA ALLA TX DEL 1973: MOTORE 1.600, 93 CV, CAMBIO A 5 MARCE E RICCO EQUIPAGGIAMENTO

La nostra preferenza va però alla 16 TX del 1973, punto d'arrivo di questo modello. E, se il motore è un potente 1.600 (1.647 cm³) da 93 CV con cambio a cinque marce (sempre con comando al volante), la carrozzeria è ancora più riuscita e moderna, con frontale a quattro fari allo iodio, un piccolo spoiler posto alla fine del tetto, cerchi sportivi, tergilunotto e, per la prima volta su un'auto europea di questa categoria, la chiusura elettromagnetica centralizzata delle porte.



RENAULT 16 TX

1973-1980



Una "media" con dotazione da ammiraglia e prestazioni decisamente brillanti. Secondo gli esperti della Casa, la TX è destinata a incrementare ulteriormente il suo valore.



RENAULT 16 TS



ONESTA COUPÉ

Non è una sportiva. Tuttavia è un piacevole compromesso tra design, prestazioni e confort. Una chicca per gli estimatori del marchio, una scelta non scontata per distinguersi. Nella versione con motore 1.600 a iniezione si hanno a disposizione 108 CV

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Tra gli anni 60 e 70 le coupé conoscono una stagione felice e Renault non vuole perdere l'opportunità di essere presente in un segmento molto redditizio, oltre che importante a livello d'immagine.

La concorrenza è agguerrita, capeggiata da modelli di successo quali la Fiat 124 Sport, la Ford Capri e la Opel Manta. La Renault Caravelle, uscita di listino nel 1968, è ormai dimenticata e occorre al più presto proporre un modello adatto alle nuove esigenze, dalla linea originale e moderna e dalle buone prestazioni. Al Salone di Parigi del



1971 il pubblico rimane perciò piacevolmente sorpreso dall'inedita accoppiata 15-17, opera di Gaston Juchet del centro stile della Maison: la prima è più economica, la seconda più sportiva, entrambe hanno paraurti integrati. Per limitare gli investimenti, molte parti meccaniche sono derivate da altre Renault,

le berline 12 e 16, trapiantate in una carrozzeria originale dotata di un pratico portellone. Le versioni sono quattro, 15 TL (1.289 cm³, 60 CV DIN); 15 TS (1.565 cm³, 90 CV DIN); 17 TL (1.565 cm³, 90 CV DIN) e 17 TS a iniezione elettronica (1.565 cm³, 108 CV DIN). In Italia la sigla 17 viene scartata per evidenti ragioni scaramantiche e diventa 177. La scocca è la stessa, ma la più economica 15 presenta una vetratura estesa lateralmente all'intero padiglione, al contrario della 177 che ha un montante posteriore ampio nel quale è inserita una griglia triangolare. Lo spirito della 15 e della 177 non è tuttavia quello di una coupé estrema, ma piuttosto di una vettura sportiveggiante da famiglia, grazie ai quattro comodi posti e a un confort che consente lunghi viaggi senza stancarsi.



RENAULT 15 TL

QUOTAZIONI

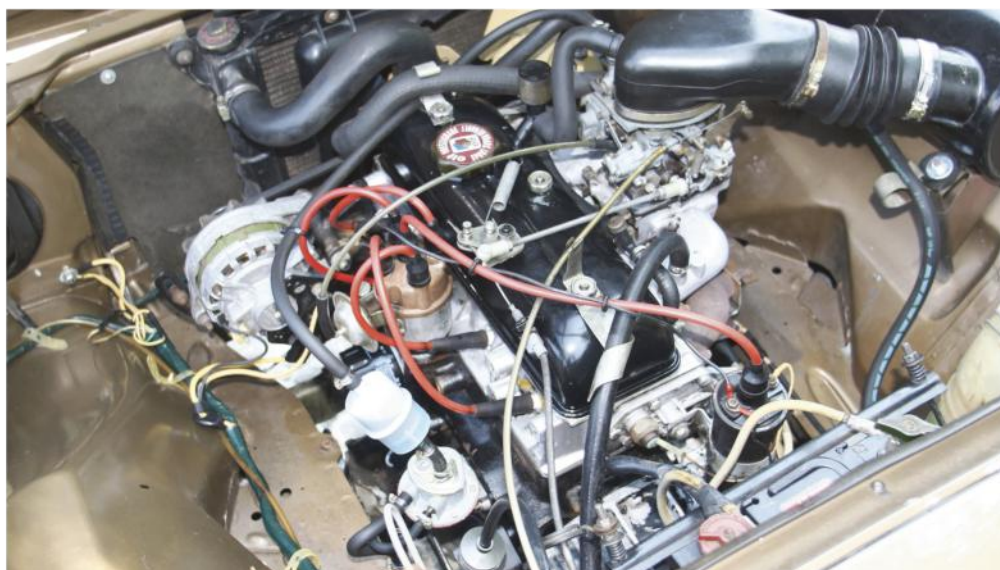
Il nostro listino, almeno per il momento, non distingue le varie versioni, ma le accomuna per modello: i valori di riferimento per le 15 sono di 5.500 euro (label AB), mentre le 17 valgono 6.500 euro, sempre nella fascia AB.

Valore minimo € (label AB)

5.500

Valore massimo € (label AB)

6.500



2 RESTAURO

La prima considerazione da fare quando si parla di modelli dal valore limitato è se valga o meno la pena di imbarcarsi in un ripristino. Nel caso della 15 la risposta è sicuramente no; nel caso della 17/177, la risposta è probabilmente sì. Per entrambe, nate in un'epoca in cui la protezione dei lamierati non era una priorità, la ruggine può aver compiuto danni estesi. Parafanghi, parte inferiore della scocca, fondi e scatolati possono essere stati danneggiati seriamente e un attento esame deve essere effettuato prima dell'acquisto, mettendo l'auto sul ponte. Da evitare vetture sfruttate o in cattive condizioni. Il mercato però è avaro di offerte e bisogna accontentarsi di quello che c'è: persino in Francia, delle oltre 300.000 15 e 17 prodotte (due terzi sono state 15), ne sono rimaste davvero poche. Passiamo alla situazione dei ricambi: la parte meccanica, comune alle 12 e 16, non presenta difficoltà. I motori hanno una

robustezza quasi leggendaria: sia quello di 1.3 litri, sia il 1.600, collocati longitudinalmente a sbalzo sull'avantreno, hanno distribuzione ad aste e bilancieri con valvole in testa, un albero a camme laterale comandato da catena e raffreddamento con circuito sigillato. La 17/177 TS dispone di radiatore dell'olio e di iniezione, più delicata del carburatore. C'è poi la 17/177 Gordini, che dal 1974 prende il posto della TS mantenendone le caratteristiche. Passando agli interni la situazione cambia radicalmente e, se qualche fondo di magazzino esiste ancora, tutto il resto risulta pressoché introvabile. Bisogna avventurarsi sui siti di annunci dove si possono acquistare parti di ricambio usate o da restaurare. Il tetto apribile in tela della 17/177 va rifatto da un artigiano sostituendo il rivestimento. I tessuti dei sedili, differenti da versione a versione (la cosiddetta Phase 2, con il nuovo frontale introdotto nel febbraio del 1976, ha gli introvabili sedili "a petalo"), sono anch'essi di difficile reperimento, così come le varie parti dell'abitacolo.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT DISTRIBUZIONE	€ 48
AMMORTIZZATORI (4)	€ 211
RETROVISORE ESTERNO	€ 55
SPINTEROGENO DUCELLIER	€ 199
GUARNIZIONE TESTA	€ 18

● I club



Amicale R15-R17

Gli appassionati italiani devono "emigrare"

in Francia, dove ha sede l'Amicale R15-R17, sodalizio attivo dal 1996. Il sito ripercorre l'evoluzione dei modelli anno per anno.

Sito amicale.r15r17.pagesperso-orange.fr/

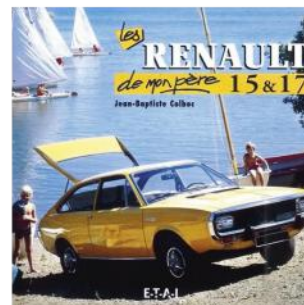
Email amicale.r15r17@wanadoo.fr

Universe de Renault 15 & 17

Sito univr1517.fr/

Email leclubunivr1517@gmail.com

● I libri



Immaneabile il titolo "Les Renault 15 & 17 de mon père" di Jean-Baptiste Colboc, Etai. Nel bel volume in francese si possono ammirare i disegni dei prototipi e le immagini dei primi esemplari definitivi. La collana "Revue technique Automobile" ha manuali d'officina specifici per la 15 e la 17.

● Specialisti

Melun Retro Passion

Sito melun-retro-passion.com

Email clients@mrp77.fr

Universe de Renault 15 & 17

Sito univr1517.fr/

Email leclubunivr1517@gmail.com

Vintage French Car Parts

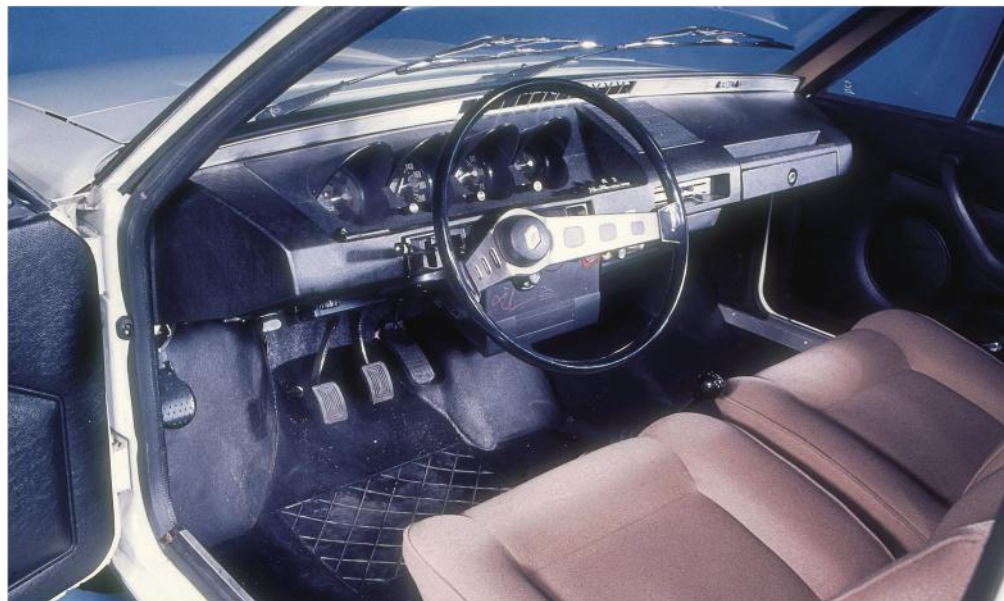
Sito vfrenchcarparts.com

Email info@vfrenchcarparts.com

3 SU QUALE PUNTARE

Scomparse da anni dalle nostre strade, ma in parte anche da quelle francesi, dimenticate in fondo a qualche garage o messe a riposo da concessionari Renault previdenti e appassionati, le Renault 15 e 177 sono modelli di nicchia, ricercati quasi esclusivamente da chi ha un rapporto affettivo con la Casa della Losanga o dagli appassionati irriducibili delle auto d'Oltralpe. Pur avendo la stessa scocca, la 15 e la 177 hanno aspetto e personalità differenti. La 15 appare più anonima, se vogliamo, e per questo può piacere a un pubblico più ampio. La sorella più sportiva ha un'identità superiore e incuriosisce sicuramente di più se la si porta a un raduno. Non sono certo coupé all'italiana, che sono magari un po' scomode, ma quando si preme sull'acceleratore permettono di togliersi molte soddisfazioni al semaforo: queste francesi privilegiano confort e abitabilità. E da questo punto di vista entrambi i modelli sono scelte più che valide: portano quattro persone comodamente e le sospensioni, morbide ma non troppo secondo la migliore tradizione francese, cullano guidatore e passeggeri, non affaticandoli nemmeno dopo ore di viaggio. Per quanto riguarda la 15, delle due varianti proposte, TL e TS, è senz'altro preferibile la seconda, che monta il motore di 1.5 litri al posto del 1.300, e che con una novantina di cavalli si muove agevolmente. C'è anche la versione con trasmissione automatica, che Renault ha presentato nella primavera del 1972, ma poco richiesta e venduta. La 15 TS si riconosce per i cerchi come quelli della 177 TL e, di serie, ha lunotto termico e alzacristalli elettrici. Più interessante per il collezionista, anche sotto l'aspetto estetico, la 17/177 TS, ovvero la versione al top della gamma, meglio ancora se con tetto apribile elettrico. Prima Renault a montare l'iniezione elettronica, è equipaggiata anche con quattro freni a disco (anteriori ventilati), ben più efficaci dell'impianto misto dischi/tamburi previsto di serie per le altre versioni della gamma. Il motore di 1.6 litri proviene dalla 16 TS e ha beneficiato di piccole modifiche che lo hanno reso più

RENAULT 15 TS 1971-1976



RENAULT 177 TS 1971-1979



brillante. Le maggiori prestazioni hanno indotto i tecnici della Renault a montare barre antirollio di maggior diametro. Anche come equipaggiamento la TS si mostra completa e raffinata: dispone di quattro fari circolari, mobiletto centrale, luce di cortesia nel vano bagagli, sedili meglio profilati e, a richiesta, rivestiti in pelle. Il restyling del frontale introdotto nel 1976 spersonalizza l'intera gamma delle 15-177, ragion per cui è sempre preferibile una prima serie. Sotto il profilo delle prestazioni la 177 TS a iniezione non delude. Nella prova di Quattroruote pubblicata a novembre 1973 si raggiungono i 181,988 km/h, contro i 165,753 della 15 TS. Da 0 a 100 km/h i tempi sono rispettivamente di 11,5 e 13,2 secondi. Un po' lenta in rapporto alla cilindrata la ripresa, su entrambe le versioni. La 177 è penalizzata ulteriormente dalla quinta marcia surmoltiplicata (la 15 ha solo quattro marce). Quattroruote apprezza di entrambe

IL RESTYLING INTRODOTTO NEL '76 SPERSONALIZZA UN PO' LA COUPÉ: MEGLIO OPTARE QUINDI PER LA PRIMA SERIE

le sospensioni confortevoli, pur responsabili di un certo rollio in curva, ma anche la tenuta di strada e scrive: "Le coupé in curva hanno un deciso comportamento sottosterzante, tipico delle trazioni anteriori, una tendenza però che, fatta l'abitudine, può essere corretta sterzando maggiormente e, soprattutto, 'alleggerendo' molto il pedale del gas. Un comportamento sempre buono, che si apprezza ancor di più sul bagnato o sulla neve, sui terreni cioè più favorevoli alle trazioni anteriori, e sui quali esse garantiscono notevole sicurezza". Bene anche i freni, superiori nella 177 grazie ai quattro dischi di serie e positivo il giudizio sul cambio, solo un po' impreciso nel movimento della leva a cloche. Infine, la 177 grazie all'iniezione è parca nei consumi, soprattutto in autostrada, dove "beve" meno della 15 di cilindrata inferiore.

4 IL MERCATO

Tipiche esponenti della scuola delle coupé di classe media degli anni 70, le Renault 15 e 17 (queste ultime note in Italia come 177) conobbero al tempo un successo più che discreto, tanto da raggiungere volumi di produzione importanti nell'arco della loro vita commerciale (1971-1979): ne vennero assemblate nello stabilimento Chausson di Maubeuge, al confine con il Belgio, circa 305.000 esemplari. Oggi sono pressoché dimenticate (ma non in Francia) e nel nostro Paese ne sono sopravvissute pochissime. Il volume delle transazioni è ridottissimo: per questo motivo i valori rimangono ancorati nella fascia bassa, con due livelli di quotazione distinti tra le più comuni 15 e le più rare e sportiveggianti 17/177. Anche le versioni di punta, ossia le Gordini, non si discostano dalle altre 17/177 perché, a differenza delle 12 Gordini, non

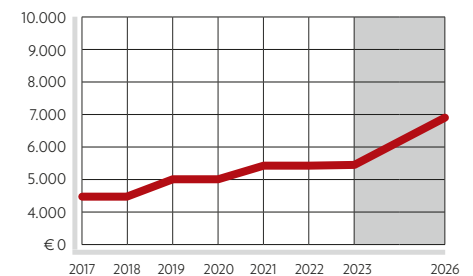
avevano un motore particolarmente raffinato o potente, frutto di un'elaborazione specifica, ma si distinguevano soltanto per alcuni dettagli. Fu un espediente per mantenere commercialmente in vita il nome del preparatore nel momento in cui le 12 stavano uscendo dal listino. In Francia, invece, le 15 e, soprattutto, le 17, sono più ambite, un interesse che si riflette sulle quotazioni, ben più alte rispetto a quelle italiane. A grandi linee Oltralpe i prezzi sono superiori di circa il 50%. Chi desidera una di queste "sportivette" francesi deve rassegnarsi ad acquistare quel che offre il mercato. Cioè poco, pochissimo. È raro che una 15/177 sia posta in vendita e quasi sempre si tratta di un esemplare in condizioni scadenti o non originali. Chi ne possiede uno ben conservato è difficile che se ne liberi a fronte di un ricavo poco consistente: ecco perché l'offerta è quasi inesistente. Se non si ha una particolare passione per

IN ITALIA SONO AL MOMENTO POCO AMBITE, MA BEN PRESTO L'INTERESSE POTREBBE DESTARSI

il marchio della Losanga, i collezionisti italiani fanatici delle coupé degli anni 70 si rivolgono quasi sempre alle contemporanee Alfa Romeo (che però sono nettamente più costose), alle derivate della Fiat 128, oppure alle coupé tedesche come le Ford Capri e le Opel Manta. Però il fatto che le concorrenti tedesche abbiano subito un'importante rivalutazione negli ultimi anni fa ben sperare anche per le coupé francesi, che in un futuro non troppo lontano potrebbero allinearsi come valori di mercato alle concorrenti. **RC**

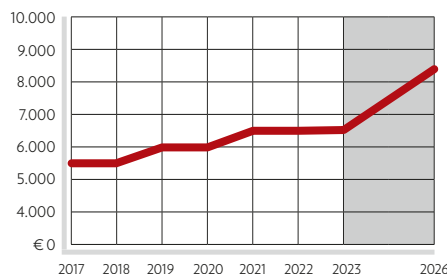


RENAULT 15
1971-1979



Sono apprezzate per lo stile spigoloso tipico degli anni 70, ma non offrono prestazioni sportive. È questo uno dei motivi per cui le quotazioni sono modeste. Cresceranno.

RENAULT 17/177
1971-1979



Hanno valori di mercato leggermente superiori a quelli delle 15. E sono anche più rare. Il loro potenziale di rivalutazione è dunque più alto, soprattutto per le Gordini, rarissime.



RENAULT 15 TL



GUERRA ALLA GOLF

Prima compatta francese ad alte prestazioni, è diventata una vera e propria icona. Distinta da una caratterizzazione sportiva discreta ed elegante, è veloce e con un'ottima tenuta di strada. Una sportivetta divertente da guidare anche nel traffico cittadino

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



RENAULT 5 ALPINE

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Il successo della Renault 5 del 1972 e la tradizione della Casa di ampliare la gamma con modelli più performanti apre la strada alla 5 Alpine del 1976. La nuova sportiva perde però lo storico nome Gordini per associarsi a quello della marca più dinamica del gruppo, forte dei successi ottenuti nelle competizioni e garanzia di un sicuro ritorno di immagine. La rivalità con la star del momento di questo segmento, la Volkswagen Golf GTI, è evidente, ma poiché entrambe entrano in competizione nello stesso anno è esclusa qualsiasi velleità

imitatoria. Il successo è immediato: la 5 Alpine piace per la sua discrezione, le sue prestazioni e la sua versatilità. La R8 Gordini è lontana anni luce, con la sua superata carrozzeria a tre volumi e il motore posteriore: la sua erede è una vera e propria bomba le cui origini risalgono a qualche anno prima, quando, era la primavera del



1972, viene fotografata sul circuito di Magny-Cours il prototipo di una R5 "maggiorata" con motore di 1.6 litri a iniezione. La versione di serie, sviluppata a Dieppe nell'atelier della Alpine, ha un aspetto discreto: paraurti con fari supplementari integrati e piccolo spoiler, cerchi specifici, striscia adesiva di colore contrastante con una "A" nella parte finale della fiancata. Il motore deriva dal 1.300 della TS, ma la cilindrata è portata a 1.397 cm³ e la potenza sale a 93 CV; velocità massima 170 km/h. Completano il quadro il cambio a cinque marce, l'assetto ribassato di quattro centimetri e i pneumatici 155/70HR13. La versione Coupe (1977-81), in italiano Coppa, è una perla rara, quasi impossibile da trovare in condizioni originali.

QUOTAZIONI

I valori sono compresi tra gli **11.000 euro** per un buon esemplare (label AB) e i 16.500 euro per una 5 Alpine immacolata (label A+). Le rarissime Coupe, base per le corse, valgono circa il 60-70% in più: rispettivamente 18.000 e 27.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

11.000

Valore massimo € (label AB)

18.000

2 RESTAURO

Il discreto numero di Alpine aspirate prodotte, 70.317, non corrisponde oggi ad altrettanta disponibilità sul mercato. Negli anni 80 la svalutazione commerciale ha portato spesso a trasformarla, per il suo basso prezzo di acquisto, in una "cavia" per i rally, con conseguente distruzione o trasformazione irreversibile di molti esemplari. Quelli che si sono salvati sono perciò molto ambiti e i prezzi ne risentono. La 5 Alpine Coppa, allestita in serie limitata per la partecipazione al trofeo monomarca, è a maggior ragione ancora più sfruttata. Reperirne una intonsa è il classico ago in un pagliaio. La 5 Alpine soffre, per quel che riguarda la carrozzeria di una certa predisposizione alla corrosione, specie nel pianale, negli attacchi delle sospensioni, nei passaggi ruota. La meccanica è nel suo complesso robusta e semplice, ma gli esemplari sfruttati e trascurati nella manutenzione sono da evitare. Le prime Alpine degli anni 1977-78

presentavano un difetto d'origine nella testata, che poteva creparsi, poi risolto con una fusione diversa. Qualche problema di accensione per l'umidità e il freddo: Renault forniva perciò un kit di modifica della Ducellier con nuovi cavi, calotta e spazzola. Rispetto alla 5 TS l'Alpine ha cilindrata portata da 1.289 a 1.397 cm³ ed è quindi indispensabile verificare che il motore d'origine non sia stato sostituito o manomesso. Tra le altre caratteristiche, le camere di scoppio emisferiche come quelle della 16 TS, l'albero motore su cinque supporti, l'alimentazione con carburatore doppio corpo Weber, il cambio a cinque marce. Fortunatamente, i ricambi specifici di questa versione sono facilmente reperibili presso gli specialisti e il rifacimento del motore o la sua revisione pongono solo una questione di costi. Anche le poche parti estetiche specifiche della Alpine, come il paraurti o gli adesivi, sono stati rifatti o si trovano. Qualche difficoltà invece per il tessuto dei sedili, che peraltro hanno la stessa configurazione di quelli della TS.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CERCHIO DI LEGA	€ 199
POMPA BENZINA	€ 35
CAMICIE CILINDRI	€ 348
KIT ADESIVI	€ 166
FARO COMPLETO	€ 90

● I club



Cragi

Acronimo di Club Renault Alpine Gordini Italia, questo sodalizio fondato nel 1989 è la casa degli appassionati delle Renault più pepate e blasonate.

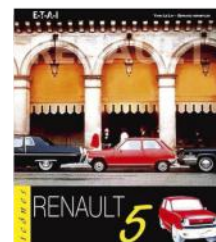
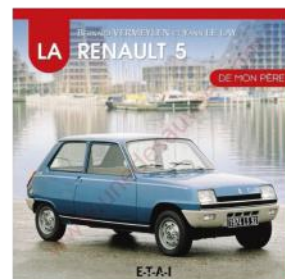
Sito cragi.it

Email luigivigilante52@gmail.com

Registro Storico Italiano R5 Turbo

Sito registrostoricoitalianor5turbo.it

● I libri



Come base per conoscere la storia della Renault 5, ma anche la sua evoluzione e conseguentemente le Alpine in tutte le loro versioni, segnaliamo anzitutto "La Renault 5 de mon père", di Bernard Vermeulen e Yann Le Lay, Etai. Il testo contiene, oltre alla carriera agonistica, anche un excursus sulla favolosa Turbo. Consigliamo inoltre "Icones Renault 5", curato dagli stessi autori ed edito ancora da Etai. Anche in questo volume viene ripercorsa la carriera sportiva della 5.

● Specialisti

Arnaud Ventoux Pieces

Sito arnaudventouxpieces.com

Email avpvaion@sfr.fr

GT Turbo Parts

Sito gtturboparts.com

Email ventas@gtturboparts.com

Paglini

Sito renaultpaglini.it

Email responsabile.officina@paglini.it

 **RENAULT 5 ALPINE** 1976-1981



3 SU QUALE PUNTARE

Se la 5 Alpine è una hot hatch molto desiderabile, la 5 Coupe (Coppa) lo è ancora di più, ma, come abbiamo già accennato, è un pezzo così raro da farne una sorta di "Sacro Graal". Viene infatti approntata in serie limitata per partecipare al trofeo dedicato, la Coppa R5, introdotto nel 1975 con la TS e proseguito dal 1977 con l'Alpine. La versione Coppa ha sedile di guida tipo competizione, quattro freni a disco e sospensioni modificate. La 5 Alpine di serie veniva invece proposta sul depliant dell'epoca alla sua potenziale clientela in un modo, diciamo così, anticonvenzionale. Non era cioè mostrata in movimento, in curva o in mano a qualche famoso pilota, ma ferma dietro la saracinesca semiaperta di un box. Addirittura, nelle pagine interne, la 5 Alpine, rigorosamente di colore nero (il più richiesto della gamma, e anche quello che le dona di più) era "parcheggiata" nell'ingresso di una casa, con il pavimento e le pareti rosse come i filetti che impreziosiscono le lisce fiancate della vettura. Intorno, tutti gli oggetti che caratterizzano i Seventies: cinepresa, radio portatile, giradischi, ma anche casco e tuta da pilota. Insomma, un mix irresistibile, sottolineato dallo slogan "Non fatela arrabbiare", che andava a colpire il cuore dell'appassionato, al quale non restava altro che recarsi in concessionaria e staccare l'assegno di 5.180.000 lire, ben due milioni in più della L, la versione più economica della gamma. Come abbiamo visto, la 5 Alpine non si fa notare troppo, ma la si distingue immediatamente da tutte le altre 5 per i fari supplementari, le gomme ribassate e i cerchi più larghi (di lega a richiesta) e lo specchietto esterno carenato. Una volta aperta la portiera l'abitacolo accoglie pilota e passeggero con comodi e avvolgenti sedili (gli anteriori hanno l'appoggiatesta integrato), volante di diametro un po' più piccolo, a tre razze con corona morbida e simbolo "A" al centro, moquette sul pavimento, pratico mobiletto centrale per lo stereo. Insomma, tutto è pronto per girare la chiave e avviare il quattro cilindri in linea aspirato, che mette in mostra fin dai primi metri tutte le qualità

RENAULT 5 ALPINE COUPE 1977-1981

della vettura, sia di potenza sia di tenuta di strada. Quattroruote ne pubblica ampie impressioni di guida sul numero di agosto del 1977 sottoponendola anche al test degli strumenti registrando una velocità massima di 175,6 km/h, niente male per un 1.400 aspirato. Ma ottimi anche i tempi sui quattrocento metri, 17,1 secondi, e della ripresa sul chilometro, 36,5 secondi, definiti "paragonabili a quelli di un'Alfetta 2000". L'Alpine riprende bene anche da bassa velocità e questa è una caratteristica che la rende perfetta nel traffico, dalla morsa del quale si libera in fretta non appena il guidatore preme sul pedale del gas. Il peso limitato, 875 kg, fa il resto, insieme a un ottimo cambio dai rapporti ben spaziati tra loro. Uno sterzo diretto e preciso, forse un po' sensibile, fa poi divertire nei percorsi misti, diventando solo pesante in manovra, in assenza del servocomando. Quattroruote conclude con la tenuta di strada: "Ottima in tutte le condizioni, con il motore è il pezzo

QUATTRORUOTE NEL 1977 REGISTRA UNA VELOCITÀ MASSIMA DI 175,6 KM/H: NIENTE MALE PER UN 1.400 ASPIRATO

forte della 5 Alpine e costituisce la migliore dimostrazione dell'ottimo lavoro compiuto sulle sospensioni. La 5 Alpine sottosterza con decisione (più si va veloce più allarga la curva), un comportamento che è evidenziato sullo sconnesso e sul bagnato, ma anche qui la 5 Alpine si difende bene". Insomma, una piccola sportiva dal grande cuore che ha poche rivali non solo nella sua classe ma anche tra modelli di cilindrata superiore. Difetti? Pochi, tra cui il pattinamento delle ruote anteriori sotto forte accelerazione. I consumi, anche sfruttando la meccanica, restano entro i dieci chilometri con un litro (l'Alpine fa meglio a velocità costante: Quattroruote rileva 6,5 litri per 100 km a 100 km/h, 8 litri a 120 km/h, 10,45 litri a 140 km/h e 12 litri a 150 km/h). Insomma, non resta che metterla alla prova.



NOI CE L'ABBIAMO

Chi ha avuto o anche solo guidato per una volta la prima versione sportiva derivata dalla 5, ne è rimasto folgorato. Simone l'ha trovata all'altro capo dell'Italia, mentre Moreno, che lavora in un'officina Renault in Emilia, ha ereditato questa passione dal padre.



SIMONE DI GREGORIO

➔ RENAULT 5 ALPINE

1981

Dopo anni di ricerche Simone trova un esemplare in vendita ad Asti, lontanissimo dalla sua Sicilia. Dopo un restauro durato due anni, la francesina è tornata all'antico splendore. "La mia 5 Alpine dà il meglio sulla salita tortuosa che porta ad Erice".

MAURIZIO DAL PONT

➔ RENAULT 5 ALPINE

1981

"Questa splendida 5 Alpine è stata venduta dalla nostra concessionaria di Belluno a un cliente della zona nel 1981. Nel 2003 ce l'ha riportata per acquistare una nuova Renault, e io ho deciso di non rimetterla in vendita ma di conservarla". È rimasta diversi anni ferma in garage, fino a quando Maurizio non ha deciso di riportarla in strada. Sono stati sufficienti pochi lavori, come la riparazione del serbatoio e un tagliando generale. "La uso saltuariamente: ad oggi ha percorso poco più di 45.000 km".



DAVIDE VAI

➔ RENAULT 5 ALPINE

1981

Non è del tutto originale. L'esemplare di Davide ha beneficiato infatti di un'elaborazione per migliorare le prestazioni e anche la guidabilità, grazie a un nuovo assetto ribassato con ammortizzatori maggiorati. Il carburatore di serie ha lasciato il posto a due doppio corpo Weber 42 DCNF. Il motore ha ora un albero a camme Renault Sport Gruppo 2, la testa è stata lavorata e l'accensione è elettronica. L'impianto frenante vanta quattro dischi. Risultato? Ben 130 CV e 200 km/h.



MORENO VARESI

➔ RENAULT 5 ALPINE TURBO COPPA

1983

Ci è sembrato giusto inserire qui la 5 Turbo Coppa di Moreno, esperto della francesina. "Una versione rara, allestita in circa 550 unità. La mia è sfuggita alla pista e il suo primo proprietario la utilizzava come auto da tutti i giorni. Ha parti speciali che la differenziano, tra cui assetto Bilstein, barre di torsione e stabilizzatrici maggiorate, mozzi e dischi freni ventilati, cerchi specifici".





1976

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Prima compatta francese ad alte prestazioni basata su un modello di grande diffusione. Discreta ed elegante, entra in concorrenza con vetture di fascia e prezzo superiori. Il motore è quello della TS nella sua struttura di base, ma con un aumento di cilindrata contenuto, un'eccellente rivisitazione e una perfetta messa a punto si avvicina a 100 CV. L'assetto sportivo non va a discapito del confort, che resta buono.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

70.317

• I principali modelli



5 ALPINE 1976-1979

Motore aspirato da 93 CV e carrozzeria della 5 TS con poche e sapienti modifiche.



5 ALPINE 1979-1981

Anche questa versione beneficia dal model year 1980 del nuovo cruscotto.

5 ALPINE COUPE 1977-1981

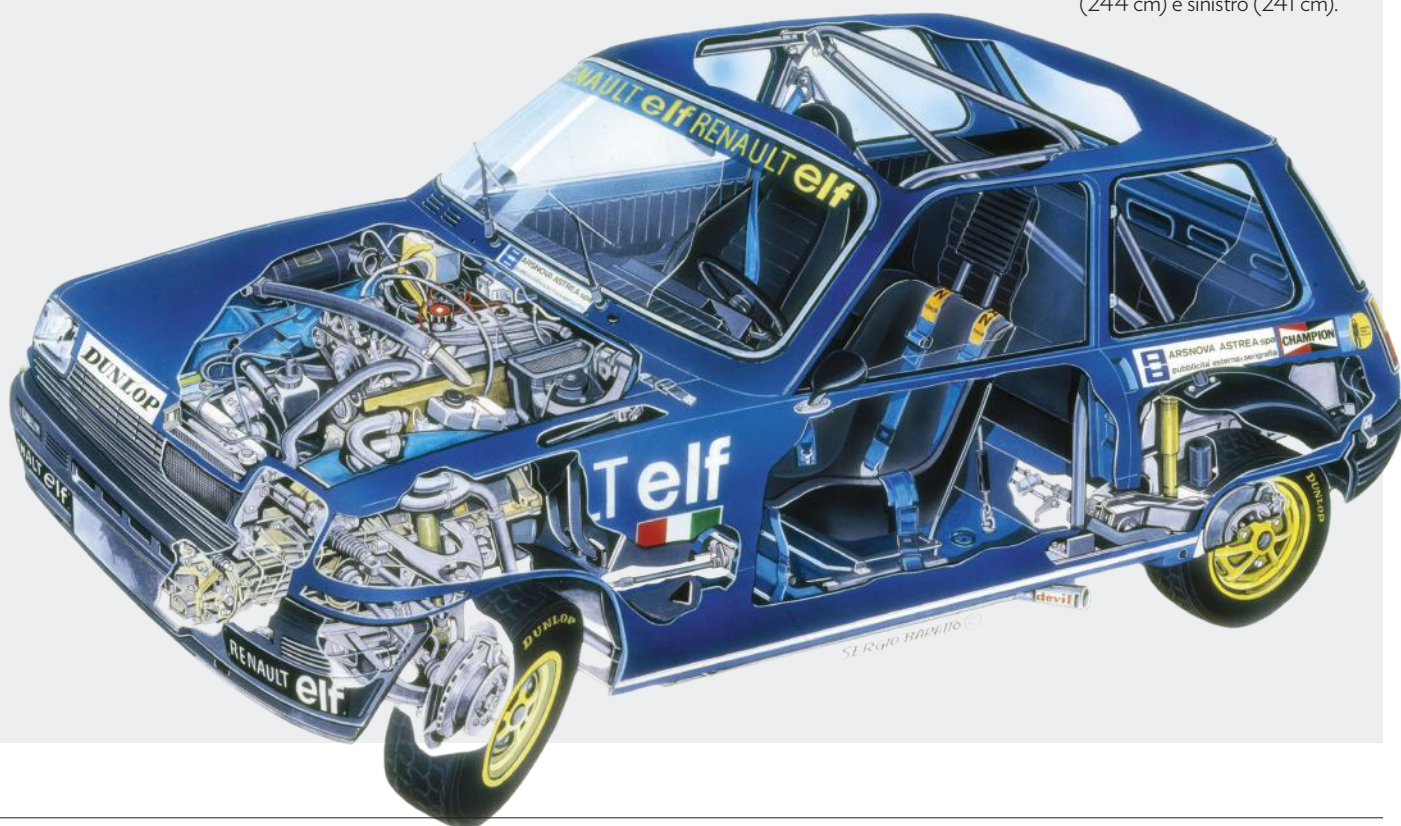
Realizzata per il trofeo dedicato, dispone di un kit di preparazione meccanica.



• Tecnica

Doppio passo

La 5 Alpine mantiene lo schema della 5 da cui deriva, con motore anteriore longitudinale, cambio e differenziale posti verso il radiatore. La trazione è anteriore con freni a disco all'avantreno, le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti con barre di torsione (anteriori longitudinali, posteriori trasversali). Il passo è leggermente diverso tra lato destro (244 cm) e sinistro (241 cm).



4 IL MERCATO

A livello europeo sono circa 5.000 le Renault 5 Alpine sopravvissute. In Italia, dove pure riscosse un successo notevole, ne sono rimaste poche decine. Questo è uno dei motivi per cui questa sportiva è così apprezzata e ricercata, con valori in costante crescita. Oggi la cifra base per entrare in possesso di una Renault 5 Alpine originale e in buono stato è 11.000 euro, che salgono a 16.500 per un esemplare pressoché perfetto (che è ancora più raro). Più facile trovarne una in Francia, dove i club dedicati a questo modello da molti anni censiscono gli esemplari ancora circolanti. Però i prezzi d'Oltralpe sono superiori di almeno il 20-30% rispetto a quelli di riferimento in Italia. E non sempre la qualità del restauro è ineccepibile dal punto di vista filologico. Oggi, a distanza di oltre 40 anni dall'uscita di produzione, è difficile imbattersi in esemplari che non

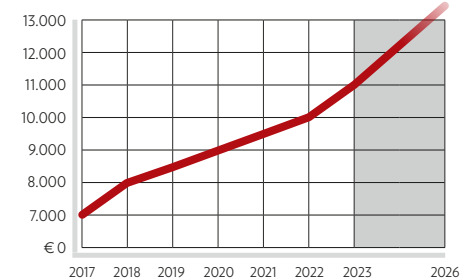
siano stati restaurati. Le 5 Alpine sono state tra le "mini-bombe" più rappresentative degli anni a cavallo tra i 70 e gli 80. Alla loro fama giova anche la carriera sportiva che, pur di secondo piano rispetto a quella della 5 a motore centrale, è stata di tutto rispetto (nel 1978 conquistò il secondo e terzo posto assoluto al Rally di Montecarlo). Ma soprattutto la 5 Alpine è stata la protagonista di un seguitissimo campionato monomarca: la Coppa Renault Elf. Per questo trofeo la Renault aveva allestito una versione specifica, denominata

**IN ITALIA SONO
POCHE DECINE LE 5
ALPINE PRESENTI.
ECCO PERCHÉ
I PREZZI SONO IN
SALITA COSTANTE**

Coupe (cioè Coppa), regolarmente in vendita e omologata per uso stradale. Oggi le Coupe sono il "Sacro Graal" delle 5 Alpine: tra la versione aspirata e la successiva sovralimentata, di Coupe pare ne siano rimaste in Italia non più di 25, molte delle quali in versione corsa per il campionato monomarca e conservate in modo approssimativo. Il valore di una Coupe perfettamente di serie e stradale è decisamente più alto rispetto a quello delle 5 Alpine normali: in condizioni da concorso ci si avvicina ai 30.000 euro. Attenzione perciò alle "repliche". Quanto saliranno le 5 Alpine? È difficile prevederlo con esattezza, ma sicuramente l'incremento delle attuali valutazioni sarà notevole. Non va trascurato il fatto che questa versione veniva prodotta a Dieppe su una catena di montaggio specifica e dunque la denominazione Alpine (Gordini sul mercato inglese, dove il nome Alpine era registrato dalla Sunbeam) non è affatto un caso di millantato credito. **RG**

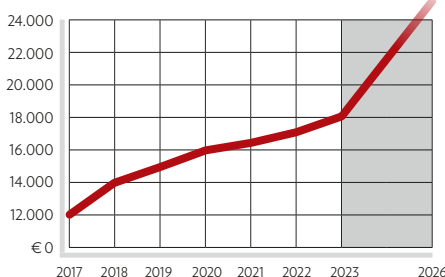


RENAULT 5 ALPINE
1976-1981



Le quotazioni sono in costante crescita da molti anni. Il tasso di rivalutazione oggi si attesta attorno al 10% ogni 12 mesi: un valore interessante per una "piccola bomba".

RENAULT 5 ALPINE COUPE
1977-1981



Si tratta della versione più ambita delle 5 Alpine aspirate; è un'auto da corsa omologata per l'utilizzo stradale e prodotta in poche centinaia di esemplari.





UNA PUNTA DI PEPE

L'inizio degli anni 80 è all'insegna della sovralimentazione. La Casa francese è in prima fila e sull'onda dei successi sportivi monta un Garrett sulla sua pepata utilitaria. Ben 110 CV, quattro freni a disco e 185 km/h. Bisogna farci la mano

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Nel 1981 il Rally di Montecarlo è conquistato dalla Renault 5 Turbo di Jean Ragnotti e Jean-Marc Andrié. In Formula 1 Alain Prost vince i gran premi di Francia, Olanda e Italia con la monoposto Renault sovralimentata. Il turbo conosce all'inizio degli anni 80 grande popolarità e uno sviluppo tecnico senza precedenti. La Casa della Losanga non si lascia sfuggire il momento magico e presenta la rinnovata 5 Alpine nell'ottobre di quello stesso anno, equipaggiandola con un turbocompressore Garrett accoppiato al motore di 1.397 cm³,



già utilizzato con successo sulla precedente versione aspirata. La potenza arriva a 110 CV DIN (invece dei 93 CV della 5 Alpine) e la velocità tocca i 185 km/h. L'accensione è elettronica e i freni sono a disco sulle quattro ruote. Insomma, un'evoluzione importante che porta la piccola 5 a competere con modelli di cilindrata ben

superiore, avvantaggiata da un peso limitato e da una maneggevolezza fuori dal comune. Anche all'esterno la 5 Alpine Turbo esalta le sue aspirazioni sportive, con bellissimi cerchi di lega che riprendono lo stile della 5 Turbo presentata nel giugno del 1980. All'interno, il cruscotto della nuova versione appartiene già a quello della seconda serie della 5, introdotto l'anno precedente. Il volante resta di tipo sportivo, nero, con tre razze, i sedili hanno appoggiatesta regolabili e non sono più integrati nello schienale. Sulle fiancate è mantenuto il filetto con la scritta A5. Nella sottile griglia frontale, sul lato destro, campeggia la scritta Turbo, presente anche sul portellone. La rivalità con la Golf GTI è sempre più accesa: la Renault è tuttavia avvantaggiata da un prezzo un po' inferiore.

RENAULT 5 ALPINE TURBO



QUOTAZIONI

La 5 Alpine Turbo, più rara rispetto alla versione aspirata, viene valutata 13.000 nella fascia AB; se perfetta raggiunge i 19.500 euro. Le rarissime Coupe, in edizione stradale, valgono rispettivamente 21.000 e 31.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

13.000

Valore massimo € (label AB)

21.000



2 RESTAURO

La 5 Alpine Turbo mantiene il motore 1.4 litri della precedente versione aspirata, ma la sovralimentazione impone una serie di modifiche che rendono la manutenzione più complessa, da affidare a mani esperte. L'alimentazione è assicurata da un carburatore Weber 32 DIR 75 e la sovralimentazione da un turbocompressore con pressione limitata a 0,4 bar: entrambi, per ragioni di spazio, sono collocati nella parte anteriore del vano motore, sopra il cambio e collegati al resto del motore mediante una serie di tubazioni. Il rapporto di compressione è di 8,6:1 con una potenza specifica elevata per la classe della vettura: 78,7 CV/litro. Logico che le prestazioni sportive, l'uso spesso esasperato, la manutenzione a fasi alterne e i vari passaggi di mano che possono essere avvenuti nel corso degli anni, fanno sì che si tratti di un modello da esaminare con grande attenzione e senso critico. Eventuali riparazioni della meccanica possono infatti

presentare un conto salato: basti pensare che un turbo revisionato può richiedere 1.500 euro. Da sostituire anche tutti i manicotti, che invecchiano rapidamente, ed è indispensabile la verifica di eventuali perdite di liquido di raffreddamento dal basamento in ghisa che può presentare piccole crepe. Il ripristino della carrozzeria, se per certi aspetti è meno problematico, fa lievitare ulteriormente i costi. Il valore del modello permette comunque un certo range di spesa. Per quel che riguarda i ricambi, grazie a specialisti che operano soprattutto nel Paese d'origine, la situazione è soddisfacente: si trovano persino le repliche degli adesivi Renault Elf da applicare sul lunotto. Più difficile reperire una 5 Alpine Turbo in ottimo stato. Questa versione è ormai un'autentica rarità, specie se in condizioni originali, considerando che, come per la versione aspirata, molti utenti l'hanno modificata, alterata o impiegata nei rally, dove può aver subito danni importanti. Il limitato arco di tempo di produzione, poco più di tre anni, non contribuisce certo alla sua diffusione.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

GUARNIZIONE TURBINA	€ 10
MARMITTA POST.	€ 146
KIT FRIZIONE (SACHS)	€ 130
PARAURT. ANT.	€ 477
SET BIELLE	€ 199

● I club



Registro Storico Italiano R5 Turbo

Il sodalizio è stato fondato a Varese nel 2004. Il sito, pur

non aggiornato, contiene numerose sezioni sulla storia della 5. Particolare attenzione viene data alla carriera agonistica della francesina.

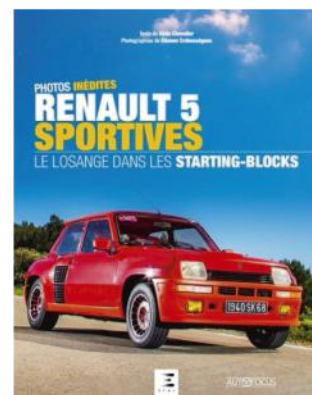
Sito registrostoricoitaliano5turbo.it

Email presidente_registro5turbo@yahoo.it

Club Renault 5 Alpine Turbo

Sito club5.forumpro.fr

● I libri



Un interessante volume sul tema delle derivate dalla 5 è "Renault 5 Sportives, Le Losange dans le starting-blocks", di Alain Chevalier e Etienne Crebessegues, Etai, che descrive ampiamente tutte le versioni Alpine e Turbo, considerandone anche l'aspetto agonistico. Edito nel 2020, è in francese.

● Specialisti

Auxal

Sito auxal.fr

Email contact@auxal.fr

Top Autoricambi

Sito topautoricambi.it

Email info@topautoricambi.it

GT Turbo Parts

Sito gtturboparts.com

Email ventas@gtturboparts.com

3 SU QUALE PUNTARE

La 5 Alpine Turbo è stata prodotta in un'unica serie, senza differenze particolari durante il periodo in cui è stata a listino. Nel 1983 in Italia aveva un prezzo di 11.839.000 lire, più 146.000 lire per

l'eventuale vernice metallizzata o nera. La dotazione è completa: moquette su tutto il pavimento, sedili "a petalo", ovviamente contagiri e manometro del turbo, cerchi di lega con pneumatici Pirelli P6 175/60HR13, orologio digitale, sedile posteriore diviso in due parti ribaltabili separatamente. L'unica scelta possibile è il colore. Se le Alpine aspirate erano richieste soprattutto in livrea nera, per la Alpine Turbo la palette è ben più ampia e, a seconda dei mercati, spazia

dal bianco al Bleu Abysse, dal Bleu Alpine allo Champagne, dal rosso al nero, dall'argento al Verde Alga con strisce decorative contrastanti. Ma quello che interessa maggiormente sono le prestazioni. Quattroruote pubblica un test nel febbraio del 1982: 184,5 km/h di velocità, accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,95 secondi e chilometro con partenza sempre da fermo in 30,05 secondi con una velocità di uscita di 167,25 km/h. Insomma,



RENAULT 5 ALPINE TURBO 1981-1984



4 IL MERCATO

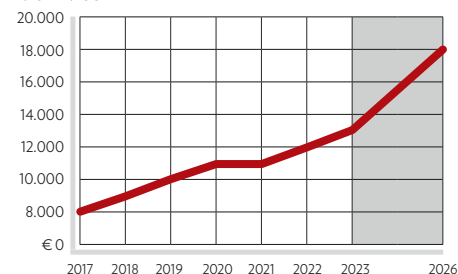
La maggiore rarità, unita alle prestazioni più "cattive" (la 5 Alpine Turbo è una sovralimentata vecchia maniera, dove il "calcio nel sedere" si sente eccome, e il turbo-lag altrettanto), determina una quotazione più elevata rispetto a quella della versione aspirata. Un esemplare originale e in buone condizioni viene valutato 13.000 euro (l'aspirata si ferma a 11.000) e sfiora i 20.000 euro se perfetto. Sono cifre che tenderanno a salire ancora nei prossimi anni. Ben più apprezzata è la 5 Alpine Turbo Coupe, prodotta in numeri limitati, sia per i clienti alla ricerca di una versione ancora più reattiva sia per quelli che intendevano utilizzarla in gara (in pista nel Campionato Renault Elf o nei rally). Una Turbo Coupe, quindi, supera agevolmente i 30.000 euro di valore, quando viene posta in vendita (ed è un avvenimento per i cultori della Marca). La Turbo "normale" è un po' più facile da trovare in vendita: spulciando gli annunci

sui siti di e-commerce specializzati si riesce a stilare una lista di almeno una decina di esemplari, in condizioni variabili (quasi sempre in buono stato, raramente perfetti). La 5 Alpine Turbo non ha la progressività di marcia, né la stabilità, della successiva Supercinque GT Turbo: ma questi sono dei "difetti" che esaltano i suoi estimatori. È una sportiva che deriva da un progetto degli anni 70, con l'aggiunta del moltiplicatore di cavalli costituito dalla sovralimentazione. Insomma, la 5 Alpine Turbo è un'auto storica con più di 40 primavere sulle ruote: per questo motivo, unito all'esclusività dei pochi esemplari ancora oggi in strada, esercita un così grande fascino sui collezionisti. Restaurarne una presenta un grado di difficoltà di medio livello (spesso occorre rivolgersi al mercato francese), con costi che non sempre permettono di rimanere al di sotto del prezzo di mercato. Almeno per il momento perché, come detto in precedenza, il valore di queste affascinanti sportivette è destinato a crescere ancora. **RC**



RENAULT 5 ALPINE TURBO

1981-1985



Si tratta della prima "piccola bomba" dotata di sovralimentazione: questo è uno dei motivi del suo valore piuttosto elevato rispetto alle concorrenti. Salirà ancora.

una sportiva dal forte carattere. Tra i difetti lo sterzo pesante in manovra e dal ritorno un po' lento e il cambio con rapporti ben spaziati ma dal comando un po' impreciso. Ma ecco cosa scrive sulla tenuta di strada Quattroruote: "In curva la vettura ha un comportamento del tutto particolare e, per comprendere a fondo le sue tendenze, fondamentalmente sicure, occorre un breve periodo di apprendistato. Tenzialmente sottosterzante in accelerazione e in fase di

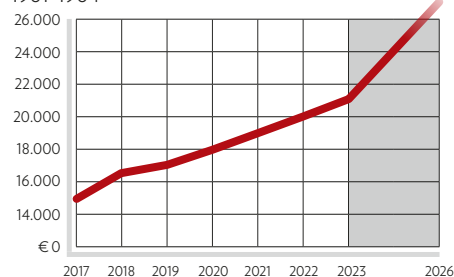
DIVERTENTE E SICURA, ANCHE IN SITUAZIONI DI EMERGENZA OFFRE SEMPRE REAZIONI CORRETTE. PAROLA DI QUATTORRUOTE

iscrizione è necessario anticipare con decisione la curva... se il sottosterzo è eccessivo basta rilasciare l'acceleratore e la macchina sovrasterza subito". E se per altre sportive ciò avviene bruscamente, sulla 5 Alpine Turbo la reazione è graduale, grazie anche alle eccellenti gomme. Insomma: "Gli appassionati della guida veloce e sportiva la troveranno divertente e anche sicura perché in situazioni di emergenza offre sempre reazioni corrette".



RENAULT 5 ALPINE TURBO COUPE

1981-1984

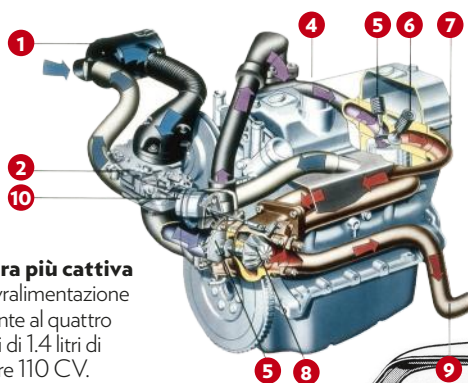


Versione corsaiola allestita per partecipare al campionato monomarca. La versione stradale è particolarmente ambita; impresa ardua trovare un esemplare non impiegato in gara.



Ancora più cattiva

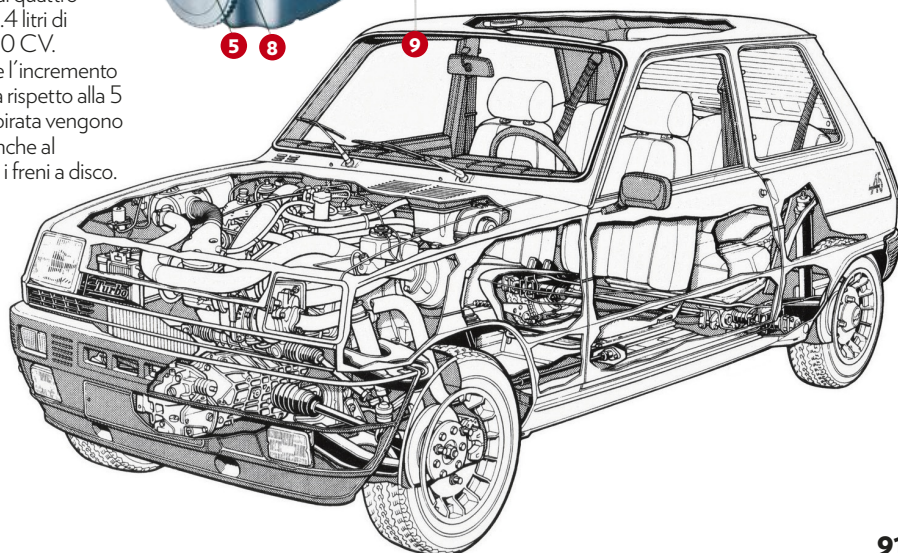
La sovralimentazione consente al quattro cilindri di 1.4 litri di erogare 110 CV. Per gestire l'incremento di potenza rispetto alla 5 Alpine aspirata vengono adottati anche al retrotreno i freni a disco.



Tecnica

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| 1 - Filtro aria | 6 - Valvola di scarico |
| 2 - Carburatore | 7 - Collettore di scarico |
| 3 - Turbina | 8 - Turbina |
| 4 - Collettore di asp. | 9 - Tubo di scarico |
| 5 - Valvola di asp. | 10 - Regolatore press. |

- ➡ Aria a pressione atmosferica
- ➡ Aria preriscaldata
- ➡ Miscela aria benzina compressa
- ➡ Gas di scarico



POTENZA PER TUTTI

Con questa berlina media la Casa democratizza la sovralimentazione. Stile senza fronzoli e la meccanica collaudata della 12. A fare la differenza è il 1.600 sovralimentato da 110 CV, poi portati a 125, e una lieve caratterizzazione sportiva

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



RENAULT 18 TURBO

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le berline a tre volumi sono ancora molto richieste negli anni 70. Renault ha in listino dal 1969 la 12, che comincia però a mostrare i segni del tempo. Nel 1978 le viene così affiancata la più moderna 18, caratterizzata dal frontale inclinato e dal cofano che si estende fin sopra ai parafranghi. Meno innovativa la meccanica, che riprende soluzioni già viste sulla 12, come il motore anteriore longitudinale a sbalzo sull'asse anteriore e le sospensioni posteriori ad assale rigido. Inizialmente i motori sono due, il primo di 1.397 cm³ da

64 CV DIN, il secondo di 1.647 cm³ da 79 CV. A noi interessa in queste pagine solo quest'ultimo, che, opportunamente sovralimentato, equipaggerà la nuova 18 Turbo presentata al Salone di Parigi del 1980, prima berlina francese di grande serie così concepita. Pur mantenendo la linea della 18 aspirata, la Turbo si fa riconoscere per l'aspetto grintoso assicurato da due spoiler di colore nero, uno sotto il paraurti anteriore, l'altro sullo spigolo del baule. Quest'ultimo scende ai lati dei fanali e si collega alle fasce paracolpi laterali. Nella parte inferiore delle fiancate spicca l'adesivo con la scritta Turbo, accompagnata da una serie di filetti orizzontali. I cerchi di lega provengono dalla Fuego 2 litri GTX. Grazie alla sovralimentazione la potenza del 1.600 passa a 110 CV DIN e la velocità tocca i 185



km/h. Successivamente la Turbo viene "riprogrammata" e la potenza sale a 125 CV, sufficienti a raggiungere i 195 km/h: è tra le cinque posti più veloci in questa fascia di cilindrata: la Lancia Delta 1.6 GT, per esempio, si "ferma" a 180 km/h e l'Alfa Romeo Giulietta 1.6 a 175 km/h. Entrambe le italiane, tuttavia, sono aspirate.

QUOTAZIONI

La Turbo, pur in crescita, si attesta su valori bassi: 7.500 euro per gli esemplari originali in buone condizioni (label AB), con una punta di 11.300 euro per una Turbo immacolata. In Francia le quotazioni sono nettamente superiori.

Valore € (label AB)

7.500

2 RESTAURO

Sono pochissime le 18 Turbo ancora esistenti. Ragionare sull'opportunità di un eventuale ripristino è quindi poco importante: se si è realmente intenzionati a mettersi nel box un esemplare si deve prendere gioco forza quello che offre il mercato. La 18, in tutte le sue versioni, è un'auto quasi sempre molto sfruttata, merito della robustezza dei suoi motori, che hanno garantito percorrenze di centinaia di migliaia di chilometri. Detto questo, la 18 Turbo, per quel che riguarda la scocca, non è esente da problemi di corrosione, soprattutto perché, come abbiamo detto, nella stragrande maggioranza dei casi è stata usata a lungo e in ogni condizione meteorologica. Ancora peggiore la situazione dell'abitacolo: i materiali dei rivestimenti, a dire il vero non di qualità eccelsa, sono soggetti a usura precoce e trovare la tappezzeria originale non è semplice, costi a parte. Anche l'impianto elettrico è da mettere sotto esame,

verificando il perfetto funzionamento di tutti gli accessori, dall'elettroventola agli alzacristalli, dal lunotto termico alle varie funzionalità del cruscotto e ai lavatergiferi. Il quattro cilindri di 1.6 litri (monoblocco in ghisa e testa in lega leggera, aste e bilancieri con albero a camme laterale) non pone, come accennato, particolari problemi, mentre la sovralimentazione sì. Non è possibile, infatti, sapere se il turbocompressore Garrett ha goduto in precedenza della necessaria attenzione, che prevede di far girare il motore al minimo per un breve tempo prima di spegnerlo, al fine di mantenere la necessaria lubrificazione. Infine, i ricambi: per quel che concerne la meccanica, il motore è comune ad altri modelli della Casa francese e i pezzi si trovano facilmente, turbo a parte, per il quale la ricerca è più complicata. A livello di carrozzeria, nei magazzini delle concessionarie più vecchie ci sono ancora dei lamierati disponibili, mentre negli annunci dei privati si trova di tutto, persino le bande decorative adesive "Turbo" per le fiancate. Buona caccia.



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

AMMORTIZZATORE ANT.	€ 43
FILTRO ARIA (BOSCH)	€ 11
POMPA BENZINA	€ 27
PARABREZZA	€ 180
KIT PASTIGLIE FRENI ANT.	€ 15

• I club



Club des Amateurs d'Anciennes Renault

La Renault 18 al momento non può contare sulla presenza di un club a lei espressamente dedicato.

Il sodalizio francese che si occupa delle Renault fuori produzione rimane pertanto l'unico punto di riferimento.

Sito anciennesrenault.com

Email contact@anciennesrenault.com

• I libri



Da segnalare "La Renault 18 de mon père" di Jean-Luc Armagnacq, Etai: racconta la storia di questa berlina presentata nel 1978 e dalla quale si sviluppò una gamma molto completa, di versioni, dalla Break alla 4x4 sino alla Turbo. L'evoluzione è seguita anno per anno attraverso una ricca documentazione iconografica. Per chi è interessato alla tecnica, nella serie di manuali firmati Haynes, c'è l'"Owners Workshop Manual Renault 18".

• Specialisti

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

Auxal

Sito auxal.fr

Email contact@auxal.fr

Top Autoricambi

Sito topautoricambi.it

Email info@topautoricambi.it

3 SU QUALE PUNTARE

Sono due le versioni della 18 Turbo berlina, quella da 110 CV DIN e quella da 125 CV. Entrambe sono da consigliare. Nel corso della produzione, tra il 1980 e il 1985, la 18 Turbo ha beneficiato di un piccolo restyling

alla fine del 1982 (maniglie porte nere anziché cromate, frecce bianche e non più arancioni) e di un aggiornamento più importante introdotto per il 1984, che accompagna il modello verso la fine del suo ciclo vitale. Nuova plancia con computer di bordo, mascherina con fascia superiore in tinta carrozzeria, cerchi in lega di nuovo disegno con raggi sottili, scritte adesive Turbo che si estendono alla fascia bassa di entrambe le portiere senza più le sottili

righe decorative sono le differenze principali. Dal punto di vista meccanico col model year 1983 la potenza viene portata a 125 CV; inoltre vengono adottati i freni a disco anche al retrotreno. La 18 Turbo democratizza la berlina "veloce", offerta un prezzo competitivo: 14.844.000 lire, tanto quanto un'Alfa Romeo Giulietta 1.8 e un po' meno di una BMW 318i. Quattroruote la prova nel numero di aprile del 1983 e, tra i pregi, annovera la buona



RENAULT 18 TURBO (110 CV) 1980-1982

4 IL MERCATO

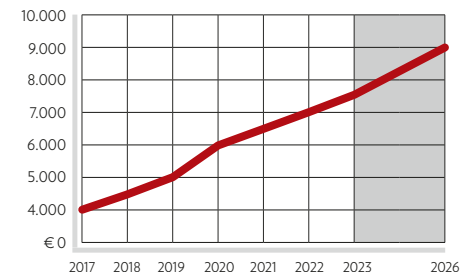
La Renault 18 ha rappresentato la democratizzazione del turbo nella produzione automobilistica: nel 1981 lo stabilimento di Flins ne sfornava la bellezza di 1.000 esemplari alla settimana. Rimase in produzione per 5 anni, con la parte più consistente dei volumi di assemblaggio concentrati tra il 1981 e il 1983. Pur non essendo rilevati i numeri ufficiali, si ritiene che ne siano state prodotte circa 100.000 unità. Quasi tutte scomparse. All'archivio del Pra ne risultano ancora esistenti 17 esemplari, anche se ne furono vendute nel nostro Paese quasi 2.000. Più consistente il circolante in Francia, dove pare ne siano sopravvissute circa 250, mentre nel Regno Unito gli esemplari con guida a destra censiti sono soltanto 5. Con numeri così modesti, per acquistare una 18 Turbo bisogna armarsi di santa pazienza e un pizzico di caparbia. Almeno la metà delle Turbo "italiane" sono nelle mani di collezionisti della Losanga, le altre

probabilmente giacciono nascoste in qualche pollaio. Un monitoraggio a tappeto sui siti di e-commerce potrebbe dare qualche risultato, soprattutto se si indaga nei portali generalisti, cioè non specializzati soltanto in automobili. Trovarne una da ricondizionare significa mettere in preventivo una spesa di ripristino che senz'altro supererà il suo valore attuale e una lunga ricerca a caccia di dettagli specifici della versione sovralimentata. Per il momento non ci sono differenze di quotazione tra la 110 CV e la successiva 125 CV. Teoricamente quest'ultima è più rara, perché prodotta quando il boom delle vendite si stava già affievolendo. Il "Sacro Graal", però, è la 18 Turbo Break, prodotta per circa un paio d'anni dal model year 1983 e che, secondo fonti affidabili, ha rappresentato soltanto l'1% della produzione complessiva. E che non è stata mai importata ufficialmente in Italia. Ruoteclassiche non indica una quotazione della versione familiare: si ritiene però che debba essere stimata almeno il 50% in più rispetto a quella di una 4 porte. **RC**



RENAULT 18 TURBO (110 CV)

1980-1982



Il valore attuale, pur in costante crescita, è sottostimato rispetto all'importanza storica della prima berlina media sovralimentata di grande produzione della storia.

tenuta di strada in tutte le condizioni, le prestazioni elevate, la ricca dotazione di accessori, il servosterzo pronto e preciso. Come difetti, la manovrabilità del cambio, la finitura, la climatizzazione poco efficace e le sospensioni posteriori rigide sullo sconnesso. Bene la frenata, merito dell'impianto con quattro dischi che fa tacere le critiche iniziali della clientela e della stampa. La velocità massima toccata è di 189,4 km/h, con un'accelerazione sul

DUE LE VERSIONI: L'ORIGINARIA DA 110 CV E LA SUCCESSIVA DA 125 CV. SEMPRE AL VERTICE LA TENUTA DI STRADA

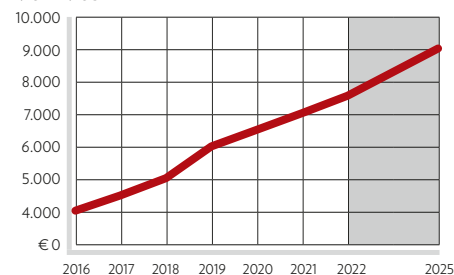
chilometro da fermo di 31,03 secondi e sui 400 metri di 17,04 secondi, mentre da 0 a 100 km/h il cronometro si ferma a 10 secondi. La massima efficacia del turbo inizia a partire dai 4.000 giri/minuto. Cinque stelle, il massimo dei voti, sono attribuite alla tenuta di strada: "La 18 Turbo si guida con facilità e leggerezza, mantenendo una prontezza e una facilità di reazione difficilmente riscontrabili in altre vetture di pari potenza".



↑ **RENAULT 18 TURBO (125 CV)** 1982-1985

↓ **RENAULT 18 TURBO (125 CV)**

1982-1985



Nessuna differenza, per il momento, nel valore della versione con motore potenziato a 125 CV, anche se i volumi di produzione sono un po' inferiori.



SACRO FUOCO

Il nome ispira subito passione che divampa, slancio incontenibile. La coupé francese ha le carte in regola per stregare: linea aerodinamica e originale, abitacolo spazioso, ricca dotazione e buone prestazioni. Soprattutto la Turbo, che tocca i 200 km/h

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Fuego. Viene scelta una parola spagnola per la nuova coupé presentata al Salone di Ginevra del 1980; disegnata dal centro stile della Renault, allora diretto da Robert Opron, è basata sul pianale della 18 berlina del 1978, di cui mantiene lo stesso passo. Il designer francese è arrivato dalla Citroën, dove ha firmato, tra le altre, la SM con motore Maserati. Anche per la nuova coupé Opron propone inizialmente un motore V6, il già noto PRV (Peugeot-Renault-Volvo), ma i vertici aziendali non vogliono rischiare e impongono il quattro cilindri, ritenuto più



consono a un modello ad alta diffusione (la Fuego prende il posto delle precedenti 15-17). Con più di 265.000 esemplari prodotti fino al 1985, la Fuego conosce una discreta fortuna, anche se la versione 1.600 sovralimentata da 132 CV e 200 km/h, che le avrebbe dato un piglio realmente sportivo, arriva solo alla fine del 1983,

quando ormai è troppo tardi per rivitalizzare le vendite ormai in flessione. Tre i motori al momento del lancio (1.397 cm³ da 64 CV DIN; 1.647 cm³ da 96 CV; 1.995 cm³ da 110 CV), mentre i livelli di allestimento sono TL, GTL, GTS, TX e GTX. La linea originale, con il lunotto in vetro bombato interamente apribile, piace. L'abitacolo spazioso e luminoso ospita comodamente quattro persone: quelle sedute anteriormente sono accolte dai comodi e avvolgenti sedili "a petalo", un'esclusiva Renault. La plancia è nello stile della Casa, semplice, lineare e con un'ampia palpebra che ripara dai riflessi la strumentazione. Il volante, altra innovazione insieme alla chiusura centralizzata con telecomando, è regolabile in altezza.



RENAULT FUEGO GTL

QUOTAZIONI

I valori di riferimento per una TL-GTL sono di 3.000 euro per un esemplare in buone condizioni (label AB). La Turbo viene quotata invece più del doppio: 7.000 euro se ben conservata e originale (label AB), che salgono fino a 10.500 euro per una vettura immacolata.

Valore minimo € (label AB)

3.000

Valore massimo € (label AB)

7.000



2 RESTAURO

Con gli anni 80 la qualità dei trattamenti delle scocche migliora sensibilmente e la protezione contro la corrosione diventa più efficace, grazie all'impiego di nuovi prodotti e alla modernizzazione degli impianti di verniciatura. La struttura della Fuego è nel suo complesso resistente e i problemi di ruggine sono quasi sempre superficiali. Quindi, da questo punto di vista, un esame attento degli interstizi e sotto le guarnizioni, specie del parabrezza, può essere sufficiente a tranquillizzare il potenziale acquirente. Come per altri modelli Renault di quel periodo, ma più in generale per molte automobili francesi, la tappezzeria, bella e accogliente quando l'auto è nuova, subisce un rapido degrado provocato da una qualità mediocre dei materiali impiegati, che, oltretutto, se vanno sostituiti, non sono sempre facili da reperire presso gli specialisti. La Fuego, a causa della sua rapida svalutazione, ha

conosciuto molti passaggi di proprietà, che non sono mai un buon biglietto da visita per il collezionista. Spesso, inoltre, le vetture sono state modificate con particolari di altre serie o presentano un'usura sopra la norma. La meccanica è invece affidabile, anche perché deriva o è la medesima di altri modelli della Casa già ben collaudati. Il mancato rispetto del cambio periodico del liquido antigelo è causa di ruggine che, nei casi più gravi, può aver intaccato il basamento in ghisa. La versione Turbo richiede qualche attenzione in più, perché la sostituzione dell'impianto di sovralimentazione, che lavora a una pressione di 0,70 bar, superiore quindi a quella della 18 Turbo, è onerosa. Inoltre, ha distribuzione con cinghia dentata, che va sicuramente sostituita. I ricambi relativi alla sovralimentazione non sono sempre reperibili; montaggio e revisione vanno affidati a mani esperte. I componenti della meccanica ci sono, quelli di carrozzeria e di allestimento interno quasi sempre si trovano solo usati.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

POMPA ACQUA	€ 100
MOTORINO "TERGI" POST.	€ 75
CERCHIO DI LEGA (TURBO)	€ 80
RADIATORE	€ 150
GRUPPO OTTICO POST.	€ 140

● I club



Club Fuego France

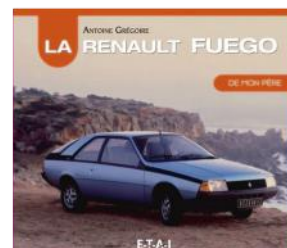
Fondato nel 2004 e gemellato con il club tedesco Fuego Freunde, organizza eventi, partecipa a Saloni

e si propone come riferimento per tutti i proprietari (o semplici estimatori) di questa originale coupé lanciata nel 1980.

Sito clubfuegofrance.fr

Email contact@clubfuegofrance.fr

● I libri



"La Renault Fuego de mon père",

di Antoine Grégoire, Etai, in francese, è la "bibbia" per chi desidera conoscere la storia di questa coupé che succede alla 15-17: dati produzione, evoluzione, tecnica e curiosità. A questo proposito ricordiamo che la Fuego è stata la prima coupé che "osò" montare un motore diesel, al tempo quasi una provocazione. Non manca la trattazione dell'avventura americana della Fuego.

● Specialisti

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

Les Anciennes.com

Sito lesanciennes.com

Email legal@lesanciennes.com

Top Autoricambi

Sito topautoricambi.it

Email info@topautoricambi.it

3 SU QUALE PUNTARE

La Fuego con motore aspirato è una coupé, ma non certo ad alte prestazioni, pur avendo una buona velocità massima grazie alla carrozzeria aerodinamica. La versione più accattivante e consigliata da Ruoteclassiche è conseguentemente quella sovralimentata che, grazie agli oltre 130 CV del quattro cilindri di 1.6 litri promette e assicura prestazioni notevoli e anche una certa soddisfazione nelle guida, con una tenuta di strada ottima in ogni condizione. La Turbo, tuttavia, a causa del limitato periodo di produzione, da settembre 1983 a giugno 1985, è la Fuego più rara sul mercato, ma anche quella che in futuro promette una migliore rivalutazione. Certo, bisogna avere un po' di fortuna e di pazienza per individuare un esemplare originale e ben tenuto. La Fuego Turbo a benzina si riconosce per pochi ma significativi dettagli, che, oltretutto, sono gli stessi che caratterizzano la versione turbodiesel: targhette Turbo sulle fiancate, applicate tra lunotto e finestrino posteriore oltre che sul frontale; scritte Turbo adesive nella parte inferiore delle fiancate e sull'ampio lunotto vetrato. La dotazione di serie comprende cerchi di lega con pneumatici ribassati, retrovisori regolabili elettricamente, interni in velluto, alzacristalli anteriori elettrici, computer di bordo. Nella lista degli optional proposti figurano la vernice nera o argento metallizzato (di serie sono il rosso e il bianco), il tetto apribile elettrico in tela e i sedili rivestiti in pelle. La Turbo è aggiornata con le modifiche adottate su tutta la gamma per l'anno-modello 1984: paraurti modificati, diverso cruscotto (nuova palpebra molto più ampia) e calandra con la parte superiore verniciata in tinta carrozzeria. Dopo la Turbo, l'altra Fuego che può interessare l'appassionato è la GTX, che monta il motore due litri aspirato da 110 CV, già visto sulla berlina 20 TS, con distribuzione ad albero a camme in testa comandato da cinghia dentata (il 1.600 ha invece albero a camme laterale e catena). Questa versione è la più completa al momento del lancio e dispone di cerchi di lega con pneumatici Pirelli P6 185-65HR14,

RENAULT FUEGO GTX 1980-1985



RENAULT FUEGO TURBO 1983-1985



fari antinebbia, clacson con compressore, orologio digitale, lavafari, tergilunotto, volante a quattro razze con corona rivestita di pelle, vetri colorati, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, fari allo iodio. Con l'anno-modello 1982 la Renault offre al cliente la possibilità di ottenere con supplemento di prezzo l'aria condizionata (mai montata sulle Turbo), il cambio automatico e il tetto apribile a comando elettrico o rivestito di vinile. La Fuego GTX rappresenta dunque un buon compromesso tra confort, prestazioni, affidabilità e prezzo, come conferma la prova su strada di Quattroruote del gennaio 1981. Punti a favore sono il consumo contenuto in relazione alla cilindrata, la tenuta di strada sicura, il vantaggio di rappresentare una coupé adatta alla famiglia. Punti deboli, la rumorosità a volte eccessiva, la manovrabilità del cambio criticabile (come del resto la 18 Turbo) e i motori poco brillanti in ripresa (soprattutto

**LA TURBO
ASSICURA UNA
GUIDA DIVERTENTE
GRAZIE AL SUO
1.600 DA 132 CV.
LA GTX MONTA
UN 2.000 DA 110 CV**

il 1.600). La due litri raggiunge una velocità effettiva di 184,767 km/h e percorre il chilometro da fermo in 31,7 secondi, risultati tutto sommato buoni. Come apprezzabile è il confort offerto in generale da tutte le Fuego, merito delle sospensioni efficaci e dal rollio contenuto, diversamente da altre vetture d'Oltralpe che in curva presentano un coricamento notevole. Come detto, eccellente il comportamento su strada, che Quattroruote descrive così: "Grazie al lavoro fatto sulle sospensioni, e alle gomme superribassate, la Fuego ha una sicurezza e una progressività nella fase di passaggio tra sovrasterzo e sottosterzo quasi a livello delle migliori trazioni anteriori". Questa icona degli anni 80 desta oggi una certa curiosità, soprattutto tra i giovani, che difficilmente ne hanno incontrata una.

4 IL MERCATO

Erede delle Renault 15-17 (quest'ultima commercializzata in Italia come 177, per motivi scaramantici), la Fuego è stata un modello di grande successo, perché abbinava una meccanica di grande serie, robusta e affidabile, e anche sportiveggiante nelle versioni di punta, a una linea da coupé resa molto gradevole dall'originale lunotto in vetro "a bolla". Grazie al suo prezzo competitivo, se ne vendettero molte anche in Italia. La produzione dal 1980 al 1985 è stata di 265.257 esemplari, di cui circa 20.000 destinati al mercato americano e altrettanti prodotti in Argentina per il Sudamerica. Le quotazioni della Fuego salgono piano piano: attualmente sono comprese, per un esemplare in buono stato, tra i 3.000 euro e i 7.000 euro, con differenze sostanziali in base all'allestimento e alla cilindrata e potenza del motore.

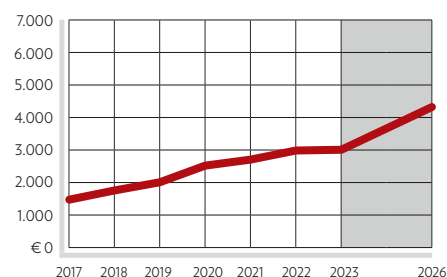
In Francia la Fuego è considerata una vettura di rilievo, con valutazioni in forte crescita, soprattutto da quando questo modello, avveniristico negli anni 80, ha superato i 40 anni di vita. Da noi vanta una piccola, ma ostinata, schiera di cultori. Non è escluso che i valori di mercato salgano in maniera sensibile nei prossimi anni, soprattutto per la performante Turbo (dotata della stessa meccanica della 18 Turbo da 125 CV), seguita a ruota dalle più che oneste TX-GTX con motore aspirato di 2 litri. Abbastanza diffuse erano da noi le TS-GTS con motore 1.600 aspirato, mentre le TL-GTL, con il 1.400 da soli 64 CV, furono confinate a numeri di vendita modesti perché troppo penalizzate dalle prestazioni considerate insufficienti per una coupé. Oggi ne sopravvivono poche: nata in un periodo in cui le coupé a 4 posti comodi erano ancora molto ambite, nei primi anni 80, passarono presto di moda, soppiantate dalle hot hatch. Molte Fuego finirono

LA FUEGO È UN'ILLUSTRE RAPPRESENTANTE DEL PERIODO AUREO DELLE COUPÉ "POPOLARI"

quindi i propri giorni presso gli sfasciacarrozze. Imbattersi in una Turbo in buone condizioni sarebbe, in prospettiva, una scoperta ricca di soddisfazioni, perché il suo valore potrebbe raddoppiare in pochi anni. Tutte le Fuego, però, meritano di essere salvate dall'oblio, perché sono da considerare tra le più illustri rappresentanti del filone delle coupé "popolari" prodotte da marchi generalisti, come le Ford Capri, le Opel Manta, le Volkswagen Scirocco. E come tali si sono guadagnate un posto nella storia. **RC**

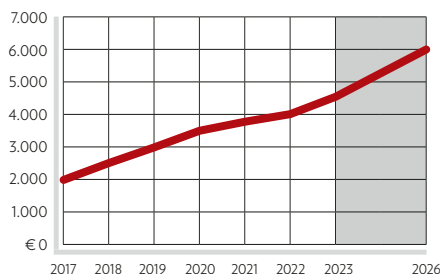


RENAULT FUEGO TL-GTL
1980-1985



Le versioni "base" non furono privilegiate nelle vendite, soprattutto sul mercato italiano, a causa delle prestazioni modeste, non in linea con l'immagine da coupé sportiveggiante.

RENAULT FUEGO TS-GTS
1980-1985

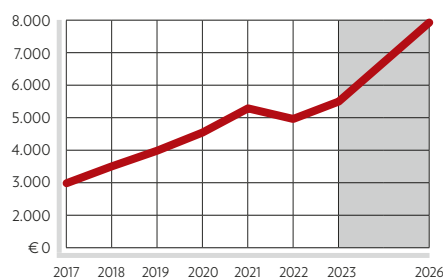


Le TS e GTS (queste ultime appena più diffuse) sono il giusto compromesso tra immagine e prestazioni. Hanno un valore superiore del 50% rispetto alle 1.400 TL-GTL.



RENAULT FUEGO TX-GTX

1980-1985

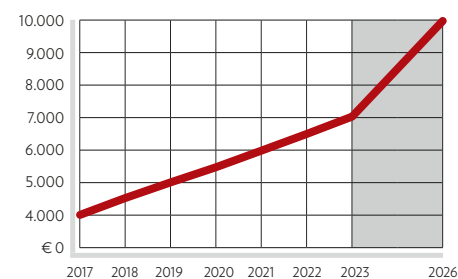


Pur senza raggiungere il vertice della Turbo, la GTX e la TX, con il prestante 4 cilindri di 2 litri, rappresentano una scelta azzeccata. Prospettive di rivalutazione interessanti.

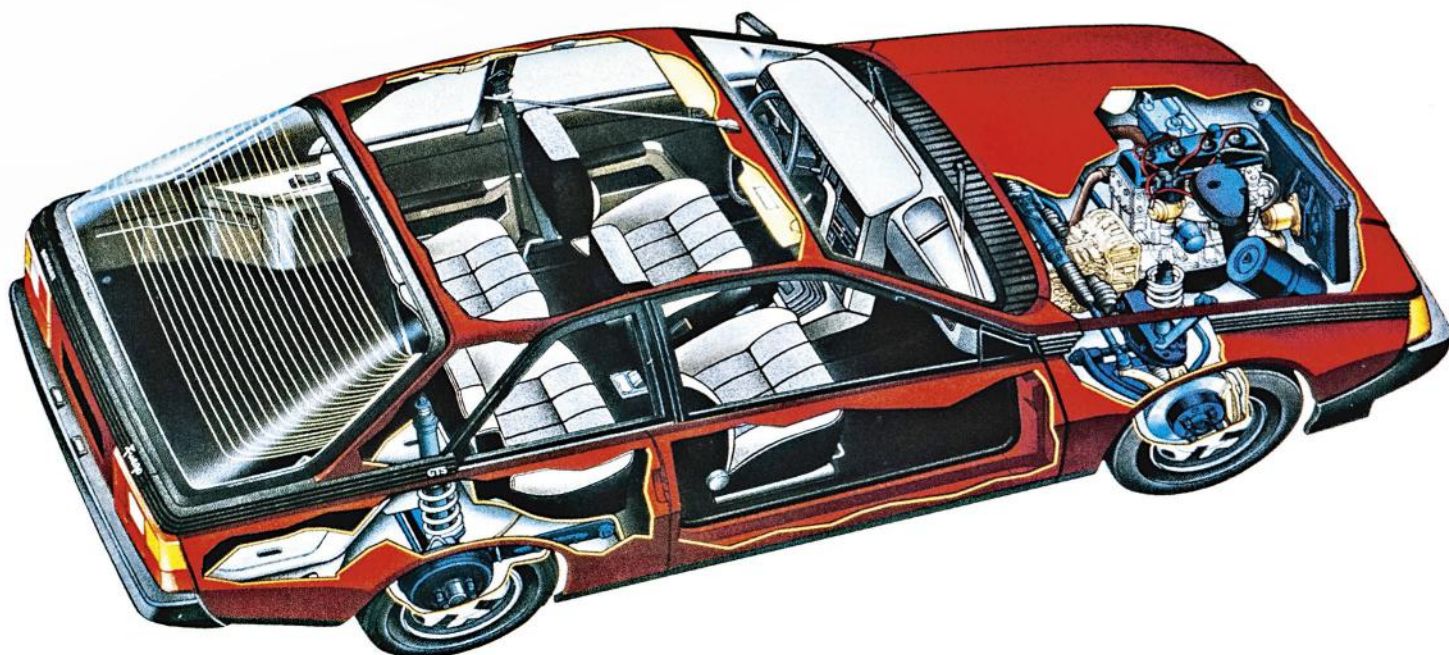
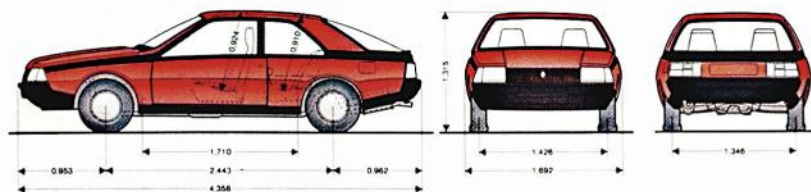


RENAULT FUEGO TURBO

1983-1985



Nata negli ultimi anni di produzione, la Turbo si ricollegava idealmente al grande successo della sovralimentazione degli anni 80. Quotazioni destinate a salire velocemente.



ATTESA RIVINCITA

Queste berline degli anni 80 non hanno lasciato un ricordo indelebile. Ma le versioni sovralimentate meritano attenzione: motore 1.400 con potenze da 105 a 115 CV, velocità che sfiora i 190 km/h e tanto confort

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Eletta Automobile dell'Anno 1982, la Renault 9, insieme alla sorella 11 a due volumi introdotta nel 1983, è stata uno dei modelli di maggior successo della Casa francese. Nate in un periodo contraddistinto dalla grande attività industriale e da un'immagine dinamica della marca della Losanga, grazie ai successi ottenuti in Formula Uno e nei rally, esse si affiancano ad altre novità dei primi anni 80, come la Fuego, la 5 Turbo e la 18 Turbo. Mentre Renault guarda al mercato mondiale, aumentando la sua partecipazione nel

capitale dell'American Motors Corporation al 46%, la 9 viene messa in produzione anche negli Stati Uniti con il nome di Alliance. La nuova berlina è presentata in Europa nel settembre del 1981 e si inserisce in un segmento piuttosto affollato dove regna incontrastata la Volkswagen Golf. Ha linea piacevole, moderna



e proporzionata, senza tuttavia presentare una particolare ricerca di originalità. Inizialmente proposta con motori di 1.108 cm³ e 1.397 cm³, unità già ben collaudate, ha ovviamente trazione anteriore ma con motore trasversale, oltre a sospensioni indipendenti, freni a disco all'avantreno e accensione elettronica integrale. Il cambio è, a scelta, manuale a cinque marce o automatico. La 11, introdotta nel febbraio del 1983, altro non è che una 9 accorciata di nove centimetri e con carrozzeria, a tre e cinque porte, dotata di portellone con ampio lunotto panoramico. La meccanica è identica, così come sono del tutto simili gli allestimenti. La gamma evolve nel corso della produzione, che termina nel 1989, comprendendo ovviamente anche le versioni sovralimentate.

QUOTAZIONI

Non si registrano differenze tra le Renault 9 e 11 sovralimentate. Per entrambe il valore di riferimento (label AB) è 5.500 euro; un esemplare in condizioni immacolate può raggiungere gli 8.300 euro. In termini di rivalutazione, però, la più rara 9 Turbo ha prospettive migliori.

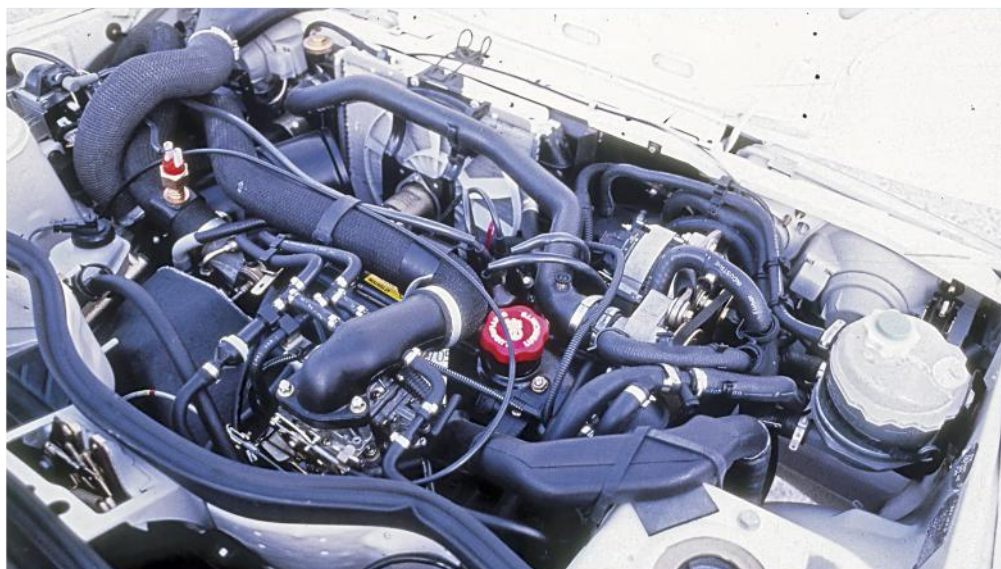
Valore € (label AB)

5.500

2 RESTAURO

Come per altri modelli di questo decennio, la protezione dalla corrosione beneficia di un netto salto di qualità. Tuttavia anche la 9 e la 11 possono presentare qualche punto debole, da ricercare nei parafranghi posteriori, nei longheroni sottoporta, nell'alloggiamento della ruota di scorta. Gli interni soffrono di un invecchiamento precoce della tappezzeria, con rivestimenti che si scolorano sotto l'effetto del sole e si usurano nei punti di maggiore contatto. Recuperare tessuti originali non è semplice e, comunque, il rifacimento è antieconomico, come antieconomico è procedere a un restauro integrale della meccanica e della carrozzeria. Va da sé che bisogna considerare solo esemplari ben conservati, dal chilometraggio non eccessivo e dalle condizioni generali molto buone: insomma sono da privilegiare le vetture bisognose solo di un tagliando e di una messa a punto generale. Il motore è affidabile: si segnala qualche problema

all'impianto di raffreddamento che può aver subito un invecchiamento precoce a causa dell'antigelo quasi mai sostituito alle scadenze prescritte. Eventuali danni al monoblocco, peraltro verificabili osservando perdite di liquido, sconsigliano l'acquisto dell'esemplare. Le versioni Turbo da 105 CV, sia della 9 sia della 11, possono essere state maggiormente sfruttate e presentare di conseguenza un'usura foriera di guai. L'impianto di sovralimentazione deriva da quello della 5 Alpine Turbo, di cui mantiene il motore di 1.397 cm³, seppur migliorato in alcune sue parti. Monta un turbo Garrett T2 abbinato a un carburatore doppio corpo. La sostituzione o la riparazione sono piuttosto onerose e anche la semplice messa a punto non è economica. Sul fronte dei ricambi, quelli di motore, accensione, sospensioni e scarico, si trovano comunemente, mentre alcune parti di carrozzeria e piccole componenti (scritte e parti esclusive della Turbo, paraurti con filetti colorati, cerchi di lega) richiedono una ricerca mirata.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

DISCO FRENO ANT.	€ 25
KIT GUARNIZIONE TESTA	€ 84
BOBINA (MAGNETI MARELLI)	€ 18
SPECCHIETTO ESTERNO	€ 28
PLASTICA FRECCIA ANT.	€ 10

● I club



Renault 9 & 11 Club de France

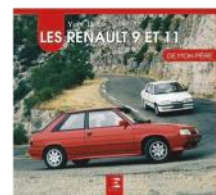
Il sito del club francese è completo e ben fatto, con ampio spazio alla carriera sportiva della 11.

Il sodalizio ha organizzato nel 2021 un grande raduno per i quarant'anni della 9, che ha avuto molto seguito.

Sito renault-9-11.fr

Email r9r11clubdefrance@gmail.com

● I libri



Ancora una volta è il volume della serie "de mon père", scritto da Yann Le Lay ed edito da Etai, a soddisfare gli appassionati di questi modelli. Per coloro che desiderano approfondire la conoscenza della parte meccanica ecco lo specifico fascicolo della "Rivista Tecnica dell'automobile", Editrice Semantica/SRL.

● Specialisti

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

Pezzidiricambio.it

Sito pezzidiricambio24.it

Email info@pezzidiricambio24.it

Youngtimersclassic

Sito youngtimersclassic.com/fr/

Email youngtimersclassic@gmail.com

3 SU QUALE PUNTARE

Sebbene siano state prodotte in oltre 2,5 milioni di esemplari, la 9 e la 11 non hanno lasciato un particolare ricordo tra gli appassionati. Fanno però eccezione le versioni sovralimentate. Tra la 9 e la 11,

la prima a disporre in gamma della versione sovralimentata è la 11 Turbo, presentata a marzo del 1984. Con i suoi 105 CV DIN è disponibile con carrozzeria a tre o a cinque porte, monta pneumatici 175/65HR14 e raggiunge una velocità di 186 km/h nel massimo confort. Passa da 0 a 100 km/h in 9 secondi: non male per la categoria. Esteticamente la 11 Turbo ha quattro fari rettangolari, cerchi di lega speciali e un equipaggiamento completo,

oltre che una coppia di fendinebbia incorporata nello spoiler e bande adesive sulle fiancate. Gli interni rinnovati appaiono nel 1985, mentre un restyling più consistente arriva col model year 1987: frontale spiovente, inediti proiettori, nuova mascherina in tinta carrozzeria e specchietti esterni modificati. Nella parte posteriore un fascione in plastica rossa collega i fanalini mentre la targa è spostata più in basso. Un sottile fil rouge percorre sia



RENAULT 11 TURBO 1984-1989



4 IL MERCATO

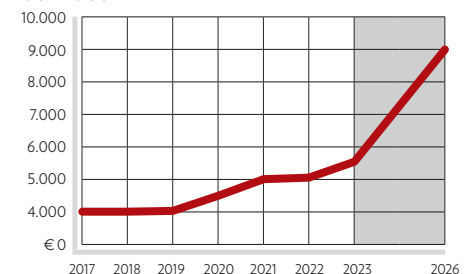
Alla metà degli anni 80 la Renault aveva una gamma molto completa di modelli stradali sovralimentati. Sul mercato collezionistico le Renault turbo di quel decennio suscitano un'attenzione crescente da parte degli appassionati. Se, ovviamente, le 5 Alpine Turbo e le Supercinque GT Turbo sono le più ambite (e di conseguenza quotate), anche per gli altri modelli l'interesse è molto alto, anche perché sono pochi gli esemplari sopravvissuti, soprattutto in Italia. Non fanno eccezione le Renault 11 con carrozzeria a due volumi (e il caratteristico lunotto "a bolla") e la 9, distinta da una ben più tradizionale carrozzeria a tre volumi. Per il momento, però, non ci sono sostanziali differenze di quotazione tra queste due interpretazioni stilistiche: i valori sono bassi (e decisamente sottostimati) per entrambe. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche,

le ormai rarissime 9 Turbo e 11 Turbo sono destinate a crescere in modo sensibile nei prossimi anni. Per quanto al tempo della commercializzazione la 11 abbia conosciuto un maggior gradimento da parte del pubblico rispetto alla berlina tre volumi, oggi la 9 potrebbe riservare qualche piacevole sorpresa, con prospettive di rivalutazione superiori. Nessuna distinzione, per il momento, si registra per quanto riguarda le due motorizzazioni che si sono succedute (l'aggiornamento è avvenuto per entrambe col model year 1987): l'edizione d'origine con carburatore e turbo da 105 CV e quella successiva con carburatore, turbo e intercooler da 115 CV. La versione più potente, più rara, dovrebbe crescere in maniera ancora più accentuata. Se si osservano le cifre raggiunte da queste due vetture in Francia, dove le 9 e 11 turbocompresse hanno ormai quotazioni doppie rispetto a quelle in vigore in Italia, si può immaginare il loro potenziale di crescita anche nel Belpaese. **RC**



RENAULT 11 TURBO (105 CV)

1984-1986



Al tempo il suo look più sporteggiante ne ha decretato un successo maggiore rispetto a quello della 9. Oggi, però, le quotazioni sono identiche per i due modelli.

paraurti sia fiancate: sulla parte inferiore di queste ultime vengono aggiunte delle minigonne verniciate in tinta con la carrozzeria. Dal punto di vista meccanico, un affinamento alla sovralimentazione porta la potenza a 115 CV grazie all'intercooler. Nel 1985 è la volta, quasi a sorpresa, della 9 Turbo, che ovviamente ha la stessa meccanica della 11 Turbo e una carrozzeria altrettanto personalizzata. Essa si riconosce per la lunga e sottile striscia adesiva nella

**TOCCA I 186 KM/H
E ACCELERA
DA 0 A 100 KM/H
IN 9 SECONDI:
NON MALE PER
UNA BERLINA 1.400
SOVRALIMENTATA**

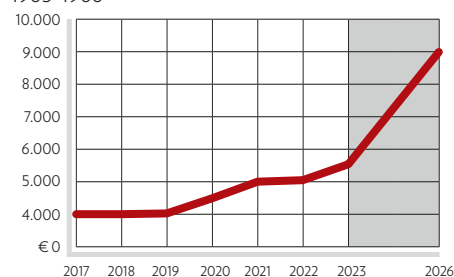
parte superiore delle fiancate che termina con la scritta Turbo a lettere maiuscole. I cerchi di lega sono di serie e all'interno, come sulla 11, la strumentazione è più completa. Anche la 9, per il 1987, viene aggiornata in alcuni dettagli estetici e potenziata di 10 CV. La 11 Turbo ha più successo della 9 Turbo, merito del suo look più sportiveggiante. E, quarant'anni dopo, possiamo dire che il tempo ha dato ragione a questa scelta effettuata all'epoca dai clienti.



↑ **RENAULT 9 TURBO** 1985-1989

↓ **RENAULT 9 TURBO (105 CV)**

1985-1986

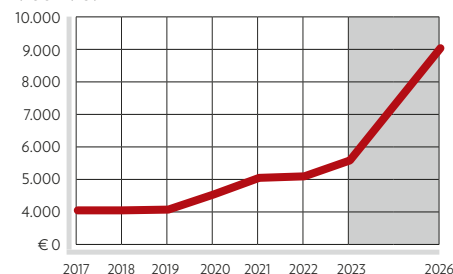


Più rara della 11, si distingue per un design molto lineare, senza fronzoli; la caratterizzazione sportiva le conferisce comunque una spiccata personalità.



↑ **RENAULT 11 TURBO (115 CV)**

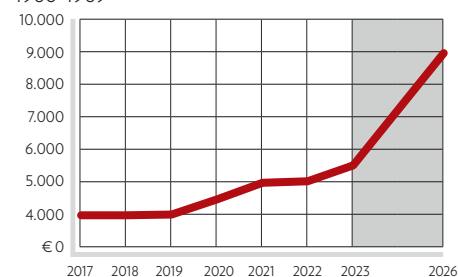
1986-1989



L'aggiunta dell'intercooler ha migliorato le prestazioni, allineandole a quelle della coeva Supercinque GT Turbo. In Francia le quotazioni sono ben più alte.

↓ **RENAULT 9 TURBO (115 CV)**

1986-1989



Anche la 9 sovralimentata beneficia dell'aggiornamento meccanico della 11. Sia pure stilisticamente meno originale, questa berlina sembra destinata a rivalutarsi più in fretta.



SPAZIO DA VIVERE

Introduce nel Vecchio Continente il concetto di monovolume. Linea aerodinamica, originale carrozzeria in materiale sintetico, prestazioni più che adeguate, abitacolo in grado di trasformarsi in un salotto viaggiante. Inizia una nuova era

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

“Renault des voitures à vivre” è uno degli slogan più riusciti degli anni 80. Prima monovolume europea, la Espace inventa un nuovo segmento di mercato che, fino ad allora, esisteva solo negli Stati Uniti. Il progetto in realtà nasce qualche anno prima, su iniziativa della Matra, che produce non solo la Murena ma anche una simpatica vettura multiuso, la Ranch. Il car designer Antoine Volanis comincia a mettere sulla carta una nuova automobile dove i primi schizzi mostrano già il DNA di quella che sarà la futura Espace. Il prototipo



viene proposto al gruppo PSA, che però decide di rinunciarvi, forse perché ritenuto troppo rischioso. La palla passa così alla Renault, che vede nel suo presidente e direttore generale Bernard Hanon il primo entusiasta fautore della nuova monovolume. Viene così firmato l'accordo con la Matra che si incarica anche

di seguire la produzione nello stabilimento di Romorantin. Naturalmente Renault apporta alcune modifiche al progetto, mentre il centro stile, diretto da Robert Opron, perfeziona il geniale e funzionale abitacolo modulare, in grado di ospitare fino a sette persone e caratterizzato da comode poltrone che possono ruotare per formare un vero e proprio salotto viaggiante. Altra caratteristica dell'Espace è la carrozzeria in poliestere stratificato e fibra di vetro, che “appoggia” su una struttura in acciaio. Il motore è il quattro cilindri di due litri a benzina già visto sulla Fuego, affiancato da un propulsore a gasolio turbocompresso proveniente dalla Renault 30; la trazione è anteriore, alla quale si affiancherà anche la versione integrale. Il successo arriva subito e continua ancora oggi.



RENAULT ESPACE

QUOTAZIONI

La prima serie a benzina è valutata 3.000 euro (label AB), ma si possono raggiungere i 4.500 euro nel caso di esemplari perfetti (label A+). Qualcosa meno valgono le più rare Quadra a trazione integrale: 2.800 euro (label AB), fino a un massimo di 4.200 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

2.800

Valore massimo € (label AB)

3.000



2 RESTAURO

Delle 191.694 Espace prima serie costruite fino al 1991 (63.000 sono quelle precedenti al restyling del 1987) ne sono sopravvissute poche. Questa monovolume è stata utilizzata quasi sempre a lungo e per molti anni, con conseguenti vari passaggi di mano. Spesso l'Espace è stata anche "declassata" a furgone per il trasporto di oggetti grazie alle sue eccellenti capacità di carico, ma anche a taxi. Insomma, tutto questo per dire che scovare un esemplare in ottimo stato non è semplice e chi lo possiede accampa richieste spesso fuori dalla reale quotazione di mercato. Ancora più rara la versione a benzina, perché all'epoca la motorizzazione più gettonata è stata quella a gasolio. L'eventuale restauro, quindi, si deve limitare a parti non strutturali e, al massimo, può essere ammessa la riverniciatura, purché vengano mantenuti i colori d'origine. La carrozzeria, interamente in materiale sintetico, tende a invecchiare col passare degli anni, specie

se la vettura è rimasta a lungo all'esterno dove il sole può aver "cotto" le parti più esposte, come il cofano anteriore e il tetto. La solida struttura portante in acciaio galvanizzato è invece poco soggetta alla corrosione e, generalmente, non desta preoccupazione. La meccanica, derivando da altri modelli Renault, è collaudata e non pone problemi particolari. Attenzione all'usura della cinghia di distribuzione e all'impianto elettrico che, per la qualità non eccelsa dei suoi componenti, dà facilmente luogo a malfunzionamenti. Per i ricambi di motore, sospensioni o freni non ci sono difficoltà, mentre per quelli di carrozzeria bisogna setacciare i ricambisti, oltre agli storici concessionari Renault. Ancora più problematica la situazione degli interni, dove rivestimenti e componenti del cruscotto come interruttori, volante e strumenti sono quasi introvabili: un'altra ottima ragione per considerare solo esemplari ben conservati. La versione integrale Quadra presenta qualche complessità meccanica in più, ma resta comunque sempre affidabile.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CENTRALINA ACCENSIONE	€ 73
DISCO FRENO VENT. ANT.	€ 27
COFANO	€ 159
PARAFANGO ANT.	€ 49
POMPA ACQUA	€ 46

● I club



Passion Espace Club

Nonostante la rilevanza storica, la Espace non ha un club

specifico. Gli appassionati francesi hanno come punto di incontro virtuale questo forum.

Sito passion-espace-club.com

Renault Espace Italia Club

Entro i confini nazionali esiste solo questa pagina.

Sito [facebook.com/groups/1838430409809928](https://www.facebook.com/groups/1838430409809928)

● I libri



"La Renault Espace de mon père",

di André Dewael, Etai, ripercorre la storia di questo

originale modello, che ha portato in Europa un nuovo concetto di automobile. L'autore, grande appassionato di Matra, ha fondato nel 1987 il Belgian Matra Club (matrabelgianclub.be) e ha dato vita nel 2002 al sito Internet Matrarama. In italiano uscì all'epoca del lancio un interessante volume scritto da Piero Casucci ed edito da Automobilia.

● Specialisti

Alvadi

Sito alvadi.ee

Email info@alvadi.ee

Opisto

Sito opisto.fr

Email contact@opisto.fr

Top Autoricambi

Sito topautoricambi.it

Email info@topautoricambi.it

3 SU QUALE PUNTARE

L'Espace ideale appartiene alla prima serie ante restyling, costruita cioè tra la tarda primavera del 1984 e il dicembre del 1987. Il motore da preferire è quello a benzina da 110 CV DIN, mentre a livello di allestimento

è da privilegiare la versione TSE (c'è poi la più economica GTS, meno rifinita ed equipaggiata), che si riconosce per lo spoiler sotto il paraurti anteriore, i fendinebbia, l'abitacolo con i sedili che possono essere ruotati di 180° e rifinito con tessuti e moquette di migliore qualità.

Gli alzacristalli sono elettrici, così come il comando degli specchietti esterni, i cristalli sono colorati, la chiusura è centralizzata con comando a distanza,

la radio ha equalizzatore e amplificatore con comandi al volante (a richiesta). La TSE ha cerchi di lega e pneumatici 185/65HR14.

All'interno i sedili sono disposti su tre file, quelli posteriori e quelli posteriori-centrali possono essere tolti. Quattroruote la prova nel marzo del 1985 e, tra i pregi, annovera la tenuta di strada, il razionale sfruttamento dello spazio, le prestazioni notevoli, mentre tra i difetti segnala la posizione di guida migliorabile, il bagagliaio insufficiente per



RENAULT ESPACE 2000 TSE 1984-1991

4 IL MERCATO

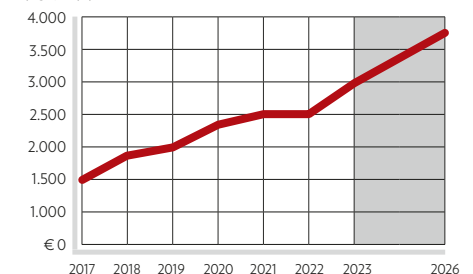
È poco tempo che l'Espace è entrata nel mirino degli appassionati, pur avvicinandosi ai 40 anni di vita (che compirà l'anno prossimo). Paradossalmente, le sue forme moderne non le giovano in ottica storica. Ma gli esperti garantiscono che il vento cambierà: il tempo renderà giustizia a quella che è considerata l'automobile capostipite di tutte le monovolume moderne, una tipologia che all'apice del successo, negli anni 90, aveva superato il 10% delle vendite totali in Europa. Dunque le Espace oggi si possono comprare a cifre quasi simboliche, ma in futuro ripagheranno i collezionisti più lungimiranti. Contrariamente a quanto si possa immaginare, dato l'enorme successo d'immagine, l'Espace prima serie non ha conosciuto volumi di produzione molto elevati: dal 1984 al 1991 le vetture uscite dagli stabilimenti Matra di Romorantin (e poi anche in quello di Dieppe già dell'Alpine) sono state poco più di 191.000,

sfiando al massimo la produzione annua di 50.000 esemplari (nel 1990). Per dare un'idea, le serie successive, dalla seconda alla quarta, si sono mantenute tutte al di sopra delle 300.000 unità. La carrozzeria in larga parte costituita da pannelli in fibra di vetro, quindi non aggrediti dalla ruggine, ha fatto sì che di Espace ne siano sopravvissute parecchie, magari con la meccanica devastata dai chilometri e con la scocca dai colori sbiaditi o senza strato di trasparente. Le Espace dal potenziale migliore di rivalutazione sono quelle ovviamente con motore a benzina, il 2 litri dell'esordio, derivato dalla Renault 25, o il 2.2 litri arrivato a fine serie. E anche le Espace Quadra a trazione 4x4, con il caratteristico (e innovativo) albero di trasmissione in materiali compositi. Meno interessanti, in prospettiva storica, le diesel con il 2.100 sovralimentato da 88 CV, anche se fu questa motorizzazione ad avviare verso il successo commerciale l'Espace, che all'inizio aveva suscitato forti perplessità nei potenziali acquirenti. Oggi una Espace TD vale meno della metà di una benzina. **RC**



RENAULT ESPACE (BENZINA)

1984-1991



Secondo gli esperti le quotazioni sono destinate a crescere in maniera sensibile. Quasi introvabili in Italia gli esemplari con motore di 2.2 litri a iniezione, arrivato a fine serie.

sette persone, la manovrabilità del cambio difficoltosa. La pagella assegna cinque stelle per abitabilità, finiture, visibilità anteriore, accessori, motore, velocità, freni, sterzo e stabilità. La "voiture à vivre" è quindi promossa a pieni voti. Con il modello 1988, l'Espace beneficia di un leggero restyling; la Phase 2 si riconosce per il frontale non più inclinato verso l'interno ma sporgente, con fari più grandi e mascherina differente. Anche i gruppi ottici posteriori sono diversi,

IL MASSIMO DEI VOTI A MOTORE ABITABILITÀ, FRENI, E STABILITÀ. MANOVRABILITÀ DEL CAMBIO DIFFICOLTOSA

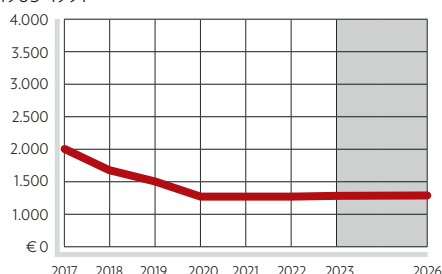
così come la forma del portellone dove la maniglia passa da sopra a sotto la targa. Fa parte di questa serie la seconda Espace da consigliare, ossia la versione 2000 Quadra ABS con trasmissione integrale e quattro freni a disco. A richiesta c'è la sospensione posteriore pneumatica ad assetto costante. Un po' più potente, 120 CV DIN grazie all'iniezione, essa beneficia del nuovo allestimento TXE. La gamma motori poi si amplia col 2.200 catalizzato da 110 CV.



↑ **RENAULT ESPACE 2000 QUADRA** 1988-1991

↓ **RENAULT ESPACE TD**

1985-1991

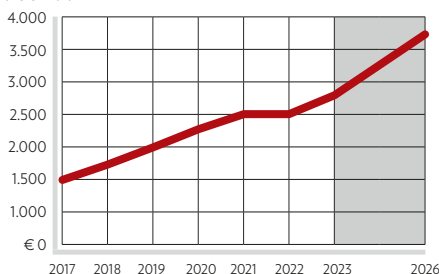


Nonostante la motorizzazione diesel sia stata al tempo la più diffusa, in ottica collezionistica non ha alcun appeal. Per questa ragione i valori sono ai minimi termini.

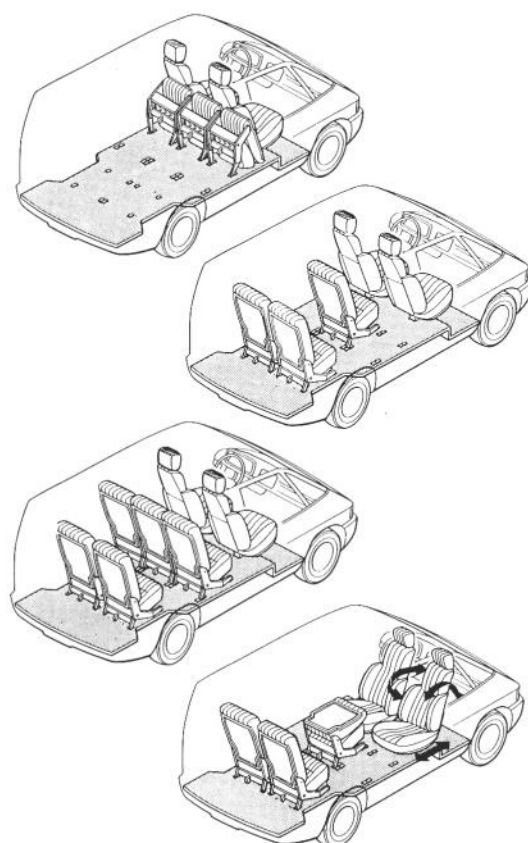


↑ **RENAULT ESPACE QUADRA**

1988-1991



La trazione integrale, abbinata ai motori a benzina, ha rappresentato una nicchia nella produzione di questo modello. Ottime possibilità di rivalutazione, sia per il 2.000 sia per il 2.200.



BELVA DOMATA

Il motore da 115 CV, poi portati a 120, consente di sfiorare i 200 orari e nello 0-100 km/h fa fermare le lancette a 7,6 secondi. Una piccola bomba, che però si lascia controllare con facilità, merito della tenuta e della stabilità, entrambe eccezionali

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Quando la Renault decide di dare un'erede alla 5, ormai sul mercato da oltre dieci anni, sceglie di proseguire sulla stessa strada, realizzando un modello inedito che non fosse però di rottura col precedente. Anche il nome non cambia, è aggiunta solo la parola "Super" al numero cinque, per offrire un'idea di continuità. La Supercinque arriva nella seconda metà del 1984 come model year 1985 e meccanicamente presenta una variazione importante. Il motore, infatti, pur appartenendo alla stessa famiglia del

precedente, viene montato trasversalmente e non più in senso longitudinale, secondo uno schema più moderno. Tre i propulsori: 956 cm³ da 42 CV DIN, 1.108 cm³ da 47 CV e 1.397 cm³ da 72 e 115 CV. A noi interessa quest'ultima versione, riservata alla GT Turbo del 1985, erede della 5 Alpine Turbo, di cui però non perpetua il nome. La storica sigla Alpine viene infatti messa da parte, probabilmente per dare un segno più evidente di novità. La GT Turbo entra subito in concorrenza con le rivali più acclamate del momento, in particolar modo con la Fiat Uno Turbo. L'assetto è ribassato e più rigido, l'impianto frenante prevede quattro dischi (ventilati all'avantreno), il cambio è a cinque marce, l'alimentazione a carburatore con turbocompressore Garrett T2 e intercooler. La GT Turbo



si presenta con un'estetica vistosa, non certo priva di grinta: nuova mascherina grigliata, paraurti con fari supplementari incorporati, codolini ai passaruota, minigonne, bande adesive, cerchi di lega, finte prese d'aria nella parte posteriore delle fiancate. All'interno, sedili e volante sportivi, strumentazione completa, moquette.

QUOTAZIONI

Non vi è alcuna differenza di prezzo tra la versione da 115 CV e quella successiva con potenza portata a 120 CV e distinta da un lieve restyling. Per entrambe la quotazione nella fascia AB (esemplare in buone condizioni) è di 10.500 euro.

Valore € (label AB)

10.500

2 RESTAURO

Rispetto alla 5, la Supercinque è ben protetta contro la corrosione grazie ai più moderni processi di cataforesi impiegati in fabbrica. Il motore della GT Turbo non è certo nuovo, appartenendo alla grande e storica famiglia Sierra, o Cléon-Fonte, che risale all'inizio degli anni 60 e che ha equipaggiato moltissime Renault. Quello della GT Turbo con cilindrata di 1.4 litri ne mantiene le caratteristiche: basamento in ghisa e testa in alluminio con camere di scoppio emisferiche, valvole a V, distribuzione ad albero a camme laterale e catena, canne cilindro in umido. Un'unità robusta, affidabile e facile da riparare. L'antigelo usato all'origine dalla Renault sui motori di questa generazione può aver provocato della ruggine, specie su vetture rimaste ferme a lungo, con conseguente danno al basamento. Verificare quindi con il massimo scrupolo eventuali perdite di liquido. Il turbocompressore Garrett con pressione di alimentazione a 0,7 bar

e scambiatore di calore è invece più delicato, specie se chi ha utilizzato la vettura in precedenza non ha avuto l'accortezza di attendere qualche istante prima di spegnere il motore per consentire alla turbina di mantenere l'adeguata lubrificazione. Riparazione e sostituzione sono costose e anche la sola messa a punto non è semplice ed è materia per mani esperte. Trasmissione e avantreno possono essere soggetti a usura precoce se si è fatto un uso disinvolto dell'auto, sfruttando al massimo le prestazioni. Attenzione anche a verificare che la parte anteriore non abbia subito incidenti, con riparazioni eseguite al risparmio e non a regola d'arte. L'impianto elettrico è un po' cagionevole e i motorini degli alzacristalli (optional) sono inclini al bloccaggio. I ricambi di meccanica si trovano, mentre per quelli di carrozzeria non sempre l'iter è semplice. Da preferire esemplari con interni ben conservati: rifare la tappezzeria può costituire un problema a causa della difficoltà del reperimento del tessuto, differente tra prima e seconda serie.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CERCHI DI LEGA (4)	€ 220
GRUPPO OTTICO POST.	€ 35
INTERCOOLER	€ 40
DISCO FRENO VENT. (ATE)	€ 30
COFANO (ORIGINALE)	€ 179

● I club



Registro Storico Italiano R5 Turbo

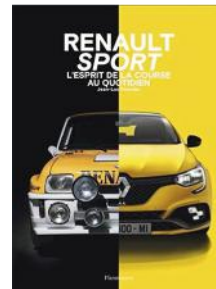
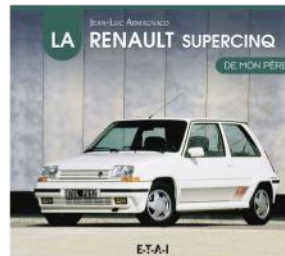
Gli appassionati possono contare sul Registro

Storico Italiano R5 Turbo, che ha posto tra i suoi obiettivi quello di censire gli esemplari ancora esistenti di tutte le versioni Turbo, compresa quindi la Super 5.

Sito registrostoricoitaliano5turbo.it

Email segreteriaregistror5turbo@yahoo.it

● I libri



Testo imprescindibile è "La Renault Supercinque de mon père" di Jean-Luc Armagnacq, Etai: il volume esamina la storia dell'utilitaria, introdotta nel 1984. Sono prese in considerazione tutte le versioni (incluso il furgone Express) e le serie speciali. Ampio spazio è riservato all'importante attività agonistica della GT. Decisamente più generico è "Renault Sport Cars L'esprit de la course au quotidien", di Jean-Luc Fournier, Flammarion.

● Specialisti

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

Auxal

Sito auxal.fr

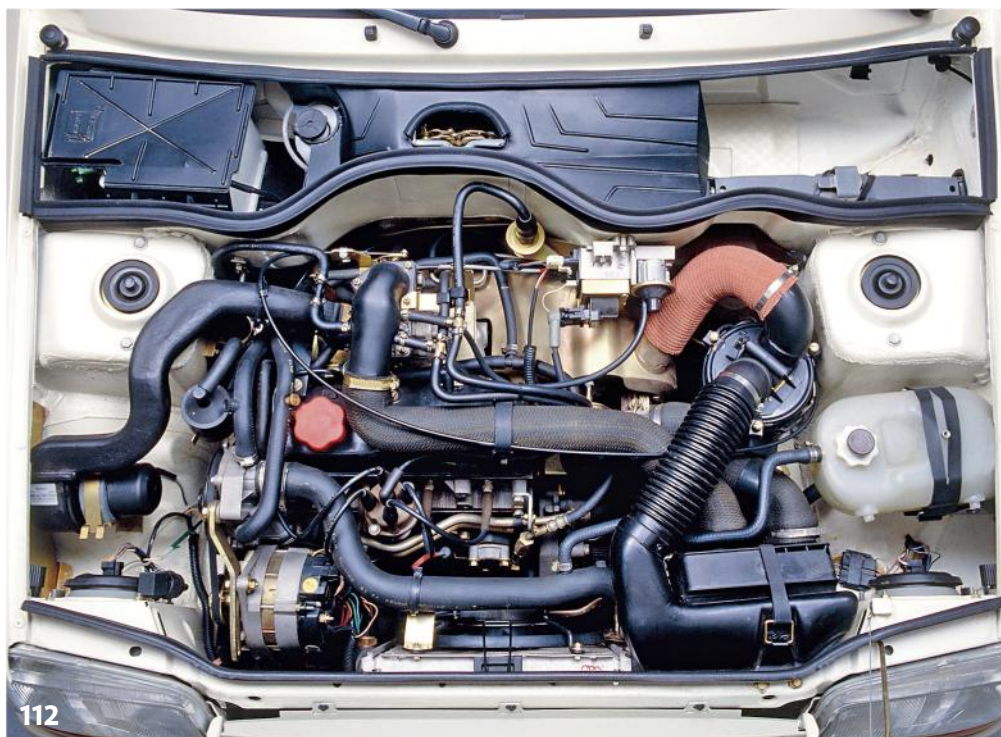
Email contact@auxal.fr

GT Turbo Parts

Sito gtturboparts.com

Email ventas@gtturboparts.com

RENAULT SUPERCINQUE GT TURBO 1985-1987



3 SU QUALE PUNTARE

La Supercinque in versione GT Turbo è sostanzialmente una sola, perché nel corso della sua carriera, tra il 1985 e il 1991, per un totale di 162.253 esemplari prodotti, ha avuto un solo modesto aggiornamento estetico e meccanico. L'unico restyling è infatti avvenuto nel 1987 per il model year 1988 e riguarda i paraurti con striscia paracolpi nera (viene eliminato il filetto rosso), la scritta GT Turbo adesiva nella parte inferiore-posteriore delle fiancate, l'aggiunta dello spoiler nella parte alta del portellone, la nuova calandra e i differenti cerchi di lega, ora del tipo a stella.

All'interno il rivestimento dei sedili in tessuto nero/grigio viene sostituito con un nuovo tipo nero/grigio scuro con triangolini rossi; un piccolo mobiletto integra la leva del cambio. Rimane invariata la plancia, dall'aspetto un po' troppo plastico; sempre ricco l'equipaggiamento con cerchi di lega, contagiri, lavatergilunotto, orologio digitale, specchietto esterno sinistro regolabile dall'interno, volante con corona in pelle, manometri olio e turbo.

La dotazione di serie prevede anche il Pack confort, che comprende alzacristalli elettrici anteriori, chiusura centralizzata e telecomando a distanza. Per quel che riguarda la meccanica, la GT Turbo Phase 2 ha un nuovo tipo di accensione che consente di guadagnare 5 CV: la potenza sale da 115 a 120 CV, sempre a 5.750 giri. Sono poi adottati alcuni aggiornamenti tecnici per eliminare qualche difetto di gioventù e viene migliorata la tenuta di strada grazie a un nuovo ancoraggio degli ammortizzatori anteriori. Piccole differenze che non devono necessariamente far preferire l'una o l'altra versione, sebbene la prima serie, quella del debutto, possa essere considerata, dal punto di vista storico e collezionistico, più interessante. Ma più che da guardare, la GT Turbo è da guidare, perché le elevate prestazioni, l'eccellente maneggevolezza e la vivacità ne fanno un'autentica sportiva che può mettere in imbarazzo, specie sul misto, modelli di classe superiore. Meglio ancora se calza pneumatici 195/55R13 (optional) al posto dei 175/60R13 di serie. Rispetto alla

RENAULT SUPERCINQUE GT TURBO 1987-1991

precedente 5 Alpine Turbo, la GT è superiore sotto diversi punti di vista: è meno brutale, più comoda, con un comportamento stradale facile anche per il pilota meno esperto. Quattroruote la prova nel giugno 1985 mettendola a confronto con la Fiat Uno Turbo i.e. I risultati degli strumenti rilevano una velocità di 198,163 km/h (la Uno Turbo arriva a 199,281 km/h) con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 7,6 secondi (8,1 secondi la Fiat) e una ripresa da 70 km/h a 120 km/h di 12,7 secondi (pari merito con l'italiana). La pagella stilata alla fine del test vede con cinque stelle l'accelerazione, la frenata, il cambio, la tenuta di strada e la stabilità. Quattroruote scrive a proposito della tenuta: "Sorprende soprattutto per la facilità con cui si possono controllare i molti cavalli a disposizione. Il sottosterzo non è troppo evidente, la vettura si inserisce docilmente in curva, si corica poco e mantiene con facilità le traiettorie previste. Sul bagnato rimane

**“SORPRENDE
SOPRATTUTTO PER
LA FACILITÀ CON
CUI SI POSSONO
CONTROLLARE
I MOLTI CAVALLI
A DISPOSIZIONE”**

saldamente ancorata al fondo". E per quel che riguarda la stabilità: "Il riallineamento dopo la curva o al rientro dai sorpassi è veloce e, a volte, deciso. Più impegnativo il rilascio in curva, che non diventa mai pericoloso e migliora la maneggevolezza". Meno bene il consumo, penalizzato dalle elevate prestazioni e che nella guida più sportiva si attesta sui 7,5 km con un litro. La ripresa è giudicata regolare, ma, per via dell'alimentazione a carburatore (e non a iniezione), poco progressiva, con un turbo il cui ingresso sopra i 3.500 giri si avverte con una certa intensità. Il prezzo all'epoca non era proprio economico: con 14.450.000 lire era infatti superiore di ben sei milioni rispetto alla 5 base e inferiore di poco più di un milione in confronto alla 11 Turbo, un modello di classe superiore con cui la GT Turbo condivide lo stesso motore.



4 IL MERCATO

La Supercinque GT Turbo è stata una delle "piccole pesti" preferite dagli "smanettoni" degli anni 80, assieme alla Fiat Uno Turbo i.e., alla Peugeot 205 GTI e alla Volkswagen Golf GTI. Tutte le altre concorrenti erano (e rimangono) un gradino indietro. La GT Turbo è un'evoluzione della precedente 5 Alpine Turbo, migliorata in tutti i punti necessari: per questo motivo le sue quotazioni sono ormai molto vicine a quelle dell'illustre progenitrice e in costante crescita su tutti i principali mercati europei. Una corsa senza distinzioni tra la Phase 1 (1985-1987) e la Phase 2 (1987-1991) che, a parte alcuni dettagli esterni e nell'abitacolo, si distingue per i 5 CV in più erogati dal motore di 1.4 litri. Trovare una Supercinque GT Turbo in condizioni eccellenti non è affatto semplice, nonostante sia stata prodotta in oltre 162.000 esemplari (secondo i dati ufficiali della Renault). Molte infatti

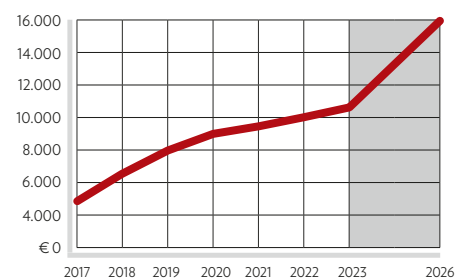
hanno conosciuto innumerevoli passaggi di mano, sono state "strapazzate" (sovente distrutte) e non di rado hanno subito elaborazioni meccaniche ed estetiche. Trovarne una intonsa e originale è un evento raro. E chi ne possiede una immacolata ben difficilmente se ne priva, anche davanti a offerte economiche allettanti. L'estimatore che ha investito in un restauro minuzioso conosce bene l'impegno economico sostenuto ed è quindi improbabile che si separi dalla sua Supercinque GT Turbo. Tanto più che il valore in continua ascesa

NON VI SONO DIFFERENZE TRA LA PHASE 1 E LA PHASE 2, DISTINTA DA ALCUNI DETTAGLI E DA 5 CV IN PIÙ

suggerisce che non è affatto il momento di smobilizzare l'investimento. Meglio una Phase 1 o una Phase 2 in ottica futura? È assolutamente indifferente: secondo gli esperti di Ruoteclassiche i valori di mercato continueranno a crescere secondo binari paralleli. Discorso a parte per le serie speciali, molte delle quali non commercializzate in Italia: la prima è la Supercinque GT Turbo Hermès, che in realtà è un esemplare unico esposto al Salone di Bruxelles del 1986; la Serie Epica è specifica per il mercato italiano ed è stata venduta soltanto nel secondo semestre del 1987; la Alain Oreille è dedicata alla vittoria nel Mondiale del Gruppo N del pilota francese, ed è caratterizzata dal colore Blue Sport 449. Per queste serie speciali è lecito spendere il 30% in più rispetto alla quotazione di base. Da citare anche le versioni cabriolet allestite dal carrozziere belga EBS (che produceva anche le versioni scoperte della Supercinque in altri allestimenti meno sportivi). Chi la vende stabilisce il prezzo... **R&C**

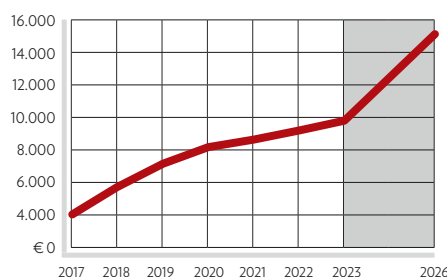


RENAULT SUPERCINQUE GT TURBO (115 CV)
1985-1987



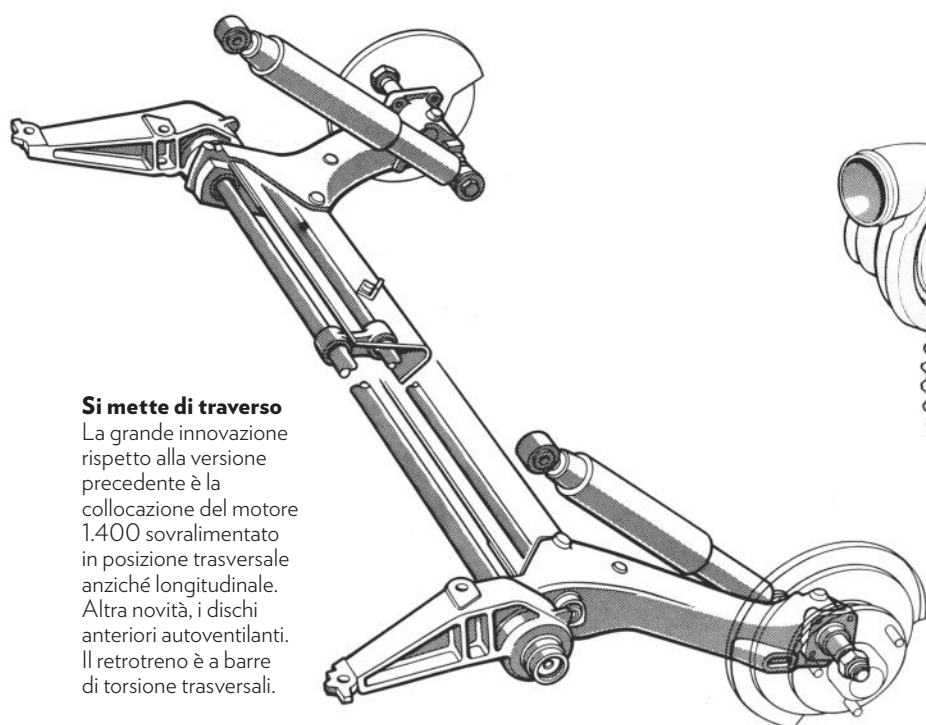
Ha avuto un'impennata soprattutto in anni recenti: ora vale più del doppio rispetto alla quotazione in vigore cinque anni fa. La corsa al rialzo non è affatto destinata a rallentare.

RENAULT SUPERCINQUE GT TURBO (120 CV)
1987-1991



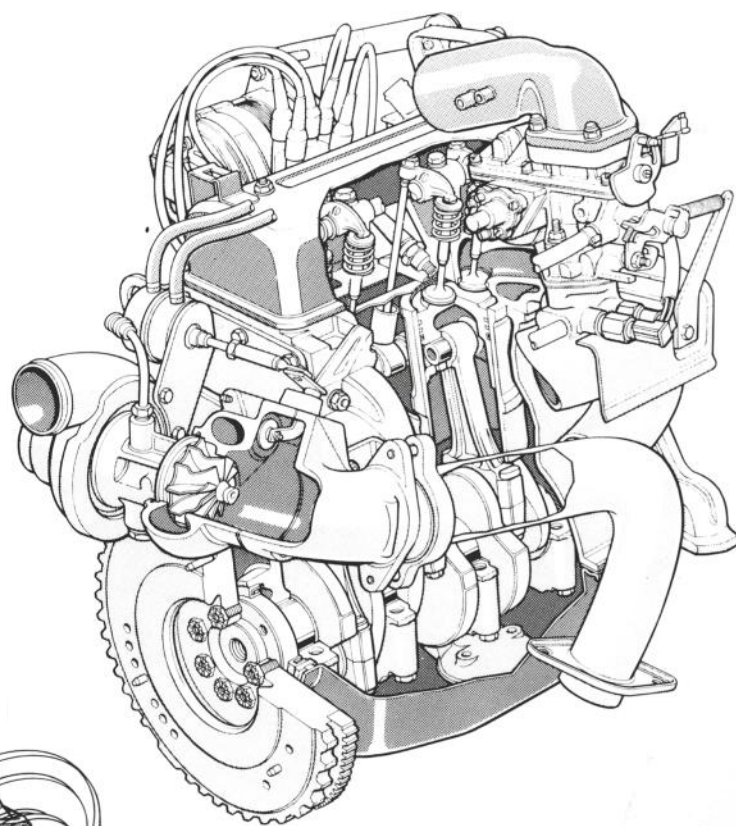
Il restyling del 1987 porta in dote anche un incremento della potenza di 5 CV, che si traduce in una velocità superiore (da 201 a 205 km/h) e in una limatura nell'accelerazione da fermo.





Si mette di traverso

La grande innovazione rispetto alla versione precedente è la collocazione del motore 1.400 sovralimentato in posizione trasversale anziché longitudinale. Altra novità, i dischi anteriori autoventilanti. Il retrotreno è a barre di torsione trasversali.



MEDIA SPORTIVA

Con un prezzo concorrenziale, questa berlina ottiene un notevole successo. La versione sovralimentata regala prestazioni al vertice, superando i 220 orari. Il tutto con un'ottima tenuta di strada, che diventa esemplare con la Quadra a trazione integrale

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Nella gamma Renault un posto di rilievo è sempre spettato alla berlina di classe media, un settore dove la Casa della Losanga si è sempre dimostrata capace di produrre modelli di successo, declinati in una miriade di versioni. Una scelta che viene praticata anche sulla 21, che nel 1986 prende il posto della 18. La 21 incontra subito un notevole gradimento e la sua allure di vettura di classe superiore offerta a un prezzo interessante ne è uno dei motivi principali. Introdotta al Salone di Ginevra di quell'anno, ha trazione anteriore e motori



di varie cilindrata, che, per contenere i costi, derivano da quelli già in produzione. Al debutto le motorizzazioni a benzina sono 1.721 cm³ (76 e 90 CV DIN) e 1.995 cm³ con 120 CV DIN; a gasolio 2.068 cm³ da 67 CV o 88 CV DIN (turbo). Se i motori di minore cilindrata sono montati trasversalmente, quelli con cilindrata attorno ai due litri sono

collocati longitudinalmente, una scelta che ha costretto i progettisti a realizzare due differenti telai per l'avantreno. Di conseguenza, anche i passi sono differenti: 266 cm per la 1.700, 260 cm per tutte le altre. La linea a tre volumi è moderna e riuscita e anteriormente ricorda la 25, modello di classe superiore. L'abitacolo spazioso, confortevole e ben accessorizzato, rende la 21 un'eccellente grande routière. Versione di punta della gamma è la 21 Turbo a iniezione elettronica, che vanta quattro freni a disco con ABS. Presentata nel 1987, grazie alla sovralimentazione dispone di 175 CV e raggiunge i 225 km/h. Meglio allestita e rifinita, si riconosce per il vistoso alettone posteriore. Da essa deriva, nel 1989, la 21 Turbo Quadra a trazione integrale.

RENAULT 21 TURBO



QUOTAZIONI

Attualmente sul nostro mercato non si segnalano differenze di quotazione tra le versioni a trazione anteriore e le Quadra a quattro ruote motrici: un esemplare in buone condizioni è valutato 6.500 euro; una vettura immacolata tocca i 9.800 euro.

Valore € (label AB)

6.500



2 RESTAURO

Il valore limitato della 21 Turbo, pur se in crescita, sconsiglia lavori impegnativi e impone la ricerca di esemplari in buone o ottime condizioni, a patto di riuscire a trovarne, soprattutto nella versione più esclusiva, la Quadra. Più in generale, le 21, grazie all'ottimo trattamento di protezione per cataforesi ricevuto in fabbrica, non arrugginiscono se non in qualche punto nascosto che va comunque messo sotto la lente. Più complessa la situazione per gli interni, che possono essere invecchiati male e per i quali è difficile trovare i tessuti originali. Se la selleria è invece in pelle (optional dell'epoca) un eventuale rifacimento richiede solo un buon tappezziere. Trattandosi di un modello a cavallo tra gli anni 80 e 90, si comincia ad avvertire la presenza dell'elettronica, che non è sempre affidabile e che può dar luogo a malfunzionamenti o, peggio ancora, a panne. Difficile e costosa da riparare, richiede competenza

e, soprattutto, i ricambi originali, non sempre facili da trovare. Questo vale non solo per il motore, ma anche e soprattutto per alcune componenti elettriche o elettroniche, come i motorini degli alzacristalli, i comandi della radio con ripetitori al volante, il computer di bordo, la centralina di accensione. La qualità di questi elementi non è al di sopra di ogni sospetto. Il quattro cilindri di due litri è affidabile, attenzione però alla cinghia dentata che va sostituita in ogni caso, a meno che si sia sicuri del chilometraggio percorso. Il turbocompressore Garrett T3 con doppio intercooler aria/aria è un altro elemento delicato. La 21 Turbo, rispetto alla versione aspirata, presenta modifiche alla distribuzione, alle valvole (in sodio), al rapporto di compressione. L'elettronica governa anche il minimo e dispone di autodiagnosi e di sensore di battito in testa. Infine, i modelli post 1991 montano già il catalizzatore e perdono di conseguenza qualche CV. Indispensabile verificarne la perfetta efficienza con opportuni strumenti di diagnosi.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT GIUNTO OMOCINETICO	€ 27
REGOLATORE PRESS. BENZ.	€ 191
CENTR. ACCENS. (VALEO)	€ 337
SPECCHIETTO ESTERNO	€ 43
ALZACRISTALLI ELETTRICO	€ 107

● I club

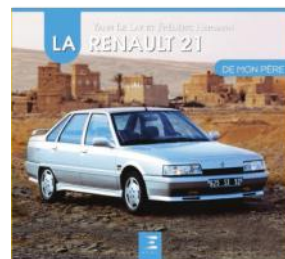


Club Renault 21

Mentre da noi non c'è ancora interesse verso la Renault 21, in Francia comincia a essere collezionata, almeno nelle versioni più performanti. Il forum d'Olttralpe fornisce utili informazioni sul restauro e sulla manutenzione; inoltre contiene annunci di vendita di ricambi e vetture.

Sito renault21.fr

● I libri



Gli appassionati possono contare su "La Renault 21 de mon père", di Yann Le Lay, Etai. Le sue pagine ripercorrono la storia e l'evoluzione di questa berlina del 1986, declinata anche in versione station wagon e con motori aspirati e turbo, sia a benzina sia a gasolio. Il volume comprende anche i dati tecnici e di produzione. Viene ovviamente trattata la produzione fuori dai confini francesi della Renault 21, che infatti è stata assemblata anche in Marocco, a Taiwan, in Argentina e in Spagna.

● Specialisti

Shop Autoricambi

Sito shop-ricambiauto.it

Email info@shop-ricambiauto.it

Top Autoricambi

Sito topautoricambi.it

Email info@topautoricambi.it

Vintage French Car Parts

Sito vfrenchcarparts.com

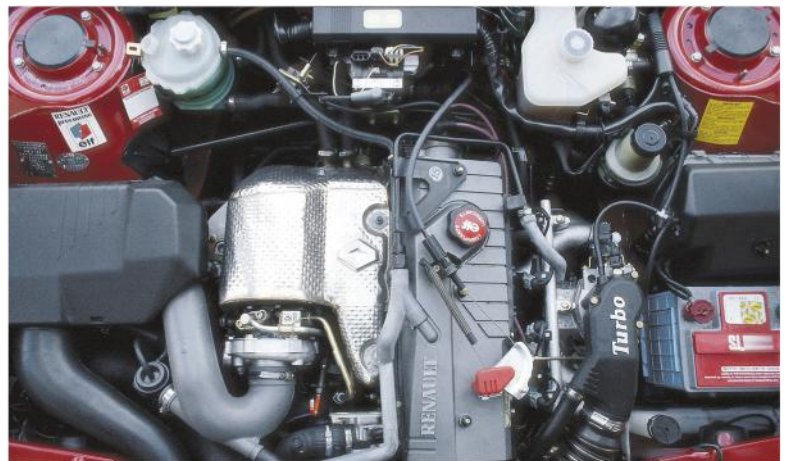
Email info@vfrenchcarparts.com

3 SU QUALE PUNTARE

Se vi piacciono le prestazioni, la 21 Turbo è più che sufficiente a farvi divertire senza impegnarvi troppo nella guida. La Quadra a trazione integrale rappresenta il top, ed è quindi anch'essa tra le nostre preferenze,

pur essendo penalizzata a volte, se in perfette condizioni, da richieste economiche eccessive. La 21 Turbo ha il DNA della super sportiva, ma può essere usata quotidianamente. Tutte le 21 Turbo vantano una dotazione completa: cerchi di lega, codolini sottoscocca in tinta carrozzeria, alettone, retrovisori a comando elettrico e riscaldati, quattro fari allo iodio, fendinebbia, cristalli colorati, regolazione fari dall'abitacolo, volante sportivo a tre

razze rivestito in pelle e regolabile in altezza, computer di bordo, servosterzo, chiusura centralizzata con comando a distanza. La lista degli optional è minima: tetto apribile elettricamente, sedili in pelle, radio con compact disc e ripetitore dei comandi al volante. Il 1.995 cm³ da 175 CV (e una coppia motrice di 27,5 kgm già a 3.000 giri/minuto) mette al tappeto molte delle sue rivali dell'epoca. Quattroruote prova la 21 Turbo nell'ottobre del 1987 e la



RENAULT 21 TURBO 1987-1993

4 IL MERCATO

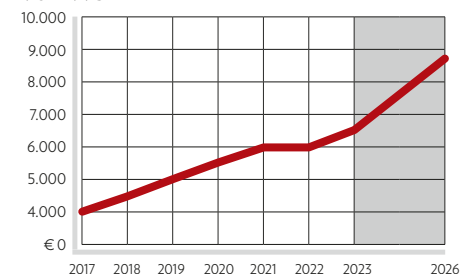
Inserita nel solco della tradizione Renault, quello delle berline di classe media, la 21 è stata un modello di grande successo, tanto da superare i 2 milioni di unità prodotte. Ovviamente i numeri sono decisamente più ridotti per la versione di punta, la 21 Turbo, prodotta dal 1987 al 1993, e la 21 Turbo Quadra (4x4), in listino dal 1989: ne sono stati assemblati 13.788 esemplari, con una netta prevalenza della versione a trazione anteriore. In Italia ne sono state vendute circa 300 unità, secondo i dati ufficiali, e ne sono rimaste in vita pochissime. Quando il loro valore commerciale è sceso ai minimi termini nel mercato dell'usato, l'alto costo di mantenimento (per il bollo importante dovuto per i suoi 175 CV) e la manutenzione onerosa dopo i molti chilometri all'attivo, hanno condannato buona parte degli esemplari superstiti alla rottamazione. O all'esportazione, specie verso la Francia, dove questo modello riscuoteva maggior interesse in ottica collezionistica. Il valore

in Francia è sempre stato più elevato, specie dopo l'inizio del decennio scorso, mentre in Italia le quotazioni sono cresciute in maniera più morbida. Oggi una 21 Turbo discretamente conservata è quotata attorno ai 6.500 euro, e ben difficilmente raggiunge i 10.000 euro, anche imbattendosi in un esemplare restaurato. Il ripristino integrale è sconsigliato: un restauro professionale potrebbe superare il doppio della quotazione massima (9.800 euro per la label A+). Secondo gli esperti, però, questo modello potrebbe risalire anche in maniera sensibile, seguendo l'andamento della Francia, dove le quotazioni sono all'incirca doppie rispetto a quelle italiane. Oltralpe le Quadra, decisamente più rare, sono quotate di più (circa il 20% di maggiorazione), mentre da noi non ci sono differenze. Gli appassionati nostrani del modello si dividono esattamente a metà tra chi sostiene che la prima versione, a trazione anteriore, debba essere considerata quella di riferimento, e chi invece predilige la Quadra, rara e meccanicamente più sofisticata. **RIC**



RENAULT 21 TURBO

1987-1993



Al momento non si registrano sul nostro mercato differenze di quotazioni tra una Phase 1 e una Phase 2. I valori attuali cresceranno sensibilmente in futuro per entrambe.

pone a confronto con altre sportive: con una velocità effettiva di 226,794 km la 21 Turbo è la migliore tra Alfa Romeo 75 3.0 V6 (219,681 km/h), Alfa Romeo 75 1.8 Turbo (214,144 km/h), BMW 325i (214,260 km/h), Lancia Thema Turbo (220,275 km/h). La rivista ne apprezza l'abitabilità per cinque persone, il posto guida (pur con qualche riserva sulla pedaliera), l'equipaggiamento completo. Criticata invece l'estetica per via di quell'alettone un po' troppo vistoso.

IL DUE LITRI DA 175 CV CONSENTE DI SUPERARE I 225 KM/H. PRESTAZIONI DA SPORTIVA E GRANDE FACILITÀ DI GUIDA

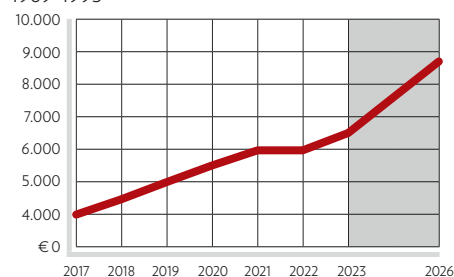
L'unico restyling della 21 avviene nel 1989, quando, come detto, entra in gamma la Quadra, e riguarda soprattutto le versioni aspirate che assumono un frontale simile a quello della Turbo e fanaleria posteriore rinnovata. Le Turbo si riconoscono per l'alettone "staccato" dalla carrozzeria alle sue estremità e per i nuovi cerchi di lega. Per il 1994, ossia l'ultimo model year, la 21 viene proposta solo nella versione con carrozzeria station wagon, la Nevada.



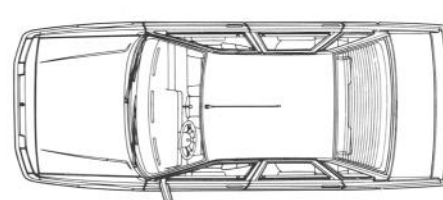
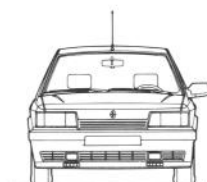
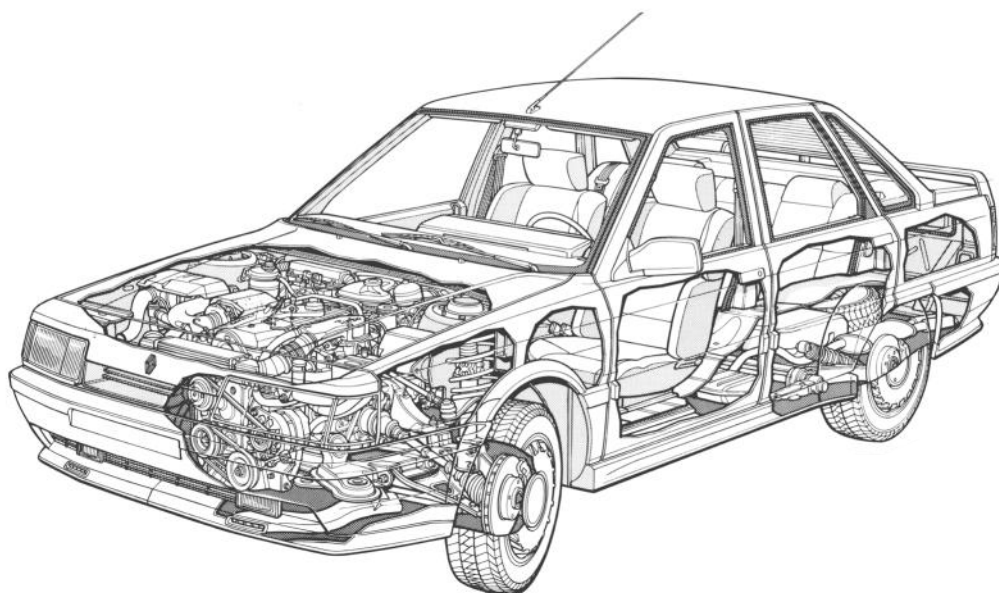
↑ RENAULT 21 TURBO QUADRA 1989-1993

↓ RENAULT 21 TURBO QUADRA

1989-1993



Se la 21 Turbo in Italia è ormai rarissima, la Quadra lo è ancora di più. Anche se le quotazioni sono identiche: conta molto di più lo stato di conservazione della vettura.



UNA NUOVA TESTA

Chiude la tradizione dei modelli identificati con una sigla numerica. E apre l'era dei motori con quattro valvole per cilindro. E proprio la berlina e la cabriolet equipaggiate con questo propulsore sono le più meritevoli di attenzione

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



RENAULT 19 16V

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Presentata nel 1988 con grandi ambizioni e una linea realizzata con la consulenza della Italdesign, la 19 è l'ultima Renault a essere contrassegnata da un numero. Sostituisce nella gamma sia la 9 sia la 11. La campagna pubblicitaria gioca sulla sua forma tondeggiante che ricorda uno squalo. In un famoso spot dell'epoca si vede infatti una 19 uscire dall'acqua davanti a una spiaggia piena di bagnanti terrorizzati. Invece, la 19 approda su un molo per poi fermarsi davanti a un albergo, dove il suo guidatore, in smoking, è atteso da una

ragazza. Si tratta di un modello che punta soprattutto sulla qualità e sull'affidabilità. Più in generale, la gamma della 19 comprende numerosi motori a benzina di diversa cubatura, tra cui: 1.237 cm³, 1.390 cm³, 1.721 cm³, 1.764 cm³ (l'unico a 16 valvole) e 1.794 cm³, con potenze variabili a seconda del model year e della presenza



o meno del catalizzatore. La carrozzeria a due volumi, tre o cinque porte, è offerta in vari livelli di allestimento (TR, TRE, GTS, TSE, TXE, TD, TDE, 16V, 16V Limited). Viene affiancata ben presto dalla versione a tre volumi e quattro porte, denominata Chamade, richiesta da una clientela più tradizionalista. Non manca la Cabriolet, realizzata dalla Karmann, che aggiunge quel tocco di immagine glamour utile a qualificare il modello e a rivitalizzare le vendite. Nel complesso, la 19 riscuote un buon successo e resta in listino fino al 1996. Va da sé che i modelli più interessanti sono quelli sportivi: la berlina 16V introdotta nel 1990 (in Francia si chiama 19 16S) e la cabriolet del 1991, quest'ultima disponibile con motore sia a 16 valvole sia a 8 valvole, più parco nei consumi.

QUOTAZIONI

I valori sono in crescita: un esemplare in buone condizioni è quotato 7.500 euro (label AB), che diventano 11.300 euro nel caso di una 16V perfetta (label A+). La versione Cabriolet si ferma su un gradino più basso: rispettivamente 6.500 euro e 9.800 euro.

Valore minimo € (label AB)

6.500

Valore massimo € (label AB)

7.500

2 RESTAURO

Parlare di restauro nel caso di un modello come la 19 può sembrare fuori luogo. E, in effetti, è raro il caso in cui si debba intervenire in modo radicale, sia perché è assolutamente antieconomico, sia perché la 19 è una vettura moderna, solida, affidabile, che non necessita anche dopo molti anni di interventi importanti, ma solo di un tagliando e di una messa a punto. La 19 16V ha un primato, quello di essere la prima Renault a montare un propulsore a quattro valvole per cilindro. Ha distribuzione a due alberi a camme in testa comandati da cinghia dentata, con punterie idrauliche che non richiedono regolazione. L'alimentazione a iniezione elettronica e l'accensione elettronica ottimizzano il funzionamento e riducono al minimo la manutenzione consentendo di percorrere anche 250-300.000 km senza problemi. Certo, in caso di malfunzionamenti occorre fare ricorso al sistema di autodiagnosi che si interfaccia con l'unità presente nelle

concessionarie che ancora ne dispongono o nelle officine meglio attrezzate. Tra i pochi difetti, l'idroguida rumorosa e affetta da perdite di liquido. A richiesta, ma molte 19 16V lo montano, c'è l'ABS Renault-Bendix che agisce sui quattro freni a disco con servofreno e compensatore di frenata posteriore. Insomma, come abbiamo visto, con la 19 si entra nell'era moderna, con vantaggi e svantaggi. Se da una parte l'elettronica ottimizza le funzioni e riduce i guasti, dall'altra può creare difficoltà nelle riparazioni, sia perché può diventare complicato reperire alcuni ricambi sia perché occorre affidarsi a personale specializzato. La 19 Cabriolet richiede qualche attenzione in più: da verificare il corretto funzionamento del meccanismo di apertura-chiusura e lo stato del telo esterno e interno nonché del lunotto in PVC trasparente, spesso cotto dal sole. Importante anche che lo stato degli interni, in tessuto o in pelle, sia buono: sedili strappati o consumati in una vettura aperta si notano ancora di più e il loro ripristino può essere decisamente oneroso.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SENSORE DETONAZIONE	€ 18
POMPA ACQUA (MARELLI)	€ 29
FARO ANTERIORE	€ 49
CAPOTE	€ 912
RIVEST. CIELO CAPOTE	€ 430

● I club



Renault Club Italia

Mancando un club specifico, gli appassionati possono trovare notizie del modello sul sito

del Renault Club Italia.

Sito renaultclub.it

Renault 19 16V fan club

Pagina dedicata a questa versione sportiva.

Sito [facebook.com/people/](https://facebook.com/people/Renault-19-16v-fan-club/100064595925523/)

[Renault-19-16v-fan-club/100064595925523/](https://facebook.com/people/Renault-19-16v-fan-club/100064595925523/)

Email renault19fanclub@virgilio.it

● I libri



Se si eccettua il volume "Renault 19" di Mathieu Angey, curato dalla stessa Casa, uscito nel 1988 e che esamina solo la genesi della vettura, non esistono libri sulla storia e sull'evoluzione della Renault 19; tantomeno si trovano testi dedicati alla 1.8 16V. Sono reperibili solo dei manuali tecnici, come quello della "Revue technique Automobile", Etai, che copre tutte le versioni, a benzina e a gasolio.

● Specialisti

Alvadi

Sito alvadi.ee

Email info@alvadi.ee

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

Comptoir du cabriolet

Sito comptoirducabriolet.com

Email sav@comptoirducabriolet.com

3 SU QUALE PUNTARE

Le 19 da tenere sott'occhio sono la berlina a tre porte con motore 1.8 litri a 16 valvole e la Cabriolet. Cominciamo dalla prima, arrivata in Italia a luglio del 1990 (in Francia a maggio), dove si mette subito a confronto

con le sue concorrenti più dirette, la Volkswagen Golf GTI, la Fiat Tipo Sport 16V, la Peugeot 309 16V, l'Alfa Romeo 33 16V e la Opel Kadett GSi 16V. Al primo sguardo la 19 16V mostra una certa grinta, pur senza eccessi: paraurti anteriore e posteriore in tinta carrozzeria, alettone alla base del lunotto, codolini sottoscocca. Di serie, vetri colorati, lavatergilunotto, volante regolabile, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata con comando

a distanza, cerchi di lega con pneumatici 195/50R15V. La versione Limited ha in più retrovisori esterni autosbrinatori e regolabili elettricamente e l'ormai indispensabile aria condizionata. Tra gli optional ci sono ABS, computer di bordo, radio con cassette e ripetitore di comandi al volante. Il motore di 1.764 cm³ sviluppa 140 CV DIN a 6.500 giri/minuto (135 CV DIN in versione catalizzata) con una velocità che tocca i 215 km/h e un'accelerazione 0-100 km/h di 8,2



RENAULT 19 16V 1990-1995

4 IL MERCATO

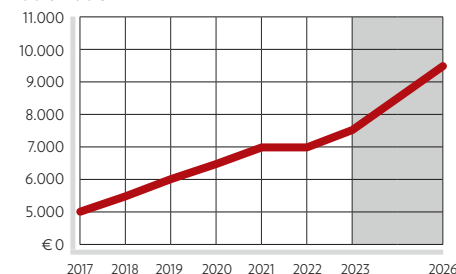
L'immagine delle Renault sportive è eccellente sul mercato amatoriale. Anche la 19 con motore 1.8 a 16 valvole, pressoché identico a quello utilizzato dalla coeva Clio, non fa eccezione, ma le sue quotazioni sono inferiori del 25% rispetto a quelle dell'utilitaria. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, il potenziale di crescita è molto alto, anche perché questo modello è diventato raro, nonostante all'epoca fosse sempre tra i più venduti nella categoria delle hot hatch, apprezzato per le prestazioni, l'eccellente dotazione di serie e il prezzo competitivo. Le 16V sopravvissute in Italia sono molto poche, a differenza di quanto è avvenuto sul mercato francese, dove da tempo è considerata un oggetto da collezione. Le valutazioni francesi sono nettamente superiori (anche di più del 50%): da noi le 19 16V sono ricercate dagli estimatori dei modelli sportivi della marca della Losanga, che però le preferiscono nettamente la Clio.

L'edizione catalizzata (135 CV anziché 140) è un po' più facile da reperire, ma ha quotazioni allineate. Insomma, la 19 16V è rara sul nostro mercato; inoltre i pochi esemplari in vendita di rado si presentano in buone condizioni: quasi tutte le 16V sono conservate in stato discreto, ma richiedono interventi dispendiosi per tornare all'antico splendore. Come molte hot hatch, spesso hanno subito elaborazioni o trasformazioni estetiche e quasi sempre richiedono rifacimenti alla meccanica (motore, sospensioni e freni) che fanno lievitare i costi ben oltre il valore attuale di mercato. Chi investe su una Renault 19 16V, dunque, lo fa in ottica di lungo periodo. Quotazioni un po' più basse per la pur apprezzabile (e più rara) 19 16V Cabriolet. Gli oltre 100 kg di peso in più e la scocca molto meno rigida a causa della mancanza del padiglione mortificano un po' le prestazioni (nell'accelerazione da 0 a 100 km/h perde quasi un secondo e mezzo). Dagli appassionati, dunque, viene considerata un'alternativa, pur veloce, ma dall'immagine meno accattivante. **RC**



RENAULT 19 16V

1990-1995



Il potenziale della 19 16V è inespresso: secondo gli esperti le quotazioni continueranno a salire nei prossimi anni. Nessuna differenza tra le versioni catalizzate e non.

secondi. L'assetto è abbassato di due centimetri, è più rigido ed è adeguato alle maggiori prestazioni. Nel 1992 avviene l'unico aggiornamento estetico, che vede nuovi proiettori più sottili e una diversa mascherina, luci posteriori collegate tra loro da una fascia in plastica rossa, cruscotto ridisegnato e arrotondato. La Cabriolet, introdotta nel 1991, è realizzata dalla Karmann. A distanza di tanti anni dalla Floride e dalla Caravelle, la Renault si lancia

**LE PRESTAZIONI
DEL MOTORE 1.800
A 16 V DA 140 CV
SONO NOTEVOLI:
215 KM/H E DA
0 A 100 KM/H
IN 8,2 SECONDI**

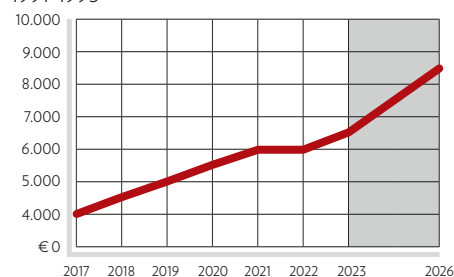
nuovamente in questa nicchia di mercato. La 19 Cabriolet ha lo stesso motore della 16V (208 km/h di velocità massima), ma si può richiedere in Italia anche nella versione SPI di 1.8 litri a otto valvole da 93 CV. Nel 1992 beneficia delle modifiche introdotte nella gamma e appare perciò più moderna e piacevole. Il prezzo attraente sul mercato dell'usato, il divertimento della guida en plen air e le prestazioni ne fanno sicuramente una scoperta da rivalutare.



↑ **RENAULT 19 16V CABRIOLET** 1991-1995

↓ **RENAULT 19 16V CABRIOLET**

1991-1995



L'edizione scoperta ha prestazioni inferiori a quelle della berlina: è considerata una veloce convertibile, ma nulla di più. Le sue quotazioni sono di conseguenza più basse.



ADDIO AL TURBO

La nuova hot hatch francese abbandona la sovralimentazione e punta tutto sulla distribuzione a 4 valvole per cilindro. Il 1.800 eroga 137 CV e catapulta la vettura a circa 210 km/h. Sincera in ogni situazione, è un must tra le youngtimer

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le berlinette sportive hanno molto successo negli anni 90: permettono di divertirsi con una spesa contenuta e mantengono il valore nel tempo proprio perché derivano da modelli di grande diffusione. La Clio 16V (16 S sul mercato francese) ne è una delle migliori rappresentanti. Gli ingegneri della Renault mettono da parte la sovralimentazione e puntano sulla tecnologia delle sedici valvole, applicata al motore a quattro cilindri con doppio albero a camme in testa di 1.764 cm³ alimentato a iniezione elettronica multipoint. La potenza



sale così a 137 CV DIN, con una velocità massima di 212 km/h e un tempo da 0 a 100 km/h di 8 secondi. L'assetto è più rigido rispetto alle altre Clio, grazie a barre antirollio di maggiore diametro anteriormente e a barre di torsione specifiche al retrotreno. Quattro freni a disco, anteriori autoventilanti, ABS ma solo

a richiesta. Il successo della Clio 16V è merito delle prestazioni, ma anche della linea piacevole e, soprattutto, poco vistosa. Al centro stile hanno ritenuto che un'elaborazione limitata della carrozzeria e degli interni avrebbe favorito le vendite, e così è stato. Dall'esterno la Clio 16V si riconosce per la "gobba" sul cofano motore, poi per le cerchi di lega con pneumatici 185/60R14V (optional 185/55VR15), i parafranghi allargati, i paraurti in tinta carrozzeria con quelli anteriori che integrano gli antinebbia, il piccolo spoiler nella parte alta del portellone. L'abitacolo offre una plancia con la palpebra superiore più ampia per accogliere gli strumenti supplementari, sedili sportivi e avvolgenti, volante a tre razze con corona in pelle e un equipaggiamento completo.

RENAULT CLIO 16V



QUOTAZIONI

La Clio 1.8 16V si colloca in una fascia di mercato relativamente alta, perché protagonista di una crescita importante negli ultimi anni: un esemplare in buone condizioni è valutato 10.000 euro, con una maggiorazione del 50% nel caso di una vettura pressoché nuova di fabbrica.

Valore € (label AB)

10.000



2 RESTAURO

Come per le altre Renault dello stesso periodo, anche la Clio 16V si dimostra robusta, affidabile e in grado di percorrere centinaia di migliaia di chilometri senza problemi. Le punterie idrauliche riducono la manutenzione, ma va tenuta d'occhio la cinghia di distribuzione, da sostituire comunque se non si conosce esattamente quanti chilometri sono stati percorsi o da quanto tempo è stata montata. Il servosterzo può risultare rumoroso e manifestare qualche perdita di liquido dalla vaschetta: con il montaggio dell'idroguida elettrica, dal 1995, questi problemi sono stati definitivamente risolti. Anche sulla Clio l'impianto elettrico può essere fonte di malfunzionamenti, così come i motorini degli alzacristalli (a proposito, la Clio 16V esiste solo a tre porte). I ricambi non costituiscono un problema: se la rete ufficiale non fornisce più nulla a catalogo, su Internet si trova tutto, fondi

di magazzino o pezzi riprodotti, anche se a volte la qualità di questi ultimi non è paragonabile a quella degli originali. Per la carrozzeria non si registrano problemi di corrosione: i parafranghi anteriori sono in plastica stampata a iniezione, più leggera della lamiera d'acciaio e anche in grado di mostrarsi elastica in caso di piccoli urti. Nelle rotture più serie, la riparazione può non essere sufficiente e ci si deve mettere alla ricerca del ricambio nuovo da verniciare. A questo proposito, in caso di ripristino totale si devono rispettare i colori d'origine, bianco, nero e rosso, oltre ad Iceberg e Tungsteno metallizzati e Blu Sport madreperlato. L'interno specifico della 16V con sedili in tessuto nero con parte centrale e inserti nei pannelli porta con disegni di fantasia è ben fatto e resistente. Ma può essere molto difficile da trovare in caso di rifacimenti totali o parziali. Da evitare vetture utilizzate come muletti per i rally o impiegate a livello agonistico. Possono mostrare segni di usura al cambio e all'avantreno, costosi da riparare.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

DISCO FRENO ANT.	€ 25
CENTRALINA ACCENSIONE	€ 100
KIT CINGHIA DISTRIBUZ.	€ 75
FANALE POSTERIORE	€ 46
SELLERIA COMPLETA	€ 649

● I club



Clio Williams Club

Benché formalmente dedicato alla versione

Williams, questo sodalizio riunisce anche i possessori della Clio 16V.

Sito cliowilliamsclub.it

Email cliowilliamsclubitalia@gmail.com

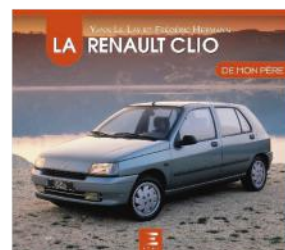
Clio Club Italia

Sito [facebook.com/](http://facebook.com/Clio-Club-Italia-165960783454840)

[Clio-Club-Italia-165960783454840](https://www.facebook.com/Clio-Club-Italia-165960783454840)

Email info@clioclub.it

● I libri



Per gli appassionati è imperativo da avere in libreria il volume "La Renault Clio de mon père", di Yann Le Lay e Frédéric Hermann, Etai, in francese. Illustra tutte i modelli prodotti, dagli allestimenti più economici a quelli più lussuosi e sportivi. Edito nel 2021, comprende anche l'evoluzione anno per anno e non trascura la carriera agonistica. Non mancano ovviamente all'appello le versioni più corsaiole, dalla Clio con motore V6 alla Clio Maxi.

● Specialisti

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

Bordanova Sport

Sito boutique-bordanova-sport.com

Email boutique.bordanova@gmail.com

Youngtimersclassic

Sito youngtimersclassic.com

Email youngtimersclassic@gmail.com

3 SU QUALE PUNTARE

La Clio 16V viene prodotta dal 1991 e durante la sua produzione (45.460 esemplari) è sottoposta solo a piccoli aggiornamenti estetici. Nel marzo del 1994 arriva la Phase 2, che riguarda tutta la

gamma, a partire dalla 1.2 sino alla lussuosa Baccara: tutte adottano la nuova calandra più aperta e nuove luci posteriori. Per quel che concerne la versione sportiva, vengono montati nuovi cerchi di lega tipo Vega, il servosterzo diventa di serie, il sedile guidatore offre la regolazione lombare e in altezza. La Clio 16V esce dal listino nel 1996, anche se gli ultimi esemplari saranno venduti fino ai primi mesi del 1997. Non c'è quindi una versione o un anno particolare

da suggerire e l'unica vera differenza è data dal catalizzatore, introdotto nel 1991. Nello stesso anno viene adottato un nuovo cambio tipo JB3 053 al posto del precedente JB3 048 con rapporti più corti. Quattroruote mette a confronto la Clio 16V con la Fiat Tipo 2.0 i.e. e la Rover 114 16 V GT a iniezione nell'ottobre 1991. La francese si dimostra la più veloce con 208,138 km/h contro 206,288 km/h dell'italiana e 182,225 km/h dell'inglese. Anche nello 0-100 la Clio



↑ **RENAULT CLIO 16V** 1991-1994

4 IL MERCATO

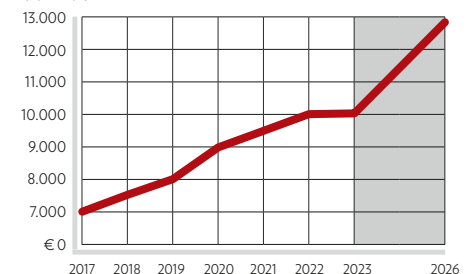
La Clio 16V ha rappresentato un fenomeno di mercato di grande rilievo nel panorama delle "piccole bombe" degli anni 90. Il passaggio dai motori di piccola cubatura con sovralimentazione, protagonisti della seconda metà degli anni 80, a quelli aspirati di maggior cilindrata e con testa bialbero e 4 valvole per cilindro è stato un salto epocale che ha visto la Clio 16V come una delle protagoniste assolute. Questa sportivetta potente e ben assettata è stata amatissima all'epoca e lo è tuttora. Oggi una 16V vale tra i 10.000 e i 15.000 euro, ma se si osservano le richieste negli annunci di vendita queste cifre appaiono persino modeste. Secondo i nostri esperti, però, richieste molto più alte potrebbero essere parzialmente giustificabili soltanto nel caso di esemplari restaurati in maniera maniacale e quindi pari al nuovo. Che sono rarissimi e di rado proposti sul mercato, perché chi investe nel ripristino di questo modello lo fa per conservarlo gelosamente

a lungo. È certo, però, che tutte le Clio 16V hanno un grande avvenire in ambito collezionistico. Sicuramente le quotazioni saliranno e in maniera molto rapida. Il loro valore è giustificato anche dai costi di restauro, che a dire il vero non sono elevati in senso assoluto, ma lo diventano in riferimento alla segmento di prezzo di questo modello. Comunque sia, è difficilissimo trovare una Clio 16V ben conservata. Quasi sempre queste sportive hanno vissuto intensamente, sono state sfruttate al limite e presentano in molti casi danni di carrozzeria riparati in maniera non sempre professionale. Riportare alle condizioni d'origine una scocca che ha subito incidenti di una certa entità è complicato e costoso. Per questo motivo prima di procedere all'acquisto è imperativo analizzare più esemplari e sempre con l'ausilio di un carrozziere esperto, che possa stabilire l'entità dei costi di riparazione. Capita spesso che ci si imbatta in vetture in apparenza "solide", ma che nascondono sgradite sorprese, che sovente comportano ingenti spese di ripristino. **R/C**



↑ **RENAULT CLIO 16V**

1991-1992



Le Clio 1.8 16V non catalizzate sono più rare, perché rimaste in listino soltanto dal febbraio 1991 al dicembre 1992: lo scarico più "libero" le rende un pizzico più "pepate".

è più rapida, fermando il cronometro a 8 secondi quando la Tipo ne impiega 9,7 e la 114 ben 9,7. Il giudizio è positivo, e nel titolo è scritto "Clio 16V: fa bene il suo mestiere". Questo "spassoso giocattolo alla portata di tutti" piace per il buon comportamento sul misto dove si può sfruttare al massimo la sua potenzialità, grazie anche all'eccellente sterzo, pronto e preciso. Una sportiva che non tradisce mai nemmeno se sottoposta a violenti trasferimenti di carico tra

**VELOCISSIMA,
SFIORA I 210 KM/H,
VANTA STERZO
PRONTO E PRECISO,
OTTIMA TENUTA
E STABILITÀ E FRENI
EFFICACI**

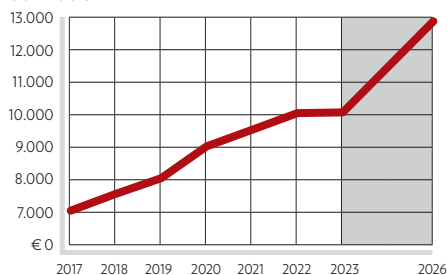
avantreno e retrotreno. Potente l'impianto frenante, con spazi d'arresto ridotti (41 metri da 100 km/h). Promosso anche il cambio, con innesti rapidi e precisi. Criticati la climatizzazione inadeguata senza ricircolo dell'aria e il posto di guida senza appoggio per il piede sinistro e poco adatto ai piloti più alti. Sul fronte del prezzo, la Clio 16V nel 1991 costava 25.180.000 lire, cinque milioni meno della Fiat Tipo concorrente. Una bella differenza.



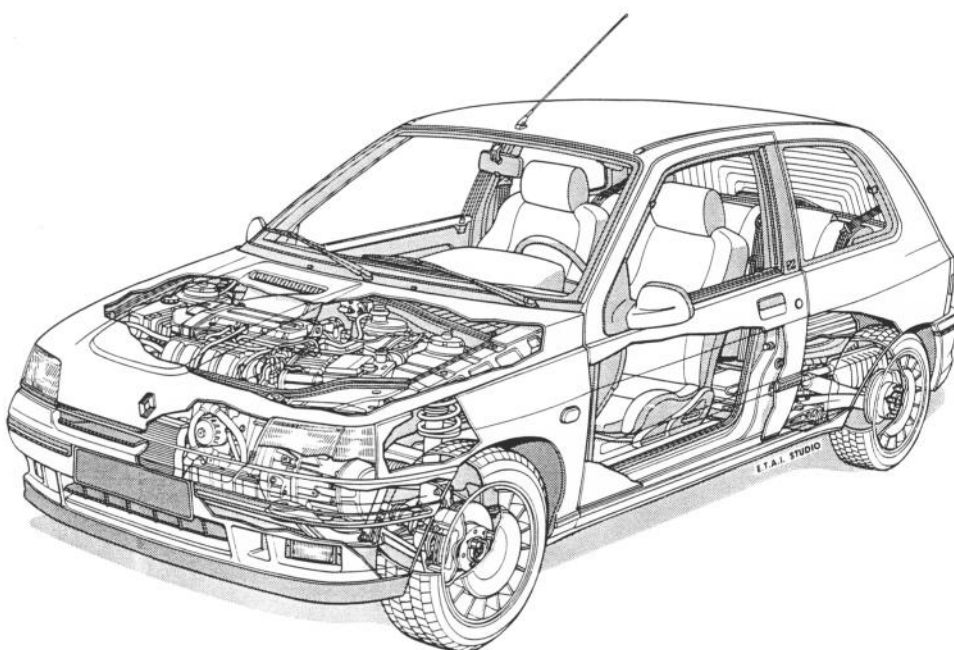
↑ **RENAULT CLIO 16V** 1994-1996

↓ **RENAULT CLIO 16V (CAT.)**

1991-1996



L'edizione con catalizzatore è la più diffusa: ne sono state prodotte parecchie e ha conosciuto un grande successo anche in Italia. Tuttavia di esemplari ben conservati ne sono rimasti pochi.



BINOMIO VINCENTE

Nel marzo del 1993 la Casa presenta una versione a tiratura limitata per celebrare il titolo Costruttori vinto in Formula 1 con la scuderia inglese. Motore di due litri, 150 CV, livrea e allestimento specifici. Diventa subito un must. E continua ad esserlo

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



RENAULT CLIO WILLIAMS

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Il curioso abbinamento tra il nome Clio, la prima delle nove Muse, figlia di Zeus e Mnemosine, e quello di Frank Williams, fondatore dell'omonima scuderia di Formula 1 (che nell'era Renault, dal 1989 al 1997, conquista quattro titoli Piloti e cinque titoli Costruttori), ha dato vita a una versione molto speciale e soprattutto molto ambita della popolare due volumi della Régie introdotta nel 1991. Presentata un paio di anni dopo al Salone di Ginevra, la Clio Williams ha avuto un tale successo, soprattutto sul mercato italiano, da indurre

la Casa della Losanga a continuare la produzione anche dopo aver venduto rapidamente tutti gli esemplari numerati e certificati da una targhetta nella quale campeggia la lettera "W" di Williams posta al centro della plancia. La Clio Williams, infatti, avrebbe dovuto essere inizialmente una versione in tiratura limitata, disponibile solo nell'esclusiva verniciatura Blu Sport abbinata a cerchi di lega Speedline color oro con pneumatici Michelin MXV3 185/55-15, nata per consentire l'omologazione nei Gruppi A e N. Leggera, appena 990 kg, ed equipaggiata con un motore quattro cilindri in linea aspirato di 1.998 cm³ a sedici valvole da 150 CV DIN, al quale i tecnici di Renault Sport hanno applicato tecnologie derivate direttamente dalla F. 1, la Clio Williams non è soltanto una delle sportive più performanti



della sua categoria e della sua epoca, ma probabilmente la migliore in assoluto. Se si considera infatti il mix perfetto tra assetto, sterzo, frenata, tenuta di strada e stabilità, questa Clio s'impone all'attenzione come uno straordinario oggetto di divertimento, capace di sfidare in pista e su strada le rivali più blasonate di qualsiasi cilindrata.

QUOTAZIONI

Per la Williams le quotazioni sono superiori del 60% rispetto a quelle della Clio 1.8 16V: un esemplare in buone condizioni, corrispondente alla label AB, è valutato 16.000 euro. Nel caso di una Williams immacolata si veleggia verso i 25.000 euro.

Valore € (label AB)

16.000

2 RESTAURO

Il valore raggiunto dalla Clio Williams e la sua importanza storica ne suggeriscono un restauro nel pieno rispetto delle specifiche d'origine. Poiché molti esemplari sono stati utilizzati per le competizioni, è da evitare l'acquisto di ex-muletti o di vetture con modifiche importanti, estetiche e meccaniche. Delle tre serie prodotte tra il 1993 e il 1996, soltanto quelle fino alla metà del 1995 sono numerate. Verificare quindi che la targhetta sia al suo posto sul cruscotto e che il numero corrisponda all'anno di produzione. Il motore ha basamento in ghisa e testata in lega leggera, quest'ultima prevede nella fusione del metallo innesti di resine speciali secondo una tecnologia già applicata nella Formula 1. La coppa dell'olio, anch'essa di lega leggera, è a scomparti al fine di migliorare il pescaggio del lubrificante nella guida più sportiva. Anche sulla Clio Williams, se la vettura è rimasta ferma alcuni anni e non è mai stata effettuata la

sostituzione dell'antigelo, il liquido, degenerando, può aver provocato danni al circuito. Qualche malfunzionamento si può verificare nella parte elettrica: motorini degli alzacristalli, chiusura centralizzata, tetto apribile (optional) e connettori non sono sempre affidabili. La pompa del servosterzo invece è spesso rumorosa e fonte di perdite. Attenzione alla livrea: la prima e la seconda serie sono in colore Blu Sport (codice 449), mentre la terza serie è in livrea Blu Galassia (codice 432). C'è poi la serie speciale per la Svizzera chiamata Swiss Champion del 1995. Nel restauro occorre tenere conto di ogni dettaglio, a cominciare dall'abitacolo che deve mostrare il velluto specifico con la W di Williams sullo schienale e i tappeti in moquette blu, come blu sono le cinture di sicurezza. Se molti dettagli dello specifico allestimento interno sono rari, per quel che riguarda la meccanica, in linea generale, si può trovare quasi tutto. Un aiuto viene dai pezzi usati ma garantiti, che sono originali e quindi di qualità superiore a quelli riprodotti.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

AMMORTIZZATORE ANT.	€ 41
CENTRALINA ACCENSIONE	€ 344
KIT FRIZIONE	€ 96
MARMITTA POSTERIORE	€ 184
SEMIASSE ANT.	€ 104

● I club



Clio Williams Club

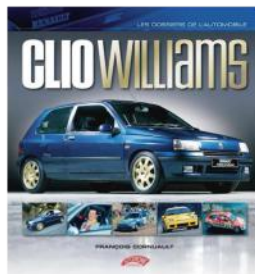
Riunisce dal 2003 possessori e appassionati

della Clio Williams e delle Clio 16V (in Francia 16S). Nella sezione Manuali presente nel sito Internet si possono visionare il libretto uso e manutenzione, i documenti tecnici e i codici dei ricambi. Utile anche la "Sezione antitruffa", con le indicazioni per identificare le Williams autentiche.

Sito cliowilliamsclub.it

Email cliowilliamsclubitalia@gmail.com

● I libri



"Clio Williams" di François Cornuault, L'Autodrome Editions, è dedicato a questo modello. Ne descrive la genesi e la storia e soffermandosi anche sui successi sportivi nei rally, dove protagonista fu Jean Ragnotti, il campione di rally che ha indissolubilmente legato la sua carriera al marchio della Losanga. Sempre molto utile da consultare "La Renault Clio de mon père", di Yann Le Lay e Frédéric Hermann, Etai.

● Specialisti

Autoparti

Sito autoparti.it

Email info@autoparti.it

Veban Motorsport

Sito clio-williams.com

Email info@vebanmotorsport.com

Youngtimersclassic

Sito youngtimersclassic.com

Email youngtimersclassic@gmail.com

3 SU QUALE PUNTARE

Premesso che qualsiasi Clio Williams è una scelta più che valida per il collezionista, la prima serie è quella che merita maggiore attenzione ed è consigliabile all'appassionato desideroso di mettersi nel box una delle Renault sportive di maggior successo e fama. Per chiarire meglio la sua evoluzione facciamo un riepilogo della storia di questo modello, che ha visto succedersi tre serie, con minime differenze tra loro. La Clio Williams nasce ufficialmente il 2 marzo del 1993 a Ginevra per celebrare la conquista, l'anno precedente, del titolo Costruttori di F1 ottenuto dalla scuderia Williams Renault, unitamente al titolo Piloti vinto da Nigel Mansell. La nuova hatchback della Régie sarà disponibile già dal mese successivo. Come accennato, l'unica livrea disponibile è Blu Sport. Di serie ha servosterzo, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata e persino una tasca per riporre i vestiti sotto la cappelliera. Si distingue dalle altre Clio per diversi dettagli estetici: pomello del cambio in pelle con indicatore delle marce su fondo blu come lo sfondo della strumentazione, scritte Williams in oro, un piccolo spoiler nella parte superiore del portellone, cerchi di lega Speedline (7 J15). I sedili avvolgenti sono in velluto, il volante è a tre razze. Sul cofano è mantenuta la "gobba" già presente sulla Clio 16V, di cui riprende anche i parafranghi allargati. La versione di lancio viene numerata, ma il numero 0001 è associato a ben due esemplari identici. Il primo andrà a Frank Williams, l'altro a Bernard Dudot, direttore tecnico di Renault Sport. Di questa prima tranche di Clio Williams vengono allestiti circa 3.800 esemplari, di cui 800 sono destinati all'Italia. Nel 1994 la produzione viene sospesa, ma la forte richiesta induce la Casa a mettere in cantiere una seconda tornata di 5.000 vetture, che beneficiano delle modifiche introdotte sulla gamma Clio nel 1994, la cosiddetta Phase 2. I ritocchi estetici riguardano tra l'altro la calandra con una sola barra orizzontale, le nuove luci posteriori con quelle inferiori in plastica fumé, la forma del "tergi" posteriore, i profili laterali più spessi. Ma ci

RENAULT CLIO WILLIAMS 1993-1994



RENAULT CLIO WILLIAMS (II) 1994-1995



sono anche, invisibili dall'esterno, le barre di protezione nelle portiere. Tra le opzioni figura l'airbag. Nel 1995 ci sono anche 500 esemplari per la sola Svizzera di una serie speciale chiamata Swiss Champion, con volante specifico, placchetta numerata sulla plancia con tanto di bandiera della Confederazione, impianto stereo di qualità superiore con caricatore CD. Nella seconda metà del 1995 è la volta della terza e ultima serie, 3.000 esemplari circa, finalmente con ABS optional, che resta in listino per circa un anno. Non è più numerata e la carrozzeria è in un altro tono di blu. In totale la produzione, comprendendo tutte e tre le serie, si attesta sui 12.000 esemplari, forse qualcuno in più non contabilizzato ufficialmente. Emozionante su strada e su pista, la Clio Williams è una piccola grande sportiva dalla guida entusiasmante, con un telaio cucito su misura per lei (la carreggiata anteriore è più larga di 34 millimetri rispetto alla Clio 16V)

**LE PRIME DUE SERIE
NUMERATE
SONO LE PIÙ
INTERESSANTI.
SONO CIRCA
12.000 LE WILLIAMS
PRODOTTE**

che permette una guida ai massimi livelli di precisione, da far dire al suo pilota che... dove la metti lei rimane, senza deviare un millimetro dalla traiettoria impostata. Quattroruote ne pubblica la prova sul numero di febbraio del 1995, quando la Clio Williams è già alla seconda serie. La velocità massima rilevata è di 214,475 km/h, la ripresa da 70 a 120 km/h si compie in 13,4 secondi, l'accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,6 secondi con un tempo sul chilometro di 28,3 secondi. Quasi un'auto da corsa, anzi, una vera auto da corsa con un palmarès niente male: nel campionato francese Rally del 1993 la piccola peste conquista il secondo posto assoluto con Serge Jordan e il quarto con Jean Ragnotti. Il prezzo era l'unico neo: nel 1995 costava 32.750.000 lire, contro 15.550.000 lire della Clio 3 porte più economica.

NOI CE L'ABBIAMO

Impossibile non apprezzare le doti della Clio Williams. Come conferma Federico, che parte nei weekend con la famiglia per affrontare i colli intorno a Verona; Andrea preferisce la pista. Per Paolo questa sportiva è un pezzo da collezione che va "centellinato".



EMANUELE TEMELLINI
RENAULT CLIO WILLIAMS
 1993

"Con mio papà avevamo deciso di acquistare e restaurare insieme una Clio Williams. Purtroppo è mancato prima di esaudire questo desiderio". Per mantenere la promessa Emanuele ha trovato questo esemplare, che ha trasformato in Gruppo A francese.

FEDERICO PROVEDELLI
RENAULT CLIO WILLIAMS
 1993

Federico l'ha acquistata quindici anni fa da una famiglia di Bergamo, che l'aveva tenuta ferma in garage per dieci anni. È totalmente originale, iscritta Asi con Targa Oro. "A trasmettermi questa passione è stato mio zio, che aveva una Clio 1.8 del 1991. Appena posso, carico la famiglia e via a godermi l'agilità della Clio nei dintorni di Verona".



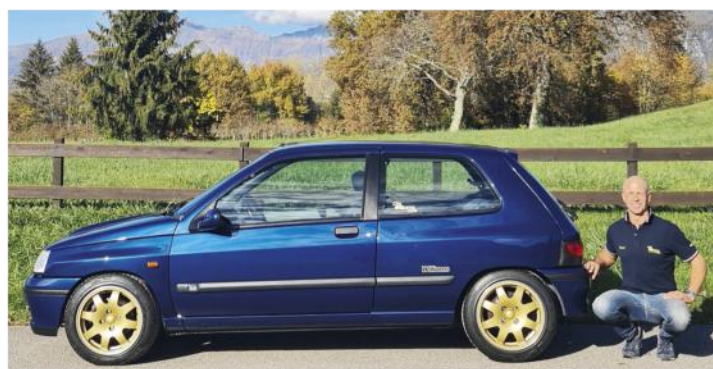
ANDREA MUCCIO
RENAULT CLIO WILLIAMS
 1995

"L'amore per questa auto è nato frequentando i meeting del Clio Williams Club, quando avevo ancora una Clio 1.2. Nel 2014 sono riuscito a trovarla in vendita a 300 km da casa, bisognosa di attenzioni, ma in buone condizioni". Dopo un anno di lavori (verniciatura completa della scocca, interni nuovi e motore ricostruito) la Clio è tornata come nuova. "Da quel giorno abbiamo percorso insieme quasi 40 mila chilometri e ci siamo molto divertiti nei track day".



PAOLO CUSSIGH
RENAULT CLIO WILLIAMS
 1995

Per Paolo la prima Williams, una seconda serie, arriva nel 2000. "L'ho usata come prima auto e come mezzo da ricognizione per le gare di rally fino al 2002, quando ebbi un incidente e fui costretto a rottamarla". Da allora si sono succedute diverse sportive, ma il primo amore non si scorda mai... "Nel 2012 ho preso questa Williams dell'ottobre 1995 conservata, con solo due proprietari e tutta la cronologia dei tagliandi eseguiti in Renault".



DAVIDE FENARA
RENAULT CLIO WILLIAMS
 1995

"Ormai è qualche anno che la mia 'Willy' terza serie del 1995 è con me". Dopo aver posseduto una I serie, Davide, classe 1977, ha scelto questa versione per la livrea Blu Galassia e per la presenza dell'ABS (disponibile però solo come optional). L'esemplare è stato restaurato completamente sia di motore sia di carrozzeria; gli interni invece sono conservati.



1993

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Il motore (sigla F7R) deriva da quello impiegato sulla Clio 1.8 16V, ma la cilindrata è portata a due litri (incrementati corsa e alesaggio) e beneficia di una serie di miglioramenti derivati in parte dall'esperienza della Renault in F. 1. Come la testata, che contiene nella fusione del metallo resine speciali per incrementare il rendimento termico, e i condotti di aspirazione lucidati.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

12.000

• Totale esemplari prodotti per serie

CLIO WILLIAMS
1993-1994

3.800

CLIO WILLIAMS (II)
1994-1995

5.000

CLIO WILLIAMS (III)
1995-1996

3.000

• I principali modelli



CLIO WILLIAMS
1993-1994

Livrea Blu Sport, 150 CV, produzione numerata con targhetta progressiva sulla plancia.



SWISS CHAMPION
1995

Serie speciale prodotta in 500 unità solo per il mercato svizzero.

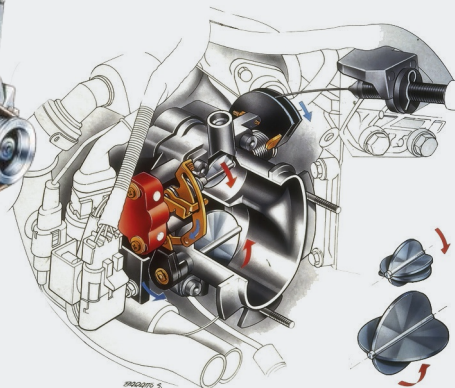
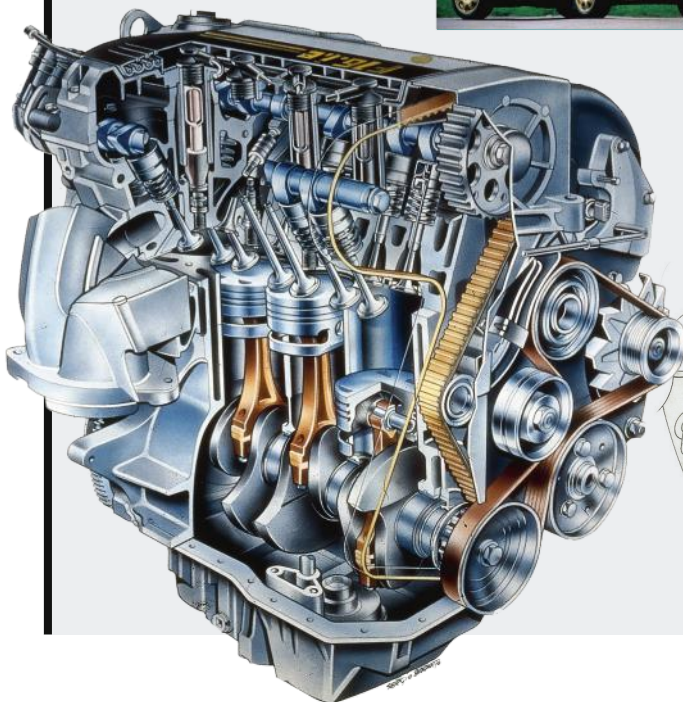
CLIO WILLIAMS (II)
1994-1995

Nuovi gruppi ottici posteriori e inedita calandra. Produzione sempre numerata.



CLIO WILLIAMS (III)
1995-1996

Nuova livrea Blu Galassia, produzione non più numerata e ABS a richiesta.



• Tecnica

Due litri raffinato

Il propulsore ha la testa con inserti in resine speciali e condotti di aspirazione lucidati. La coppa dell'olio, di lega, è a scomparti per assicurare un pescaggio ottimale del lubrificante. L'avantreno deriva dalla Renault 19 16V, scelta che consente di allargare la carreggiata di ben 34 mm. L'affinamento delle sospensioni garantisce limiti di tenuta molto elevati. Il servosterzo è di serie.

4 IL MERCATO

Con una produzione di circa 12.000 unità, la Clio Williams è una sportiva che ha riscosso un successo straordinario, al di là delle più rosee previsioni della stessa Renault, che è stata quasi "costretta" a continuarne la produzione, dapprima aumentando gli esemplari della serie limitata (e numerata) inizialmente prevista (da 2.500 unità a 3.500 e poi a 3.800 esemplari, di cui 800 per il mercato italiano), poi producendone una II serie (sempre numerata) e infine dando vita a una III serie, questa volta non limitata. Per il momento non ci sono sostanziali differenze di quotazione tra le tre serie, sebbene alcuni esperti segnalino che le "prima serie", quelle originariamente intese come base per l'omologazione nelle competizioni (per questo si ipotizzavano i 2.500 esemplari) siano stimate dai collezionisti come le Clio Williams più

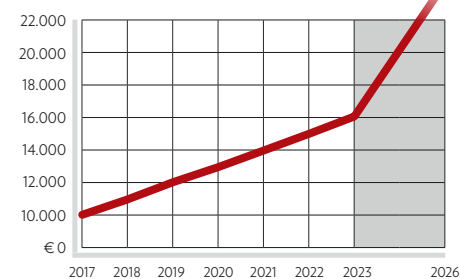
interessanti, dunque con prospettive di rivalutazione ancora più importanti. Per gli esperti, le "terza serie", non numerate e di colore differente, sarebbero leggermente meno "importanti", perché realizzate sulla scocca delle normali Clio 1.8 16V, in quanto adatte all'adozione dell'ABS. Sono sfumature, però, che per il momento non trovano riscontro nel listino, dove il valore è unico. La quotazione massima di 24.000 euro riportato da Ruoteclassiche appare invero un po' sottostimata: verrà incrementata nei prossimi mesi, perché i valori reali delle ultime transazioni è ancora salito, fino ormai a raggiungere, ovviamente per gli esemplari migliori, i 30.000 euro. Nel corso delle prossime revisioni dei listini, quindi, sarà possibile osservare le quotazioni attualizzate e differenziate nelle tre serie. Pur con una produzione decisamente più ridotta (ma non trascurabile) rispetto a quella della Clio 1.8 16V, la Clio Williams è un modello teoricamente non raro. Paradossalmente

SIAMO DI FRONTE A UNA DELLE YOUNGTIMER PIÙ IMPORTANTI DEGLI ANNI 90. UN PEZZO DA COLLEZIONE

è più facile trovarne una in ordine rispetto alla più popolare 1.8, perché chi l'ha acquistata al tempo o ne è entrato in possesso in un secondo momento, ha provveduto a conservarla quasi sempre in ottica collezionistica. La vera impresa è trovarla a un prezzo interessante, perché chi possiede una Williams ed è disposto a cederla, ben difficilmente lo fa se non a fronte di proposte importanti. La rivalutazione continuerà. Del resto siamo al cospetto di una delle youngtimer più interessanti degli anni 90. **RIC**

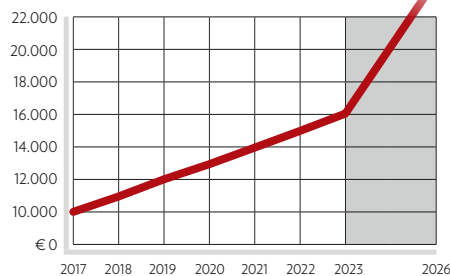


RENAULT CLIO WILLIAMS
1993-1994



Per i cultori la I serie, con specchi esterni piccoli a regolazione manuale e baffo sul paraurti sdoppiato e nero, è la più importante: a breve una rivalutazione del 10-20%.

RENAULT CLIO WILLIAMS (II)
1994-1995

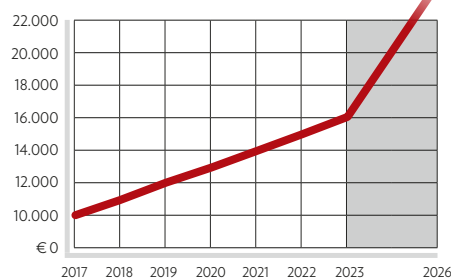


Rimessa in listino a furor di popolo dopo qualche mese di assenza, la Clio Williams II serie presenta lievi aggiornamenti. La presenza del tetto apribile merita un surplus del 20%.



➔ RENAULT CLIO WILLIAMS (III)

1995-1996



L'ultima serie ha livrea differente e può montare a richiesta l'ABS. Secondo gli esperti il fatto che gli esemplari non siano numerati rende questa generazione meno appetibile.



SEMPRE PIÙ IN ALTO

Erede della Williams, innalza ulteriormente l'asticella delle prestazioni: il motore infatti eroga ora 172 CV e la velocità supera i 220 km/h. Ma non è una sportiva scorbutica, anzi: anche ad andature sostenute si mantiene sempre docile e prevedibile

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Clio Williams è stata un tale successo in termini di immagine per la Renault che, dopo l'uscita di produzione della Clio prima serie nel 1998 e il contemporaneo arrivo della seconda generazione, viene deciso di approntare una versione corsaiola anche per il nuovo modello. Nel 1999 viene così presentata la Clio 2.0 16V RS, che mantiene, con le opportune modifiche, il motore di 1.998 cm³ con quattro valvole per cilindro, ma con potenza elevata a 172 CV DIN. Il rinnovato quattro cilindri, progettato dalla Mécachrome, fornitrice di propulsori



di Formula 1 per Arrows e Benetton, ha fasatura variabile e spinge la nuova Clio a 220 km/h. Insomma, i fasti della Williams non solo sono rinnovati, ma la guida e le prestazioni sono al top. Alla Renault seguono la strada già intrapresa con la Clio 16V della precedente generazione per quel che riguarda l'estetica e puntano a una

caratterizzazione sportiva discreta, anche se inconfondibile, in grado di attrarre una clientela trasversale. La nuova 2.0 RS si riconosce per i paraurti interamente verniciati in tinta carrozzeria, con quello anteriore che integra i fari supplementari, le minigonne, i parafranghi larghi, l'assetto ribassato e i bei cerchi di lega con gommatura extralarge 195/50WR15. Anche nell'abitacolo nulla di stravagante: sedili sportivi con parte centrale in tessuto, fianchi in finta pelle, scritte Renault Sport sugli schienali, volante con corona a effetto scamosciato, pedaliera racing. Insomma, un cocktail esaltante penalizzato solo dal prezzo: 36.492.000 lire, il doppio della versione più economica dell'intera gamma, la RN di 1.149 cm³. Oggi la RS è un piccolo bolide da non lasciarsi sfuggire.



RENAULT CLIO 2.0 16V RS

QUOTAZIONI

La Clio RS (Renault Sport) è una delle instant classic della Casa francese con maggior potenziale di crescita del valore. Per il momento acquistarla è molto conveniente: 5.000 euro per un esemplare in buone condizioni (AB), 7.500 euro per una RS nuova di fabbrica.

Valore € (label AB)

5.000



2 RESTAURO

C'è poco o nulla da restaurare sulla Clio 2.0 16V RS, una vettura nata con il nuovo millennio che relega nel passato i problemi di corrosione, dell'affaticamento precoce della tappezzeria e delle plastiche, della limitata affidabilità elettrica ed elettronica. Se correttamente tagliandata e mantenuta, la Clio RS è in grado di percorrere ben oltre 200.000 chilometri senza guasti di rilievo. Certo, le sue prestazioni elevate, se sfruttate troppo e a lungo, magari in pista, possono per esempio aver usurato l'avantreno, che può aver preso piccoli giochi, oppure aver determinato un invecchiamento precoce del motore. Occorre perciò effettuare una prova su strada completa prima dell'acquisto, con l'aiuto di un esperto, alla ricerca di rumori strani e fumate sospette dallo scarico. L'equipaggiamento di serie è completo: qualunque esemplare si prenda in considerazione deve avere doppio airbag, climatizzatore, sedile guida e volante regolabili in altezza, radio originale.

Da escludere vetture pasticciate, modificate con cerchi e pneumatici non ammessi dal libretto di circolazione, spoiler fuori misura o riverniciate in colori extra serie. Ma anche ex-muletti o auto con centralina modificata e altre elaborazioni, che possono oltretutto impedire la revisione e la circolazione su strada. Attenzione al cofano, se originale deve essere in alluminio. Sul fronte dei ricambi ci si deve rivolgere ai siti generalisti che offrono un po' di tutto per quel che riguarda motore, sospensioni, impianto elettrico. C'è poi il reparto Renault Sport Performance che mette a disposizione una serie limitata di parti e accessori per tutti i modelli caratterizzati dalla sigla RS, tra cui anche la Clio 2.0 16V. Un aiuto, infine, può venire dalla ricerca di ricambi usati, anche presso i demolitori non solo in Italia, ma anche in Francia, che hanno smontato pezzi originali provenienti da vetture magari solo in parte danneggiate. Ci sono poi diversi componenti in comune con le altre Clio, come maniglie, cristalli, fanali posteriori, tergicristalli e altro ancora, tutti acquistabili con una spesa contenuta.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

COFANO	€ 142
FARO	€ 72
PULSANTIERA ALZACRISTALLI	€ 13
DISCHI ANT. VENTILATI (2)	€ 99
KIT CINGHIA DISTRIBUZ.	€ 85

● I club



Renault Club Italia

Non esiste al momento un sodalizio specifico dedicato a questa versione sportiva della Clio. Il riferimento pertanto rimane il "generalista" Renault Club Italia.

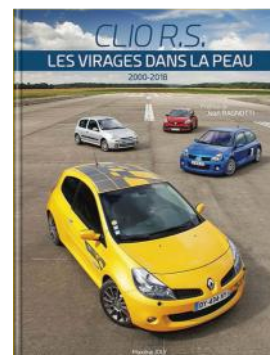
Sito renaultclub.it

Clio RS Italia

Sito facebook.com/cliorsitalia/

Email cliorsitaliaforum@gmail.com

● I libri



"Clio RS, Les virages dans la peau", di Maxime Joly, con la prefazione del rallista Jean Ragnotti, edizioni Livres Renault Sport. In 168 pagine narra la storia della RS dal debutto, riportando anche i numeri di produzione. Due capitoli dell'opera trattano anche della Clio V6 3.0 24V. Il noto campione francese ha concluso la sua carriera nel 1996, divenendo poi ambasciatore della Casa, la quale gli ha dedicato proprio una versione della Clio 2.0 16V RS.

● Specialisti

Engine Dynamics

Sito engine-dynamics.com

Email info@engine-dynamics.com

Renault Sport Performance

Sito shop.renaultsport.com/

Telefono +33 483248336

Taros Trade

Sito tarostrade.it

Email info@tarostrade.com

3 SU QUALE PUNTARE

Escludendo per ragioni di budget la 3.0 V6 con motore posteriore-centrale, la Clio più interessante per gli appassionati della guida sportiva è la 2.0 16V RS, prodotta tra il 1999 e il 2005. La prima serie si distingue per

i fari con doppia ottica dietro a un guscio di plastica di forma tondeggianti. Viene allestita anche la serie Limited in 800 esemplari (200 per l'Italia) colore Verde Scarabée metallizzato, cerchi BBS a dieci raggi, interni in pelle grigia. Nell'estate del 2001 Renault introduce la Phase 2, con una serie di miglioramenti estetici, tra i quali figurano i nuovi proiettori triangolari, che impongono l'adozione di un cofano di forma diversa. La mascherina è nera

e spezzata in due parti, con al centro la losanga della Renault; l'antenna passa dalla cornice superiore del parabrezza alla parte posteriore del padiglione. Cambiano anche i cerchi di lega, che assumono un disegno a stella. All'interno nuovo volante, strumentazione con fondo nero anziché bianco, palpebra del cruscotto differente. Altri piccoli interventi nel 2003, quando la potenza sale a 182 CV DIN e migliorano velocità (222 km/h anziché 220 km/h)



RENAULT CLIO 2.0 16V RS 1999-2001

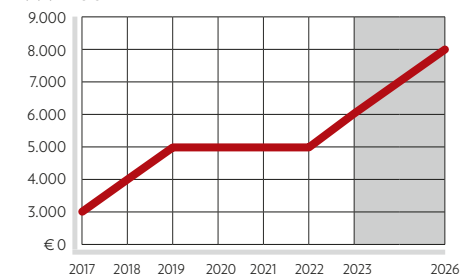
4 IL MERCATO

La RS rappresenta un salto in avanti rispetto alle versioni sportive derivate dalla prima serie della Clio. Grazie all'elaborazione dei tecnici della divisione Renault Sport, il motore di 2 litri raggiunge i 172 CV; nel 2003 la potenza viene elevata a 182 CV. A livello di quotazioni, Ruoteclassiche per il momento non distingue le cosiddette Phase 1 e Phase 2, cioè l'edizione restyling arrivata a fine 2001. Per tutte le Clio RS, quindi, il valore riportato nei listini è di 5.000 euro nella fascia AB e di 7.500 euro nella label A+. Sono quotazioni che, in prospettiva, appaiono basse: gli esperti del Comitato Prezzi, sulla scorta delle più recenti transazioni avvenute sul mercato, ritengono sia necessario alzare a breve le nostre indicazioni. Almeno per ora Ruoteclassiche non prevede una valutazione specifica per le varie serie speciali che si sono succedute nel corso

della pur non lunghissima carriera della Clio RS (dal 1999 al 2005): la Limited, la Sport Light, la Sport Team e la Jean Ragnotti. Per queste versioni è lecito comunque un apprezzamento, valutabile nell'ordine del 20-30% in più rispetto alle quotazioni delle RS di serie. In prospettiva, ma questo non è un parere condiviso da tutti gli esperti, le Phase 2, il cui ciclo di vita è stato più lungo, potrebbero rivalutarsi maggiormente. Per molti appassionati, infatti, il restyling conferisce alla vettura una caratterizzazione sportiva più accattivante. Per altri collezionisti, invece, la più rara Phase 1 merita un'attenzione particolare e quindi sarebbe giusto quotarla di conseguenza. Come sempre avviene per le vetture di fabbricazione più recente, a fare la vera differenza è lo stato d'uso: un chilometraggio complessivo molto basso, la presenza di un unico proprietario sulla carta di circolazione e una conservazione maniacale sono elementi determinanti che contribuiscono di sicuro a innalzare il valore effettivo. **RC**



RENAULT CLIO 2.0 16V RS (PHASE 1) 1999-2001



Destinata a ripercorrere rapidamente le orme della favolosa Clio Williams, è ormai entrata nel mirino dei collezionisti. A breve i valori di mercato schizzeranno verso l'alto.

ed erogazione della coppia. Quattroruote nel maggio del 2000 mette alla frusta la RS. La velocità rilevata è di 216,195 km/h, l'accelerazione da 0 a 100 km/h di 7,4 secondi, il chilometro, sempre da fermo, è percorso in 28,3 secondi, la frenata da 100 km/h richiede 37,4 metri. Eccellente è giudicato il motore, che dopo i 4.500 giri fa sentire la sua voce al meglio: "Si avverte l'approssimarsi di un rombo poderoso, come di un basso che inizia a vibrare

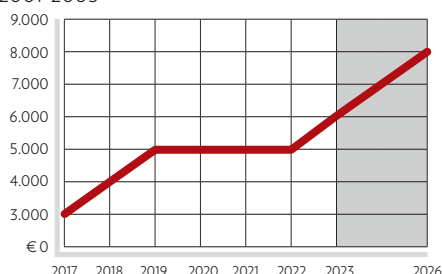
**LA GUIDABILITÀ
È QUELLA DI
UN'AUTO DA CORSA.
È OTTIMA IN PISTA,
MA È A SUO AGIO
ANCHE IN CITTÀ
E IN MONTAGNA**

sovrapponendosi agli altri rumori meccanici". E poi ancora: "La guidabilità e l'equilibrio generale non sono molto diversi da quelli di un'auto preparata per le corse, la risposta dell'avantreno è fulminea alle sollecitazioni del volante". Ma la Clio 2.0 16V RS non è solo un'auto da portare in pista. In città ha una buona coppia e assorbe bene le buche, sul misto o in montagna affronta le curve con disinvoltura, rendendo la guida sempre divertente e mai rischiosa.



↑ **RENAULT CLIO 2.0 16V RS** 2001-2005

↓ **RENAULT CLIO 2.0 16V RS (PHASE 2)** 2001-2005



Il restyling introdotto nel 2001 è molto gradito dagli estimatori del modello. Tuttavia la cosiddetta Phase 2 presenta al momento le stesse quotazioni della prima versione.



A PASSO DI DANZA

Inventa la monovolume compatta. Si dice che il nome derivi dalla contrazione di twist e tango; e infatti la nuova utilitaria suscita allegria, voglia di muoversi. La prima versione con motore 1.200, prodotta fino a settembre 1996, è la più "collezionabile". Una pietra miliare

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Già il nome, Twingo, mette allegria. Si dice sia derivato dalla contrazione dei termini twist e tango, balli famosi e movimentati. Un modello che rivoluziona il mondo delle city car dalla vita molto lunga, iniziata al Salone di Parigi del 1992 e proseguita fino al giugno del 2007, per un totale di 2,4 milioni di esemplari. Nel corso della sua carriera la Twingo ha beneficiato di pochissime modifiche estetiche. Merito di una linea all'avanguardia disegnata da Patrick Le Quément e ispirata a quella della monovolume Espace. Con una

lunghezza di appena 3,43 metri, lo spazio nell'abitacolo è eccezionale, pur con un'omologazione per solo quattro persone. Il sedile posteriore scorrevole, diviso in due parti, permette di allestire, abbassando gli schienali anteriori, un vero letto matrimoniale. La plancia stupisce per la sua essenzialità: il cruscotto principale è posto



al centro, piuttosto in alto, e ospita una strumentazione digitale; quello secondario, davanti al guidatore, raccoglie una batteria di spie. Meno innovativa la meccanica, che utilizza lo storico quattro cilindri della serie Cléon-Fonte, risalente agli anni 60. Posto anteriormente in posizione trasversale, spinge la Twingo a 150 km/h. Un'auto che non assomiglia a nessun'altra e che è diventata fin da subito un fenomeno di moda, al punto che, a trent'anni dall'inizio della sua commercializzazione, si inizia a cercarla, a collezionarla, a restaurarla. Ma deve essere una prima serie, quella con i rivestimenti dei sedili azzurri a lettere colorate e verniciata in una delle sei tinte proposte all'epoca: Blu cosmo, Giallo indiano, Grigio grafite, Nero nacré, Rosso corallo e Rosso nacré.

QUOTAZIONI

Ruoteclassiche indica per la Twingo un solo valore, indipendentemente dalla versione, dalla motorizzazione e dall'età, almeno per il momento: 2.000 euro per un esemplare in buono stato di conservazione (label AB) e 3.000 euro per uno pressoché perfetto (label A+).

Valore € (label AB)

2.000

2 RESTAURO

La Twingo non arrugginisce, dura a lungo e si mantiene con poca spesa. Molti esemplari sono ancora in circolazione, pochi però sono quelli ben conservati. Proprio su questi si deve puntare, perché il modesto valore commerciale non ne fa un modello su cui investire cifre importanti. Come detto, la prima serie è la più interessante e comprende la produzione ante ottobre 1994, data dopo la quale appaiono nuovi colori. Anche i model year successivi possono essere presi in seria considerazione, senza però spingersi oltre il settembre del 1996, quando il motore di 1.239 cm³ da 55 CV DIN viene sostituito dalla più moderna unità di 1.149 cm³. A proposito del primo propulsore, si segnalano casi di eccessivo consumo di olio, dovuto alla scarsa tenuta delle guide valvola, che venivano cambiate in garanzia. Per quel che riguarda la carrozzeria, i paraurti possono scolorire e avere col tempo un aspetto poco gradevole: conviene

sostituirli piuttosto che verniciarli, anche perché in origine erano colorati nella massa. L'impianto elettrico è un po' fragile, soprattutto a livello delle connessioni; l'indicatore della benzina poi non è preciso. Le vetture consegnate nel 1993 non dispongono di vetri elettrici né di rinforzi in acciaio alle portiere. I primi venivano montati come aftermarket, ma il loro funzionamento non è mai stato esente da difetti. L'equipaggiamento ridotto all'osso limita comunque i problemi. Il catalizzatore, di serie, deve invece essere in buona salute: la sostituzione è costosa. La versione Easy, senza pedale della frizione, può essere soggetta a panne e malfunzionamenti del sistema di innesto-disinnesto. Passando alla situazione ricambi, posto che la Renault non li fornisce più da tempo, ci si deve rivolgere al mercato parallelo, dove quelli di meccanica sono tutti disponibili, così come la gran parte delle componenti di carrozzeria. I rivestimenti e le plastiche dell'abitacolo sono più difficili da reperire, ma dai demolitori si possono ancora trovare diverse Twingo da cannibalizzare.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PARABREZZA ATERMICO	€ 198
PARAURT. ANT.	€ 85
KIT FRIZIONE	€ 76
FARO	€ 53
POMPA BENZINA	€ 62

● I club



Generation Twingo

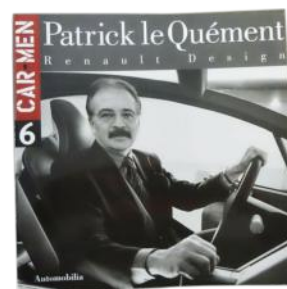
Il sito di questo club

francese è ricco di sezioni dedicate alla storia del modello, alle versioni speciali, alla tecnica, alla gamma colori, alla pubblicità, al modellismo e persino alla filmografia che ha visto come protagonista la Twingo.

Sito generation-twingo.fr

Email generationtwingo@aol.fr

● I libri



Lettura obbligata è "La Renault Twingo 1 de mon père", di Jean-Luc Armagnacq, Etai; come tutti i volumi di questa collana, anche in questo caso la storia del modello viene analizzata anno per anno, in modo da fornire all'appassionato una miniera di informazioni utili per conoscere a fondo ogni dettaglio della simpatica utilitaria. Interessante è il fascicolo della collana Car Men "Patrick Le Quément Renault Design", edizioni Automobilia, in cui l'autore George Mason racconta il papà della Twingo.

● Specialisti

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

Autozona

Sito autozona.it

Email servizioclienti@autozona.org

EU Autopieces

Sito euautopieces.fr

Email info@euautopieces.fr

 **RENAULT TWINGO** 1993-1998



3 SU QUALE PUNTARE

L'abbiamo già accennato: la vera Twingo, quella da mettersi in garage, ma anche da usare quotidianamente, è la prima serie. E, anche se la carrozzeria resta quasi invariata nel corso dell'intera produzione, le modifiche introdotte con la Phase 2 del 1998 ne modificano un po' l'aspetto essenziale e rustico per via dei fari in blocco unico con le frecce, i nuovi fanali posteriori, i paraurti in tinta carrozzeria. Ricordiamo invece alcune interessanti serie speciali, uscite a partire dal 1995. La prima è la Alizée del marzo 1995 (2.500 esemplari), cui segue la Kenzo nell'agosto 1995 (13.000 esemplari con interni rivisitati dal noto stilista giapponese), la United Colours of Benetton del marzo 1996 (23.000 esemplari in cinque colori) e la "e" del luglio 1997 (17.000 esemplari personalizzati dall'agenzia Elite Models per i suoi 40 anni di attività e offerti in tre colori). Tutte possono essere prese in considerazione. La prima serie, pur con il suo motore ad aste e bilancieri un po' datato, anche se aggiornato dai tecnici della Losanga, offre prestazioni più che sufficienti e, con il cambio a cinque marce, l'iniezione e il catalizzatore, anche consumi contenuti. La coppia motrice, inoltre, consente un discreto spunto a partire da 1.300 giri, evitando di scalare le marce. La Twingo ha un grande parabrezza con tergicristallo monospazzola a pantografo e due specchietti retrovisori (quello lato guida funge da supporto per l'antenna). Con la trazione anteriore, le ruote poste agli angoli della carrozzeria, la larghezza di 1,63 metri, la Twingo offre uno spazio interno degno di una berlina, rivoluzionando l'idea di angustia fino ad allora associata alle utilitarie. A richiesta si possono ottenere il tetto apribile panoramico in tela, accessorio che aggiunge valore alla vettura, il condizionatore e la vernice metallizzata. Quattroruote pubblica la prova su strada a giugno del 1993, poco dopo la commercializzazione in Italia. Titolo del servizio è "Un volumetto di simpatia", con il quale la rivista sottolinea come l'allegria suscitata dalla nuova Renault sia motivo di attrazione per i potenziali acquirenti.

Prosegue Quattroruote: "Non ci sono mezze misure, la Twingo o l'accetti o la respingi. In un caso o nell'altro non si pone più il problema della scelta. Chi si innamora dimentica la povertà dell'allestimento, il poco favorevole rapporto prezzo/equipaggiamento ed è stregato dal fascino colorato e dalla simpatia, sentendosi appagato del fatto di sedersi a bordo". E proprio la scarsità di accessori offerti di serie è la critica principale mossa a questo modello, dove la filosofia è quella di prendere o lasciare. In un'auto che costava 14 milioni nel 1993, circa tre milioni più della Fiat Panda, in effetti si poteva pretendere qualcosa di più, quantomeno sul piano della sicurezza, dove si segnala l'assenza di ABS, appoggiatesta posteriori, barre di rinforzo alle portiere (su queste la Renault provvederà poco dopo), cinture pretensionate, correttore assetto fari, interruttore inerziale per il blocco del

IL CONCETTO È QUELLO ESPRESSO CON LA ESPACE. LA MONOVOLUME SI RIDUCE E DIVENTA UNA CITTADINA TUTTOFARE

flusso della benzina in caso di incidente. Veniamo alla pagella, che presenta molte voci con due sole stelle: plancia priva di un vero cruscotto, strumentazione limitata all'essenziale, climatizzazione senza ricircolo, finitura economica, accessori quasi assenti. Cinque stelle sono assegnate solo all'abitabilità, giudicata eccellente, mentre quattro stelle meritano il cambio, preciso e dai rapporti adatti, il buon confort assicurato dalle sospensioni che assorbono bene anche sullo sconnesso, la tenuta di strada affidabile e la stabilità prevedibile. Sul piano delle prestazioni, la velocità massima registrata è di 150,063 km/h, l'accelerazione da 0 a 100 km/h si compie in 14 secondi, la ripresa da 70 a 100 km/h in 17,1 secondi. Bene i consumi, con una percorrenza di 20,4 km/litro a 80 km/h e di 12,8 km/litro a 120 km/h.

↓ **RENAULT TWINGO KENZO 1995**



↓ **RENAULT TWINGO BENETTON 1996**



↓ **RENAULT TWINGO ELITE 1997**



4 IL MERCATO

Per il momento le valutazioni delle Twingo si attestano su valori bassi: 2.000 euro è il valore medio di riferimento. Per pagarla di più occorre imbattersi in un esemplare veramente eccezionale. Quali sono i modelli da collezionare? Innanzitutto i primi esemplari del 1993: cioè quelli con una dotazione di serie veramente "basic". Dunque una Twingo senza alcun fronzolo, con carrozzeria in una delle tinte pastello tipiche della fase di lancio è sicuramente un oggetto da preservare. Ma se ci si imbatte in una Twingo con il generoso tetto apribile in tela, pagare un piccolo sovrapprezzo non è certo sbagliato (così come avviene per le Renault 4). In merito ai motori, il primo e vetusto C3G con aste e bilancieri di 1.239 cm³ da 55 CV utilizzato fino al 1996, per molti aficionados rimane l'unico da collezionare. Però il successivo D7F a camme in testa di 1.149 cm³ e 60 CV

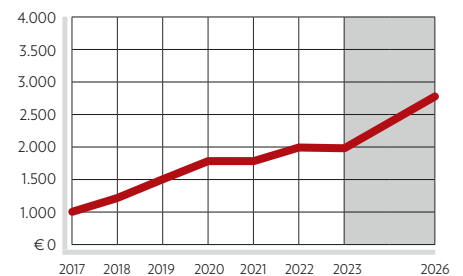
è nettamente più moderno e consuma molto meno. Infine il D4F, cioè l'edizione a 16 valvole del D7F, con 75 CV, offre un pizzico di sprint in più che non guasta (arriva a dicembre 2000). Quindi la scelta è affidata ai gusti personali. In fatto di trasmissione, le opzioni sono diverse: al tradizionale cambio manuale a 5 marce, dal 1994 al 1998 Renault rende disponibile la versione Easy, che è dotata di frizione automatica, quindi del pedale sinistro. Dal 1997 al 2000 è invece proposto un vero cambio automatico a 3 rapporti,

**LA PHASE 1,
PRODOTTA DAL
1993 AL 1998,
È LA PREDILETTA.
MOLTO AMBITA
LE SERIE SPECIALI**

invero poco diffuso (quindi potrebbe essere interessante in ottica collezionistica). Infine il sequenziale a 5 rapporti Quickshift (chiamato Cinetic sul mercato italiano), disponibile sul 1.200 a 8 valvole (dal 2001 al 2004) e a 16 valvole (dal 2001 al 2007). Ma dove il collezionista si può veramente sbizzarrire è nella scelta di una delle miriadi di serie speciali e limitate che nel corso dei 15 anni di carriera si sono succedute. Il consiglio di Ruoteclassiche è di puntare sulle versioni più sfiziose: su tutte le Initiale, che trasforma la Twingo in una mini ammiraglia. Interessanti anche la Saint Tropez, la Kenzo, la Diabolika. Quanto valgono le serie speciali? È impossibile dare una risposta certa, almeno per il momento: sicuramente meritano un sovrapprezzo, specie quando si tratta delle versioni più originali e accessoriate. Grossomodo si può stabilire un range compreso tra il 20% e il 50% in più rispetto alla quotazione "di serie". **R/C**

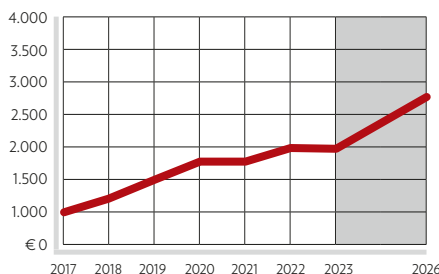


RENAULT TWINGO (C3G)
1993-1996



La Twingo dei primi anni adotta ancora l'obsoleto 1.200 ad aste e bilancieri: (sigla C3G) per molti collezionisti questa versione "basic" è quella che incarna meglio lo spirito della vettura.

RENAULT TWINGO (D7F)
1996-2007



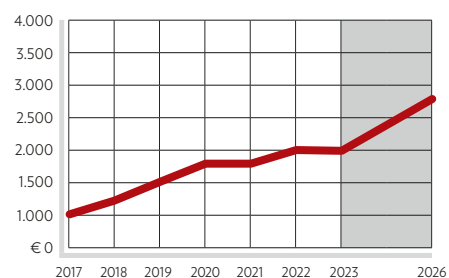
La maggioranza delle Twingo prima serie ancora in circolazione sono equipaggiate col motore 1.100 monoalbero a camme in testa a 8 valvole e 60 CV (sigla D7F).



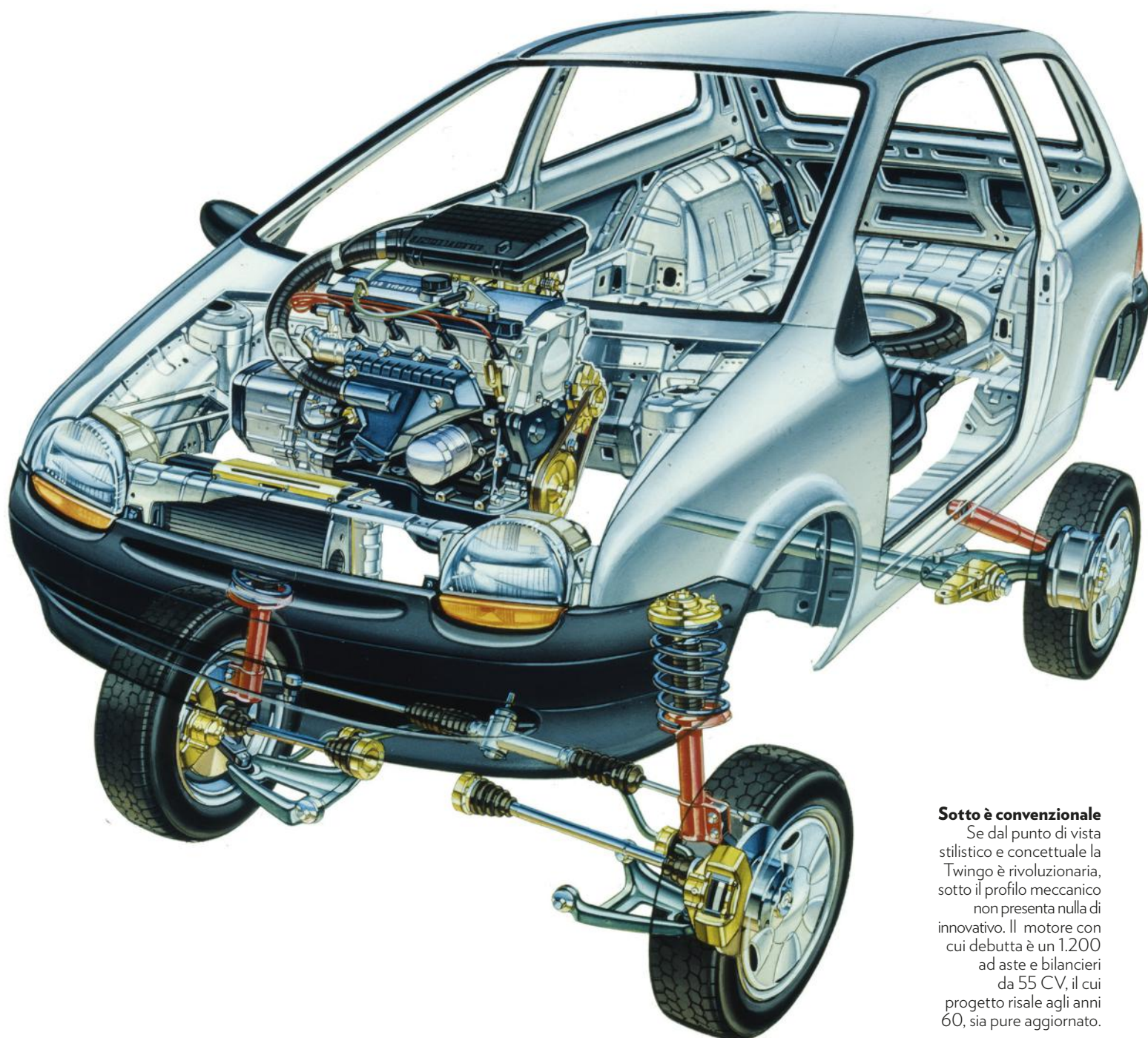


RENAULT TWINGO (D4F)

2000-2007



Il motore 1.100 a 16 valvole (sigla D4F) offre un pizzico di sprint in più, ma queste Twingo sono meno apprezzate dai puristi perché divenute troppo "borghesi".



Sotto è convenzionale

Se dal punto di vista stilistico e concettuale la Twingo è rivoluzionaria, sotto il profilo meccanico non presenta nulla di innovativo. Il motore con cui debutta è un 1.200 ad aste e bilancieri da 55 CV, il cui progetto risale agli anni 60, sia pure aggiornato.

CORSE E GEOMETRIE

Quando Jean Rédélé fonda nel 1954 una piccola Casa costruttrice decide di darle il nome Alpine per celebrare il suo miglior risultato come pilota: il secondo posto assoluto al Rallye International des Alpes. La Losanga è uno dei marchi più conosciuti; identifica la Renault dal 1925. Origina da un simbolo rotondo a barre orizzontali introdotto nel 1923



1954 - 1976



1976 - 2017



2017 - ...



ALPINE

RENAULT



1899 - 1906



1923 - 1925



1925 - 1930



1930 - 1945



1945 - 1946



1946 - 1958



1958 - 1967



1967 - 1973



1973 - 1982



RENAULT

1990 - 2004



RENAULT

2004 - 2008



RENAULT

2015 - 2021



RENAULT

2021 - ...



NEL 1985 LA RENAULT
SUPERCINQUE GT TURBO SFIORA
I 200 ORARI E PASSA DA 0 A 100 KM/H IN 7,6 S

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
4 LOTUS

5 GIAPPONESI

6 MG
TRIUMPH

