

GUIDA AL COLLEZIONISMO

# GIAPPONESI

# 5



LA MAZDA MX-5 RIPORTA IN AUGA NEL VECCHIO  
CONTINENTE LA SPIDER, TIPOLOGIA DI VETTURA  
CHE NEGLI ANNI 80 I COSTRUTTORI EUROPEI  
AVEVANO RELEGATO AL RUOLO DI COMPARSA



# IL SOLE SPLENDE ALTO

Finora le vetture giapponesi hanno destato l'interesse di una esigua nicchia di appassionati. Con la crescita esponenziale del settore delle youngtimer, però, molti collezionisti hanno riscoperto che dall'Oriente sono nate sportive raffinate e originali

Testo di Massimo Condolo



**Dedizione assoluta**  
Alcune immagini tratte dal depliant della Datsun 180 SX-200 SX e dall'opuscolo Research & Design della Honda. Sintetizzano l'attenzione maniacale per la qualità dell'industria nipponica.

**N**egli anni 80 le auto nipponiche erano rare sulle nostre strade. I primi tentativi di introdurre in quantità significative erano passati attraverso cavalli di Troia, senza lasciare però gran bei ricordi: dell'Alfa Romeo Arna, scocca della Nissan Cherry e motore dell'Alfasud si disse che serviva un design italiano e una meccanica giapponese, non il contrario. La Triumph Acclaim, una Honda Ballade costruita in Inghilterra, è passata alla storia come ultimo modello della Casa britannica. Negli anni 70 erano arrivate, con il contagocce del contingentamento, le Datsun, le Honda, le Mazda e le Toyota. E ancora, la simpatica Delta Mini Cruiser che era filippina, ma nasceva da un progetto Toyota: era una Serie 40 ridotta alle dimensioni di una Fiat 126. Poi le cose sono iniziate a cambiare e le giapponesi

hanno iniziato a proliferare sulle nostre strade, entrando nella nostra quotidianità con modelli di grande successo.

## ANCHE DA COLLEZIONE

Da un paio di decenni l'industria americana, quella europea e quella giapponese si spartiscono il mercato del nostro Continente. Alleanze geograficamente trasversali come FCA e poi Stellantis o quella tra Renault, Nissan e Mitsubishi, o ancora i tanti accordi industriali per lo scambio di modelli e componenti hanno contribuito a una sorta di pax automobilistica. Ora che dai primi grandi successi di vendita e sportivi sono passati trent'anni, le giapponesi iniziano anche a destare l'attenzione dei collezionisti di storiche. L'interesse parte da quelle con le soluzioni tecnologiche più originali: estreme come le Mazda con motori Wankel, innovative come le Honda

V-TEC, sportive con motore boxer come le Subaru, potenti Mr. Hyde dissimulate da un look da Dottor Jekyll come la Toyota Supra. A rigor di termini sarebbero di interesse storico e collezionistico anche le prime Toyota Prius, prime ibride al mondo prodotte in serie, uscite nel 1997. Questo fascicolo testimonia l'interesse crescente per le "Jap", che contano molti estimatori soprattutto fra i più giovani, che hanno vissuto l'esaltante stagione dei rally di Celica, Impreza e Lancer, e tra i fuoristradisti, che vedono nelle Land Cruiser, nelle Pajero, nelle SJ-Samurai e nelle Patrol pietre miliari senza le quali la loro passione sarebbe stata alimentata da una gamma molto ristretta. E forse è anche l'ultimo a ospitare vetture giapponesi esclusivamente a motore endotermico. Se le catene cinematiche si sono evolute in senso più ecologico, molta parte del merito va ai costruttori nipponici. **RC**

# RUOTECLASSICHE

GIAPPONESI



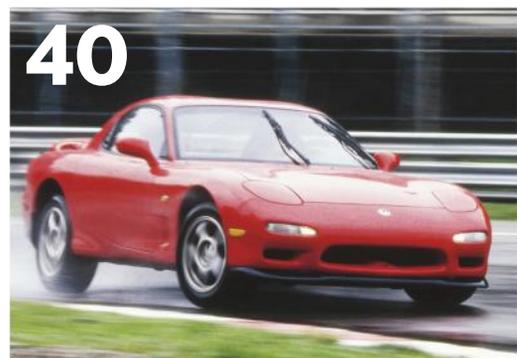
14



18



34



40



54



64



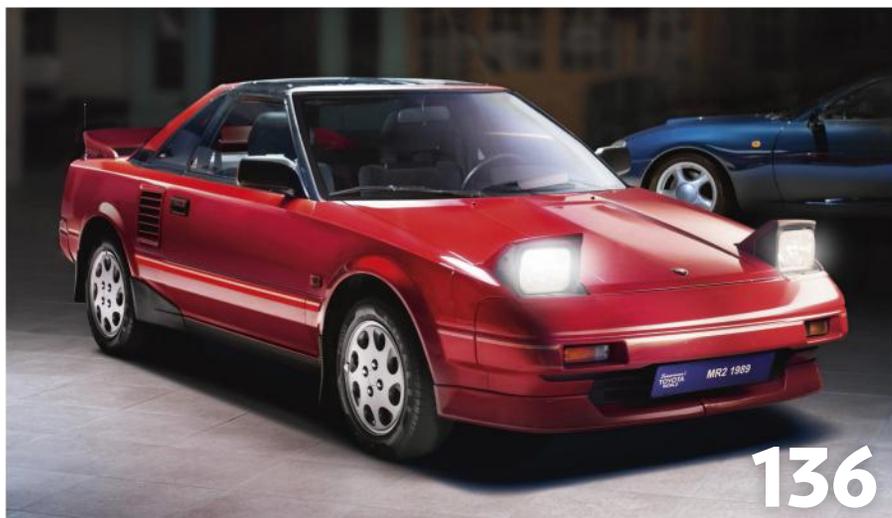
90



98



124



136

## SOMMARIO

- |   |  |
|---|--|
| <b>3</b> EDITORIALE                                 | <b>72</b> NISSAN 300 ZX<br>TWIN TURBO                |
| <b>6</b> INTRODUZIONE                               | <b>78</b> NISSAN 350 Z                               |
| <b>14</b> DAIHATSU<br>COPEN                         | <b>84</b> NISSAN<br>PATROL GR                        |
| <b>18</b> HONDA S800                                | <b>90</b> SUBARU<br>IMPREZA<br>WRX - STI             |
| <b>22</b> HONDA<br>CIVIC V-TEC                      | <b>98</b> SUZUKI<br>SJ - SAMURAI                     |
| <b>26</b> HONDA<br>CIVIC CRX                        | <b>106</b> SUZUKI VITARA                             |
| <b>30</b> HONDA<br>INTEGRA TYPE R                   | <b>110</b> TOYOTA<br>SERIE 40                        |
| <b>34</b> HONDA S2000                               | <b>118</b> TOYOTA<br>SERIE 70                        |
| <b>40</b> MAZDA RX-7                                | <b>124</b> TOYOTA<br>CELICA TURBO<br>4WD - CABRIOLET |
| <b>44</b> MAZDA<br>MX-5 (NA)                        | <b>132</b> TOYOTA<br>SUPRA TURBO                     |
| <b>50</b> MAZDA<br>MX-5 (NB)                        | <b>136</b> TOYOTA MR2                                |
| <b>54</b> MITSUBISHI<br>PAJERO                      | <b>142</b> TOYOTA<br>RAV4                            |
| <b>60</b> MITSUBISHI<br>LANCER EVO                  | <b>146</b> STORIA<br>DEL LOGO                        |
| <b>64</b> NISSAN - DATSUN<br>240 Z - 260 Z<br>280 Z |  |

### Galleria Ruoteclassiche

Numero 151 - Giugno 2023  
Periodico mensile

*Direttore Responsabile* Gian Luca Pellegrini

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

### GUIDA AL COLLEZIONISMO GIAPPONESE

*A cura di* Fabrizio Greggio

*Testi di* Roberto Bruciamonti, 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: [responsabile dati@edidomus.it](mailto:responsabile dati@edidomus.it)

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

# IL CULTO DELLA PERFEZIONE

Il Paese del Sol Levante entra nell'arena dell'industria automobilistica mondiale solo nel secondo dopoguerra. Il gap con le Case americane ed europee è enorme, ma combinando innovazione tecnologica e tradizione il Paese diviene protagonista

Testo di **Massimo Condolo**

**O**ggi l'industria automobilistica giapponese è considerata una delle più avanzate al mondo; un paio di decenni fa era addirittura

l'avanguardia assoluta sia per le soluzioni tecniche sia per la qualità dei suoi prodotti. Da quando la Hino aveva acquisito dalla Renault la licenza per produrre la certo non avanzatissima 4 CV, o dall'accordo della Nissan con la Austin, sembrano passate ere geologiche, come quelle che sono trascorse da quando (erano gli anni 20) il servizio urbano di Tokyo era stato inaugurato con degli autobus Fiat 18 BL. Almeno fino agli anni 30, infatti, pur avendo industrie meccaniche di ottimo livello, il Paese del Sol Levante non aveva puntato sulle auto: qualche fabbrica c'era, ma piccola e di interesse locale. Tanto locale da non soddisfare nemmeno le richieste del mercato interno, portando Ford e General Motors a installarsi sul suolo giapponese già tra gli anni 20 e 30. Le sole aziende che vantano un secolo di produzione automobilistica sono la Mitsubishi, nata nel 1870 e che ha prodotto la sua prima auto nel 1917, e la Nissan, non direttamente ma grazie all'assorbimento della DatSun, la cui prima automobile (denominata Dat) risale al 1914. Era comunque una situazione anomala per una nazione dove invece si producevano aerei, navi e treni d'eccellenza; se esaminiamo le otto Case considerate in quest'opera, scopriamo che ben cinque (Daihatsu, Honda, Mazda, Subaru e Suzuki) sono entrate nel settore automobilistico solo nel secondo dopoguerra. Una conversione



che ha dato un vitale impulso a un sistema produttivo in ginocchio a seguito delle distruzioni belliche.

## **APERTURA E TRADIZIONE**

Lo sviluppo dell'industria dell'auto coincide all'incirca con l'apertura definitiva del Giappone agli scambi culturali e commerciali con il resto del mondo. Che per il Paese ha significato rapportarsi all'Occidente senza tradire la propria filosofia o lo stile di vita: potremmo immaginare, in Europa o in America, Case automobilistiche che si chiamano Pleiadi (Subaru) perché formate da sette società come la costellazione (nel logo le stelle sono sei in quanto la settimana non è visibile)? O ancora "Tre foglie di castagna d'acqua" (Mitsubishi) a simboleggiare i tre pilastri sociali che sono responsabilità nei confronti della

società, integrità e conoscenza dei popoli attraverso il commercio? O, infine, Mazda, nome della creatore supremo nel mazdeismo, più noto come zoroastrismo (dal suo profeta Zoroastro)? Nonostante il Giappone sembri, e per molti versi sia, un altro mondo, la sua apertura postbellica è stata molto rapida e influenzata non soltanto dall'ottimo livello tecnologico e scientifico delle sue industrie, ma anche da una situazione particolare: quando l'Europa aveva ancora una popolazione distribuita perlopiù su piccole e medie città, i giapponesi erano fortemente inurbati. Non in città costruite a misura d'auto come quelle americane, ma in agglomerati storici con i conseguenti problemi di spazio. Che nelle grandi città per immatricolare una vettura bisogna dimostrare di possedere un garage non è un mistero. Meno noto è che le vetture ➤

### Avvio di produzione

La pista di collaudo della Toyota ai piedi del monte Fuji.

Nella pagina accanto, la Mitsubishi Model A del 1917; è una pietra miliare in quanto è la prima vettura giapponese costruita in un certo numero di unità: 22 dal 1917 al 1921.





### Dalle 4x4 alle coupé

La Mitsubishi costruì su licenza Willys la Jeep CJ a partire dal 1953. Nella pagina accanto, la Kurogane 95 (1936); la Mitsubishi Galant III serie; la Nissan Pao del 1989; la Datsun 240 Z; la Toyota Corolla E20.

→ sono tassate, oltre che per quanto consumano (il Giappone dipende moltissimo dalle importazioni energetiche), anche per il loro ingombro a terra. Da qui sono nate le kei car, vetture limitate per legge nelle dimensioni, nella cilindrata e nella potenza. La prima norma è entrata in vigore nel luglio 1948: imponeva 2,8 metri di lunghezza massima, 1 metro di larghezza e 2 di altezza (limite che permetteva di costruire anche piccoli veicoli commerciali), 100 cm<sup>3</sup> se il motore era a due tempi e 150 se a quattro. La legge ha avuto sette revisioni; quella attualmente in vigore è del gennaio 1998 e le misure imposte sono 3,4 x 1,48 x 2 metri, la cilindrata deve stare sotto i 660 cm<sup>3</sup> (solo motori a quattro tempi) e c'è un limite pure ai cavalli, che non devono oltrepassare i 64. Per diversi anni dal 1955

il limite di cilindrata è stato di 360 cm<sup>3</sup>; ne sono nati modelli iconici come la Daihatsu 360 e la Honda N360. Gli incrementi hanno reso interessanti le kei car per il mercato europeo, magari con motorizzazioni al rialzo come per la Daihatsu Copen, che è arrivata a 1.300 cm<sup>3</sup>. L'effetto più evidente sono stati i furgoncini: il Piaggio Porter, per esempio, è stato per anni il clone di un modello Daihatsu. Avendo costi di gestione ridotti, le kei car hanno motorizzato un Paese piegato dalla seconda guerra mondiale, così come le Heinkel, le Lloyd e le Messerschmitt avevano rimesso in strada la Germania degli anni 50.

### ALLA CONQUISTA DEL MONDO

Come in un altro prodotto di punta dell'industria nipponica, le macchine fotografiche, per qualche anno le Case

automobilistiche locali si sono ispirate ai prodotti europei, tentando da subito di migliorarli (e riuscendoci rapidamente e bene). A inizio anni 70 si sfornavano ancora modelli ispirati soprattutto nella concezione e nell'estetica a iconiche vetture europee e americane, ma le loro prestazioni e la qualità costruttiva erano interessanti anche per il mercato occidentale. Per l'Europa, per la quale avevano le dimensioni giuste, ma soprattutto per un Nordamerica che iniziava a interrogarsi sugli ingombri, le cilindrata e l'efficienza energetica dei modelli proposti dai colossi di Detroit. Gli abitanti degli Stati culturalmente all'avanguardia come la California avevano iniziato a guidare Nissan e Toyota; quelle strade già ben conosciute alle auto europee saranno la testa di ponte per un attacco all'industria americana che si concluderà con una crisi

# L'INDUSTRIA GIAPPONESE HA PRESTO SPOSATO IL CONCETTO DI WORLD CAR, PROPONENDO MODELLI ADATTI A NUMEROSI MERCATI

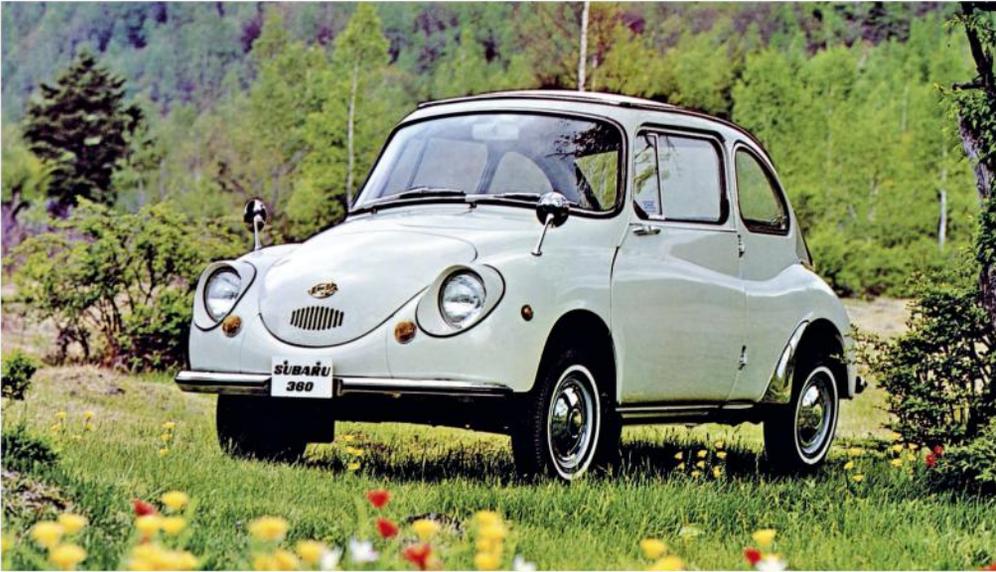


inimmaginabile fino agli anni 60. Intanto quella giapponese diventa protagonista della motorizzazione dell'Asia e dell'Africa, vendendo direttamente i suoi prodotti o stringendo accordi di licenza. E, grazie a questo mercato, capisce prima dei concorrenti occidentali il concetto della world car. Che a molti non piace ancora oggi - e in effetti bisogna riconoscere ai detrattori che la Corolla non è stata la macchina più emozionante del mondo nemmeno quando ha vinto nel 1999 il Mondiale Rally. Ma i nipponici sanno applicare questo concetto anche alle auto divertenti: la Nissan-Datsun 240 Z ne è stato il primo esempio, avendo riportato successi negli Usa, in Europa e persino sul nostro mercato dove, insieme alle Honda e a qualche timida Toyota, era stata l'avanguardia dell'apertura delle frontiere automobilistiche all'Estremo Oriente.

## PASSIONE ITALIANA

Già, Corolla. Un nome che dice molte cose, fra cui che l'Italia per i giapponesi è un riferimento culturale importante. Si ispirano a noi per i nomi (una trentina d'anni fa la Nissan aveva addirittura registrato i nomi di tutti i Comuni italiani per battezzare i suoi modelli), sbagliandone allegramente qualcuno, forse intenzionalmente per facilitarne la pronuncia: Impreza, tanto per dirne uno. Tra Alto, Baleno, Carina, Concerto, Cosmo, Cuore, Leone, Murano, Piazza, Silvia, Stanza e chi più ne ha più ne metta non si può però negare che l'italofilia sia non solo diffusa ma anche trasversale. Ogni tanto scadendo in luoghi comuni gastronomici (Suzuki Cappuccino, Mitsubishi Pistachio - scritto però all'inglese con una sola "c") o in scelte poco comprensibili a noi italiani

(Daihatsu Consorte e Compagno). Addirittura alla Toyota ricorrono al latino per evidenziare l'eccellenza della coupé sportiva Supra. Al di là dei riferimenti linguistici, ben più significativo è l'apporto italiano allo stile delle giapponesi: negli anni 60 aveva iniziato Giovanni Michelotti, con la Hino Contessa Coupé, e Hideyuki Miyakawa aveva incontrato al Salone di Torino un Giorgetto Giugiaro a inizio carriera, ponendo le basi per una collaborazione duratura tra Mazda e Bertone. In tempi più recenti la Mitsubishi ha collaborato dal 1977 per molti anni con Aldo Sessano e la sua Open Design, che aveva vestito fra le altre Galant e Lancer. Ancora più vicino a noi, la Toyota ha fatto disegnare da Zagato una versione super esclusiva della MR2 e la Suzuki ha aperto un centro stile nella cintura ➔



## DAL DOPOGUERRA HA IMPERATO NEL PAESE IL SEGMENTO DELLE KEI CAR: VETTURE COMPATTE FISCALMENTE FAVORITE



→ torinese. E più in generale l'impostazione dei modelli: la Mazda MX-5 deve qualcosa non solo alle spider inglesi ma anche alle italiane popolari negli Usa, come la Fiat 124 e l'Alfa Romeo Spider. O la Nissan Pao, non venduta da noi, che potrebbe essere lo svolgimento del tema "come fare una 127 vent'anni dopo e senza Pio Manzù". Ma, soprattutto, le Case giapponesi hanno sferrato l'attacco alla nostra industria in un campo in cui con qualche fondamento ci sentivamo dei draghi: le auto da rally derivate dalla grande serie. Finito il dominio Lancia, la triade Mitsubishi-Subaru-Toyota ha spadroneggiato nelle classifiche mondiali dal 1993 al 1999, lasciandoci la magra consolazione che per vincere sette titoli Costruttori di fila è servito l'intero automobilismo nazionale mentre a noi per sei edizioni è bastata una sola Casa.

### PRIMI DELLA CLASSE

Spesso i giapponesi si sono presi delle belle rivincite. Meritate per la loro metodicità e la costanza, e le soluzioni intelligenti che sanno portare tanto nella concezione delle vetture quanto nei processi industriali. Una di queste è l'essere diventati i primi costruttori di fuoristrada al mondo dopo avere prima inventato la 4x4 da ricognizione (la Kurogane 95) con quattro anni di anticipo sugli americani e poi aver dovuto riprendere la produzione rivolgendosi proprio alla licenza di un modello statunitense, la Jeep CJ, che la Mitsubishi ha costruito sino a fine anni 90 - ebbene sì, la Casa della Pajero dal 1953 è stata una licenziataria della 4x4 per antonomasia. Una storia simile è quella delle spider: la citata Mazda MX-5 è stata recentemente la base su cui è stata fatta

rivivere la 124 Spider dopo che proprio la capostipite delle spider giapponesi si era ispirata alla 124 e ne aveva preso il mercato dopo il ritiro del modello italiano dagli Usa. Certo, la loro industria dell'auto non è sempre la macchina da guerra che sembra, qualche pagina meno gloriosa l'ha scritta. Qualche Casa ha chiuso, come la Prince (assorbita dalla Nissan, cui ha portato la Skyline), qualcun'altra non è mai sbarcata negli Usa (la Daihatsu). La Toyota ha assorbito, controlla o partecipa all'azionariato di diverse concorrenti, totalmente (Hino, che però ha cessato la produzione di auto e si dedica ai veicoli industriali) o attraverso scambi azionari piccoli o grandi (Daihatsu, Mazda, Subaru, Suzuki), la Nissan ha stretto un'alleanza in cui è minoritaria rispetto ai francesi della Renault, e nella quale è poi entrata la divisione auto →



#### Scelta alternativa

La Mazda ha fatto del motore Wankel la sua cifra tecnica. Sopra, la Cosmo I serie. Sotto, la Mazda 787B, entrata nella storia per essere la prima vettura con motore Wankel a vincere la 24 Ore di Le Mans (1991). Nella pagina accanto, in senso orario, la prima Subaru, la 360; la Mitsubishi Minica I serie, la Daihatsu Fellow (360 per l'esportazione); la Daihatsu Copen, la Honda Beat; la Honda N360.



## RUOTECLASSICHE

INTRODUZIONE



### Scambi culturali

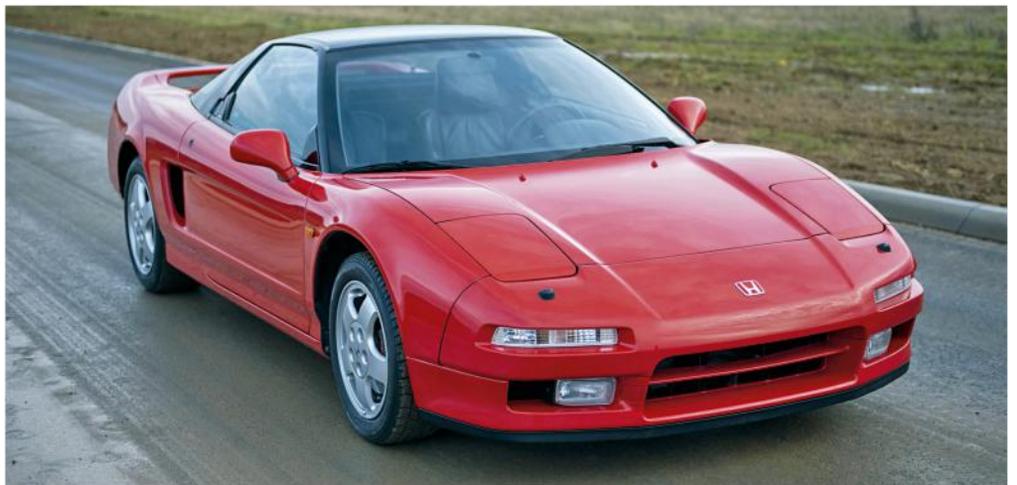
La Triumph Acclaim, versione europea della Honda Ballade (in basso).

Nella pagina accanto, dall'alto: la Toyota 2000 GT, prima supercar nipponica; sotto, l'Alfa Romeo

Arna, versione "nostrana" della Nissan Cherry. Più a destra; le Honda Prelude (in alto) e NSX.



## NEGLI ANNI LA PRODUZIONE NIPPONICA SI È IMPOSTA PER SOLUZIONI TECNICHE E STILISTICHE ALL'AVANGUARDIA



→ della Mitsubishi (quella che produce camion è passata alla Daimler). Non è però andata bene a molte Case occidentali che avevano stretto accordi o acquistato quote dei giapponesi: non esistono più le quote di Ford in Mazda o di GM e poi di Volkswagen in Suzuki. Brilla come una stella solitaria la Honda, per cui le auto sono il terzo settore per importanza, dopo la produzione di motori e quella di motoveicoli.

### EFFETTO GLOBALIZZAZIONE

Così come la sua cultura e il suo stile di vita spaziano da quelli dell'ipermoderna e a tratti alienante Tokyo a quelli tradizionali e regolati da consuetudini d'altri tempi di Kyoto, anche l'industria automobilistica per molti anni è sembrata andare a due velocità. La leadership di mercato in Paesi emergenti soprattutto

in Asia ha portato i giapponesi a costruire world car semplici e robuste. Dall'altro lato, però, molte Case hanno investito in tecnologia piantando pietre miliari o comunque realizzando modelli molto interessanti per i cultori della tecnica. È il caso della Mazda, che per anni ha continuato a credere nella bontà del motore Wankel producendo modelli dalle prestazioni entusiasmanti. O del sistema Honda V-TEC per il cambio delle camme a regimi elevati, in modo da avere una fasatura sempre adatta al regime motore. Uno scopo simile è stato raggiunto con i condotti d'aspirazione a geometria o a lunghezza variabile, che presso le Case giapponesi hanno trovato larga applicazione anche se non tutti i relativi brevetti sono loro. Negli ultimi anni la globalizzazione dei mercati ha reso tecnica e linea delle auto nipponiche più

vicine a quelle delle occidentali, e diversi scambi di componenti hanno completato l'opera. Ma il catalogo del Sol Levante continua a proporre modelli e impostazioni originali: le super efficienti e prestazionali Honda, le piccole Daihatsu che hanno insegnato al mondo come i motori d'auto possano anche avere tre cilindri, la rediviva Toyota Supra (che pur nasce in uno stabilimento Steyr da una sinergia con la BMW), le Subaru che nascono a trazione integrale all'origine. Ma, soprattutto, le automobili nipponiche hanno ormai una storia europea e italiana che le rende a tutti gli effetti vetture da collezione. Questa guida propone, nei tanti settori in cui l'industria giapponese ha proposto modelli interessanti (sportive e fuoristrada in particolare), una selezione di vetture cui possiamo aprire le porte del nostro garage. **RIC**

# CUORE E TESTA

Una scoperta che interpreta lo spirito delle spider inglesi degli anni 50-60, ma con la qualità costruttiva giapponese. Hardtop metallico ripiegabile, dotazione completa, assetto da kart, peso di 850 kg e un lunghezza di 3,4 metri: il giocattolo perfetto

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



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

O perché siamo appassionati del vero Giappone o perché ci piacerebbe tanto un'Audi TT ma abbiamo soltanto lo spazio per una Ford Ka. Poi ci sarebbero tanti altri motivi, razionali o legati alle emozioni, dalla meccanica divertente alla tenuta di strada, dalla simpatia del design ai ridotti costi di gestione. Poche macchine però ci portano così diritti nella filosofia del Paese del Sol Levante, che non vuol dire soltanto macchine affidabili ma poco emotive, prodotte con altissimi livelli di automazione e precisione, ma anche ottima artigianalità.

Nata come concept car al Salone di Tokyo del 1999, la Copen diviene realtà tre anni dopo; il suo nome deriva dalla crasi di "Compact" e "Open", una chiara indicazione della sua natura di keijidosha o kei car, le mini vetture che in Giappone godono di particolari agevolazioni fiscali, purché non superino i 3,40 metri di lunghezza e montino motori di non oltre i 660 cm<sup>3</sup>. Nonostante sia una micro car, la scoperta Daihatsu vanta finiture di livello e una dotazione completa. Non nasce su una linea di montaggio robotizzata qualunque, ma presso l'Expert Centre Daihatsu, una fabbrica appositamente allestita nella quale operano solo i tecnici più qualificati, in modo da garantire una qualità costruttiva eccellente. E infatti la Copen ha nel 2006 un prezzo di listino di



tutto rispetto: la High Grade viene proposta a 18.460 euro, mentre la più lussuosa High Grade F. (l'equipaggiamento di serie comprende selleria in pelle, deflettore e rollbar montati dietro i sedili) tocca i 19.590 euro. Oggi si trova a quotazioni relativamente basse, e anche questa è un'ottima ragione per portarsela a casa.

## QUOTAZIONI

Il nostro listino indica un solo valore per la Copen, non differenziando la versione con il motore 659 cm<sup>3</sup> turbo da quella con il 1.300 aspirato: 7.000 euro è la quotazione di riferimento per un esemplare in buone condizioni (label AB).

Valore € (label AB)

**7.000**

## 2 RESTAURO

Piccola e raffinata nella tecnica, ha bisogno di meccanici e carrozzieri che la conoscano. I motori sono due, entrambi a quattro cilindri: il 659 cm<sup>3</sup> studiato per rispettare le leggi giapponesi sulle kei car, importato in Europa nella versione turbocompressa da 68 CV, e il 1.298 da 87 CV studiato invece per il nostro continente (il modello si chiama Copen High Grade), annunciato al Salone di Francoforte del 2005 e apparso nel maggio 2006. Il cambio è un manuale a cinque marce e la trazione è anteriore su un avantreno con sospensioni MacPherson: uno schema comune, senza particolari complicazioni. L'oggetto problematico si chiama invece Active Top, il raffinatissimo tettuccio rigido in alluminio che in venti secondi si ripiega idraulicamente nel vano baule: non solo lo occupa tutto, lasciando liberi 14 litri di volume sui 210 disponibili quando invece è in posizione chiusa. Se si rompe o semplicemente va fuori registro ci vuole un riparatore di nipponica

precisione; un intervento improvvisato potrebbe fare più danni ancora. Con gli anni (questa prima generazione non è più prodotta dal 2012, ma da alcuni mercati europei era già stata ritirata due anni prima) diverse Copen sono sparite dalle strade e l'attivissimo club austriaco ha chiuso i battenti. Dove non arriva la rete di assistenza ufficiale ci pensano i social network. Esistono almeno tre "pagine" europee che dispensano consigli e aiutano nella ricerca dei ricambi: Daihatsu Copen Spare Parts, Daihatsu Copen Fans e Copen Corner Marketplace. La Casa fornisce comunque ancora diversi ricambi; in alternativa ci sono i componentisti, ma i prezzi sono piuttosto alti. C'è anche un sito giapponese specializzato in pezzi di Copen da demolizione (*beforward.jp*), ma anche qui i prezzi non sono popolari e i costi di spedizione incidono parecchio. Per quanto riguarda i ritocchi alla carrozzeria o i ripristini degli interni, le tante serie speciali possono presentare qualche problema di reperibilità o di riproduzione della tonalità esatta.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

ALTERNATORE	€ 250
SET GUARNIZIONI MOTORE	€ 208
FRIZIONE E SPINGIDISCO	€ 210
TERMOSTATO	€ 19
PROIETTORE	€ 288

### ● I club

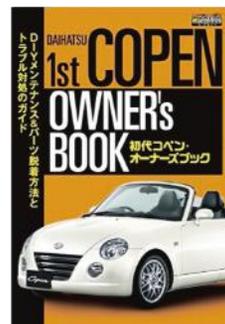


#### Club Copen Italia

Gli appassionati si ritrovano in questa piazza virtuale con un ampio forum dove si discute di riparazione, ricambi e problematiche del modello, ci si scambiano esperienze e segnalazioni di auto, ricambi e accessori in vendita. Il gruppo organizza anche raduni.

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

### ● I libri



#### La letteratura sulla Copen

è abbastanza vasta, ma purtroppo tutta in giapponese. Come consueto per l'editoria nipponica, non si tratta di volumi veri e propri, ma di numeri monografici di riviste specializzate. Per chi conoscesse la lingua segnaliamo "1st Copen Owner's Book", Strut Entu Car Guide 2017, e i numeri 114 e 198 della rivista "Hyper Rev", pubblicati da Sun-A rispettivamente nel 2006 e nel 2015.

### ● Specialisti

#### Daihatsu Part Service Italia

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

#### Alvadi

Sito [Alvadi.ee](http://Alvadi.ee)

#### K Motor Shop

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

#### Shop-Ricambiauto.it

Sito [shop-ricambiauto.it](http://shop-ricambiauto.it)

## 3 SU QUALE PUNTARE

La Copen è l'interpretazione moderna del più puro spirito delle roadster inglesi degli anni 50 e 60. Insomma un meraviglioso giocattolo per i nostalgici, che desiderano rivivere quelle sensazioni, al volante però

di una vettura moderna, col plus di un hardtop rigido ripiegabile a comando elettrico che la rende oltretutto godibile anche in caso di maltempo. La 1.300 ha prestazioni migliori (180 km/h e 11 secondi da 0 a 100 contro 170 km/h e 11,7 secondi) grazie alla coppia di 120 Nm contro i 100 della 650. L'incremento del peso a vuoto è trascurabile: da 830 a 850 kg. Vantaggio indiscutibile della 1.300 è la guida a sinistra, non disponibile sulla più piccola,

che dal 2004 al 2005 è stata venduta anche sui mercati dell'Europa continentale. La 650 è però quella più aderente allo spirito originale e il turbo conferma la sua impostazione di kei car raffinata, consigliata a chi ama la bella meccanica. L'affidabilità, tuttavia, gioca a favore della High Grade, perché 87 CV da un 1.300 significano un motore molto poco spremuto. Se dovessimo individuare un'affinità elettiva con una spider d'antan



**DAIHATSU COPEN 2002-2010**

## 4 IL MERCATO

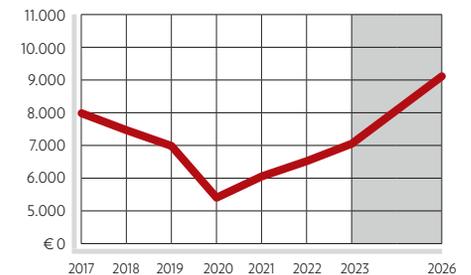
Nata alla fine del 2002, la Copen è stata commercializzata nell'Europa continentale a partire dall'autunno del 2003 (il primo listino italiano è datato novembre 2003). Aveva il motore turbo di 659 cm<sup>3</sup> e 68 CV e la guida a destra. Ovviamente da noi fu venduta col contagocce, fino all'arrivo nell'aprile del 2006 della versione con il motore di 1.298 cm<sup>3</sup> e 87 CV che rimase in listino fino all'agosto del 2010 (in Giappone la Copen prima serie rimase in vendita fino al 2012). La piccola spider inizia dunque a essere considerata storica da quest'anno nel nostro Paese, anche se la maggior parte degli esemplari non ha ancora compiuto i fatidici 20 anni. È però sicuramente considerata un'auto da collezione. Se da nuova veniva venduta a cifre comprese tra i 18.500 e i 20.000 euro, oggi un esemplare perfetto vale al massimo la metà (10.500 euro è la quotazione della label A+), ma gli esperti assicurano che il trend di crescita, dopo l'inversione

di tendenza che ha portato la Copen dalla fase di svalutazione all'inizio della risalita a partire dal 2020, continuerà. Anzi assumerà maggiore vigore nei prossimi anni. La versione originaria, quella col motore microscopico e sovralimentato tipico delle kei car, teoricamente è più appetibile, ma ha il limite della guida a destra. Dato che si tratta di valori di mercato comunque limitati, la presenza del volante "dalla parte sbagliata" si compensa con la minore "fedeltà" al concetto di kei car dell'edizione 1.300 presentata nell'autunno 2005. Quindi, almeno per il momento, non ci sono differenze sostanziali nei prezzi. È impossibile determinare cosa avverrà in futuro. Questa Daihatsu si può acquistare nel normale circuito dell'usato: la maggior parte degli esemplari in vendita è in mano ai privati. Si tratta di Copen conservate, quasi tutte in stato eccellente e con pochi chilometri all'attivo, essendo un'auto da utilizzo stagionale, nonostante la presenza dell'hardtop ripiegabile elettricamente ne favorisca l'uso con qualsiasi tempo. **RC**



**DAIHATSU COPEN**

2002-2010



**La versione con motore di 659 cm<sup>3</sup> turbo** è solo con guida a destra. Nonostante questo limite, i "puristi" la considerano la serie più appetibile dal punto di vista collezionistico.

sarebbe con la Austin Healey Sprite "Frogeye". La posizione di guida è simile, le sensazioni al volante del tutto analoghe ed entrambe suscitano simpatia. Come la Sprite, anche la giapponese regala il meglio di sé su percorsi poco battuti, ricchi di curve, dove adottare un passo fluido. Aumentando il ritmo, la Copen diventa una sorta di kart, maneggevole e fulminea nei cambi di traiettoria: merito delle sospensioni sport (avantreno MacPherson,

**NOI PRIVILEGIAMO LA VERSIONE COL 1.300, CHE HA MOLTE FRECCE AL SUO ARCO: 87 CV, GUIDA A SINISTRA E AFFIDABILITÀ**

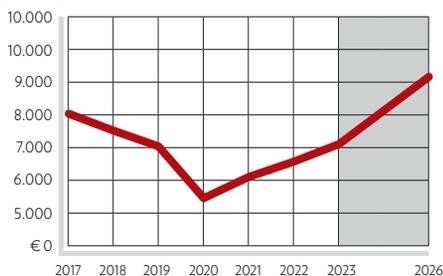
retrotreno a ruote interconnesse) messe a punto grazie alla collaborazione dell'azienda austriaca Magna Powertrain. Al prezzo però di un assorbimento delle asperità pressoché nullo (ma anche questo fa parte del suo fascino). Piacevole anche il cambio a cinque marce, caratterizzato da rapporti ravvicinati. Della dotazione fanno parte l'ABS con EBD, l'aria condizionata, gli alzacristalli elettrici, gli airbag, i retrovisori elettrici e il volante regolabile in altezza.



↑ **DAIHATSU COPEN (1.3)** 2005-2010

↓ **DAIHATSU COPEN (1.3)**

2005-2010



L'edizione col quattro cilindri aspirato di 1.298 cm<sup>3</sup> è proposta con la guida a sinistra; per molti appassionati di spider quindi è questa la versione da privilegiare.



# ALTA CLASSE

Una scelta per palati fini. Proposta come roadster o coupé, monta un raffinato quattro cilindri di 791 cm<sup>3</sup> che eroga 71 CV a ben 8.000 giri: un motore motociclistico. Affascinante, ma da acquistare solo se perfetta

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



HONDA S800 CABRIOLET

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché non solo è stata per molto tempo l'auto sotto il litro più veloce al mondo, ma perché di auto di serie con motore di 800 cm<sup>3</sup> che arrivano a 160 all'ora non ce ne sono altre. A dire il vero non ce ne sono nemmeno molte che arrivano a 10 mila giri, e neppure si trovano molte altre vetture con trasmissione a catena, a meno di non scegliere le progenitrici S500 e S600. Poi perché è una giapponese strana proprio perché esteticamente non è strana in nessuna delle due versioni. È una coupé fastback che potrebbe essere stata

disegnata da un inglese, oppure una proporzionatissima roadster che tradisce addirittura un po' di ispirazione italiana. Per una trentina d'anni è stata l'ultima Honda cabriolet: il filone, che era iniziato con la S500 nel 1963, anno del debutto della Casa nel mondo della produzione automobilistica di serie, si è interrotto nel



1970 proprio con la S800 e non è ripreso che con la S2000 del 1999. La S800 è compatta e, nonostante i quattro carburatori, consuma poco: 6,7 litri per 100 km. Le sue concorrenti sono Austin Healey Sprite, Fiat 850 Spider, Innocenti 950 Spider e MG Midget. Ma certamente la Honda è meno scontata, e nessuna delle concorrenti offre progressione e sonorità degne di una moto. Del resto, i motori motociclistici piccoli, performanti e molto frazionati sono sempre stati la specialità della Casa. All'epoca, nei Paesi europei in cui era importata (fra cui Italia, Francia, Germania, Paesi Bassi e Regno Unito), veniva scelta da una clientela che voleva distinguersi e che amava la bella meccanica. Oggi poco o nulla è cambiato: sono le stesse ragioni per cui vale la pena metterla in garage.

## QUOTAZIONI

**Pur con le sue dimensioni** microscopiche e il suo motore di cilindrata minima (anche se potente), la S800 ha quotazioni decisamente importanti: 18.000 euro è il valore di riferimento per un esemplare in buono stato; una S800 immacolata tocca i 27.000.

Valore € (label AB)

**18.000**

## 2 RESTAURO

Meglio trovarla bella da un collezionista che ha cambiato idea. I prezzi dei ricambi possono essere decisamente elevati, specie per quelli di carrozzeria e illuminazione, e facilmente i costi di un ripristino possono superare di molto il valore dell'auto. La meccanica non è complessa (motore in linea anteriore longitudinale, trasmissione posteriore, cambio a quattro marce) ma difficilmente si trovano esemplari a cui l'olio è stato cambiato ogni 3.000 km come prescriveva la Casa. D'accordo, negli anni 60 e 70 gli intervalli di cambio erano più corti di quelli attuali, ma questo era da record; del resto, lubrificare (e raffreddare) correttamente un quattro cilindri da 71 CV e 791 cm<sup>3</sup> - cioè quasi 100 CV/litro - che ha la potenza massima a 8.000 giri e la zona rossa a 9.000 (ma arriva a 10.000) è un compito da oli con struttura molecolare perfetta, e quelli dell'epoca deperivano rapidamente. Meglio anche, specie

se l'auto è ferma da un po' di tempo o il cambio d'olio è vecchio, pulire la coppa dell'olio dai residui di lubrificante cokerizzato. Le prestazioni del motore e la leggerezza dell'auto (da 720 a 760 kg secondo le versioni) portano a una guida irruente che facilmente ha stressato la catena cinematica. Se si opta per una delle prime 752 roadster o delle prime 252 coupé, che montavano la citata trasmissione con due catene a bagno d'olio (una per lato), è opportuno sostituire anche il lubrificante della trasmissione. Nonostante una produzione significativa (circa 11.500 pezzi, le varie fonti differiscono di qualche decina di unità), i ricambi non sono facili da trovare: in Europa c'è poco, negli Stati Uniti il modello non era importato ufficialmente; Australia e Giappone sono i luoghi dove è più facile trovarli, ma sono anche i Paesi più lontani dall'Italia, con costi logistici immaginabili. All'epoca le forniture di componenti non erano globalizzate e quindi non si può nemmeno contare sui componentisti come accade con le auto di produzione europea.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>FRIZIONE E SPINGIDISCO</b>	€ 1.800
<b>CATENA TRASMISSIONE</b>	€ 160
<b>SET VALVOLE</b>	€ 170
<b>PLASTICHE FRECCHE ANT.</b>	€ 800
<b>STEMMA POSTERIORE</b>	€ 240

### ● I club



#### **Honda S800 Sports Car Club**

Sodalizio britannico molto attivo; sul sito sono presenti molte sezioni interessanti, tra cui quella

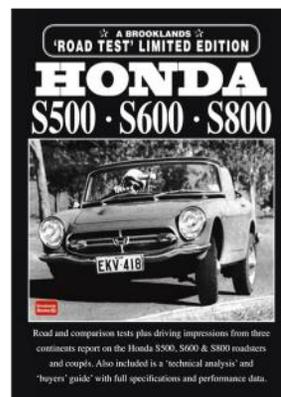
dedicata alla tecnica. Quasi tutte le pagine sono accessibili solo previa iscrizione al club.

**Sito** [hondas800sportsclub.co.uk](http://hondas800sportsclub.co.uk)

**Honda S800 Club Nederland**

**Sito** [hondas800club.nl](http://hondas800club.nl)

### ● I libri



**Si parte con la classica raccolta** di prove pubblicate all'epoca dalle riviste di settore curata da Brooklands Books: "Brooklands Road Test Book Limited Edition - Honda S500-S600-S800". Walter Albrecht ha pubblicato nel 2008 "Walter Albrecht präsentiert Honda S800 Geschichte-Daten-Sonstigen".

### ● Specialisti

**Consolidated Motor Spares BV**

**Sito** [cmsnl.com/honda-cars\\_model7892/](http://cmsnl.com/honda-cars_model7892/)

**Honda 600 Car Parts**

**Sito** [honda600store.com](http://honda600store.com)

**JDM Car Parts**

**Sito** [jdm-car-parts.com](http://jdm-car-parts.com)

**Michael Ortmann Autoteileversand**

**Email** [michael.ortmann@gmx.de](mailto:michael.ortmann@gmx.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Coupé o roadster è puramente una questione di gusti: la prima è più originale, la seconda più armoniosa. La scoperta è più rara (ma nei primi anni di produzione è il contrario) avendo raggiunto oltre 7.700

esemplari contro 3.400 circa; la coupé è meno commerciabile, ma non ha bisogno della costosa guarnizione della capote (420 euro il solo ricambio). Il fascino della prima versione è un ragionamento che quadra solo per un impiego statico o poco più: nei primi sei mesi del 1966 è uscito il citato primo migliaio di vetture con trasmissione a catena, interessanti dal punto di vista tecnico, ma più delicate e meno utilizzabili delle successive con il cardano. Con l'albero

di trasmissione, però, se ne va anche il raffinato retrotreno a ruote indipendenti, sostituito da un convenzionale ponte rigido con barra Panhard e molle elicoidali (l'avantreno a ruote indipendenti prevede le barre di torsione). Le prime 604 roadster e 69 coupé sono uscite con quattro freni a tamburo; successivamente all'avantreno vengono montati dischi (assolutamente consigliabili, con 160 km/h di velocità massima). Il vero cambio di serie è del



**HONDA S800 CABRIOLET 1966-1970**

## 4 IL MERCATO

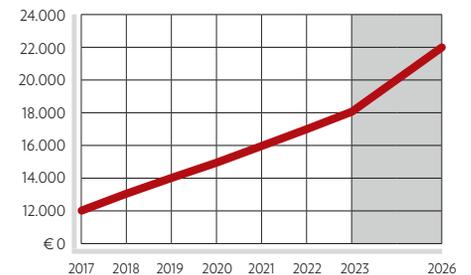
La S800 è stata importata ufficialmente anche in Italia, ma fu venduta, a un prezzo di quasi un milione e mezzo di lire (il 50% in più di una Fiat 850 Spider), in poche decine di esemplari, pochissimi dei quali sono sopravvissuti. Quasi tutte le S800 in circolazione in Italia sono di importazione successiva al periodo di produzione (1966-1970). Quella che può essere considerata, anche se molto alla lontana, l'antenata della Honda S2000 è molto ricercata, anche se destinata a un'utenza disposta a rischiare con un modello difficile e costoso da restaurare. D'altra parte, le sue prestazioni quasi motociclistiche data la leggerezza dell'auto e le doti dello straordinario quattro cilindri, che garantisce regimi di rotazione prossimi agli 8.000 giri, sono così coinvolgenti che è difficile resistere. Ecco perché quei pochi esemplari in vendita in tutta Europa trovano facilmente un compratore. A patto che siano in buone condizioni di originalità

e perfettamente funzionanti. Altrimenti le spese di ripristino rischiano di superare velocemente il valore di mercato al minimo problema. La S800 Coupé, con la sua tipica forma fastback, è più rara rispetto alla spider. La sua quotazione, che nei nostri listini è identica a quella della roadster, non è in realtà così facile da indicare dato che in Europa di S800 Coupé circolanti pare ce ne siano meno di dieci ed è rarissimo che una venga messa in vendita. Nonostante si posizioni nello stesso mercato delle Austin Healey Sprite, MG Midget e Triumph Spitfire, la Honda S800 è qualcosa di ben differente, così come si distanzia ancora di più dalla Fiat 850 Spider che era negli anni 70 la regina del segmento delle piccole scoperte. Pertanto il valore di un esemplare perfetto ormai si avvicina ai 30.000 euro. Un traguardo che è destinato a essere raggiunto fra non molto tempo e poi a essere superato, perché secondo gli esperti di sportive giapponesi la S800 è sicuramente una delle più pregiate automobili della produzione del Sol Levante di fine anni 60. **RC**



**HONDA S800 CABRIOLET**

1966-1970



**Ce ne sono pochissime** in vendita, quasi tutte restaurate e abbastanza originali. Sconsigliabile l'acquisto di un esemplare da ricondizionare data la difficoltà di trovare ricambi in Europa.

febbraio 1968: nel tentativo di proporla sul mercato americano, che aveva riservato una buona accoglienza alle precedenti S600, la Honda mette mano ad alcuni aspetti, in particolare relativi alla sicurezza. Compaiono i side marker, si adotta il doppio circuito frenante (altro aspetto molto consigliato) e i cristalli sono di sicurezza. Ma, nonostante la carburazione magra, l'elevato regime di rotazione che genera un'alta percentuale

## I PRIMI ESEMPLARI HANNO TRASMISSIONE A CATENA E RETROTRENO A RUOTE INDIPENDENTI

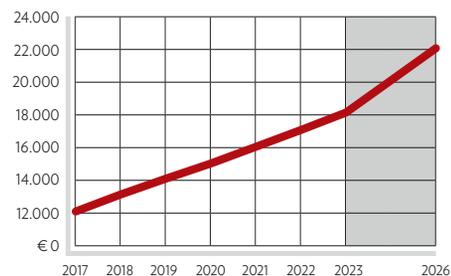
di idrocarburi incombusti rende incompatibile l'S800 con le nuove normative americane sulle emissioni. La S800M, questo il nome della seconda serie, non approda quindi negli "States". Qualche esemplare giunge anche in Italia, perché la Casa è interessata al nostro mercato, nonostante il contingentamento. Oggi le italiane all'origine sono mosche bianche e la loro quotazione è alta.



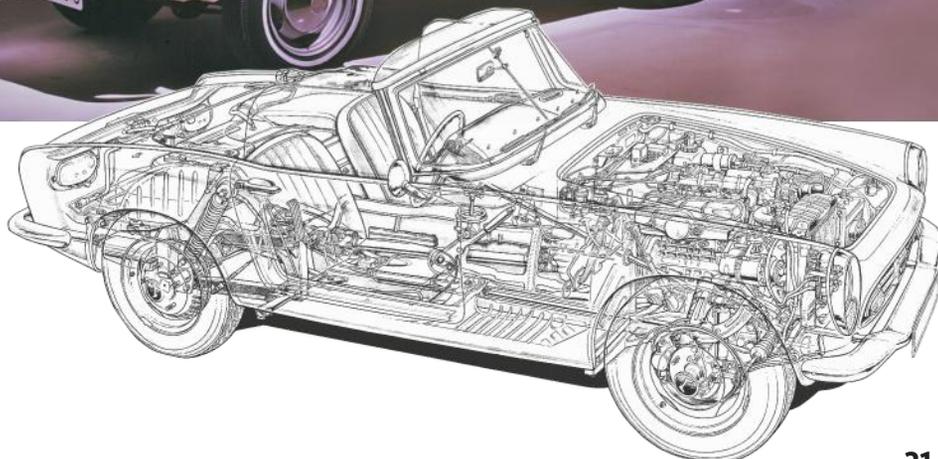
↑ HONDA S800 COUPÉ 1966-1970

### ↓ HONDA S800 COUPÉ

1966-1970



**Benché prodotta** in un minor numero di esemplari, il suo valore è grossomodo identico a quello della roadster; tuttavia ogni S800 Coupé posta sul mercato fa storia a sé.



# SEMPRE GARBATO

Ha segnato una svolta nell'evoluzione dei motori. La fasatura variabile ha consentito di ottenere potenze elevate e una notevole regolarità di funzionamento anche ai bassi regimi. Impressiona davvero un 1.600 aspirato da 150 CV

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché ha un motore che ha fatto la storia ed è il modello che ha reso popolare questo motore sul mercato europeo. Facciamo un passo indietro: se disegniamo i profili delle camme per ottimizzare il funzionamento a bassi regimi, avremo un motore molto regolare nell'uso quotidiano ma poco performante; se invece li concepiamo pensando alle prestazioni avremmo un motore molto "scorbutico" ai bassi che però rende bene agli alti regimi. Per ottimizzare il funzionamento in tutto l'arco di utilizzo servono quindi due profili diversi delle



camme, cosa non semplice perché per molti anni gli alberi a camme hanno lavorato in posizione fissa. Nel marzo del 1984 viene lanciato dalla Casa il programma New Concept Engine con l'obiettivo di sviluppare motori dall'elevata potenza specifica e dalla generosa coppia a tutti i regimi. Ikuro Kajitani, consapevole che

i propulsori a quattro valvole per cilindro sono sì capaci di garantire alte prestazioni a numeri di giri elevati, ma si rivelano "vuoti" ai bassi, individua la soluzione in un dispositivo capace di variare l'apertura delle valvole. Da quella intuizione nasce il V-TEC, acronimo di Variable Valve Timing & Lift Electronic Control. Negli anni lo sviluppo viene affinato, col proposito di realizzare un motore dalla potenza specifica di 100 CV/litro. Nel 1989 questo rivoluzionario propulsore debutta sulla Integra: il 1.600 (sigla B16A) eroga ben 160 CV (secondo lo standard giapponese JIS): un risultato straordinario per un aspirato. In Europa il V-TEC comparirà pochi mesi dopo sulla Civic (e sulla derivata coupé CRX): la potenza del 1.600 è di 150 CV DIN. È l'inizio di una leggenda.



**HONDA CIVIC 1.6 VTEC**

## QUOTAZIONI

Tra le Civic con motore a fasatura variabile del periodo 1987-2001, le meno apprezzate sono quelle della V serie: 9.000 euro se in buone condizioni, 13.500 se perfette. La VI serie vale di più: 13.000 euro (label AB) e 19.500 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

**9.000**

Valore massimo € (label AB)

**13.000**



## 2 RESTAURO

Anche se complesso, il motore V-TEC è molto affidabile anche nelle versioni più esasperate. Con la quinta generazione passa a 160 CV (la sigla è ora B16 A2), valore che viene mantenuto sulla sesta serie. Che sia quindi il 150 CV della 1.6 V-TEC quarta serie o il 160 della VTi quinta e sesta (su quest'ultima c'era anche un 1.800 da 169 CV, riservato alla berlina cinque porte e alla station wagon), se è stato regolarmente tagliando non riserva cattive sorprese. Meglio valutare la compressione e controllare la cokerizzazione dell'olio nella coppa, tipica di tutti i motori che girano molto alti, e poi si può viaggiare tranquilli. La coppa è da pulire prima dei 100 mila chilometri; i cambi d'olio devono essere stati regolari e frequenti per cui è meglio diffidare di esemplari senza una storia spezzata. L'elettronica è affidabile e ancora poco invasiva. Anche il cambio è sincero: se è stato maltrattato lo rivela subito con

impuntamenti e imprecisioni. E che una Civic V-TEC di alta potenza (negli anni sono usciti anche V-TEC 1.500 e 1.600 più tranquilli, con consumi ridotti) sia stata trattata male è possibilissimo. Anni difficili in mano agli adepti del tuning e delle gare clandestine il modello li ha certamente vissuti, perché era performante, incollato alla strada e si deprezzava rapidamente anche per via di un confort migliorabile, specie sulla quarta generazione, storicamente la più interessante. Se a soffrirne non è stata la carrozzeria modificata con improbabili appendici aerodinamiche, possono essere state le masse non sospese e i relativi attacchi: l'assetto rigido trasmetteva molte sollecitazioni e le uscite di strada dei piloti improvvisati - la Civic portava molto a una guida stile go kart - possono avere lasciato tracce. Assali e bracci delle sospensioni possono mostrare segni di corrosione, soprattutto sulle vetture provenienti dal Nord Europa. Da segnalare il sito Usa [hondasparepartsaccessories.com](http://hondasparepartsaccessories.com) che propone ricambi originali di vecchio stock.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>RADIATORE IN ALLUMINIO</b>	€ 360
<b>MOLLE ASSETTO RIBASSATO</b>	€ 300
<b>PASTIGLIE FRENI POST.</b>	€ 160
<b>FRIZIONE E SPINGIDISCO</b>	€ 670
<b>GUARNIZIONE TESTA (B16 A2)</b>	€ 130

### ● I club

#### **Honda Civic-Club**

Community che si ritrova su un forum dove si parla anche di elaborazioni e ricambi. Sono però le ultime due serie a monopolizzare quasi esclusivamente l'attenzione dei soci.

**Sito** [hondacivic-club.forumfree.it](http://hondacivic-club.forumfree.it)

#### **Honda Civic Forum**

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

### ● I libri



#### **L'unica monografia,**

dedicata ai cinquant'anni della Civic, è in giapponese: "Honda Civic 50th Anniversary", pubblicato dall'editore Sanei Shobo. Della Haynes indichiamo: "Haynes Honda Civic 1984 thru 1991 All Models", "Haynes Honda Civic 1991 to 1996" e "Haynes Honda Civic 1995 to 2000" pubblicati nella serie europea Service and Repair Manuals. Alla quinta e sesta serie è dedicato anche il manuale "Chilton Repairs Manual - Honda Civic/CRX 1984-91", Chilton Book Company 1992.

### ● Specialisti

#### **EmPower**

**Sito** [em-power.it](http://em-power.it)

#### **HondaPartsNow.com**

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

#### **Honda Spare Parts and Accessories**

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

#### **K Motor Shop**

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

### 3 SU QUALE PUNTARE

Innanzitutto sulle sole versioni da 100 CV/litro o poco meno: come si è visto, negli anni la gamma dei motori Honda V-TEC si è espansa molto arrivando a coprire anche potenze medie e medio-basse, poco

interessanti dal punto di vista collezionistico. La quarta generazione, per il nostro mercato, ha avuto una sola V-TEC, la citata 1.6 da 150 CV (per il momento l'unica della gamma Civic a beneficiare di questo propulsore), proposta soltanto come hatchback (codice modello DX); lo stesso motore equipaggiava anche la coupé CRX. Dal punto di vista collezionistico è questa prima V-TEC quella da cercare, anche in virtù della sua rarità visto che approda sul

mercato alla fine del 1989 e che nel 1991 esce di scena, sostituita dalla nuova Civic. Quattroruote pubblica una breve impressione di guida sul numero di settembre del 1990 nella quale ovviamente viene elogiata la capacità del motore di mantenere una notevole regolarità di funzionamento a tutti i regimi. Con la quinta serie (1991-1995) le linee tese si addolciscono parecchio ma la Civic ha ancora una personalità ben definita;



↑ HONDA CIVIC 1.6 V-TEC 1989-1991

### 4 IL MERCATO

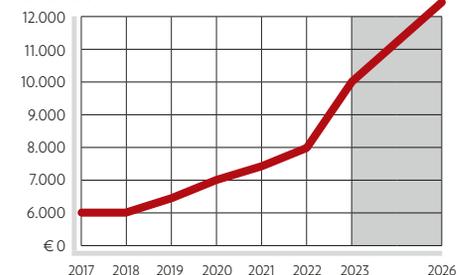
Come per tutti i modelli sportivi realizzati dalle Case giapponesi, il trend di mercato è decisamente favorevole, con valori in forte crescita. Le Civic con le motorizzazioni V-TEC hanno una schiera di estimatori che continua ad allargarsi, anche se i prezzi rimangono entro limiti ragionevoli, almeno per il momento. Insistono infatti nel range di prezzo compreso tra i 10.000 e i 20.000 euro, con una "gerarchia" dei valori che vede nettamente al comando la VI generazione (1995-2001) davanti alla IV serie (1989-1991) e alla V serie (1991-1995). Quest'ultima è quella relativamente più facile da reperire in Italia, dato che fu quella di maggiore successo commerciale nel nostro Paese. Per chi intende acquistare uno di questi modelli, la ricerca non sarà facilissima, non tanto per la disponibilità di esemplari in vendita (che è discreta), quanto piuttosto per la difficoltà di trovarne una in ordine e originale: da una parte

molte Civic V-TEC non sono state mantenute a dovere, dall'altra parecchie sono state sottoposte a trattamenti di tuning che richiedono esborsi notevoli per un corretto ripristino. Sui mercati esteri la situazione è simile, con l'aggravante che le percorrenze sono generalmente più elevate rispetto a quelle accumulate dagli esemplari "italiani". Secondo gli esperti delle sportive giapponesi del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, il futuro collezionistico delle Civic è luminoso, come per tutti i modelli dotati di motori con tecnologia V-TEC, considerata un simbolo della tecnica della scuola del Sol Levante. Le Civic a due volumi, oggetto di trattazione specifica in queste pagine, sono sicuramente preferibili rispetto alle berline a tre volumi e alle SW (VI serie), considerate meno sportive anche se dotate dell'edizione 1.800 da 170 CV. La Civic per eccellenza, nell'idea dei collezionisti Honda, è la hatchback sportiva a 3 porte. Unica variante "concessa" è la coupé CRX, che è oggetto di trattazione specifica nelle prossime pagine. **RC**



↑ HONDA CIVIC 1.6 V-TEC

1989-1991



**Non è molto diffusa** in Italia: ne sono state vendute poche e ancora meno sono sopravvissute, a causa degli alti costi di riparazione del motore V-TEC.

il V-TEC viene proposto in due livelli di potenza, anche con un poco interessante monoalbero da 125 CV della versione ESi; quello da tenere d'occhio è invece il bialbero da 160 CV, che oltre alla hatchback (sigla EG6) equipaggia anche la berlina tre volumi (EG9), da noi poco diffusa, non molto originale, ma interessante perché è l'auto ad alte prestazioni che non ti aspetti. Di fatto è con questa serie che la fasatura variabile entra nel linguaggio comune. La

## LA RAFFINATEZZA MECCANICA DELLA HONDA SI CONCRETIZZA NEL V-TEC. IN EUROPA DEBUTTA SUL 1.600 DELLA CIVIC

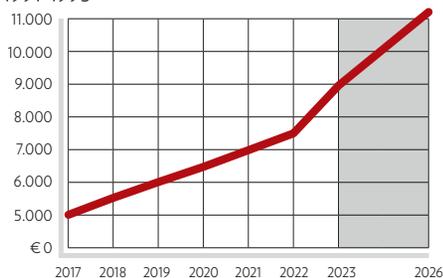
sesta generazione sdoppia la produzione tra Regno Unito e Giappone, mantiene le linee curve con un disegno più anonimo, fa esordire la calandra sul frontale prima cieco e amplia la gamma dei V-TEC: 1.500 da 114 CV, 1.600 da 125 e 160 CV e 1.800 da 169 CV. La famiglia Civic cresce con altre versioni: nel 1997 debutta la berlina fastback a cinque porte, mentre per il 1998 arriva la station wagon Aerodeck. Ma la hatchback rappresenta la scelta migliore.



↑ HONDA CIVIC 1.6 VTi 1991-1995

### ↓ HONDA CIVIC 1.6 VTi

1991-1995

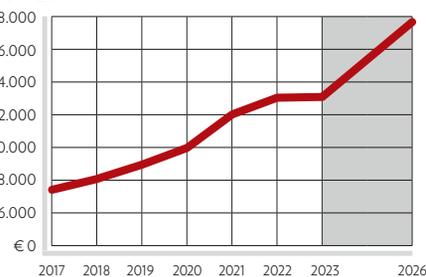


La più diffusa delle tre generazioni prese in esame in questa guida. Reperibile senza grandi difficoltà, non è però facile trovarla originale. Il suo futuro è sicuramente brillante.



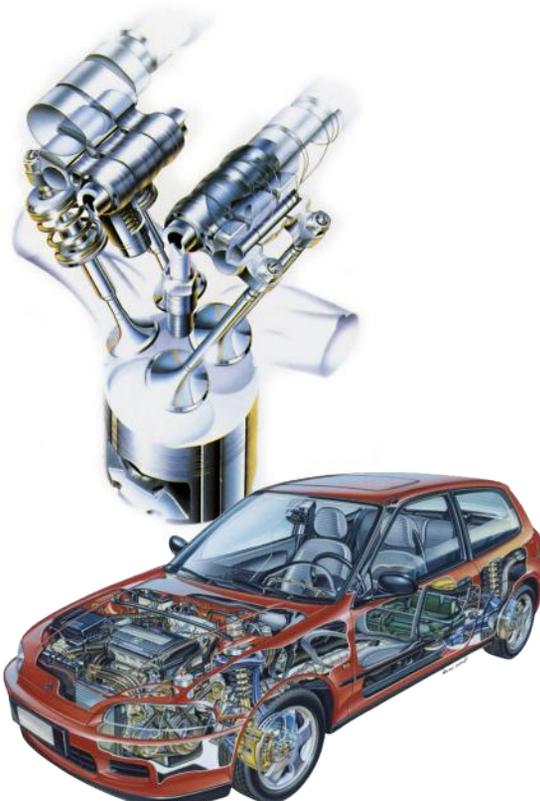
### ↑ HONDA CIVIC 1.6 VTi

1995-2001



#### Risorse un discreto successo

commerciale, soprattutto tra gli appassionati di meccanica raffinata. Il trend di mercato è di crescita costante e piuttosto rapida.



# UN POSTO AL SOL

La versione berlina piace, soprattutto col motore V-TEC da 150 e 160 CV.  
La seconda edizione adotta una carrozzeria tipo "Targa": alle prestazioni  
si unisce il fascino della guida a cielo aperto; un binomio irresistibile

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



HONDA CIVIC CRX

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le CRX di seconda e terza generazione sono auto sensibilmente diverse, accomunate soltanto dai due posti e dall'utilizzo di meccanica e piattaforma Civic. Una coupé a due posti con coda tronca secchi la seconda, una sportiva con tetto amovibile e montante posteriore che funge da rollbar, in stile Porsche Targa, la terza. Ora, dopo aver parlato diffusamente della Civic e dei motori V-TEC non rimane molto da dire a proposito della seconda serie che, presentata nel 1987, era un restyling della

prima (apparsa nel 1983 con il nome di Ballade Sports CR-X), rivista nel muso e nelle fasce paraurti per mantenerla al passo con i tempi. Il nome era stato accorciato in CRX senza trattino; il restyling era riuscito e nel settembre 1989 (model year 1990) l'arrivo del 1.6 V-TEC (B16 A, 150 CV) aveva rinnovato



l'interesse per il modello. Tuttavia le prime due serie della CRX non sembrano avere lasciato un segno nella memoria collettiva paragonabile a quello della Civic fastback quarta serie o della CRX terza serie. Questa debutta al Salone di Ginevra del 1992; sui alcuni mercati è commercializzata come CRX Del Sol o Del Sol tout court; da noi il nome è CRX, anche se molti la chiamavano con il riuscitissimo pay-off della sua campagna pubblicitaria: "Fly and drive". Il suo tetto asportabile (optional a comando elettrico) è in grado di far apprezzare in piena sicurezza le prestazioni del 1.600 a fasatura variabile da 125 CV (ESi) o 160 CV (VTi) e la linea è simpatica e piacevole. Ne sono arrivate poche a causa dei dazi d'importazione.

## QUOTAZIONI

**Ruoteclassiche considera le CRX II e III serie**, le uniche importate ufficialmente in Italia. La prima è valutata 11.000 euro (label AB). La terza serie, con carrozzeria tipo "Targa" e chiamata CRX Del Sol, vale di più: 13.000 euro, sempre nella fascia di riferimento AB.

Valore minimo € (label AB)

**11.000**

Valore massimo € (label AB)

**13.000**

## 2 RESTAURO

Quanto osservato per la meccanica degli altri modelli su base Civic vale ovviamente per le CRX. I motori sono affidabili: si trovano versioni ESi con oltre 250 mila km e anche i V-TEC raggiungono i 200 mila senza grandi problemi; nessuno, di norma, presenta trafilaggi d'olio. Sulla terza serie era disponibile un optional molto scenografico ma anche delicato: il sistema elettromeccanico di apertura del tetto che lo faceva traslare in una sede ricavata all'interno del cofano baule; per permettere la traslazione, il cofano scorreva in verticale fino alla quota del tetto. È uno dei sistemi di apertura più complessi mai visti e aggiunge 80 kg al peso della vettura, ed è facile immaginare che possa, a trent'anni dalla costruzione, andare fuori registro. L'altra parte apribile dalla copertura è il lunotto, che scorre verticalmente con un normale alzacristallo elettrico; il rischio maggiore

è che le infiltrazioni d'acqua abbiano danneggiato il meccanismo, ma la posizione della sede sotto il rollbar limita molto questo rischio. Come molte plastiche anni 90, in particolare sulle vetture che hanno viaggiato molto con il tetto aperto, quelle della CRX terza serie soffrono un po' dell'esposizione agli ultravioletti; i tessuti invecchiano male e tendono a diventare molli e a presentare grinze, per cui è meglio puntare su esemplari con gli interni in pelle. Anche sulla seconda serie i tessuti sono un punto debole, in particolare per l'usura sui fianchetti, e ritrovare il materiale originale non è semplice. Purtroppo non è difficile incappare, sia con la seconda sia con la terza serie, in esemplari elaborati malamente, con modifiche soprattutto agli scudi paraurti. Questi sono il tallone d'Achille anche degli esemplari originali, perché non ci sono né fasce paracolpi né sensori di parcheggio e quindi facilmente gli angoli sono segnati, ma il loro ripristino è alla portata di qualsiasi carrozziere.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>KIT CINGHIA DISTRIBUZ.</b>	<b>€ 96</b>
<b>DISCHI ANT. VENTILATI</b>	<b>€ 73</b>
<b>FASCIONE ANT.</b>	<b>€ 200</b>
<b>COFANO</b>	<b>€ 418</b>
<b>REGOLATORE DI TENSIONE</b>	<b>€ 67</b>

### ● I club

#### **Honda delsol ricambi**

Gruppo Facebook di appassionati italiani dedicato a vendita e acquisto di ricambi per la CRX terza serie.

**Sito** [facebook.com/groups/3748020915257446/](https://www.facebook.com/groups/3748020915257446/)

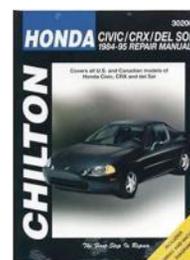
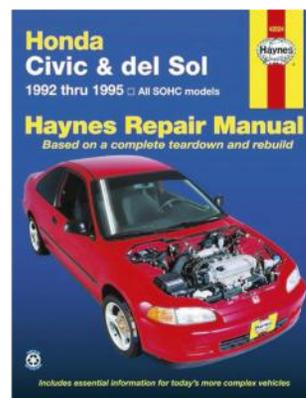
#### **Honda CRX Car Club**

**Sito** [facebook.com/people/Honda-CRX-car-club/100064725336788/](https://www.facebook.com/people/Honda-CRX-car-club/100064725336788/)

#### **CRX Community**

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

### ● I libri



**La bibliografia sulla CRX** è scarsissima:

segnaliamo soltanto due manuali: l'Haynes dedicato alle versioni monoalbero americane "Honda Civic & Del Sol 1992 thru 1995 - All SOHC models" e il Chilton "Honda Civic/CRX/Del Sol 1984-95 Repair Manual".

### ● Specialisti

#### **CMS**

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

#### **Honda Factory Parts**

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

#### **Honda Italia ricambi**

**Sito** [ricambi-honda.it](http://ricambi-honda.it)

#### **Rexbo**

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

## RUOTECLASSICHE

HONDA CIVIC CRX (II - III SERIE)

### 3 SU QUALE PUNTARE

Seconda e terza serie, come si è visto, sono vetture completamente differenti.

La seconda è pensata per il piacere di guida, la terza per i viaggi en plein air. Se si pensa alla coupé "nuda e cruda"

le versioni sono la 1.6 a 16 valvole da 131 CV o la V-TEC, che monta il 150 CV della coeva Civic hatchback e prevede di serie i sedili sportivi rivestiti in pelle nera con impunture rosse. Il generoso quattro cilindri a fasatura variabile consente alla CRX, che pesa a vuoto 1.030 kg, di superare i 220 km/h. Comunque anche le prestazioni della "normale" non deludono: tocca i 212 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 8 secondi netti. Pur senza la fasatura

variabile il 1.600 rivela una progressione entusiasmante fin dai bassi regimi; oltre i 5.500 giri sembra quasi di essere al volante di un'auto da corsa. Ad assecondare tali doti, un cambio dagli innesti precisi e veloci, uno sterzo leggero e progressivo e una buona tenuta di strada. Certo la raffinatezza del V-TEC (e la ventina di cavalli in più) è un plus, che però paga lo scotto di una maggiore complessità costruttiva. In generale, comunque,



↑ HONDA CIVIC CRX 1987-1992

### 4 IL MERCATO

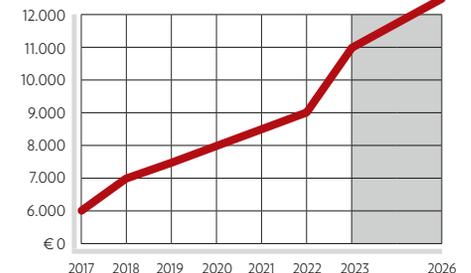
Le due serie di CRX analizzate in questa Guida al collezionismo sono modelli molto differenti tra loro: la II serie (1987-1992) è una piccola coupé 2+2 ad alte prestazioni, derivata dalla Civic IV serie, la seconda (1992-1998) è invece una tipo "Targa" a due posti secchi. Sono dunque destinate a una tipologia di collezionista diversa, anche se certamente entrambe composte da appassionati di sportive giapponesi. La CRX Del Sol attira anche i collezionisti di vetture scoperte e si pone in concorrenza con le Mazda MX-5 NA e Fiat Barchetta, rispetto alle quali garantisce però prestazioni nettamente più sportive. Le CRX sono oggetti dedicati a raffinati cultori di tecnica motoristica d'eccezione: una nicchia di mercato che gode di un numero crescente di adepti. Per questo motivo le CRX in vendita sul mercato sono sempre più rare, e ciò contribuisce a fare lievitare le quotazioni. Perché chi è riuscito a impossessarsi di un esemplare non

vi rinuncia facilmente, a meno di offerte non rifiutabili perché ben superiori alle quotazioni indicate dai listini di Ruoteclassiche. Quasi sempre il mercato offre gli esemplari peggiori, ossia quelli il cui restauro non è economicamente conveniente. Per trovare una CRX, sia di seconda generazione sia appartenente alla serie Del Sol, occorre frequentare con assiduità i forum di discussione dedicati alle sportive giapponesi e monitorare i raduni organizzati dai club dedicati alle Honda. Entrando in confidenza con gli appassionati del modello, può darsi che salti fuori un'occasione. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, il trend di crescita dovrebbe essere confermato anche nei prossimi anni: sarà una salita armonica, continua e costante, che porterà le CRX su valori sensibilmente superiori agli attuali. D'altra parte il fenomeno è comune a tutte le Honda da collezione: in particolare le youngtimer della marca giapponese si stanno rivelando tra i modelli più ambiti dagli appassionati. **RC**



↑ HONDA CIVIC CRX

1987-1992



**Una coupé 2+2** con notevoli prestazioni. Il 1.600 eroga nella versione "normale" ben 131 CV, che salgono a 150 con la fasatura variabile. Stile sobrio, senza effetti speciali.

la seconda serie riscuote interesse soprattutto all'interno della cerchia di appassionati di auto Honda o comunque giapponesi, e quindi bisogna aspettarsi tempi lunghi per un'eventuale rivendita. Ben diverso è l'appeal esercitato dalla generazione successiva della CRX. Grazie alla linea simpatica e all'innegabile fascino del tettuccio rigido asportabile e del lunotto discendente (a comando elettrico), la Del Sol attira un pubblico ben più ampio.

## LA TERZA GENERAZIONE, CONOSCIUTA COL NOME DEL SOL, HA IL FASCINO DELLA GUIDA A CIELO APERTO

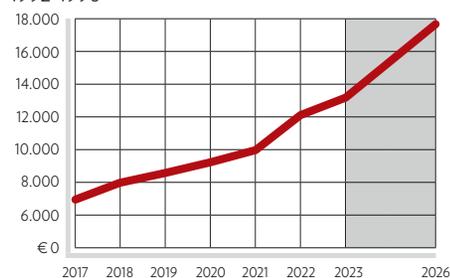
La gamma motori prevede il 1.6 ESi (variatore di fase solo sulle valvole di aspirazione) da 125 CV e il VTi da 160 CV. Il primo prevede anche la trasmissione automatica a quattro rapporti in luogo del manuale a cinque marce; il VTi invece è accoppiato solo con un cambio manuale caratterizzato da rapporti ravvicinati per sfruttare al meglio l'elevata potenza. Come optional la CRX può essere equipaggiata di tetto a movimentazione elettrica.



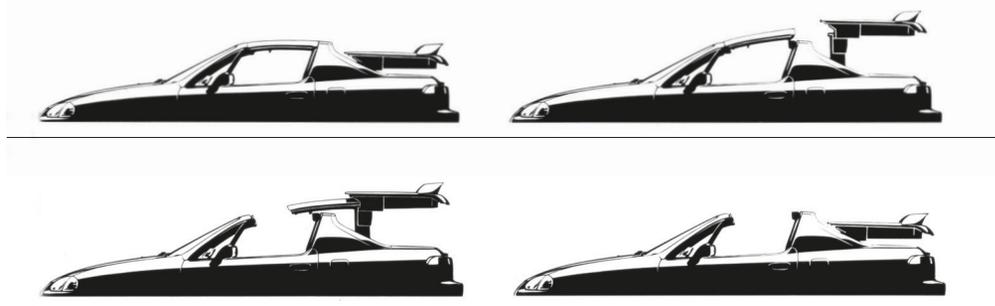
↑ HONDA CRX 1.6 VTi 1992-1998

### ↓ HONDA CRX

1992-1998



Il cambio di generazione portò a una variazione di posizionamento sul mercato della CRX, che perse il nome Civic per diventare un modello distinto.



# LETTERA SCARLATTA

Per la Casa quella "R" indica Racing, ma può anche significare ribelle, rabbiosa o rapida: tutte definizioni che calzano a pennello a questa sportiva. Motore 1.800 da 190 CV, collettore di aspirazione lucidato a mano e pomello del cambio in titanio

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



HONDA INTEGRA TYPE R

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è l'essenza degli anni 90, in cui c'erano sportive derivate portando agli estremi una vettura di grande serie e non dando l'aspetto di un'auto "normale" a una nata da subito per le alte prestazioni. Quando nasce, l'Integra Type R aggiunge (molto) pepe a un modello nato nel 1985 (si chiamava Quint Integra) e rinnovato col model year 1990 e ancora nel 1993. Per la nuova sportiva della famiglia, che in Giappone debutta nel 1995, i tecnici Honda intervengono sul 1.800 V-TEC che, grazie a un'elaborazione condotta con moltissime

lavorazioni manuali (lucidatura dei condotti d'aspirazione, bielle specifiche, valvole alleggerite...), arriva ad erogare 200 CV. Siamo a 111,1 periodico cavalli/litro, con il consueto colpo contro lo schienale dei sedili Recaro quando, verso i 5.800 giri, entra in funzione la seconda serie di camme. Per apprezzare appieno le differenze di prestazioni con una Civic V-TEC serve probabilmente partecipare a un track day, dirà qualcuno. Bene, gli forniamo un'altra ragione: descrivendo la preparazione sportiva che distingue una Type R di serie da una normale Integra si incantano gli appassionati. L'abolizione del fonoassorbente e del coperchio della ruota di scorta per guadagnare peso sono roba da ragazzini, il pomello del cambio in titanio è più scena che abbattimento



reale di peso morto. Ma lo studio di un parabrezza specifico più sottile è proprio roba da giapponesi. Il beneficio che apporta non è assolutamente proporzionato al costo della progettazione (e del ricambio...). Bene, è anche questo a farcela scegliere. I colori? Championship White, Milano Red e Starlight Black.

## QUOTAZIONI

**Il suo valore**, riferito a un esemplare in buone condizioni (label AB delle quotazioni di Ruoteclassiche), è di 20.000 euro, somma che lievita fino a 30.000 euro per una Integra Type R in condizioni eccellenti (label A+).

Valore € (label AB)

20.000

## 2 RESTAURO

Purtroppo le gare clandestine, in quanto tali, non hanno registri da consultare per sapere se l'Integra Type R che stiamo acquistando ha vissuto anni difficili tra preparazioni artigianali e "dopaggi" al protossido d'azoto. Se non era diffusa in quell'ambiente era perché ce n'erano poche e da nuova, quindi quando sarebbe stata particolarmente competitiva, costava molto: poco meno di cinquanta milioni di lire. Se non ha trafilaggi d'olio, se il selettore delle marce è ancora preciso come da nuova (prima e "retro" dure sono una caratteristica, non un difetto) e soprattutto se i dadi che fissano le barre duomi (di serie) non mostrano di essere stati svitati, avvitati e magari riverniciati, possiamo sceglierla con una certa tranquillità anche se ha molti chilometri. Trovarla con oltre 200 mila è la norma perché, come già detto per la Civic, i motori V-TEC sono complessi, ma affidabili. Una prova su strada a motore caldo

è indispensabile, per capire se la variazione di fase funziona correttamente, se la compressione del motore è ancora quella originale e se non si verificano perdite o surriscaldamenti. Una rotonda presa un po' allegra può servire per controllare il corretto funzionamento del differenziale autobloccante, la dotazione più importante della Type R (dopo il motore, ovviamente) perché elimina completamente il sottosterzo. Da controllare anche tutte le dotazioni specifiche, dal rivestimento dei sedili (l'Alcantara degli anni 90 è facile a logorarsi) alla correttezza di pomello del cambio e parabrezza, che rischiano di essere introvabili. Se la meccanica non è in ordine, bisogna mettere in conto spese sensibili (pochi ricambi sono disponibili in Italia) e soprattutto conoscere un'officina che ci sappia mettere le mani. Probabilmente un'officina autorizzata, purché in attività da una ventina d'anni, è ancora una soluzione praticabile dal momento che personale che ha lavorato su queste vetture all'epoca dovrebbe ancora essercene all'opera.



## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

<b>DECAL LATERALE</b>	€ 48
<b>SET DISCHI (ANT. + POST.)</b>	€ 362
<b>SET PASTIGLIE (ANT. + POST.)</b>	€ 114
<b>FRIZIONE E SPINGIDISCO</b>	€ 191
<b>SET PISTONI</b>	€ 525

### • I club



#### **Honda Club Italia**

Benché aperto a tutti i possessori di auto Honda, è focalizzato su Civic, CRX, Integra Type R, Accord, Prelude, S2000 e NSX. Organizza raduni e track day. Il punto d'incontro è il visitatissimo forum, che conta circa 10.300 iscritti; qui si trovano consigli, ricambi e indirizzi utili.

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

### • I libri



#### **Anche per la Integra**

**Type R** la letteratura specifica è tutta giapponese, con la consueta formula dei numeri monografici di periodici. Segnaliamo "Integra Type R DC2 & DB8" edito da Neko Mook nel 2013 nella serie "I love", "Integra Type R", numero 2 della serie Gold Cars Top (1995) e "New Honda Integra Type R Perfect Guide"

### • Specialisti

#### **AKR Performance**

**Sito** [akr-performance.com](http://akr-performance.com)

#### **Cox Motor Parts**

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

#### **Honda Parts UK**

**Sito** [parts-honda.uk](http://parts-honda.uk)

#### **Nengun**

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

## 3 SU QUALE PUNTARE

L'Integra Type R ha vissuto una carriera produttiva molto tranquilla. Quella di cui ci occupiamo in queste pagine è identificata dalla sigla DC2 commercializzata in Europa dal 1997 al 2001. Le versioni per il mercato

del Vecchio Continente non sono praticamente mai variate, avendo mantenuto il musetto con quattro fari tondi dell'Integra terza serie, uscita nel 1993 (in Giappone adoterà poi un frontale caratterizzato da proiettori rettangolari a sviluppo orizzontale e da un cofano inedito). La Type R non fa nulla per nascondere la sua indole: il vistoso alettone posteriore, l'assetto ribassato e la monocromia di tutti i componenti esterni

della carrozzeria non lasciano spazio a interpretazioni. Nell'abitacolo i sedili anteriori Recaro, il pomello del cambio in titanio, la scala del contagiri a 10.000 fuggano ogni eventuale dubbio. Tutto confermato una volta girata la chiave di avviamento. Il V-TEC di 1.797 cm<sup>3</sup> da 190 CV ha una voce imperiosa. Si dimostra vivace fino ai 6.000 giri, soglia oltre la quale regala il meglio di sé in un crescendo continuo fino a quasi quota 9.000.



**HONDA INTEGRA TYPE R** 1997-2001

## 4 IL MERCATO

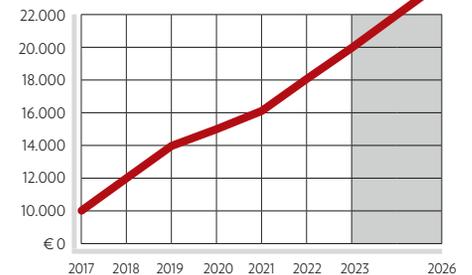
Con i suoi 190 CV espressi a regimi di rotazione favolosi e abbinati alla trazione anteriore, la Integra Type R è una delle Honda youngtimer entrate nel mito: ne circolano pochissime in Italia e non appena una appare in un sito di e-commerce si scatena la caccia all'acquisto. Protagonista di una crescita eccezionale delle valutazioni, oggi è quotata almeno 20.000 euro se in buone condizioni, con una maggiorazione del 50% se perfetta. In realtà di esemplari "andanti" ce ne sono ancora meno, quindi il punto di riferimento reale è la quotazione A+. Le Type R sono ormai tutte saldamente nelle mani di collezionisti fanatici del marchio, che quindi ben difficilmente se ne separano. Per reperire dunque una Integra Type R occorre battere palmo a palmo i luoghi di frequentazione più probabili: i forum dedicati alle auto giapponesi, i siti web dei club e, soprattutto, i meeting pubblicizzati

solitamente attraverso i social. Perché il mercato delle giapponesi, youngtimer e instant classic in particolare, quasi mai segue le logiche commerciali più tradizionali, ossia quelle che i collezionisti "vecchia scuola" sono abituati a considerare. Ma l'utilizzo dei canali web, che ormai non possono più essere definiti alternativi, è quello più diffuso. Da una veloce ricerca sul sito più popolare per gli annunci automobilistici, quello che quasi tutti i commercianti utilizzano come punto di riferimento, risulta che attualmente ci sono dieci annunci riguardanti la Integra Type R, ma soltanto uno è pubblicato da un professionista; i rimanenti nove sono di privati. Peraltro con valori allineati alle indicazioni economiche di Ruoteclassiche. Nell'ambito delle aste, invece, sono anni che non appare una Type R di questa serie. Infine un'annotazione: le Integra JDM, ossia quelle per il mercato interno giapponese, pur con la guida a destra, sono considerate rarità ancora più interessanti, e quindi potrebbero spuntare addirittura cifre più alte. **RC**



**HONDA INTEGRA TYPE R**

1997-2001

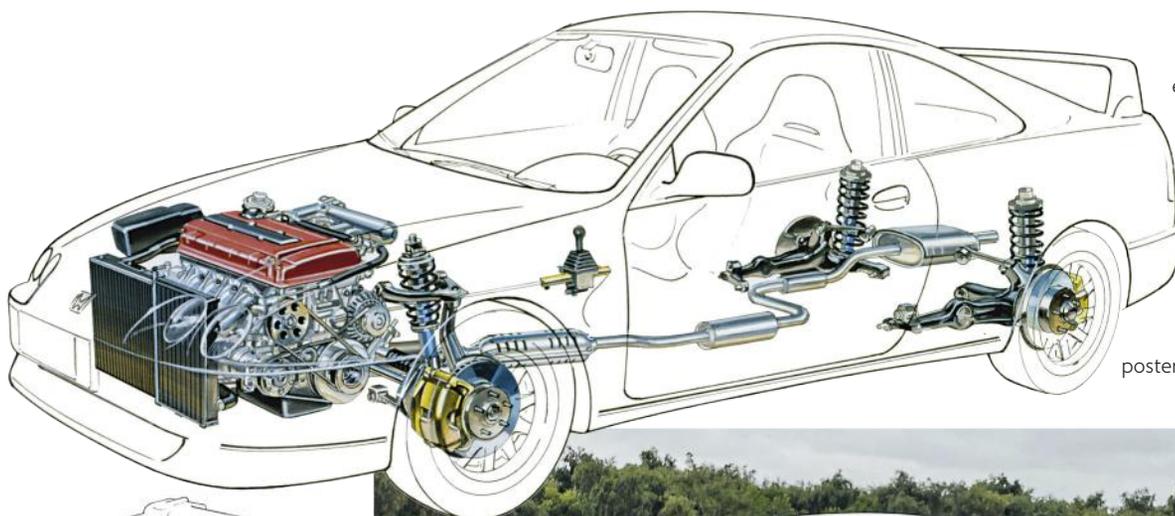


È una delle youngtimer giapponesi più ambite ed è protagonista di un'ascesa delle quotazioni che sembra inarrestabile. Dal 2017 il suo valore è raddoppiato.

Le prestazioni sono da primato: si oltrepassano i 230 km/h, mentre si accelera da 0 a 100 km/h in 6,7 secondi; i 400 metri si percorrono in 14,8 secondi, con una velocità di uscita di oltre 155 km/h. Stupefacente, addirittura incredibile per un quattro cilindri 1.800 aspirato. Ad assecondare il V-TEC, sospensioni con una taratura senza compromessi, che rendono il confort pressoché inesistente e che fanno sobbalzare la vettura ad ogni

**DECLAMA SUBITO  
LA SUA NATURA:  
ALA POSTERIORE,  
ASSETTO RIBASSATO,  
SEDILI RECARO  
E CONTAGIRI  
A QUOTA 10 MILA**

irregolarità del fondo. Ma garantiscono una tenuta esemplare anche alle andature più sconosciute. Lo sterzo, a cremagliera e dotato di servoassistenza, è diretto e molto sensibile. Il cambio è puro piacere, a partire dal posizionamento perfetto della leva; ha innesti secchi, precisi e la corsa è corta. Pur spartana, la Type R vanta un abitacolo rifinito con cura e materiali di buona qualità. Completa la dotazione, che comprende anche il climatizzatore.



**La belva a nudo**  
Il cuore della Type R è il suo motore 1.800 con fasatura variabile; eroga 190 CV a 7.900 giri; la coppia di 178 Nm (18,1 kgm) è a 7.300 giri. Il cambio manuale è a cinque marce; di serie è montato il differenziale a slittamento limitato. L'impianto frenante è a quattro dischi (anteriori autoventilanti da 282 mm, posteriori da 260 mm), con ABS.



# MAGICA "S"

Si inserisce nel solco della tradizione sportiva della Casa, iniziata nel 1963 con la S500. Qui si è allo stato dell'arte. Il motore V-TEC di 2 litri eroga 240 CV, il telaio ha doti straordinarie quanto a rigidità e tenuta. Per non parlare del cambio a 6 marce...

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è una macchina fatta bene, con cura artigianale e meticolosità giapponese: nel periodo di sviluppo i collaudatori percorrevano mediamente 700 km al giorno con ogni muletto per perfezionare il "fine tuning" del modello. Come tutti i V-TEC dal 1.600 in su ha prestazioni entusiasmanti, ma qui il quattro cilindri di 2 litri raggiunge una potenza specifica di 120 CV/litro, sempre senza sovralimentazione. Il tutto rispettando la normativa Euro 3. È studiata per dare emozioni vecchio stile, infatti la trazione è posteriore, ma senza i



difetti delle auto di cinquant'anni fa. Ideale nel misto veloce, ha un peso (1.245 kg) bilanciato praticamente alla perfezione (siamo al 49%-51% tra anteriore e posteriore). Il cambio è a sei marce con leva corta e innesti precisi, la posizione di guida distesa e incastrata tra brancardo e tunnel centrale. Ed è proprio il quattro cilindri da

240 CV a fare la differenza. Fino ai 5.000 giri tira forte, ma è oltre tale soglia, quando l'alzata delle valvole cambia, che diventa cattivo, esplodendo con una progressione che è senza fine, accompagnata da una sonorità rauca. Purtroppo per vivere queste emozioni occorre però sempre guidare col coltello tra i denti, scalando le marce con frenetica assiduità. In Italia e in generale in Europa è vissuta come un modello di nicchia (il prezzo di listino è sui 70 milioni di lire), ma non ha i difetti delle piccole serie: la Casa ha dichiarato, lanciando nel 2009 la Ultimate Edition, una produzione di 110.673 pezzi. Non male, per una vettura che ha tutto quello che l'automobilista medio non cerca: due soli posti, carrozzeria aperta, potenza elevata e guida impegnativa.



## QUOTAZIONI

Per questa raffinata roadster giapponese il nostro listino indica un valore di 17.000 euro per un esemplare conservato in buone condizioni e normale usura (label AB); una vettura perfetta vola a 25.500 euro.

Valore € (label AB)

17.000



## 2 RESTAURO

In giro ce ne sono poche, ha poche parti in comune con modelli di grande serie, dal sito Honda Italia i suoi ricambi sono merce rara e i ricambisti indipendenti si fanno pagare. Ma la S2000 ha anche un difetto: mangia olio. Battute a parte, la meccanica è affidabile anche se le prime serie, costruite dal 1999 al 2003 nello stabilimento di Takanezawa (dove nascevano anche la NSX e l'ibrida Insight) con largo impiego di operazioni manuali, avevano qualche difetto di gioventù, in particolare il citato consumo di lubrificante, naturale per un motore che può arrivare a 9.150 giri. Il difetto è stato corretto nel 2002, in occasione dell'aggiornamento che ha pure introdotto il lunotto in cristallo con sbrinatori in luogo di quello precedente in plastica. Gli esemplari dal 2004 in avanti nascevano invece a Suzuka, in uno stabilimento con processi industriali che consentivano un migliore controllo della qualità. Il catalogo molto "corto", con una

sola motorizzazione per tutta la carriera europea e una seconda venduta solo in Nordamerica e Giappone, un solo restyling e un paio di aggiornamenti, facilita la ricerca dei ricambi. Il restyling avviene proprio in occasione del cambio di sito produttivo; per gli Usa e per il Giappone la cilindrata viene elevata a 2.2 litri. Nella scelta, meglio controllare il telaio in fossa o su un ponte, perché soprattutto la zona centrale potrebbe avere subito deformazioni da torsione (evidenziate, per esempio, da un'asimmetria delle "luci" tra porte e carrozzeria e dalla difficoltà di apertura e chiusura delle porte). Se mantenute a dovere le meccaniche Honda non perdono olio; i trafilaggi devono quindi far sospettare qualche problema. Come sugli altri V-TEC e in particolare per gli esemplari pre-2003 è opportuna una pulizia della coppa dell'olio per rimuovere le morchie da cokerizzazione. Un ulteriore check, infine, deve riguardare gli strumenti: l'elettronica della S2000 non è invasiva ma comunque patisce l'invecchiamento, e il restauro in questo campo è una scienza ancora agli albori.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

TENDICATENA DISTRIBUZ.	€ 224
RADIATORE	€ 660
POMELLO CAMBIO	€ 213
CATALIZZATORE	€ 1.190
COFANO ANT.	€ 884

### ● I club

#### S2K Club Italia

Sodalizio con un sito abbastanza completo; l'anima pulsante però è il forum, che conta circa 1.700 utenti registrati.

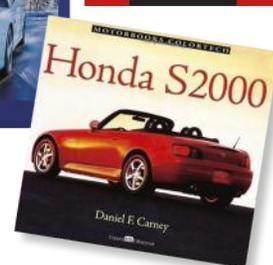
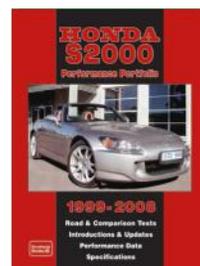
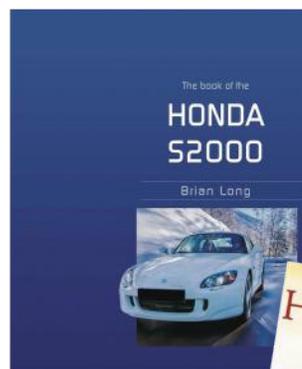
Sito [s2kclub.it](http://s2kclub.it)

#### S200.Club

Non un vero e proprio club, ma un sito dove trovare ogni informazione su questa spider.

Sito [S2000.club](http://S2000.club)

### ● I libri



#### Prescindendo dalla consueta

e abbondante letteratura nipponica, segnaliamo "The Book of the Honda S2000" di Brian Long (Veloce Publishing), la raccolta di prove dell'epoca "Honda S2000 Performance Portfolio" della Brooklands Books e "Honda S2000" di Daniel F. Carey (Motor Books International).

### ● Specialisti

#### Honda Factory Parts

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

#### Honda Parts Now

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

#### Ricambi Honda

Sito [ricambi-honda.it](http://ricambi-honda.it)

#### S2000 Parts Europe

Sito [s2000partseurope.com](http://s2000partseurope.com)

 **HONDA S2000** 1999-2004



### 3 SU QUALE PUNTARE

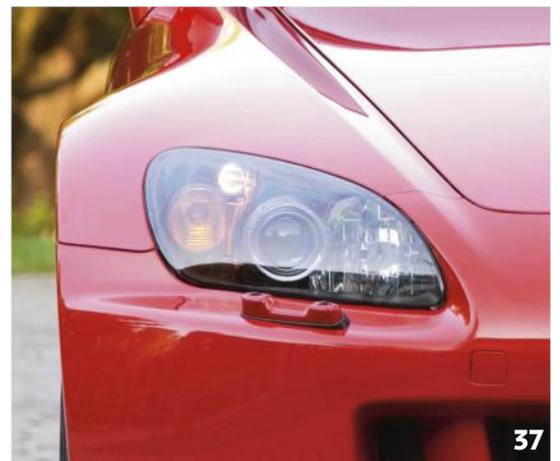
Di una S2000 non rimarrebbero da scegliere che il colore e la presenza dell'hardtop. Se si desidera questo accessorio, meglio una vettura che lo abbia in dotazione, perché i prezzi del ricambio, anche usato, sono elevati. Quanto alla livrea, i clienti italiani hanno privilegiato il grigio metallizzato, tinta molto popolare e getonata anche nel resto d'Europa. Aggiornamenti, restyling e differenze tra mercato e mercato non lasciano comunque esaurire così in fretta l'esame delle varianti, anche perché si trovano all'interno della UE esemplari ex americani ed ex giapponesi con questi ultimi, al pari degli inglesi, da valutare con le molle per via della guida a destra. La storia della S2000, sviluppata sotto l'egida di Shigeru Uehara (padre della NSX e della Integra Type R), prende avvio nel 1995, quando al Salone di Tokyo viene svelato il prototipo Sports Study Model (SSM), una spider disegnata in collaborazione con la Pininfarina. A partire da quella concept il designer del centro stile Honda Daisuke Sawai definisce le linee della S2000, che debutta come modello pre serie nel 1998 in occasione dei festeggiamenti per i 50 anni della Casa, fondata da Soichiro Honda e Takeo Fujisawa nel 1948 a Hamamatsu. L'intento è quello di proporre una sportiva pura capace di esaltare il piacere di guida. A partire dal telaio, sviluppato per garantire una rigidità torsionale e una resistenza paragonabili a quelle di una vettura chiusa, senza ovviamente incorrere in indesiderati incrementi di peso. Viene pertanto ideata una struttura formata da una X, formata da un tunnel centrale scatolato e dalle "gambe" diagonali a ciascuna estremità; queste si collegano rispettivamente ai longheroni anteriori (che sostengono il motore) e posteriori. La struttura è completata da massicci brancardi sottoporta. Nella prova condotta da Alex Zanardi sul circuito di Monza (pubblicata da Quattroruote nell'ottobre del 2010), il campione giudica eccezionali le prestazioni telaistiche, con margini di sicurezza inimmaginabili: un punto di riferimento per le sportive di media

## 📌 HONDA S2000 2004-2009

cilindrata. Alla raffinatezza tecnica e meccanica fa da contraltare un abitacolo molto spartano: manca qualsivoglia tasca o vano; il disegno della plancia è "povero", con la strumentazione digitale raccolta in un piccolo cruscotto. La capote ad azionamento elettrico (ma i due ganci sulla cornice del parabrezza vanno aperti-chiusi manualmente) si apre (o chiude) in sei secondi. Nel 2002 ecco i primi ritocchi: fari con guscio cromato, lunotto della capote in vetro (prima era di plastica), pomello del cambio non più in titanio bensì rivestito in pelle e tweeter sui pannelli porta. Nel 2004 l'unico vero restyling: cambiano paraurti, gruppi ottici e interni, i cerchi da 16" cedono il posto a quelli da 17", si rivedono le sospensioni per rendere la S2000 più docile. Per gli Usa il motore F22C da 2.200 cm<sup>3</sup> sostituisce l'F20C da 2.000, che rimane a listino per tutti gli altri mercati (in Giappone verrà adottato successivamente); le vetture assumono

## L'UNICO RESTYLING SI REGISTRA NEL 2004. IL MOTORE PER L'EUROPA RIMANE SEMPRE IL "CATTIVO" 2.000 DA 240 CV

la sigla identificativa di telaio AP2. L'ultimo aggiornamento si registra con il model year 2006, che vede l'introduzione del controllo di stabilità (VSA) e dell'acceleratore elettronico by wire. Tra le edizioni limitate europee, ricordiamo la RJ del 2007 (le iniziali sono quelle dei piloti del team Honda F. 1 dell'epoca, Rubens Barrichello e Jenson Button) in bianco perla, prodotta in 50 esemplari. Per i patiti del tuning è irresistibile la S2000 elaborata dal preparatore giapponese Mugen: airbox in fibra di carbonio, scarico in titanio, hardtop, body kit aerodinamico, assetto ribassato, pneumatici 215/45 anteriori e 245/40 posteriori e circa 15 CV in più. L'addio nel 2009 è salutato dalla Ultimate Edition, in livrea Grand Prix White, con hardtop, selleria in pelle rossa, cerchi grigi grafite e stemmi neri.



### 4 IL MERCATO

La S2000 è da sempre nel mirino dei collezionisti, perché è nata instant classic in virtù delle sue peculiarità tecniche uniche nel panorama delle spider sportive fino a 2 litri di cilindrata. A queste doti si aggiunge l'enorme ritorno d'immagine dovuto alla "presenza" nei primi due capitoli della saga cinematografica "Fast and Furious" e nei videogiochi "Need for Speed" e "Gran Turismo". Vera e propria icona delle auto giapponesi, ha quotazioni in continua crescita e un volume di transazioni che, potenzialmente, potrebbe essere persino superiore a quello effettivamente registrato, dato che la domanda è superiore all'offerta. Per questo motivo negli ultimi anni si è assistito a un rilevante fenomeno di importazione dall'estero, anche se i prezzi nel resto d'Europa sono superiori a quelli normalmente registrati

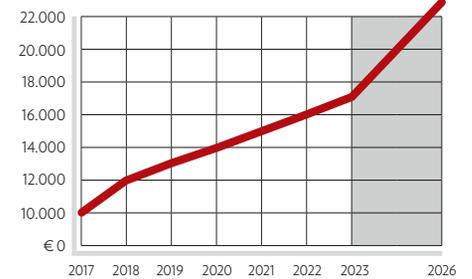
in Italia. D'altra parte, per chi intende fare un investimento di lungo periodo, una cifra superiore anche del 20-30% rispetto alle quotazioni di Ruoteclassiche (che raggiungono l'apice a 25.500 euro nella label A+) dovrebbe rivelarsi facilmente ammortizzabile nel volgere di pochi anni. La S2000 è stata prodotta in oltre 110.000 esemplari (e venduta in Italia dal giugno 1999 al luglio del 2009), ma da noi, con un prezzo di listino compreso, nei 10 anni, tra i 38.700 e i 44.150 euro, e un limite di disponibilità di esemplari concessi

**IN EUROPA NON È MAI STATA IMPORTATA UFFICIALMENTE LA VERSIONE COL MOTORE DI 2.2 LITRI**

all'importatore ufficiale, è stata venduta in poche centinaia di unità. E tutti appartenenti alla versione con motore 2.000 da 240 CV (quindi con una potenza record per un motore aspirato di ben 120 CV/litro). Il modello con il 2.200, introdotto per il 2004, è stato commercializzato solo negli Stati Uniti e in Giappone; quindi in Europa si possono trovare soltanto i pochi esemplari di importazione diretta successiva. Nessuna delle serie speciali (la più nota è l'americana Club Racer, presentata nel 2007 per l'impiego in pista, o la Type S, una versione JDM, solo per il mercato interno) è stata importata da Honda Italia. Nel 2007, però, comparve a listino la Special Edition RJ (dedicata ai piloti ufficiali del team di Formula 1 Rubens Barrichello e Jenson Button). Ma la produzione, dedicata espressamente all'Europa, è stata di soli 50 esemplari, di cui in Italia ne è arrivata appena una mancata. Ed è perciò impossibile stabilirne una quotazione media. **RC**



**HONDA S2000**  
1999-2009



Una S2000 "europea" si attesta sui 17.000 euro; tuttavia le richieste spesso sono superiori e si avvicinano alla quotazione massima (25.500 euro) anche per auto non perfette.

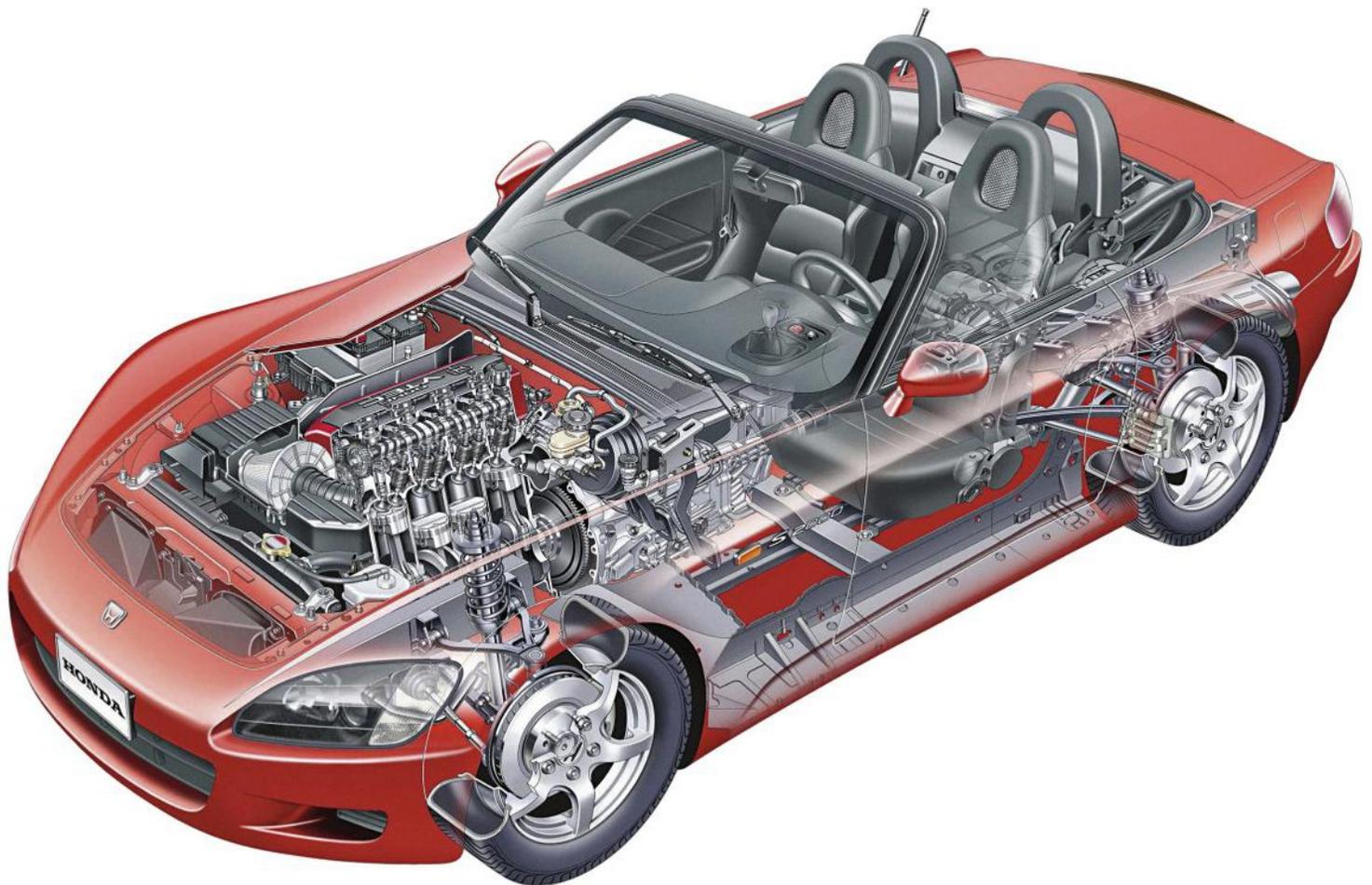
**Ricca di serie**

La S2000 è una spider dalla linea moderna e aggressiva, che mantiene però una notevole eleganza. La dotazione di serie prevede sedili rivestiti in pelle, airbag frontali, alzacristalli e retrovisori elettrici, aria condizionata, ABS, cerchi di lega, servosterzo elettrico. Quattro i colori al lancio in Italia: argento e nero (interni rossi o neri), rosso e blu (interni neri).





IL DESIGN DELLA S2000 DERIVA DALLA  
CONCEPT CAR SSM (SPORTS STUDY MODEL)  
PRESENTATA AL SALONE DI TOKYO DEL 1995  
E DISEGNATA DALLA PININFARINA



# SEQUENZA VINCENTE

La Casa è stata la sola a credere nel Wankel, maturando un'esperienza senza pari. Con la terza generazione di questa sportiva si montano per la prima volta due turbo che lavorano in sequenza: la potenza tocca i 240 CV. E il design piace

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



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché non ha nulla, ma proprio nulla, di normale. A partire dal motore rotativo Wankel, divenuto la cifra tecnica della Casa giapponese. E soprattutto perché è un'automobile che offre un piacere di guida unico: anni fa, una goliardica classifica interna del Centro Prove di Quattroruote aveva eletto la sua erede RX-8, peraltro sensibilmente meno potente e priva del turbo sequenziale, come l'auto più divertente che avesse calcato l'asfalto della pista di Vairano. Il Wankel, che ai suoi esordi sulle NSU degli anni 60

e 70 aveva mostrato notevoli problemi di affidabilità principalmente a causa delle leghe metalliche dell'epoca poco resistenti all'usura, regala un piacere di guida particolarissimo, con una coppia praticamente costante. Con la RX-7 terza generazione (FD) però la raffinatezza del Wankel tocca lo stato dell'arte. Per la prima volta vengono montati due turbocompressori (Hitachi HT12) che lavorano in sequenza anziché in parallelo. Quando il motore gira a basso regime funziona una sola turbina di piccolo diametro (51 mm) e quindi con bassa inerzia (si minimizza il ritardo della risposta, ossia il turbo lag). La seconda turbina (57 mm) entra in azione quando il motore supera i 2.700 giri. Con una pressione di 0,75 bar questo Wankel



birotore di 1.308 cm<sup>3</sup> (sigla 13B-REW) eroga 240 CV a 6.500 giri/minuto. Solo la Mazda, che nel 1991 trionfa alla 24 Ore di Le Mans con la 787B, spinta da un quadrirotore da 700 CV, ha il know-how per sviluppare un propulsore del genere. Dimenticavamo: le sospensioni della FD sono interamente in lega.

## QUOTAZIONI

La generazione **FD** è stata importata in Europa dal 1992 al 1996: dopo tale data è stata riservata al mercato interno. L'edizione europea è quotata 22.000 euro. Gli esemplari successivi di importazione, invece, valgono 25.000 euro (label AB).

Valore minimo € (label AB)

**22.000**

Valore massimo € (label AB)

**25.000**

## 2 RESTAURO

Ora, consiglio spassionato: scegliere una macchina il più possibile in ordine e con la manutenzione più regolare tra le poche che si trovano. Di meccanici che sappiano ricostruire o semplicemente revisionare e rimettere in fase un Wankel, nonostante la validissima e continua formazione cui l'importatore italiano Sidauto sottoponeva la sua rete, ce ne sono veramente pochi. I Wankel Mazda sono più affidabili degli originali NSU (due milioni di motri prodotti sono una garanzia), che richiedevano una ricostruzione ogni 60 mila km, ma non raggiungono comunque l'affidabilità dei coevi motori alternativi. I problemi rimangono la tenuta dei gas fra rotore e statore, che cala con il consumo del rotore facendo perdere compressione, e il notevole consumo d'olio (il suggerimento è quello di sottoporre, in sede di revisione, gli organi in moto a trattamenti termici superficiali più

efficienti degli originali). Il sistema di sovralimentazione, affidato a due turbocompressori Hitachi HT12 che lavorano in sequenza, è costosissimo e l'unica grande fonte di ricambi usati, il sito [beforward.jp](http://beforward.jp), si trova in Giappone. Le sospensioni sono molto raffinate: all'avantreno lo schema è del tipo a parallelogramma articolato con doppi bracci trasversali, mentre al retrotreno è presente un multilink con doppi bracci trasversali e un puntone di reazione longitudinale inferiore. Il fatto che siano interamente di lega leggera impone la sostituzione dei componenti danneggiati e piegati a seguito di urti. In Europa nel periodo 1992-1996 ne sono state importate ufficialmente circa 1.150, di cui 446 nella sola Germania; dal 1996 al 2002 la produzione della FD è stata riservata al solo Giappone. Un certo numero di esemplari è stato importato negli anni sia dal Paese del Sol Levante sia dagli Usa, ma siamo nell'ordine delle poche centinaia di unità. Un modello raro quindi, che rende ardua la ricerca di ricambi e di specialisti.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>COLLETORE D'ASPIRAZ.</b>	€ 440
<b>TURBOCOMPRESSORE</b>	€ 4.280
<b>MOTORINO AVVIAMENTO</b>	€ 486
<b>FRIZIONE E SPINGIDISCO</b>	€ 460
<b>PARAURTI</b>	€ 650

### ● I club

#### **RX7 Club**

Gruppo che raccoglie soci in tutto il mondo, basato su un forum molto articolato che include specifiche, supporto tecnico, mercatino, calendario degli eventi.

**Sito** [rx7club.com](http://rx7club.com)

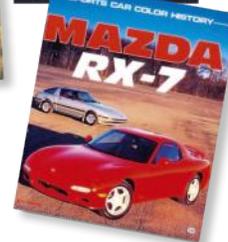
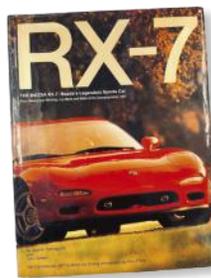
#### **Mazda RX7 Club**

**Sito** [facebook.com/groups/8639058491/](https://www.facebook.com/groups/8639058491/)

#### **Mazda RX7 Rotary-Drive Club Europe**

**Sito** [rx7-club-europe.de](http://rx7-club-europe.de)

### ● I libri



**Il primo volume** che

suggeriamo è "RX-7

The Mazda RX-7:

Mazda's Legendary

Sports Car" di Jack K.

Yamaguchi e John Dinkel (Ring Ltd.:

pubblicato nel 1992, esamina lo sviluppo della

sportiva e riporta le impressioni di guida di Paul

Frère. Infine, "RX-7 Mazda's rotary engine

sports car" di Brian Long (Veloce Publishing)

e "Mazda RX-7" della collana "Sports Car

Color History", di John Matras (Motor Books

International).

### ● Specialisti

#### **Amayama**

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

#### **Alvadi**

**Sito** [alvadi.ee](http://alvadi.ee)

#### **K Motor Shop**

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

#### **Torque GT**

**Sito** [torque-gt.co.uk](http://torque-gt.co.uk)

### 3 SU QUALE PUNTARE

Per quanto si è visto, su una macchina in ordine, con la manutenzione documentata e che non abbia subito lunghi fermi. Oppure, meglio ancora, su una appena revisionata, dove però l'ultimo proprietario

ha certamente speso più del valore commerciale della RX-7, cosa che complica le trattative. L'altro consiglio è quello di evitare gli esemplari equipaggiati con la trasmissione automatica a tre rapporti. In Italia la RX-7 viene per fortuna importata solo col cambio manuale a cinque marce; un'unità dotata di sincronizzatori a doppio cono sulla seconda e sulla terza per migliorare i passaggi. Perfetto nell'uso normale, si rivela però un po' lento

e contrastato nell'impiego sportivo. Sul nostro mercato la gamma colori è piuttosto ristretta e "banale": argento e blu scuro metallizzati, rosso e nero. Nulla di più. E il prezzo si aggira sugli 80 milioni di lire, quanto una Maserati 228i e 7 milioni meno di una Porsche 968: non molto se si considera la raffinatezza meccanica della RX-7. E le prestazioni sono eccezionali: sfiora i 252 km/h, accelera da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi, percorre i fatidici 400 metri



MAZDA RX-7 1992-1996

### 4 IL MERCATO

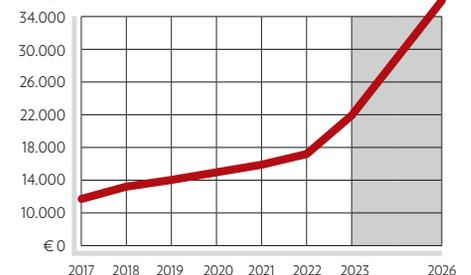
La terza serie della RX-7, chiamata con la sigla FD, è molto apprezzata dai collezionisti, per la sua linea sinuosa e per il motore Wankel dotato di doppia sovralimentazione. Importata nel Vecchio Continente dal 1992 al 1996, è rimasta in produzione esclusivamente per il mercato giapponese, quindi con guida a destra e con l'edizione potenziata da 240 a 255 CV (e negli ultimi anni a 280 CV) del motore 13B riservato ai clienti del Sol Levante. Le versioni JDM (Japan Domestic Market) sono ricercatissime in Europa e pur penalizzate dalla presenza del volante dalla parte "sbagliata" meritano un 10% di quotazione in più (il contrario di quanto avviene solitamente). Il buco di importazione, proseguito fino al 2003, quando è iniziata con la commercializzazione della RX-8, ha determinato una scarsa presenza di esemplari in circolazione, con il mercato italiano che si qualifica come uno

dei meno generosi in fatto di disponibilità di RX-7 FD in vendita. Per acquistarne una, quindi, occorre rassegnarsi a una lunga ricerca fatta di frequentazioni di club specializzati e minuziose indagini sui siti di e-commerce internazionali. Occorre dire anche che le RX-7 hanno valutazioni molto oscillanti, non solo in base alle condizioni di conservazione, perché quasi tutti gli esemplari sono personalizzati più o meno pesantemente. In ottica di collezionismo storico, una personalizzazione leggera e, soprattutto, reversibile è accettabile, un tuning approfondito lo è meno. Se il range di prezzo è molto variabile per tutte le tre serie delle RX-7, per l'ultima generazione FD il fenomeno è ancora più accentuato. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, la RX-7 è una sportiva di assoluta rilevanza per la presenza del motore Wankel e questa terza serie, che vanta la chicca tecnica dei due turbo in sequenza, è sicuramente la più appetibile. È facile dunque prevedere un forte aumento delle quotazioni nei prossimi anni. **RC**



MAZDA RX-7

1992-1996



La serie FD, terza generazione delle RX-7, è la più prestazionale e la più ambita. Oggetto quasi sempre di pesanti elaborazioni e quindi rara da scovare in configurazione d'origine.

con partenza da fermo in 14,2 secondi, con una velocità di uscita di 158,3 orari. La tenuta di strada è sempre sicura, tuttavia su fondi viscosi la notevole coppia motrice (294 Nm a 5.000 giri) e la presenza del differenziale Torsen impongono qualche attenzione. Il Wankel è prontissimo, potente, godibile dai 2.000 ai 7.500 giri. Il piacere di guida viene inoltre esaltato da uno sterzo (a cremagliera con servocomando ad azione differenziata)

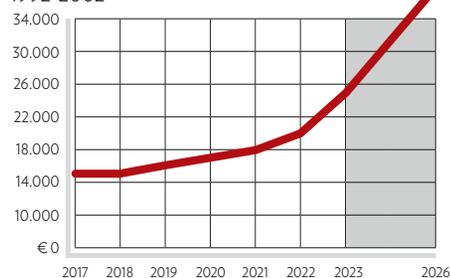
**IL MOTORE WANKEL È GODIBILE DAI 2.000 AI 7.500 GIRI. LO STERZO È PRONTO E PRECISO. LA FINITURA È IMPECCABILE**

preciso e sensibile. E che dire dei freni a disco autoventilanti con pizze flottanti a quattro pistoni, con ABS? Alla parte meccanica si aggiunge una carrozzeria dalle linee morbide ed eleganti, pur non rinunciando a una forte caratterizzazione sportiva. E infine l'abitacolo: strumentazione ben leggibile (con contagiri al centro), finitura impeccabile, posizione di guida vecchia scuola e una climatizzazione che garantisce sempre il massimo confort.

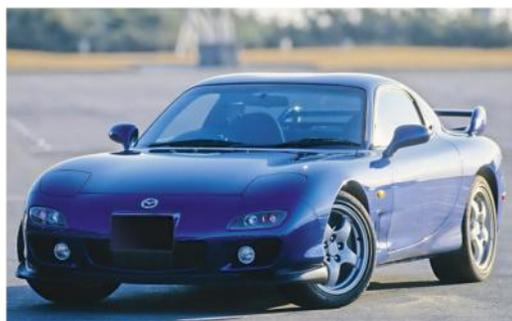


#### MAZDA RX-7 (JDM)

1992-2002



**La versione per il mercato giapponese,** con guida a destra, è molto ricercata, in particolare gli allestimenti R e RS prodotti dal 1999 al 2002. Valori di mercato più alti.



# COPIA, CON STILE

Riporta in auge la spider e lo fa attingendo al passato: la sua linea rievoca la Lotus Elan, il suo 1.600 a 16 valvole da 115 CV ricorda il bialbero Alfa Romeo. Ma a conquistare è la sua capacità di regalare emozioni di guida old school

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



MAZDA MX-5

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se dicessimo "perché è una macchina pensata da un giornalista" molti di voi lettori ci accuserebbero di essere di parte. Non lo diciamo, allora, ma la storia della sua genesi vale la pena di essere raccontata. Nel 1979 Bob Hall, collaboratore della rivista Motor Trend, durante una chiacchierata con Kenichi Yamamoto (futuro presidente della Mazda) gli propose l'idea di una scoperta sportiva compatta. Tre gli schemi meccanici in lista: "tutto avanti" (FF), motore centrale (MR) e motore anteriore e trazione posteriore

(FR). La Casa affida i progetti FF e MR al centro stile di Tokyo, mentre il tradizionale FR viene preso in carico dalla filiale americana della Mazda, con sede a Irvine, in California. È quest'ultimo team ad avere la meglio e così la Miata (come viene chiamata in Nordamerica, anche se nelle ultime versioni il mercato canadese

è passato a MX-5 come quelli europei; altrove è venduta anche come Roadster, con i marchi Mazda o Eunos) nasce con lo stesso schema di Alfa Romeo Spider, Fiat 124 Spider, Lotus Elan, MG B Roadster e Triumph Spitfire, i modelli che l'hanno ispirata. La linea è stata ricalcata in chiave moderna da quella dell'Elan, un esemplare della quale era stato acquistato dalla Mazda per permettere lo studio delle proporzioni. L'estetica del motore si ispira invece al mitico bialbero Alfa Romeo. I giapponesi degli anni 80 risentono ancora un po' della fama non sempre immeritata di "copioni" che li aveva caratterizzati nei due decenni precedenti. L'MX-5/Miata si conquista però subito un grande numero di fan, tacitando le accuse di plagio e divenendo una duratura icona di stile.



## QUOTAZIONI

**Ruoteclassiche propone**, per il momento, un solo valore per la MX-5 di prima generazione (1989-1997): per una vettura in buone condizioni (label AB) è di 9.000 euro, mentre una NA (sigla che identifica la prima serie) immacolata raggiunge i 13.500 euro.

Valore € (label AB)

**9.000**

## 2 RESTAURO

Se la MX-5 che stiamo per acquistare ha bisogno di un restauro, valutiamo se è il caso di procedere. È un modello di grande successo, circolante in molti esemplari (considerando tutte le serie, è la sportiva a due posti più venduta al mondo) diversi dei quali poco sfruttati poiché già da tempo la NA è considerata una spider di interesse collezionistico. Oltretutto ha una meccanica affidabile, per cui trovarne una in ottima salute è relativamente semplice. Stando ai forum dei club il motore non ha problemi, tutt'al più ci si lamenta che non è molto pronto, specie quando si viaggia con tetto chiuso e condizionatore acceso, ma questo è casomai un difetto intrinseco. Bisogna stare quindi attenti a chi ci ha messo le mani tentando di rimediare, magari rimappando la centralina o sostituendo gli scarichi in modo da correggere un aspetto ma peggiorandone altri. Se la vettura è stata elaborata, quindi, meglio informarsi su chi l'ha fatto e con quali componenti.

E tenere conto che è stata costruita per offrire una guida sportiva sì, ma non per prestazioni estreme: non è, insomma, una concorrente diretta delle Lotus. Una spider molto divertente e facile (su asciutto), ma non pensata per essere una supercar. Quindi attenzione a rivisitazioni estreme, che poco o nulla hanno a che vedere con la natura della MX-5. Molti suggeriscono di non utilizzare i pneumatici forniti di serie, per cui meglio controllare che quelli montati siano omologati anche come codice di velocità e indice di carico. Il cambio che si impunta non è indice di malfunzionamento: è una caratteristica intrinseca. Quanto alle finiture, le osservazioni ricorrenti riguardano le plastiche e il pomello del cambio che sono facili a rigarsi e un po' di scricchiolii d'assemblaggio, comunque abbastanza classici delle vetture scoperte. La "tenuta" della verniciatura dei cerchi e quella dei fari, che imbarcano acqua, sono gli altri due aspetti da verificare: per fortuna, comunque, non rappresentano ostacoli insormontabili.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>KIT FRIZIONE</b>	€ 155
<b>CONSOLE CENTRALE</b>	€ 152
<b>SONDA LAMBDA</b>	€ 94
<b>SET DISCHI/PASTIGLIE</b>	€ 326
<b>GUARNIZIONE TESTA (1.6)</b>	€ 63

### ● I club



#### **Registro Italiano MX-5**

Club ufficiale riconosciuto da Mazda Italia fondato nel 1995, organizzatore di raduni molto frequentati.

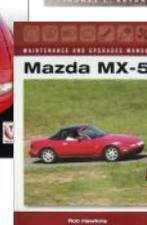
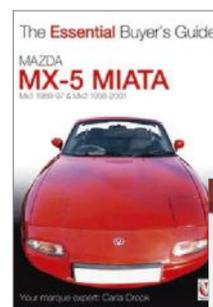
**Sito** [mx5.it](http://mx5.it)

#### **M1 Club Italia**

Sodalizio dedicato solo alla prima serie.

**Sito** [m1clubitalia.it](http://m1clubitalia.it)

### ● I libri



#### **Segnaliamo**

"The Book of the Mazda MX-5

Miata The 'Mk1' NA-series 1988 - 1997" di Brian Long (Veloce Publishing); "Mazda MX-5 Twenty-five Years" di Thomas L. Bryant, (Motorbooks); "MX-5 The Rebirth of the Sports Car in the new Mazda MX-5" di Jack K. Yamaguchi e Jonathan Thompson (Ring Ltd.) 1989, oltre al manuale indipendente "Maintenance and Upgrade Manual MX-5" di Rob Hawkins, Crowood Press.

### ● Specialisti

**Futurauto**

**Email** [futurauto.gfm@libero.it](mailto:futurauto.gfm@libero.it)

**MX5 Garage**

**Sito** [mx5garage.it](http://mx5garage.it)

**MX-5 Parts**

**Sito** [mx5parts.co.uk](http://mx5parts.co.uk)

**Top Miata**

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

## 3 SU QUALE PUNTARE

Vedendola il giudizio è unanime: la MX-5 armonizza il meglio delle spider del passato. Un'operazione revival che riscuote un immediato successo planetario: piace ai giovani e ai meno giovani, agli sportivi e ai padri di famiglia. E fa riscoprire, perdonate il gioco di parole, il gusto delle roadster agli automobilisti del Vecchio Continente. La Mazda MX-5 debutta nel febbraio del 1989 al Salone di Chicago: il gradimento è enorme. Nel Vecchio Continente la commercializzazione viene avviata all'inizio del 1990. La prima serie, che si riconosce per i fari a scomparsa (citazione della Lotus Elan), sembra davvero arrivare dagli anni 60. Ma senza le scomodità di quei tempi: gli alzacristalli sono elettrici, la capote si aziona con grande facilità, l'abitacolo è sì spartano, ma ben rifinito, la posizione di guida è volutamente vecchia scuola, ma comoda. Il motore bialbero 1.600 a 16 valvole da 115 CV e 135,4 Nm deriva da quello della Mazda 323 GTX, opportunamente modificato per consentirne l'alloggiamento in senso longitudinale. Il cambio è un manuale a cinque marce, rapido preciso, dalla manovrabilità spiccatamente sportiva (quindi necessità di mano ferma e decisa). La scocca, portante in acciaio, è integrata da due telaietti che sostengono la meccanica, collegati tra loro da una trave centrale in alluminio (Power Plant Frame) che svolge una funzione di irrigidimento della struttura, sempre "stressata" in una vettura aperta. Le sospensioni sono a quadrilateri articolati, con molle elicoidali, ammortizzatori e barre antirollio. L'impianto frenante prevede quattro dischi, con quelli anteriori autoventilanti. Nella prova di Quattroruote, che nel luglio del 1990 pone la MX-5 a confronto con l'inossidabile Alfa Romeo Spider, la piccola giapponese tocca i 186,150 km/h e accelera da 0 a 100 km/h 9,5 secondi. Su strada la MX-5 regala emozioni da vera sportiva. L'assetto è studiato per ottenere in curva un piacevole sovrasterzo, mai impegnativo da riprendere. Ecco il segreto: scoda, derapa, controsterza anche a bassa velocità, lasciandosi controllare con facilità anche

MAZDA MIATA MX-5 (1.6) 1989-1997



## MAZDA MIATA MX-5 (1.8) 1993-1997



dai guidatori "normali". Merito anche dello sterzo preciso, diretto e veloce. Certo su fondi bagnati occorre prestare un pochino di attenzione, soprattutto se è montato il differenziale autobloccante a lamelle, optional. Insomma, un giocattolo entusiasmante, che diverte, ma da non spingere al limite. Suo habitat d'elezione sono i percorsi medio-veloci, asciutti. Nell'estate del 1993 il 1.600 cede il posto a un più performante 1.800 da 131 CV; la nuova versione ha la scocca ulteriormente rinforzata e, per alcuni mercati, un differenziale autobloccante a giunto viscoso di serie. Su alcuni mercati, tra cui quello italiano, per il 1995 viene proposto come versione d'attacco il 1.600, depotenziato però a 90 CV: è oggi la versione meno interessante, a patto di non trovare un esemplare perfetto o appartenente a una serie particolare. Come per esempio la British Racing Green o la Limited Silver, con le quali la NA esce di scena nel 1997;

**DA PRIVILEGIARE  
SONO IL 1.600  
DA 115 CV E IL 1.800  
DA 131. IL 1.600  
DA 90 CV VA BENE  
NEL CASO DI UNA  
SERIE SPECIALE**

dal 1989 la NA viene costruita in 433.963 esemplari, dei quali 57.092 sono venduti in Europa. A proposito di serie speciali: la MX-5 prima serie viene "interpretata" in numerosi allestimenti limitati. Nel 1991 si inizia con la V-Special, realizzata in 150 unità: livrea verde, interni in pelle color biscotto, capote nera e volante Momo a tre razze con corona rivestita in pelle e differenziale a slittamento limitato. L'anno successivo arriva la Black Edition, seguita nel 1995 dalla Versione Speciale, oggi molto ricercata: tinta Sunburst Yellow, hardtop in tinta, motore 1.6 da 90 CV. Molto accattivante la Limited (su alcuni mercati denominata Merlot) del 1996: colore bordeaux micalizzato e motore 1.600 da 90 CV (in altri Paesi è montato il 1.800 da 131 CV). E infine la Montego Blue, sempre del 1996, in un suggestivo blu micalizzato.

### 4 IL MERCATO

La Mazda MX-5 della serie NA, cioè la prima generazione, è una delle youngtimer più amate dai collezionisti di spider. Facile da reperire, ha valori di mercato sempre più alti, ma sempre in una fascia di prezzo, quella attorno ai 10.000 euro, accessibile a una larga schiera di appassionati. Il listino di Ruoteclassiche, almeno per ora, fornisce una quotazione unica per tutte le MX-5 NA, ma è possibile dare delle indicazioni supplementari. Considerando i tre motori che hanno contraddistinto la carriera della prima generazione, il 1.600 iniziale da 115 CV, il 1.600 depotenziato a 90 CV e il 1.800 da 131 CV, è accettabile attribuire una maggiorazione del 10% per il primo 1.600 da 115 CV e del 20% agli esemplari dotati del 1.800: queste saranno le indicazioni che Ruoteclassiche introdurrà a breve nel listino della MX-5.

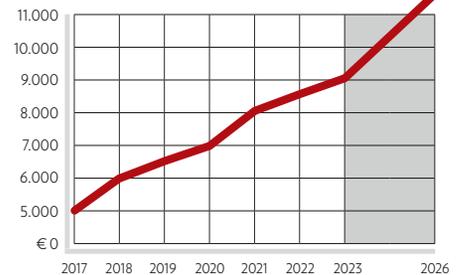
C'è poi la questione delle serie speciali, un elenco sterminato per tutte le generazioni della MX-5 e, soprattutto, variegato perché in molti casi specifiche per singoli mercati, a seconda delle preferenze del marketing degli importatori ufficiali. In linea generale occorre distinguere tra serie speciali "quasi di serie" o a grande tiratura, e quelle numerate o a produzione limitata a qualche centinaio di esemplari. Per le prime, il suggerimento degli esperti è di rivalutare del 20% la quotazione di base (9.000 euro per un esemplare in buone condizioni, 13.500 euro per un esemplare pressoché perfetto, come uscito di fabbrica). Per le serie speciali più rare, la maggiorazione può arrivare anche al 50%. Occorre comunque tener presente che in questi casi le trattative sfuggono ai normali criteri di valutazione. Protagonista del mercato delle spider usate da ormai tre decenni, perché molto diffusa, la MX-5 serie NA è sempre stata

### PER LE SERIE SPECIALI A TIRATURA LIMITATA IL SOVRAPPREZZO PUÒ RAGGIUNGERE IL 50%

considerata una instant classic da collezione, pur rimanendo almeno fino a 15 anni fa nell'ambito di valori commerciali modestissimi. A partire grossomodo dal 2010, invece, i valori hanno iniziato a salire rapidamente. Il trend, secondo gli esperti, è destinato a continuare. Puntare su una serie limitata, oltre a regalare il piacere di avere in garage un "pezzo" più pregiato rispetto alle normali MX-5, garantisce un avvenire ancora più di soddisfazione per il portafoglio. **RC**

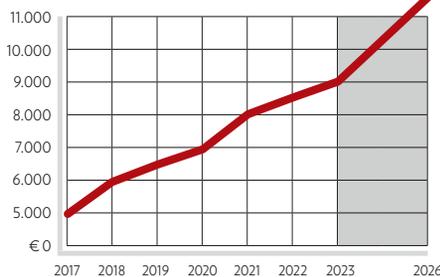


**MAZDA MX-5 (1.6)**  
1989-1993



**Fino all'arrivo del motore 1.8** nel 1993, la MX-5 era disponibile solo con il 1.600 da 115 CV. Potenzialmente è la versione più interessante perché quella di lancio del modello.

**MAZDA MX-5 (1.8)**  
1993-1997

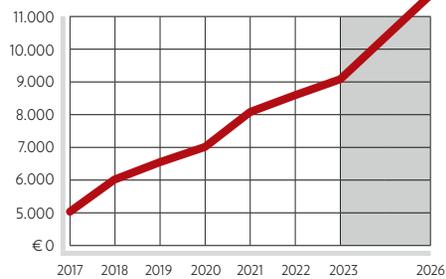


**Nell'estate del 1993** il nuovo motore della MX-5 è il 1.800 da 131 CV. Nel prossimo aggiornamento del listino questa versione verrà apprezzata del 20%.

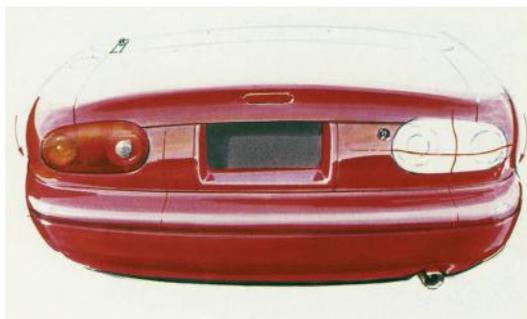
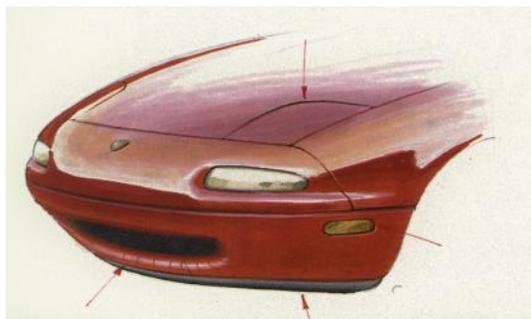
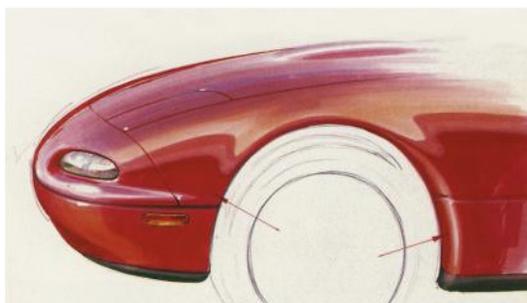
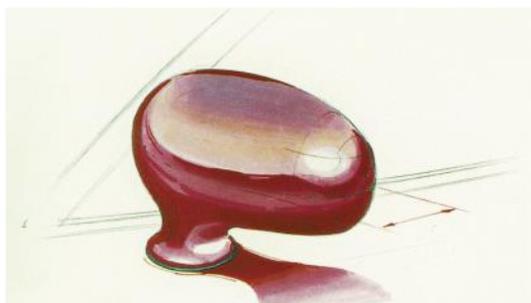
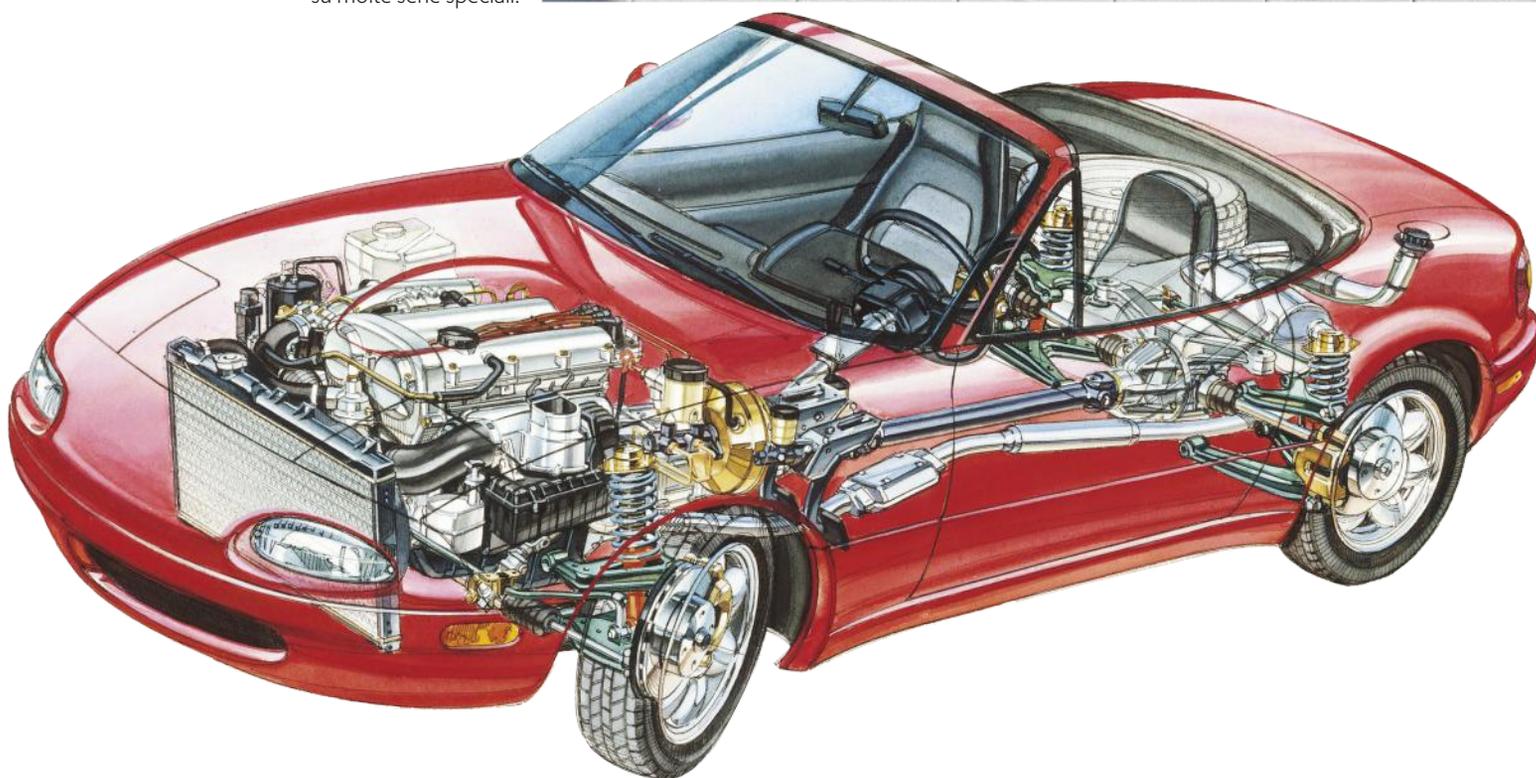


## MAZDA MIATA MX-5 (1.6)

1995-1997



Il motore **1.600** viene riproposto come versione entry level, ma depotenziato da 115 a 90 CV. Sul nostro mercato è presente su molte serie speciali.



### Cara Elan

Nel design della MX-5 dominano le forme tondeggianti, nelle quali sono evidenti i richiami alla Lotus Elan del 1962. Anche i fari a scomparsa, caratteristici della prima serie, sono un omaggio alla spider inglese.

# A MATURAZIONE

La spider si evolve, mantenendosi però fedele al concetto originale. Si perdono i proiettori a scomparsa, ma si guadagna in eleganza. Nel 1999 debutta il cambio manuale a sei marce e per il 2001 il 1.800 adotta la fasatura variabile

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché si è evoluta senza tradire il suo spirito originale né dal punto di vista estetico né da quello della piacevolezza di guida. Certo, la seconda serie di un'icona, anche quando rimane fedele alla primigenia e introduce miglioramenti nati dall'esperienza, ha sempre un compito difficile. Che viene svolto con intelligenza, mantenendo dimensioni (è lunga 3.975 mm, larga 1.680 mm e l'interasse è sempre 2.265 mm) ed equilibrio estetico, con interventi che non stravolgono la linea disegnata da Tom Matano, pur con l'addio



a un tratto forte come erano i fari a scomparsa, eliminati a causa delle nuove leggi sulla protezione dei pedoni. A cambiare è soprattutto la fascia frontale, grazie ai nuovi proiettori allungati e avvolgenti; la linea di cintura è un po' più movimentata e la coda è un po' più squadrata, mentre i gruppi ottici posteriori

continuano a essere avvolgenti come sulla prima serie. La minore personalità della nuova versione è compensata da una maggiore eleganza delle linee; gli ulteriori irrigidimenti apportati al telaio sia con il passaggio alle nuove serie sia con il restyling del 2001 migliorano le doti dinamiche e riducono gli scricchiolii. Gli aggiornamenti al motore, e in particolare l'arrivo della fasatura variabile con il restyling, aumentano prestazioni e piacevolezza di guida, sempre che si scelga il 1.800 e non il 1.600, che rimane invariato. Anche il cambio a sei marce, che esordisce su un paio di serie speciali, migliora le sensazioni al volante. Le altre caratteristiche rimangono, così come la proposta di versioni speciali, soprattutto per gli Usa e il Regno Unito.



MAZDA MX-5

## QUOTAZIONI

Nel nostro listino la **MX-5** di seconda generazione ha un valore unificato per tutte le versioni: un esemplare in condizioni corrispondenti a quelle della fascia AB è quotato 5.500 euro, che diventano 8.300 euro nel caso di una vettura perfetta.

Valore € (label AB)

**5.500**



## 2 RESTAURO

Sia con la seconda serie (retroattivamente definita NB1 a partire dal 2001) sia con la sua evoluzione introdotta con il restyling del 2001 (NB2) i motori della MX-5 si mantengono ben lontani dai 100 CV/litro. Il 1.600 semplicemente torna alla potenza che aveva quando era l'unico motore della NA, il 1.800 nemmeno dopo l'aumento del rapporto di compressione diventa un'unità così esasperata da preoccupare per il logorio precoce. Anche per questa seconda serie, quindi, che una MX-5 abbia la meccanica in cattive condizioni è difficile se il chilometraggio rimane sotto i 200 mila che è comunque un limite oltrepassato da almeno un terzo degli esemplari che si trovano in vendita. Tuttavia è opportuno scegliere un'auto che abbia avuto manutenzione, e in particolare i cambi d'olio, regolare. Ciò vale sia per le unità fino al 2001 con la distribuzione normale sia, a maggior ragione, per la successiva che monta il motore 1.8 a fasatura variabile.

Il telaio continua a essere un punto da tenere sotto controllo, non tanto per debolezze intrinseche (da questo punto di vista la MX-5 è ormai adulta) ma per le conseguenze di incidenti o di assetti aftermarket non adatti; occhio quindi agli esemplari passati nelle mani degli appassionati di tuning. Le zone a rischio ruggine sono limitate agli archi passaruota posteriori, sempre che i fori di scolo - in particolare quelli alla base della capote - non siano otturati. I rivestimenti in stoffa dei sedili tendono ad arricciarsi soprattutto in corrispondenza dei fianchetti; quelli in pelle sono più robusti a patto che la pelle stessa non sia stata lasciata seccare. Soggetta a usura è anche la cuffia in finta pelle del cambio. Le plastiche sono di buona qualità anche se un po' distanti dal gusto attuale, con l'aspetto lucido e la sensazione tattile tipica delle giapponesi anni 90. Con il restyling entrambi i motori passano dagli standard Euro 2 a quelli Euro 3, con un aumento della complessità del post-trattamento, che comunque non raggiunge livelli preoccupanti.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>CAPOTE (MOHAIR)</b>	€ 790
<b>RADIATORE</b>	€ 112
<b>PORTA</b>	€ 495
<b>CATALIZZATORE</b>	€ 390
<b>POMPA SERVOSTERZO</b>	€ 49

### ● I club

**MX-5 OWNERS CLUB**  
W50CC.CO.UK



**MX-5 Owners Club**

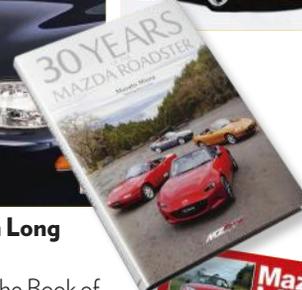
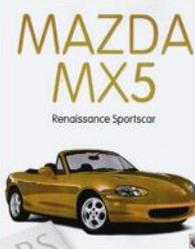
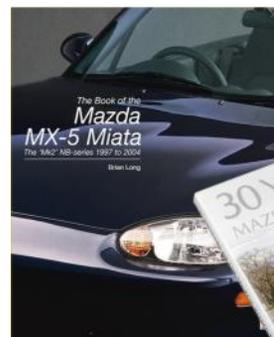
Sodalizio inglese fondato nel 1994 e divenuto il più grande club al mondo dedicato alla MX-5. Ogni due mesi pubblica una rivista per i soci. Il sito contiene forum, area tecnica e sportiva, news e shop online.

**Sito** [mx5oc.co.uk](http://mx5oc.co.uk)

**Registro Italiano Mazda MX-5**

**Sito** [mx5.it](http://mx5.it)

### ● I libri



### Firmati da Brian Long

ed editi da Veloce Publishing sono "The Book of the Mazda MX-5 Miata" e "Mazda MX-5 Renaissance Sportscar". Indichiamo poi "30 Years of Mazda Roadsters" di Masato Miura (MZ Racing) e Mazda MX-5 The complete Story", di Anthony Ingram (Crowood). E poi i soliti manuali Haynes.

### ● Specialisti

**Eurotop**

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

**MX-5 Garage**

**Sito** [mx5garage.it](http://mx5garage.it)

**MX-5 Parts**

**Sito** [mx5parts.co.uk](http://mx5parts.co.uk)

**Top Miata**

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

## RUOTECCLASSICHE

MAZDA MX-5 (NB)

### 3 SU QUALE PUNTARE

La scocca della nuova MX-5 mantiene l'impostazione della precedente, con la struttura a trave reticolare di lega leggera che collega rigidamente il gruppo motore-cambio alla scatola del differenziale (Power

Plant Frame). Le motorizzazioni sono sempre due, a 16 valvole: 1.600 da 110 CV e 1.800 da 140 CV, entrambi accoppiati a un cambio manuale a cinque marce. L'ABS è di serie sulla versione 1.8. Con il restyling del model year 2001 le modifiche sono parecchie, ma ancora una volta non stravolgono né l'estetica né l'impostazione meccanica della MX-5. Dall'esterno la nuova versione è riconoscibile per lo scudo anteriore con presa aria più larga e le sedi

per i fendinebbia rotondi ai suoi lati. All'interno le novità sono più sostanziose: tunnel centrale meglio curato e con due portabicchieri, pannelli porte più rifiniti, sedili con poggiatesta integrati anche per le versioni europee (se li si trovano su una NB1, verificare che arrivi da un mercato per cui erano già previsti), nuovo volante, strumenti con grafica su fondo bianco e illuminazione ambrata. La rigidità del telaio viene ancora incrementata. Il 2001 vede



↑ MAZDA MX-5 1997-2000



↑ MAZDA MX-5 10th ANNIVERSARY 1999

### 4 IL MERCATO

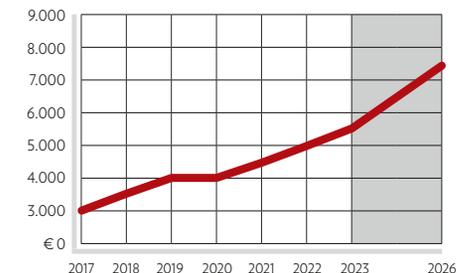
Per la seconda serie delle Mazda MX-5, chiamata NB, vale il discorso fatto in precedenza per la NA: Ruoteclassiche propone per il momento una quotazione unica, a prescindere dalle motorizzazioni disponibili negli otto anni di produzione. Che, nel caso delle NB, sono state la 1.600 da 110 CV (per tutto l'arco di vita delle NB) e la 1.800, con potenza di 140 CV nel periodo 1997-2000 e di 147 dall'autunno del 2000, quando arriva la fasatura variabile delle valvole di aspirazione. Nell'ormai imminente riconfigurazione del listino di Ruoteclassiche, le quotazioni delle 1.800 NB ante-restyling e post-restyling saliranno del 20% per differenziarsi rispetto a quelle della 1.600. Vi è poi la questione delle serie limitate e speciali che, nel caso della serie NB, sono ancora più numerose, e talvolta di complicata identificazione, rispetto a quelle della NA. E, in alcuni casi, presentano anche importanti novità

e peculiarità tecniche, come nel caso del cambio a sei marce della 10th Anniversary (1999) e della Miracle (2000). Vale quindi il suggerimento che gli esperti di Ruoteclassiche hanno messo a punto per le MX-5 prima serie: le versioni speciali non numerate e caratterizzate da volumi produttivi più generosi meritano un apprezzamento del 20% rispetto alla quotazione base (che è di 5.500 euro per la label AB e di 8.300 per quella A+). Le serie numerate, invece, possono essere pagate fino al 50% in più. Come è possibile osservare, il valore delle MX-5 NB è nettamente più basso rispetto a quello delle NA, ma non soltanto perché più recenti (ormai quasi tutte sono entrate nel novero delle auto storiche o stanno per farlo nell'arco di un paio d'anni), ma perché questo modello, pur gradevole esteticamente, ha perso un po' il fascino della prima generazione. Per alcuni appassionati, lo stile delle NB è più banale, avendo perso i caratteristici fari anteriori a scomparsa. In ogni caso, anche per le NB il futuro collezionistico è garantito. **RC**



↑ MAZDA MX-5 (1.6)

1997-2004



**La 1.6 da 110 CV** è la versione più accessibile della gamma ed è rimasta in produzione per tutta la carriera della NB. Le serie speciali valgono tra 20% e il 50% in più.

L'arrivo della fasatura variabile sul 1.800, che passa dagli standard Euro 2 agli Euro 3 e tocca i 146 CV a 7.000 giri e 168 Nm a 5.000. Tra le serie speciali più interessanti figura senza dubbio la 10th Anniversary, commercializzata nel 1999 e prodotta in 7.500 esemplari numerati per tutto il mondo (3.700 per l'Europa). In livrea Innocent Blue Mica, con capote blu, monta motore 1.800, differenziale Torsen e ammortizzatori Bilstein, ma soprattutto

## COL RESTYLING MODEL YEAR 2001 ARRIVA SUL 1.800 LA FASATURA VARIABILE: LA POTENZA SALE A 146 CV

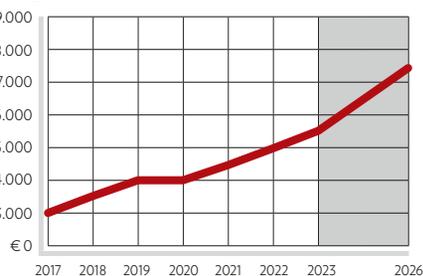
porta al debutto il cambio manuale a sei marce. La dotazione comprende rivestimenti in pelle blu/nero, volante Nardi, cerchi di lega con finitura a specchio, cornici cromate di tachimetro e contagiri, rivestimento simil carbonio della console centrale, targhetta identificativa con numero progressivo di produzione e certificato di proprietà firmato da James E. Miller, presidente di Mazda Motor Corporation.



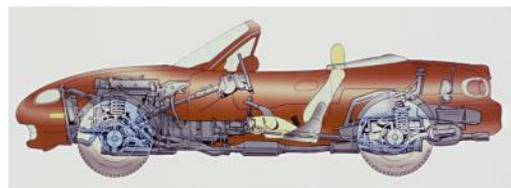
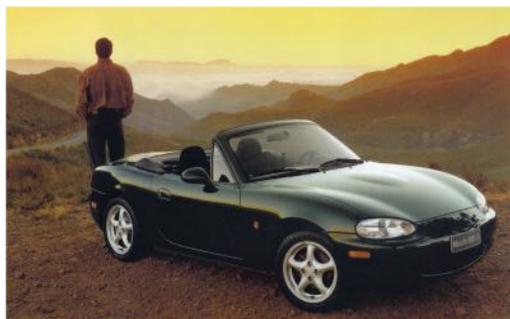
↑ MAZDA MX-5 2000-2004

### ↓ MAZDA MX-5 (1.8)

1997-2000

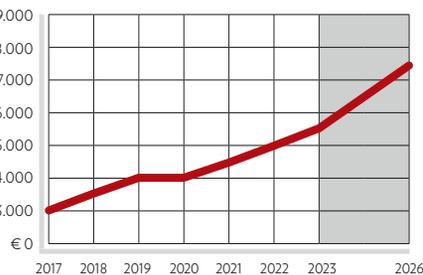


Il 1.8 da 140 CV è la motorizzazione della gamma. Per gli esperti questa versione merita una maggiorazione di prezzo del 20% rispetto alla 1.600.



### ↑ MAZDA MX-5 (1.8)

2000-2004



Col model year 2001 la MX-5 è oggetto di un restyling. Contestualmente il motore 1.8 adotta la fasatura variabile: la potenza passa da 140 a 146 CV.



# UNA NUOVA STRADA

Nel 1982 la Casa propone un veicolo che, pur non rinunciando alla vocazione off road, se la cava bene anche sull'asfalto. L'avantreno a ruote indipendenti garantisce infatti un confort e una guidabilità sconosciute nel segmento. E il pubblico apprezza

Testo di **Roberto Bruciamonti** e **Marco Di Pietro**



MITSUBISHI PAJERO

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Mitsubishi Pajero, o il "Pajo" come lo chiamano gli appassionati, nasce nei primi anni 80 ed è uno dei modelli più rappresentativi delle off road di seconda generazione, ovvero di quelle macchine che, pur non rinnegando la propria appartenenza al segmento utility, riservano una maggior attenzione all'impiego da diporto. Dal punto di vista tecnico, la prima serie della Pajero ripropone le soluzioni introdotte nei primi anni 50 dalle fuoristrada Fiat Campagnola e Alfa Romeo "Matta" (soprannome della AR51),

che vantano sospensioni anteriori a ruote indipendenti con barre di torsione e posteriori con ponte rigido e balestre. La prima serie (L040) fa il suo esordio in Giappone nel 1982 nella variante a passo corto con motore a quattro cilindri a benzina, mentre debutta sui mercati mondiali nel corso del 1983, con il nome di Pajero per l'Europa, di Shogun in Inghilterra e di Montero nelle Americhe. In Italia è disponibile inizialmente presso la Bepi Koelliker di Milano, che a partire dal luglio 1983 ne propone la versione con motore turbodiesel di 2.3 litri (84 cavalli a 4.200 giri). Il cambio è manuale a cinque marce, la trasmissione prevede trazione posteriore con 4x4 inseribile e riduttore a due rapporti. Nel 1983 arriva la versione a passo lungo; nel 1987 la cilindrata del



diesel sale a 2.5 litri (potenza invariata, coppia 20,5 kgm a 2.000 giri) e, nel 1989, viene aggiunto anche l'intercooler che porta la potenza a 95 CV. Nel 1988 viene proposta anche la versione con motore V6 di 3.0 litri a benzina (141 CV), preludio alla seconda generazione del "Pajo" (sigla V20), che arriva nel 1991.

## QUOTAZIONI

Il **livello minimo di prezzo** per la fascia di riferimento (AB) è di 3.000 euro e riguarda le versioni diesel a passo corto; le Wagon, sempre a gasolio, salgono a 4.500 euro. Il vertice è rappresentato dalle Wagon con motore a benzina: 6.000 euro (label AB).

Valore minimo € (label AB)

**3.000**

Valore massimo € (label AB)

**6.000**

## 2 RESTAURO

Il "Pajo" della prima serie è una vettura senza grossi difetti, anche perché offre caratteristiche dinamiche quasi automobilistiche in un settore dove, fino a tutti gli anni 80, i mezzi erano piuttosto impegnativi da condurre sotto il punto di vista fisico: questo può invitare ad adottare uno stile di guida non consono al peso e alle caratteristiche del mezzo, con una usura accentuata dei pneumatici anteriori e un notevole stress a carico dell'impianto frenante (dischi autoventilanti all'avantreno e tamburi al retrotreno) e del cambio (attenzione ai sincronizzatori della seconda e terza marcia). I motori (prevalentemente diesel sul mercato italiano) invecchiano bene, anche se talvolta sugli esemplari con percorrenze più elevate si possono verificare problemi alle testate (traditi in genere dalla tendenza al surriscaldamento). Attenzione anche ai turbocompressori, sensibili ai maltrattamenti e, soprattutto,

alla trascuratezza nella manutenzione per quanto riguarda i cambi d'olio. Da segnalare che, almeno fino al 1986, la resistenza delle carrozzerie alla corrosione non era eccezionale, per cui sono da tenere d'occhio il bordo inferiore delle porte, gli archi passaruota e il bordo anteriore del cofano motore, nonché i contorni di eventuali fori praticati sulla carrozzeria per il montaggio di accessori aftermarket, quali parafari, paraspruzzi, antenne radio e quant'altro. Sotto il profilo della reperibilità dei ricambi, trattandosi di un modello a suo tempo piuttosto diffuso, per la meccanica non ci sono grossi problemi, anche perché bisogna tener conto che molti particolari sono compatibili con quelli della prima serie della Galloper di Hyundai, in vendita sul nostro mercato fino al 2001-2002. Come sempre, meglio evitare esemplari con evidenti modifiche per l'impiego off road: sono preferibili quelli con dotazione il più possibile aderente a quella originale, cerchi e pneumatici inclusi. Discreta la reperibilità dei lamierati, per quanto riguarda sia parti nuove sia usate.



## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

<b>PROIETTORE ANTERIORE</b>	<b>€ 38</b>
<b>MASCHERINA (NERA/CROM.)</b>	<b>€ 35/100</b>
<b>LOGO PORTELLONE</b>	<b>€ 15</b>
<b>KIT FRIZIONE (2.5 TD)</b>	<b>€ 143</b>
<b>SILENZIATORE FINALE (2.5 TD)</b>	<b>€ 66</b>

### • I club



#### **Mitsubishi Club Italy**

Il sito istituzionale di Mitsubishi Italia riserva uno spazio ai possessori di tutte le Pajero.

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

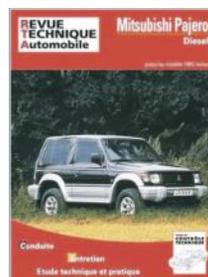
#### **Mistubishi Pajero & Shogun Owners Club**

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

#### **Mitsubishi Pajero Italia**

**Sito** [facebook.com/groups/282441539542082/](https://www.facebook.com/groups/282441539542082/)

### • I libri



**Per la Pajero prima serie** sia la Haynes inglese sia la francese Revue Technique Automobile propongono i loro soliti manuali. Degno di nota il primo, che prende in considerazione i modelli della prima serie L040. Chi volesse approfondire la storia della Pajero non ha molta scelta: esistono "Das neue grosse Mitsubishi Pajero Buch" di Günther Fischer (edito da Heel) e un'opera in giapponese "Pajero Development & Production" specifica sulla serie L040.

### • Specialisti

**Per le riparazioni della Pajero**, prima di rivolgersi a specialisti indipendenti, si può provare presso la rete di assistenza della Casa.

#### **Totani Srl**

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

**Email** [info@totani.it](mailto:info@totani.it)

**Telefono** 0862410230.

**Euro 4x4 parts**

**Sito** [euro4x4parts.com](http://euro4x4parts.com)

**MITSUBISHI PAJERO** 1982-1990



## 3 SU QUALE PUNTARE

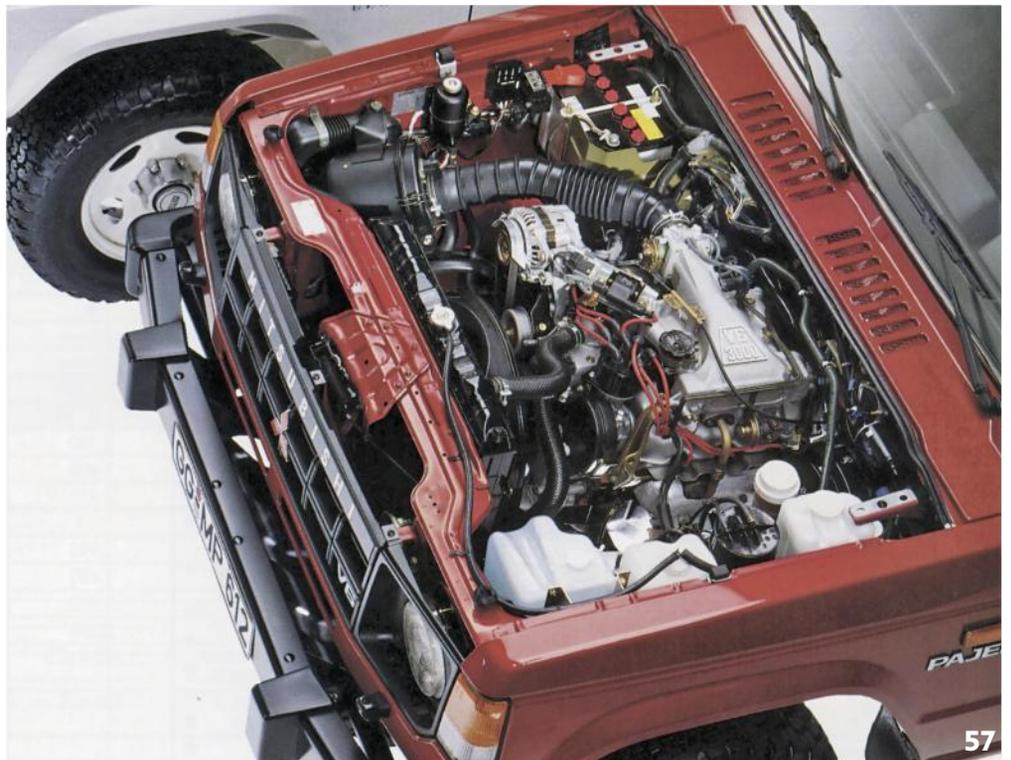
Per la Pajero L200, la possibilità di scegliere tra le versioni a tre porte e quelle a cinque porte e tra modelli con motori diesel o a benzina offre l'opportunità di optare per una vettura classica con caratteristiche tali da renderla ancora particolarmente fruibile durante il tempo libero, se non quotidianamente, soprattutto se si hanno esigenze di trasporto: la Pajero a cinque porte, con una lunghezza contenuta in 4,6 metri, offre un'abitabilità di livello notevole e dispone di un vano bagagli particolarmente capiente e ben sfruttabile, oltre al fatto che, reclinando i sedili posteriori, la sua capacità di carico non ha nulla da invidiare a quella di un furgone di medie dimensioni. Per quanto riguarda invece la versione a tre porte, occorre ricordare che si può anche trovare nella meno diffusa variante Canvas Top, che prevede copertura in tela per la parte posteriore dell'abitacolo e che rappresentava, in origine, la versione di accesso alla gamma. Per gli esemplari con motore diesel, che sul mercato italiano rappresentano la maggioranza, sono preferibili quelli con il 2.5 litri, che consentono una guida con minor ricorso al cambio grazie alla maggior disponibilità di coppia e alla superiore fluidità nell'erogazione. Il 2.5 litri è stato proposto in Italia a partire dal 1989 anche con intercooler, dotato di presa d'aria dinamica sul cofano, una soluzione tecnica che, oltre a migliorare le condizioni di lavoro del motore, rende la linea più aggressiva, seppur meno elegante. Molto desiderabili sono i rari esemplari con motori a benzina (2.0, 2.4 e 2.6 litri a quattro cilindri, o 3.0 V6, arrivato però solo nel 1988), che in genere hanno anche percorrenze significativamente più contenute. Bisogna inoltre notare che gli esemplari con motore V6 a benzina, insieme a quelli diesel appartenenti ai lotti di produzione finali, sono dotati di una nuova sospensione posteriore caratterizzata da elementi elastici costituiti da molle elicoidali al posto delle balestre semiellittiche, una soluzione che privilegia il confort di marcia rispetto alla capacità di carico. Per quanto riguarda

## ↳ MITSUBISHI PAJERO 3.0 V6 WAGON 1988-1990

i consumi, i modelli con motori a gasolio sono ovviamente avvantaggiati: le percorrenze si attestano tra i 7 e i 9 chilometri con un litro, e sono ben superiori a quelle dei modelli a benzina, che si collocano tra i 4 e i 6 chilometri con un litro. Un aspetto da non sottovalutare riguarda poi l'immatricolazione, che per la Pajero può essere come autovettura o come autocarro: a parte gli eventuali problemi pratici legati ad assicurazione e circolazione, il passaggio di proprietà per un autocarro ha costi fissi correlati alla portata e per una Pajero occorre preventivare una cifra attorno ai 400 euro. Un'ultima considerazione riguarda la discreta reperibilità del modello sul mercato dell'usato: è vero che il numero degli esemplari di Pajero appartenenti alla prima serie si sta via via riducendo, tuttavia è il caso di valutare il maggior numero possibile di esemplari prima di fare la propria scelta, tenendosi ovviamente alla larga da quelli che denotano un impiego

## LA VERSIONE PIÙ ESCLUSIVA? LA WAGON COL V6 DI 3 LITRI. CONFORT, PRESTAZIONI E CAPACITÀ DI CARICO

intenso fuoristrada (in genere ben evidente osservando la parte inferiore del veicolo), da quelli con estese modifiche (rialzi delle sospensioni, ruote o pneumatici maggiorati o altre attrezzature fuoriserie tese ad esaltare la mobilità del veicolo). Vi sono poi alcuni accessori, come il verricello anteriore o il gancio di traino, sui quali occorre un ragionamento personalizzato: si tratta di dotazioni che, nel caso di specifiche esigenze, possono avere un valore notevole. Tuttavia se non si ha necessità di quell'accessorio specifico talvolta può essere il caso di optare per un esemplare diverso, in quanto la presenza di questo genere di attrezzature lascia quanto meno sospettare un uso impegnativo del veicolo, che ovviamente rende più probabile la necessità di interventi di meccanica, in genere onerosi.



### 4 IL MERCATO

È stato un modello rivoluzionario la Pajero prima serie (L040): ha portato in Europa alla diffusione delle fuoristrada pure, ma comunque dotate di un certo confort automobilistico, anche tra chi non necessitava di un veicolo specializzato. Concetto a cui tutti gli altri costruttori giapponesi, già affermati anche nel Vecchio Continente, si sono subito adeguati, mentre quelli europei hanno stentato a comprendere il fenomeno. Per questo motivo la Pajero ricopre un ruolo importante nella storia ed è ricercata dai collezionisti. In Italia è diffusa soprattutto nelle motorizzazioni a gasolio, che presentano, come noto, limiti maggiori nella circolazione e valutazioni di mercato più stabili. Sarebbe da preferire una versione a benzina, con il V6 di 3 litri al top delle scelte. Il listino di Ruoteclassiche divide

la gamma della prima serie in quattro quotazioni differenti: le diesel a passo corto (con carrozzeria Metal Top o Canvas Top), le diesel a passo lungo (con tetto alto o basso), le benzina corte e quelle lunghe. Quotazioni più alte per le benzina e per le più rare passo lungo. Anche se la scelta di prospettiva potrebbe essere quella di optare per una Canvas Top, con la capote parzialmente in tela asportabile e reclinabile. Ammesso di reperirne una: operazione non semplice. Tra le benzina, il futuro è decisamente

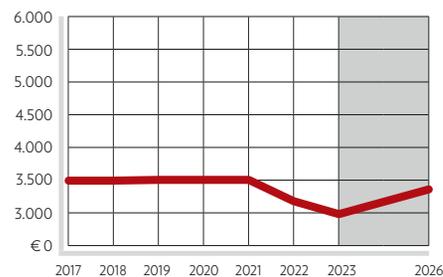
**FUTURO ROSEO PER LE V6, CHE PERÒ IN ITALIA SONO MOLTO RARE. IL RESTAURO È ANTIECONOMICO**

roseo per le V6. D'altra parte le quattro cilindri vendute ufficialmente si contano sulle dita di una mano e quindi se ne trovano soltanto di importazione parallela (ma sono comunque pochissime anch'esse). Tra le diesel, le più diffuse sono soprattutto quelle recenti, con il 2.5 TD con o senza intercooler. Più rare le 2.3 TD, inesistenti le 2.3 diesel aspirate, mai importate da Koelliker. Il vero problema per chi desidera acquistare una Pajero prima serie è il reperimento di un esemplare conservato in maniera decente. Quasi tutti quelli che sono sopravvissuti sono stati trasformati per uso fuoristradistico specializzato oppure destinati al ruolo di supporto per caccia e pesca o per l'utilizzo come mezzo da lavoro. Quasi sempre l'omologazione è quella da autocarro, con ovvie limitazioni d'uso. Ripartire allo stato d'origine una Pajero in queste condizioni non vale la pena. Almeno sotto il profilo puramente economico. **RC**



**PAJERO D-TD-TDI**

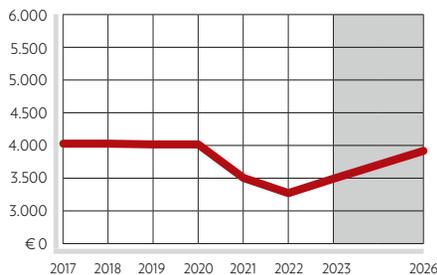
1982-1990



**Le versioni turbodiesel** sono quelle ancora più diffuse. Il suggerimento degli esperti è di puntare sulle Canvas Top, con tetto in tela: saliranno di valore.

**PAJERO WAGON D-TD-TDI**

1983-1990



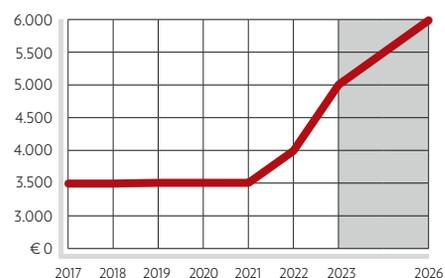
**Disponibili con il tetto** normale o rialzato (poco diffuso in Italia), le cinque porte offrono maggiore abitabilità e sono più esclusive. Prospettive di rivalutazione scarse per le diesel.





➔ **PAJERO 2.0-2.4-2.6-3.0 V6**

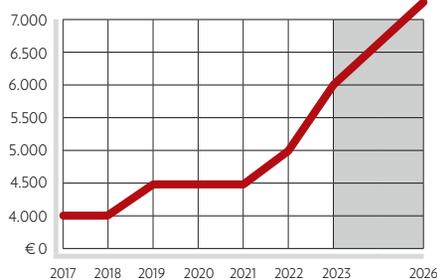
1982-1990



**Le motorizzazioni a benzina** sono quelle più interessanti dal punto di vista collezionistico. La V6 è senza dubbio la più appetibile, sebbene poco diffusa.

➔ **PAJERO WAGON 2.0-2.4-2.6-3.0 V6**

1983-1990



**Qualche esemplare**, soprattutto con la motorizzazione di punta V6, è rimasto in circolazione e presenta uno stato di conservazione migliore rispetto alle diesel.



# REGINA DEI RALLY

Ha vinto quattro Mondiali Piloti di fila, dal 1996 al 1999. Presentata nel 1992, conosce un'evoluzione continua: dagli originali 250 CV erogati dal suo quattro cilindri 2 litri turbo è passata ai 280 della VI serie. Per correre e farsi notare...

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



LANCER EVO

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Non ci sarebbe bisogno di dirlo: perché è la vettura campione del mondo Marche nel 1998 e quella con cui Tommi Mäkinen ha vinto il Mondiale Piloti per quattro edizioni di fila, dal 1996 al 1999. Insomma, è un mostro sacro delle competizioni, degna rappresentante insieme alla Toyota Celica e alla Subaru Impreza del periodo d'oro delle giapponesi (1992-1999) seguito all'uscita di scena della Lancia Delta Integrale e precedente all'introduzione della classe WRC. La Lancer Evo ha continuato a correre e ad evolvere oltre la VI

serie, che è il limite del nostro articolo, ma è innegabile come con il nuovo millennio i rally abbiano perso appeal anche per l'assenza dalla scena di vetture estreme nelle quali era ben riconoscibile l'impronta dei modelli di grande produzione. Le prime sei serie della Lancer Evo hanno un futuro collezionistico certo sia che le si scelga nella



versione stradale GSR sia che si opti per la RS, pensata per i clienti sportivi e priva di qualsiasi confort che ne aumentasse il peso, come gli alzacristalli elettrici e l'aria condizionata; il risparmio era di circa 80 kg. A oltre vent'anni dall'uscita può essere relativamente semplice trovare delle GSR in condizioni originali che non hanno mai corso, mentre se si trova un RS è pressoché impossibile che non abbia un passato sportivo. Ai piloti privati spesso queste vetture venivano consegnate con i cerchi in acciaio e dei sedili semplificati, che venivano poi sostituiti con cerchi e sedute da corsa durante la preparazione. Le RS sono quindi meno utilizzabili al di fuori delle gare storiche, mentre le GSR sono decisamente più fruibili, anche se certamente non passano inosservate.

## QUOTAZIONI

La valutazione cresce con l'affinamento della meccanica e non in base all'età. Pertanto le meno apprezzate sono le Evo I-II: 22.000 euro se in buone condizioni, 33.000 euro se perfette. Il valore più alto è quello delle Evo V-VI: 27.000 euro (AB) e 40.500 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

22.000

27.000

## 2 RESTAURO

Anche se scegliamo la versione più "tranquilla" - le virgolette sono d'obbligo perché parliamo pur sempre di un motore da 125 CV/litro - come la Evo I, dobbiamo stare molto attenti a come l'auto è stata usata, sia per l'usura della catena cinematica sia per i danni alla scocca. La stessa Mitsubishi, del resto, a ogni aggiornamento migliorava la resistenza delle parti d'usura del motore, come le camme, proprio perché i regimi di rotazione elevati e lo stile di guida dei rallyisti affaticavano molte di esse. Oltre ai controlli empirici sulla regolarità di funzionamento, sull'erogazione della potenza e sull'assenza di fumosità allo scarico, è opportuno prima dell'acquisto o dell'intervento sul motore verificarne la compressione e analizzare l'olio. A proposito di lubrificanti, più frequentemente sono stati cambiati e meglio è, soprattutto se l'auto ha un passato sportivo. Un altro parametro

da tenere sempre sotto controllo è la temperatura dell'acqua: l'impiego su sterrato potrebbe avere otturato parte dei radiatori; il raffreddamento si era rivelato critico già ai tempi della Evo II, tanto che la III aveva visto ridisegnate tutte le prese d'aria per aumentare la portata (esigenza sentita anche perché la potenza era passata da 256 a 270 CV). Per quanto riguarda la scocca è opportuno, se c'è il sospetto che la geometria non sia in ordine (per esempio perché si nota una riverniciatura o un'asimmetria nelle "luci" di porte o cofani), controllare le dimensioni con una dima elettronica o almeno con il classico "metodo dei cordini" che confronta due diagonali simmetriche. Il mercato dei ricambi offre molte parti originali o di qualità equivalente o realizzate da specialisti del tuning - queste ultime da valutare con molta cautela. In Giappone e nel Regno Unito esistono anche demolitori specializzati, ma i costi della logistica azzerano il risparmio che si otterrebbe acquistando il ricambio usato.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

CUSCIN. ALBERO CAMBIO	€ 90
POMPA OLIO	€ 460
SET BIELLE FORGIATE	€ 1.560
PARAFANGO ANT. (V-VI)	€ 852
MOLLA ANTERIORE	€ 162

### ● I club



#### Mitsubishi Club Italy

Sodalizio di marca ufficiale (il responsabile è Renato Rechler, che in Mitsubishi Motors Italia

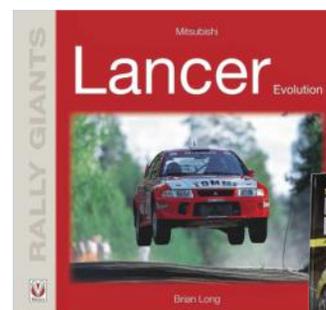
si occupa anche di Rallyart Off Road Italy e della scuola di pilotaggio), dedicato a tutte le vetture Mitsubishi.

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

Lancer Evo Club free

Sito [facebook.com/groups/638728809528940/?locale=it\\_IT](https://www.facebook.com/groups/638728809528940/?locale=it_IT)

### ● I libri



La monografia "Mitsubishi Lancer Evo" (serie Rally Giants) è firmata Brian Long (Veloce Publishing). La rivista giapponese Hyper Rev ha dedicato dieci numeri monografici, uno per stage evolutivo, alla Lancer Evo. Il manuale per acquisto e manutenzione arriva invece da Haynes: "you&your Mitsubishi Evo Buying, enjoying, mantaining, modifying", firmato da Andy Bulter.

### ● Specialisti

4 Turbo

Sito [4turbo.pl](http://4turbo.pl)

Oreca Store

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

Torque GT

Sito [torque-gt.co.uk](http://torque-gt.co.uk)

XDalys

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

## RUOTECLASSICHE

MITSUBISHI LANCER EVO

### 3 SU QUALE PUNTARE

A partire dalla prima Lancer Evo del 1992, tutte le generazioni sono state proposte in allestimento RS (versione alleggerita e pronta alle corse) e GSR (stradale). La Evo, sigla di fabbrica CD9A, ha il corpo vettura

della Lancer quinta serie e il motore 4G63 da 250 CV; le Evo IV, V e VI arrivano a 280. La Evo, nata dall'unione della scocca della Lancer con la trasmissione integrale della Galant, è una pietra miliare. La Evo II (CE9A) è un'evoluzione timida: gli interventi sono indirizzati a migliorare l'handling (interasse allungato di 10 mm, carreggiate allargate). La potenza sale a 256 CV. La Evo III nasce sempre su base CE9A, rivista nell'aerodinamica (nuove

minigonne, alettone con portanza maggiore) e migliorata nel raffreddamento; la si riconosce per le prese d'aria di dimensioni più generose. Arriva a 270 CV grazie anche a un nuovo turbo (TDO5H-16G6/7S) e al rapporto di compressione incrementato; cambiano anche lo scarico; sulla GSR spicca il volante Momo. È al volante della Evo III che Tommi Mäkinen conquista il primo Mondiale Piloti, inaugurando una sequenza



↑ MITSUBISHI LANCER EVO 1992-1993



↑ MITSUBISHI LANCER EVO IV 1996-1998

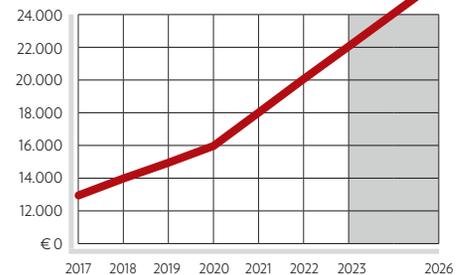
### 4 IL MERCATO

Con un palmarès di quattro Mondiali Piloti consecutivi conquistati da Tommi Mäkinen e un titolo Costruttori, la "Mitsu" Evo è ovviamente tra le sportive più desiderate dai collezionisti di auto da rally degli anni 90, prima che il Gruppo A si trasformasse in WRC. I valori di mercato sono alti, ma non ancora altissimi (stiamo parlando di esemplari perfettamente stradali e di serie, cioè in allestimento GSR, giacché una RS non preparata e utilizzata in gara è qualcosa di pressoché impossibile da reperire), e crescono con l'aumentare delle prestazioni e dell'affinamento meccanico. Va detto che dalla I alla VI serie la Lancer Evo non è mai stata importata ufficialmente in versione stradale dalla MMI (Mitsubishi Motor Italia), che ha iniziato a distribuire questo modello a partire dalla serie VII, che esula da questa rassegna. Ma molte sono state importate da altri Paesi dell'Europa (in primis dal Regno Unito)

o persino dal Giappone (ovviamente con guida a destra). Per trovarne una in vendita occorre sondare i siti specializzati di e-commerce, non necessariamente quelli dedicati allo scambio di modelli da competizione: è sufficiente una query sui portali europei più noti. Da una breve indagine risulta che i prezzi di vendita sono perfettamente allineati alle quotazioni di Ruoteclassiche per le GSR stradali. Per le RS, ovviamente, la situazione è molto variabile e tutto dipende dal grado di preparazione, dall'effettivo livello di sfruttamento e dall'eventuale palmarès. Secondo i consulenti di Ruoteclassiche specializzati nei modelli sportivi del Sol Levante il valore delle Evo continuerà a crescere, accelerando il trend attuale, per portarsi molto più vicino ai modelli concorrenti. Mantenendo inalterate le differenze tra le varie serie: leggermente più bassi per Evo I e II, a livello medio per le Evo III e IV, più alti per Evo V e VI. E un domani potrebbe imporsi la necessità di suddividere per singola serie le nostre quotazioni. **RC**



↑ MITSUBISHI LANCER EVO - EVO II 1992-1994



**Le prime due serie** della Lancer Evo sono meno estreme dal punto di vista tecnico e quindi più facilmente gestibili nella manutenzione e riparazione.

ininterrotta che continuerà nel 1997-1998-1999. La Evo IV vede motore (ora con 280 CV) e cambio girati di 180° per eliminare il ritorno di coppia sul volante e controllo attivo dell'imbardata (per la GSR, optional). Si riconosce per i grandi fendinebbia circolari; i diecimila esemplari prodotti vengono venduti subito; La sigla è CN9A e il corpo vettura quello della sesta generazione. La Evo V mantiene corpo vettura e sigla; è adeguata alle nuove norme del gruppo A;

## COME RESISTERE AD UNA VETTURA CHE HA VINTO QUATTRO MONDIALI PILOTI E CON POTENZE DA 250 A 280 CV?

ha l'alettone orientabile, i cerchi da 17", i freni maggiorati e un migliore trattamento delle camme. L'ultima prima dell'era WRC è la Evo VI, derivata dalla settima generazione (CP9A); punta all'affidabilità con intercooler e radiatore olio maggiorati, nuovi pistoni-bielle e turbo; si riconosce dall'inedito fascione anteriore con fendinebbia piccoli. Nel dicembre 1999 esce l'edizione speciale Tommi Mäkinen, il campione che ha regalato alla Evo imperitura fama.



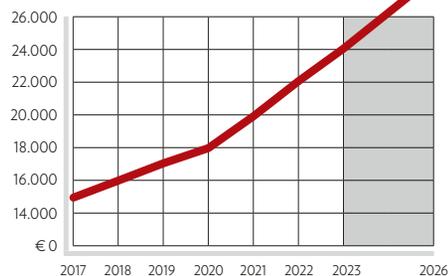
↑ MITSUBISHI LANCER EVO V 1998-1999



↑ MITSUBISHI LANCER EVO VI 1999-2001

### ↓ MITSUBISHI LANCER EVO III-IV

1994-1998

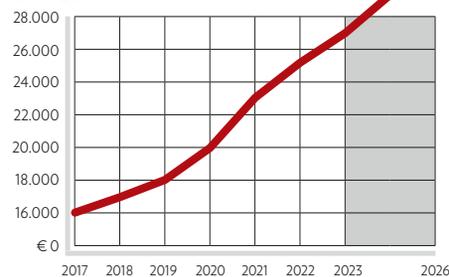


La Evo III è la prima della famiglia a conquistare il Mondiale Piloti: dal punto di vista storico e collezionistico quindi la sua rilevanza è fuori discussione.



### ↑ MITSUBISHI LANCER EVO V-VI

1998-2001



Ultima esponente delle vetture Gruppo A prima dell'avvento delle World Rally Car, la Evo VI occupa un posto di rilievo nel cuore degli amanti dei rally.



# EUROPEA D'ORIENTE

Tiene a battesimo la famiglia di coupé sportive della Casa. La linea si ispira alla Jaguar E-Type e alla Ferrari 250 GTO. Debutta con un sei cilindri in linea di 2.4 litri, che arriva poi fino a 2.800, ma solo per gli Usa. Alla coupé due posti si affianca successivamente la 2+2

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché si è imposta come qualcosa di interessante sulla scena mondiale quando i costruttori giapponesi non erano ancora un riferimento del mercato dell'auto e tantomeno in quello delle macchine sportive. La serie S30, che comprende le Datsun 240 Z, le sue eredi e la Nissan Fairlady Z, è stata progettata con umiltà. In questo primo modello della serie Z, lettera che d'ora in poi contraddistinguerà le Nissan (e, fino a quando rimarrà vivo il marchio, Datsun) con vocazioni sportive, si può notare come il look della concorrenza



sia stato studiato molto bene: la linea disegnata da Yoshihiko Matsuo reinterpreta stilemi già visti sulla Jaguar E-Type (cofano anteriore molto lungo e abitacolo arretrato) e sulla Ferrari 250 GTO. Il risultato è raffinato e personale. La disposizione della meccanica è tradizionale con motore anteriore (un sei cilindri in linea di 2.393

cm<sup>3</sup>) longitudinale e trazione posteriore. Le sospensioni a quattro ruote indipendenti costituiscono al tempo un plus non scontato. La 240 Z attacca le sportive del vecchio Continente su un mercato che le apprezza ma non ha struttura commerciale: gli Stati Uniti. Oltreoceano il successo è straordinario, complice un prezzo di listino concorrenziale (viene lanciata a 3.526 dollari, poco più di una Ford Mustang Mach 1) e una rete di concessionarie in rapida crescita. Sempre agli "States" sono dedicate le due evoluzioni 260 e 280 Z, in cui il motore sale prima a 2.6 e poi a 2.8 litri; le potenze non subiscono incrementi rilevanti: l'aumento di cubatura serve soprattutto a girare più piano e rispettare le sempre più stringenti norme Usa sull'inquinamento.



DATSUN 240 Z

## QUOTAZIONI

Le **260 Z** e **280 Z** valgono, se in buone condizioni (label AB), 20.000 euro, e arrivano al massimo a 30.000 euro (label A+). Ben più apprezzata la 240 Z, che si attesta rispettivamente su 30.000 e 45.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**20.000**

**30.000**



## 2 RESTAURO

Le due buone notizie sono che la S30 è un'auto affidabile, come ci si può aspettare da una giapponese di bassa potenza specifica, e che i ricambi di meccanica non sono costosi - quelli di carrozzeria, invece, lo sono. Per diverse parti del motore, oltretutto, la ricerca è facilitata dalla progettazione modulare: è una proliferazione a sei cilindri di quello della berlina 510. La cattiva notizia è che, non essendo la S30 così diffusa in Europa all'epoca, non è facile trovare ricambi nel nostro continente. C'è un operatore francese abbastanza fornito (del resto la Francia è stato uno dei mercati di maggiore successo di 240 e 260 Z, ed è tuttora, con Paesi Bassi e Germania, uno dei più promettenti terreni di caccia per un esemplare), mentre per il resto è meglio cercare Oltreoceano e in particolare in quegli Stati dove le auto europee erano più diffuse e dove le giapponesi hanno attecchito per prime, quindi soprattutto

in California. La corrosione passante può annidarsi tra parafanghi anteriori, fondi in corrispondenza dell'abitacolo, brancardi, sede della batteria e quella della ruota di scorta (che sporge sotto la linea del telaio) e battuta del cofano baule. La corrosione è più facile da riscontrare in esemplari provenienti dagli Usa rispetto a quelli europei, non per questioni climatiche ma perché quelli del nostro continente se sono sopravvissuti è perché sono stati conservati correttamente, mentre in America è facile trovarne dimenticati alle intemperie o custoditi in ricoveri improvvisati. Tutti i punti della meccanica soggetti a ingrassaggio, come i cuscinetti, possono avere sofferto dei lunghi fermi, così come la linea di scarico. La finta pelle stampata che riveste i sedili e il pavimento sotto i tappeti (stampato a losanghe) ha poche possibilità di essere recuperata, per cui bisogna cercare ricambi o repliche soprattutto negli "States", mentre per le crepe nella plancia c'è rimedio, sempre che non siano troppo profonde o che manchino intere porzioni.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>KIT CATENA DISTRIBUZIONE</b>	€ 129
<b>FARO ANTERIORE</b>	€ 35
<b>ALTERNATORE</b>	€ 92
<b>CASSETTO PORTAOGGETTI</b>	€ 66
<b>PARAFANGO POSTERIORE</b>	€ 916

### ● I club

**THE Z CLUB** **The Z Club of Great Britain**  
Sodalizio fondato nel lontano

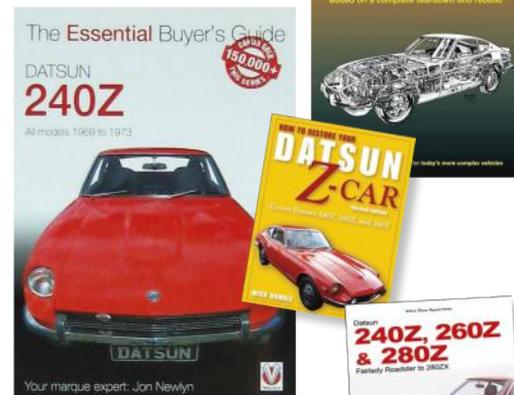
1976 da Eddie Miller, che aveva appena acquistato una 260 Z. Alcune sezioni storiche sono "work in progress".

Sito [zclub.net](http://zclub.net)

**Classic Z Cars Club**

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

### ● I libri



**Iniziamo con** "The Essential Buyer's Guide Datsun 240 Z" di Jon Newlyn (Veloce), "Datsun 240 Z, 260 Z & 280 Z 1970 thru 1978" (Haynes) e "How to restore your Datsun Z-Car - Covers Datsun 240Z, 260Z and 280Z" di Wickl Humble (Motor Books International). Tra le monografie, "Datsun 240 Z, 260 Z & 280 Z Fairlady Roadster to 280 ZX," di Brian Long (Veloce).

### ● Specialisti

**Datsun Partz**

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

**JDM Car parts**

Sito [jdm-car-parts.com](http://jdm-car-parts.com)

**Motorsport Auto The Z store**

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

**Z Services**

Sito [z-services.eu](http://z-services.eu)

### DATSUN 240 Z 1969-1973



## 3 SU QUALE PUNTARE

Tra le Nissan Fairlady Z per il mercato domestico giapponese e le Datsun 240, 260 o 280 Z per l'esportazione c'è ampia scelta; nemmeno a livello di esemplari dovrebbe essere un problema trovare quello giusto: ne sono stati prodotti oltre 530 mila. I motori delle Datsun possono essere 2.400, 2.600 o 2.800 come suggeriscono le sigle, con quello di cubatura maggiore riservato al mercato Usa; le Nissan montano inizialmente solo il 2.000, favorito sotto il profilo fiscale, nel qual caso si chiamano semplicemente Fairlady Z (versione base, sigla interna S30-S) e Z-L (lusso, S30); alla fine del 1971 si aggiunge il 2.400. In Europa sono le 240 e 260 Z, prodotte rispettivamente dal model year 1969 al 1973 e dal 1973 al 1978, che hanno fatto epoca; una "L" in seconda posizione in qualsiasi sigla (HLS 30 e così via) indica la guida a sinistra. Gli altri modelli possono essere curiosità o per completare una collezione a tema; volendo una 2.000, ovviamente, ci si deve accontentare della guida a destra. Le prime 240 Z hanno la sigla HS30; si riconoscono per le due griglie di aerazione sotto il lunotto, rimaste fino a metà 1971 quando sono state spostate sui montanti posteriori in quanto la posizione originale favoriva la reimmissione dei gas di scarico nell'abitacolo. Per il Giappone c'è pure la Fairlady Z432 (la sigla indica "quattro valvole, tre carburatori, due alberi"), che monta il motore 2.000 S20, lo stesso della Skyline GT-R. Equipaggiata di serie con differenziale autobloccante e cerchi ruota di magnesio, costa quasi il doppio di una Z "normale". Ne saranno prodotte circa 400, più una piccola serie di Z432R (PS30 SB) con carrozzeria alleggerita (lamierati più sottili, vetri in plexiglas e allestimento ridotto all'osso), destinata alle corse. Alcune fonti indicano che la R sia stata costruita in meno di una cinquantina di unità, di cui una ventina in versione stradale. Nel 1971 viene lanciata per il mercato interno una variante con musetto aerodinamico allungato chiamata Fairlady 240 ZG

## ↳ DATSUN 260 Z 1973-1978

(HS30-H): con un coefficiente di resistenza pari a 0,39, la ZG toccava i 210 km/h. Le 240 Z destinate agli Usa si riconoscono per i side marker e i lampeggiatori posteriori rossi e montano un cambio a quattro marce in luogo del "cinque" europeo. Al Salone di Tokyo del 1973 debutta per i soli mercati d'esportazione il motore L26 con cilindrata aumentata a 2.6 litri; nasce così la 260 Z (sigla RS30) che sfrutta un nuovo pianale irrigidito. La 260 Z presenta un interno aggiornato (plancia, sedili e pannelli porta) e un diverso disegno dei gruppi ottici posteriori, con le luci di retromarcia separate; le versioni Usa montano vistosi paraurti ad assorbimento d'energia. Sempre nell'ambito del model year 1974 arriva per il mercato interno la Fairlady Z 2+2 (GS30-S normale, GS30 lusso), che dal montante centrale alla coda ha poco in comune con la due posti ma lo dà poco a vedere perché il passo allungato di 300

## PER L'EUROPA I MOTORI SONO 2.4 E 2.6 LITRI. PER GLI USA C'È ANCHE IL 2.800. DUE LE CARROZZERIE: 2 POSTI E 2+2

mm viene assorbito da tetto e finestrini posteriori; all'interno il tunnel della trasmissione è rivestito in moquette e non più in finta pelle. Anche la 260 Z viene proposta come 2+2 (GRS30). Nel marzo 1975, per il solo mercato americano, compare la 280 Z (HLS30 se due posti e GHLS30 se 2+2; ricordiamo che la L indica la guida a sinistra) con il motore L28 da 2.8 litri e 151 CV SAE, alimentato da un'iniezione Bosch L-Jetronic, che sostituisce i due carburatori Hitachi HMB 46 W-1 della 260; l'incremento di cilindrata segue le norme antinquinamento ed è accompagnato da un aumento delle prestazioni poco sensibile, tanto che gli altri mercati continuano a ricevere la 260 Z. Nel corso della produzione i paraurti varieranno per adeguarsi alle normative americane.



## NOI CE L'ABBIAMO

**Per quanto siano** tra le sportive del Sol Levante più conosciute, le 240-260 sono estremamente rare. Sono la scelta di appassionati dal palato fine, che apprezzano le finiture curate, la bella meccanica, la guida divertente e il confort. E la qualità made in Japan.



CARLO LOMAGLIO  
 **DATSUN 240 Z**  
 1973

**In Italia di Datsun 240 Z** ne sono state importate nuove 39: quella di Carlo Lomaglio è una di queste. È “nata” a Milano, poi venduta quasi subito in provincia di Varese. “Ho anche altre sportive anni 70 e 80, più blasonate”, ci racconta il proprietario, “ma devo dire che questa è un'auto eccezionale. Solida ma leggera e maneggevole, molto razionale nella concezione, compatta ma non minuscola e soprattutto molto ergonomica. Lo si vede da particolari come la maniglia apriporta sistemata in basso, in una posizione comodissima da raggiungere. Alla guida è divertente ma non stanca nei lunghi viaggi e permette tranquillamente di viaggiare su percorsi lunghi e medie elevate rispettando il Codice, insomma un'auto ancora attuale”. Carlo è soddisfatto anche della linea, che regge bene gli anni e gli appare molto proporzionata. “Non a caso”, ci ha detto, “la nuova 400 Z prende molti spunti stilistici



dalla sua capostipite. Apprezzo molto anche le finiture, non particolarmente lussuose ma concrete e molto curate, come denotano il bel volante in legno e la curvatura che raccorda parafango e cofano”. Quando l'abbiamo raggiunto, Carlo stava inviando a degli amici in Giappone delle copie del numero di maggio di Ruoteclassiche, dove è stato pubblicato un servizio sulla sua 240 Z. “Sono molto incuriositi dalla presenza in Italia di una vettura molto amata nel loro Paese”.



DANIELE DE NADAI  
 **DATSUN 260 Z**  
 1974

**Quella per le auto storiche** è una passione di famiglia per Daniele, ma a lui piacciono le giapponesi. Unendo le due cose si è innamorato delle Datsun Z, di cui ha trovato una rara 260 americana (negli Usa è stata presto sostituita dalla 280) grazie a un collezionista perugino che ha fatto da intermediario con il venditore californiano. “Quando è arrivata in Italia”, racconta Daniele, “la 260 era molto in ordine, ben conservata, ma io la volevo perfetta e prestazionale. Ho quindi proceduto a un restauro completo, smontandola fino all'ultimo bullone, lavorando il più possibile di persona anche se non sono meccanico. Ora è tornata nuova. È veramente bella, con scarico e frizione sportivi che la rendono molto performante e un kit estetico americano con paraurti abbassato”. I ricambi sono arrivati dalla California, grazie al contatto diretto con un ricambista locale; mantiene la strumentazione in miglia e dopo la nazionalizzazione Daniele ha fatto omologare una nuova misura di cerchi ruota, coerente con l'elaborazione. I retrovisori sono sui parafanghi, come usa in Giappone. Quando gli chiediamo come si comporta su strada e come preferisce usarla, ci stupisce: “Avrò fatto sì e no duecento chilometri: è troppo bella per usarla, viaggiando si sporca e quindi ho fatto un solo raduno, statico e vicino a casa. Ma ho visto che la gente non la conosceva, e quindi non la capiva. Quindi per ora preferisco continuare ad ammirarla a casa. Trovo che sia perfetta, nella sua compattezza”.





# 1969

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La **Fairlady Z432** ha introdotto le quattro valvole per cilindro in un'era in cui questa soluzione era riservata ai motori delle auto da competizione, destinazione che comunque era chiara ai progettisti di questa variante e della Skyline GT-R, che montava lo stesso motore. La sua versione più corsaiola Z432R contava su lamierati più sottili, vetri in plexiglas e allestimento ridotto all'osso.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

# 530.000

• Totale esemplari prodotti per serie

**240 Z**  
1969-1973

168.000

**260 Z**  
1973-1978

125.000

**280 Z**  
1975-1978

237.000

• I principali modelli



**240 Z**  
1969-1973

La capostipite della famiglia di coupé sportive della Casa. Motore di 2.4 litri.



**280 Z**  
1975-1978

Versione solo per il mercato Usa. Motore 2.8 con iniezione Bosch L-Jetronic.

**260 Z**  
1973-1978  
Motore 2.6 litri e 150 CV SAE. Negli Usa è subito sostituita dalla 280 Z.

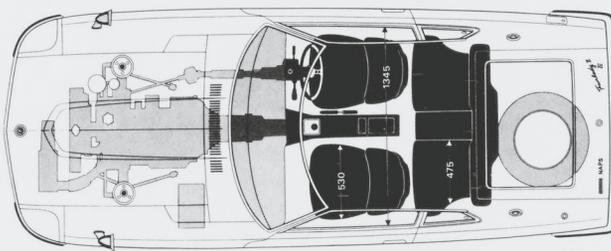


1345

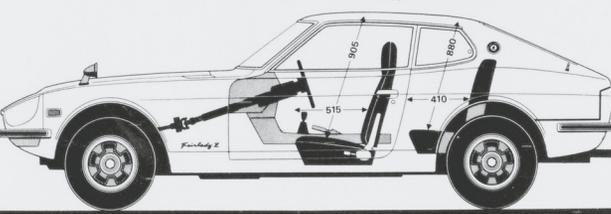
1650



1355



1500



870 2605 885 4425

• Tecnica

### Strade sicure

Le Nissan S30 hanno uno schema tradizionale (motore anteriore e trazione posteriore) e sono un compendio delle soluzioni moderne per l'epoca, senza lanciarsi in innovazioni mai viste: motore monoalbero a camme in testa con componenti derivati dalla berlina 510, scocca portante, freni anteriori a disco, sospensioni a quattro ruote indipendenti.

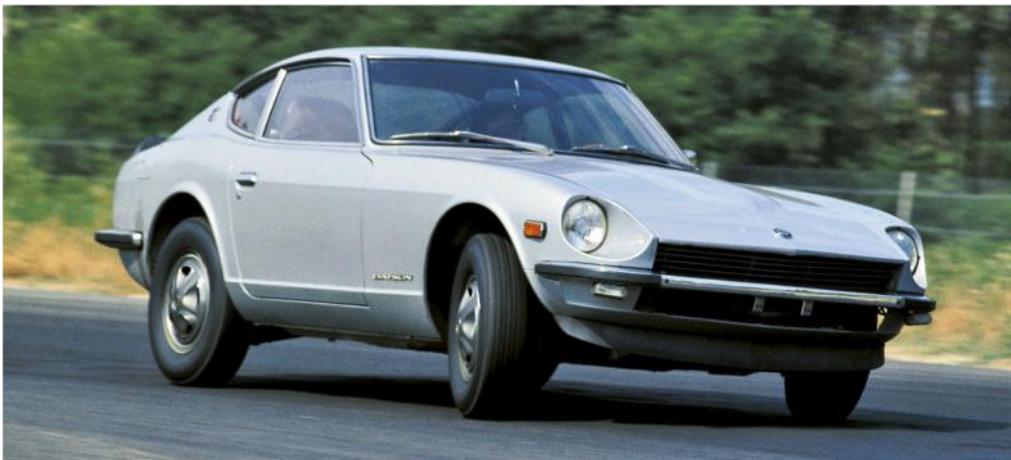
## 4 IL MERCATO

Capostipite delle coupé sportive della Nissan, la Datsun 240 Z è stata l'auto che ha sdoganato presso il grande pubblico le auto giapponesi negli Stati Uniti. Tant'è che ha avuto un ruolo nella saga dei film della serie "Fast and Furious" come leggenda iconica. Diffusa soprattutto in America e sul mercato interno giapponese, in Europa è stata venduta in quantitativi apprezzabili solamente nel Regno Unito. In Italia è stata importata in circa 100 esemplari a partire dall'autunno 1972. Gli esemplari ufficiali italiani sono oggi il Sacro Graal per i patiti di questo modello. Quasi tutte le Z oggi in circolazione in Europa, in particolare le successive 260 Z e 280 Z, arrivano dagli Stati Uniti e quasi tutte sono aggiornate alle specifiche europee, tranne nel cambio, quasi sempre a quattro marce manuale (per l'Europa il cambio a cinque marce era di serie) e molto spesso

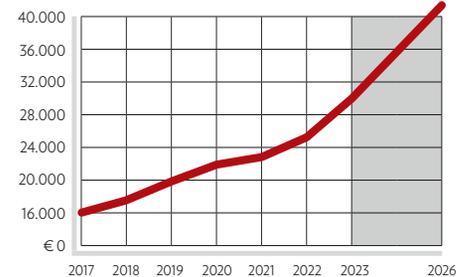
automatico a tre rapporti. Occorre precisare che una Z automatica è meno apprezzabile e il suo valore economico deve essere ridotto in maniera considerevole rispetto alla quotazione proposta da Ruoteclassiche: anche del 30%, parametrando alle condizioni di conservazione o restauro dei vari label proposti dal nostro listino. A proposito: molti degli esemplari in vendita sui principali portali di e-commerce vengono definiti "restaurati". In realtà quelli sottoposti a un ripristino totale e professionale sono molto pochi. Perché

**IN ITALIA FU IMPORTATA AL TEMPO IN CIRCA 100 ESEMPLARI. TROVARNE UNO È IMPRESA ARDUA**

costa molto e perché chi si è imbarcato in un'impresa del genere ben difficilmente rivende l'auto. È più facile imbattersi in esemplari riverniciati (più o meno bene) e rimessi in funzione discretamente nella meccanica. Ma il restauro professionale è ben altra cosa... Una 240 Z perfetta è quotata, secondo il listino di Ruoteclassiche, 45.000 euro, mentre una in buono stato vale attorno ai 30.000 euro. Sono cifre destinate a crescere ancora, in maniera significativa come è avvenuto negli ultimi anni, perché il trend positivo non dà segni di stanchezza, a detta degli esperti di sportive giapponesi. Cifre nettamente inferiori per le 260 Z e 280 Z che, pur molto simili al modello originario, esercitano un po' meno fascino (20.000 euro il valore AB, +50% per l'A+). Per intenderci, è la stessa cosa che avviene nella gamma delle Alfa Romeo Alfetta berlina: una prima serie con scudetto stretto ha ben altro appeal rispetto a una 2.0 model year 1983. Anche se la base non differisce di molto... **RIC**

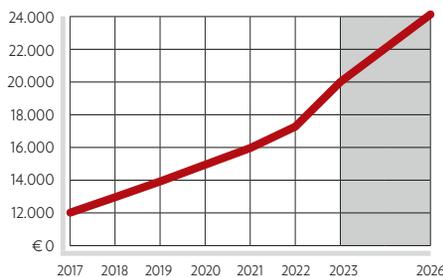


**DATSUN 240 Z**  
1969-1973



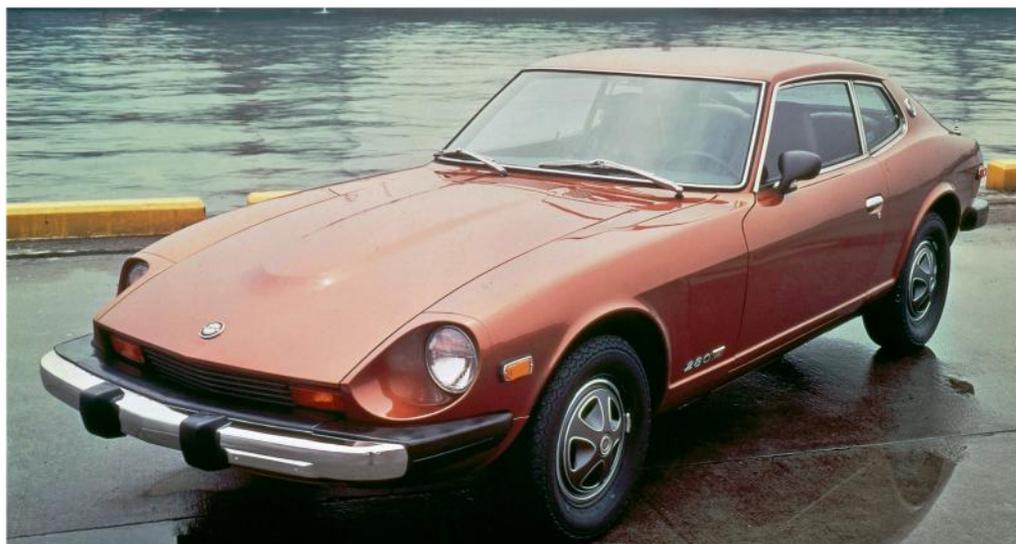
**La prima serie** delle Nissan S30, la sigla che caratterizza le 240-260-280, è quella più ambita: il suo valore supera del 50% quello delle due versioni successive.

**DATSUN 260 Z**  
1973-1978



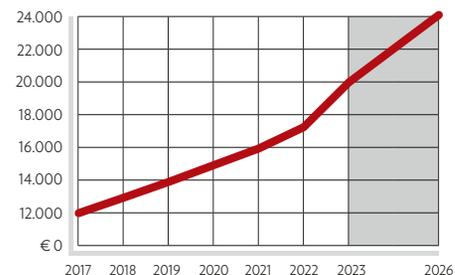
**La 260 Z** è un'evoluzione pensata soprattutto per il mercato americano della 240 Z, sul quale paradossalmente è rimasta per poco più di un anno, sostituita dalla 280 Z.



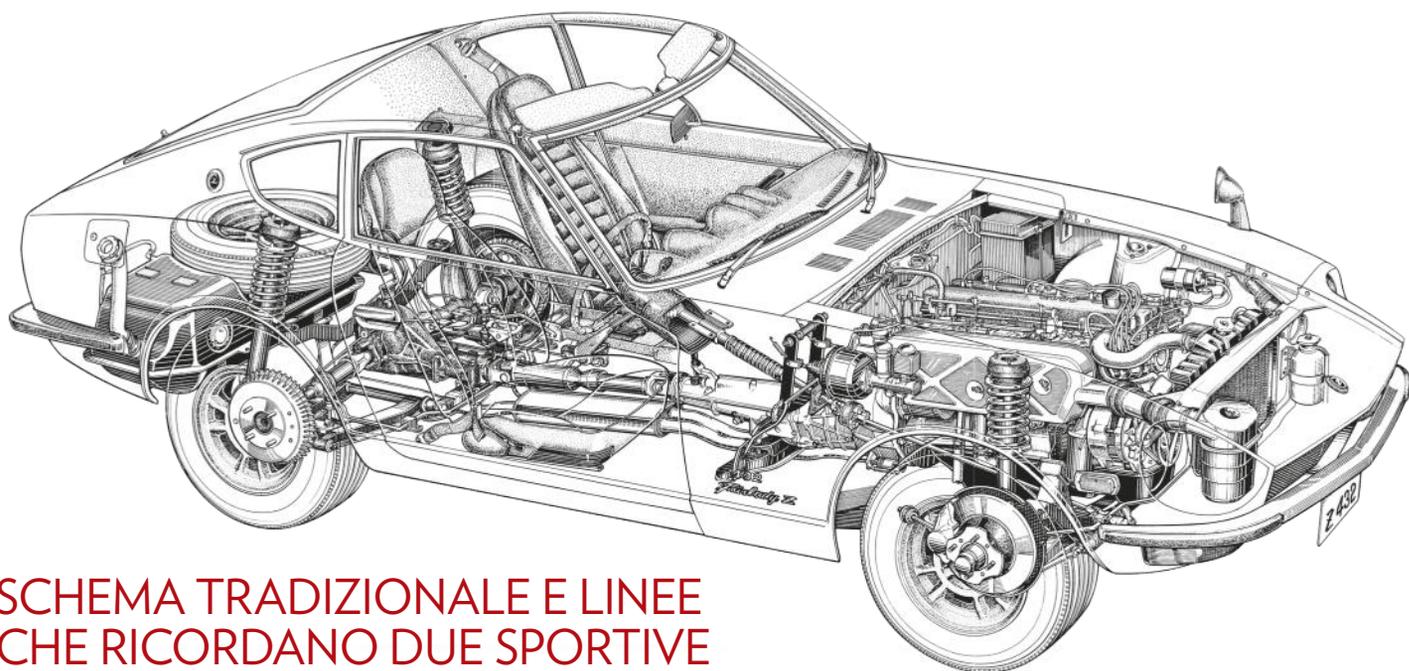


### DATSUN 280 Z

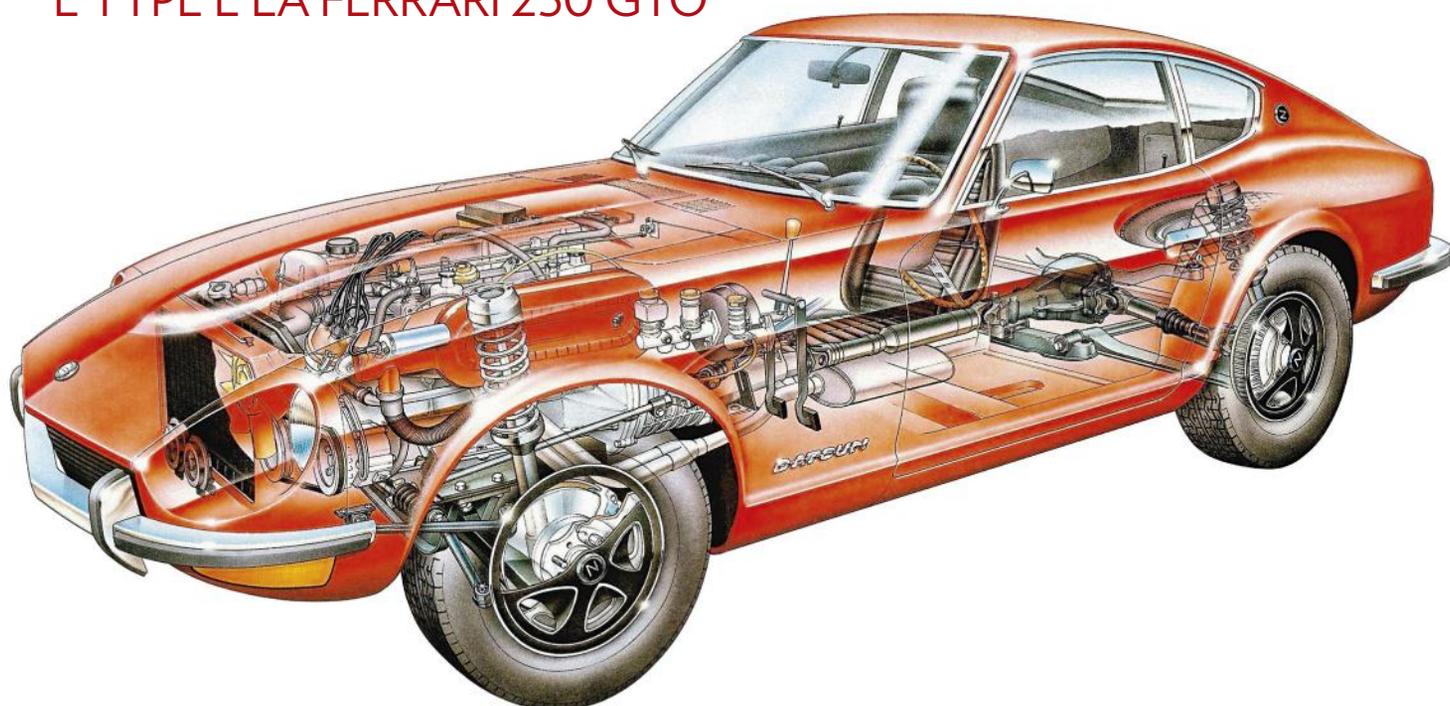
1975-1978



**Commercializzata** solo Oltreoceano, ha una quotazione identica a quella della 260 Z. Il motore 2.8 litri monta l'iniezione Bosch L-Jetronic in luogo dei due carburatori.



SCHEMA TRADIZIONALE E LINEE CHE RICORDANO DUE SPORTIVE EUROPEE D'ECCEZIONE: LA JAGUAR E-TYPE E LA FERRARI 250 GTO



# SFIDA NELL'OLIMPO

Insigne rappresentante della famiglia delle sportive della Casa, fissa nuovi parametri di eccellenza fra le supercar. In Europa arriva la versione con motore V6 di 3 litri biturbo da 279 CV, retrotreno a ruote sterzanti e sospensioni multilink

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

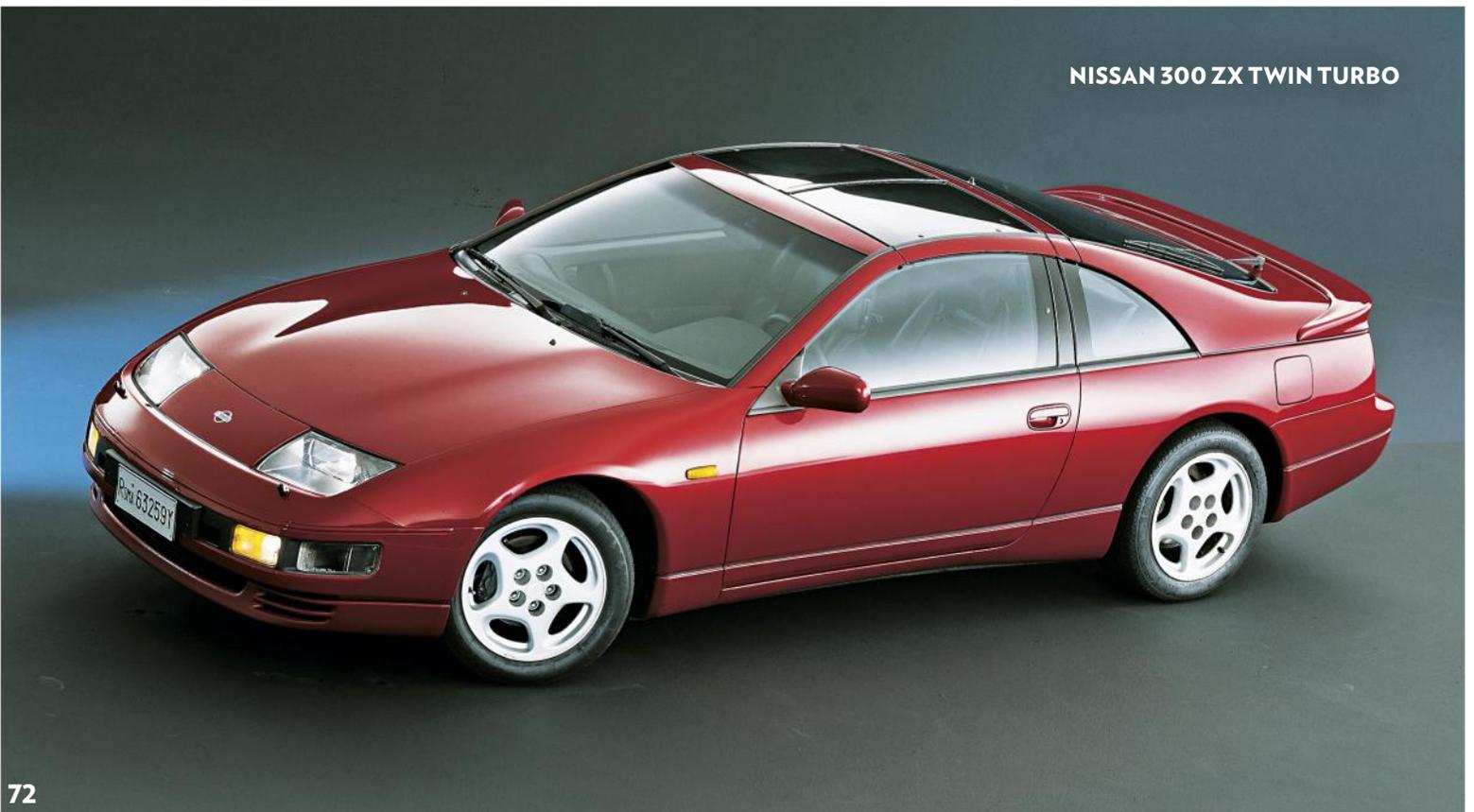
Perché i suoi progettisti si erano posti l'obiettivo di costruire un'auto al top quanto a tecnologia e prestazioni, che desse fastidio a Ferrari e Porsche costando come una Nissan. Doveva essere una granturismo, più performante e comoda della 200SX/Silvia, ma non sportiva come la Skyline. C'erano riusciti e ancora a oltre trent'anni dall'esordio la formula è validissima, anche sotto il profilo economico. E perché è una di quelle auto che le collezioni devono omaggiare, in quanto erano ricchissime di contenuti tecnici e stilistici, ma alle quali



il mercato non ha tributato loro il giusto successo. La Z32 nasce come seconda serie della Nissan 300 ZX, erede della serie iniziata in Giappone nel 1969 con la Nissan Fairlady Z e via via proseguita con una serie di Nissan e Datsun sempre più performanti. Della prima 300 ZX, sigla di fabbrica Z31, uscita nel 1983, conservava l'impostazione

del motore, un V6 di tre litri; le dimensioni sono lievemente più raccolte anche se il passo è più lungo. Al posto della distribuzione a un albero a camme in testa per bancata però, la Z32 introduceva un bialbero; la versione aspirata da 230 CV e 276 Nm VG30 DE era affiancata da quella sovralimentata VG30 DETT da 279 CV e 388,3 Nm con un turbocompressore per bancata; entrambi avevano la distribuzione a fasatura variabile. La combinazione di sovralimentazione e fasatura variabile era una primizia mondiale. Per continuare a stupire, figura anche il retrotreno a ruote sterzanti, controllato da una centralina elettronica. Insomma, la 300 ZX fissava nel 1990 i nuovi parametri di eccellenza fra le supersportive. Con buona pace di Ferrari e Porsche.

NISSAN 300 ZX TWIN TURBO



## QUOTAZIONI

Oggi una **300 ZX Twin Turbo** (motore V6 di 3 litri da 279 CV), l'unica versione ufficialmente commercializzata in Italia, vale 16.000 euro nelle condizioni indicate per la fascia AB. Un esemplare perfetto può raggiungere i 24.000 euro.

Valore € (label AB)

**16.000**



## 2 RESTAURO

Le giapponesi degli anni 90 coniugano bene complessità e affidabilità. Se si trova un esemplare non modificato e regolarmente utilizzato e mantenuto (in Europa ce ne sono, anche se non moltissimi), non è un chilometraggio fino a 200/250 mila che deve spaventare. Molta cautela serve invece per gli esemplari statunitensi. Negli Usa la Z32 è stata un insuccesso tanto da essere ritirata dal mercato già nel 1995; vittima di un deprezzamento rapido, è finita spesso in mano di appassionati di tuning fatto in casa (c'è stato addirittura chi ha rimosso il Super Hicas per alleggerire la vettura, ma per fare un disastro bastano overboost o iniettori sovradimensionati) e sovente ha trascorso anche un decennio ferma in garage o all'aperto. Esemplari che hanno una storia simile sono da evitare, perché il bilancio del loro restauro sarà sempre di molto superiore a quello dell'acquisto di un esemplare in buone

condizioni con lavori ordinari da fare. La ruggine non dovrebbe essere un problema serio: per la scocca infatti erano impiegate lamiere d'acciaio trattate allo zinco-nichel su entrambi i lati (il cofano anteriore è di lega leggera). Tuttavia l'incuria o riparazioni mal eseguite possono aver innescato comunque processi ossidativi. Lunghi fermi e intemperie sono anche nemici dell'elettronica, che sulla 300 ZX non manca: basti pensare al sofisticato sistema di sterzata delle ruote posteriori Super Hicas. All'interno, sono soprattutto i rivestimenti delle plastiche di plancia e portiere a preoccupare: la pelle si scolla e forma bolle. Di buona qualità e robusti, invece, tessuti e moquette: facilmente necessitano soltanto di una profonda pulizia. I cristalli possono riservare qualche brutta sorpresa, anche se per fortuna le guarnizioni mostrano un'ottima tenuta nel tempo: una scheggiatura del portellone o un pannello amovibile del tetto andato perso possono far perdere il sonno.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>TRAVERSA PARAURTI ANT.</b>	€ 327
<b>KIT CUSCINETTI DIFFERENZ.</b>	€ 533
<b>COPPIA PROIETTORI</b>	€ 1.823
<b>GUARNIZIONE TESTA</b>	€ 401
<b>COPPIA BRONZINE DI BANCO</b>	€ 31

### ● I club

#### **300 ZX Club**

Gruppo di appassionati italiani; offre forum (riservato agli iscritti), calendario degli eventi, mercato, notizie su elaborazioni e riparazioni.

**Sito** [300zx.it](http://300zx.it)

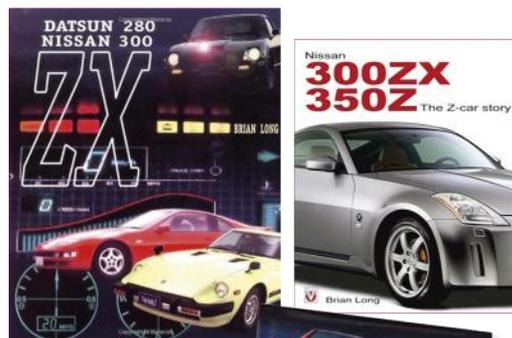
#### **300 ZX Owners Club**

**Sito** [300zx-owners.club](http://300zx-owners.club)

#### **300 ZX Club**

**Sito** [300zxclub.com](http://300zxclub.com)

### ● I libri



#### **Esistono due volumi**

**firmati** da Brian Long

(e pubblicati dalla

Veloce Publishing) che

esaminano questa

sportiva: "Datsun

280, Nissan 300

ZX" e "Nissan 300

ZX-350 Z The Z-car Story"

del 2016. Nel 1991 Automobilia pubblicò

l'instant book "Nissan 300 ZX" firmato

da Manuel Vigliani.

### ● Specialisti

#### **Nissan Parts Plus**

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

#### **Nizmo Parts Plug**

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

#### **Vintage Z Parts**

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

#### **Z1 Motorsports**

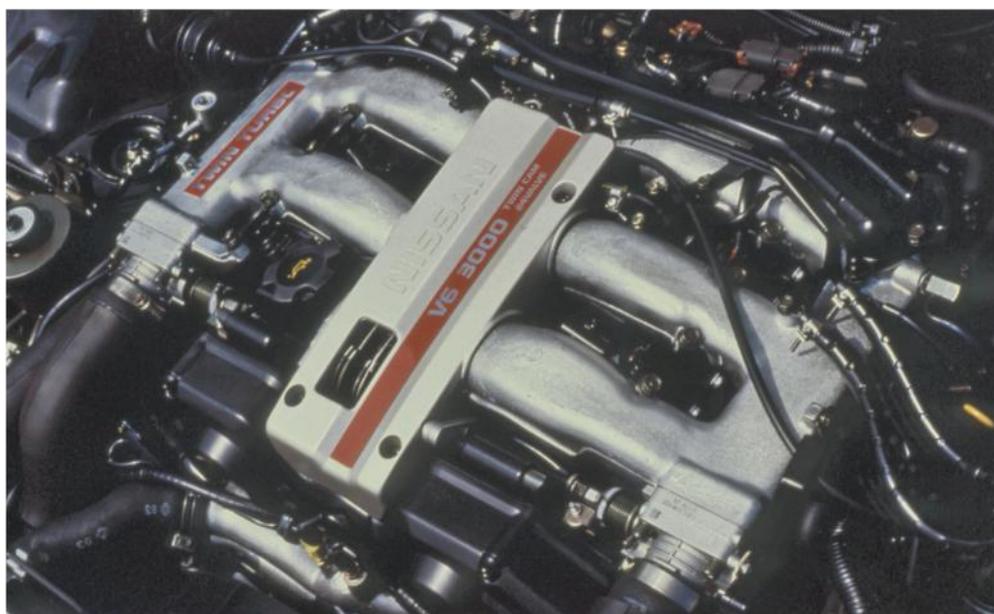
**Sito** [z1motorsports.com](http://z1motorsports.com)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Senza dubbio la versione su cui puntare è la 300 ZX Twin Turbo, con carrozzeria coupé 2+2 e T-Bar Roof, ossia il tettuccio trasparente sdoppiato e completamente amovibile, una soluzione analoga a quella della Chevrolet Corvette. Peraltro si tratta dell'unica 300 ZX importata al tempo ufficialmente nel Vecchio Continente. In Giappone e negli Stati Uniti erano disponibili sia la versione coupé a due posti secchi con passo di 245 cm anziché 257 (subito riconoscibile dallo sportello del tappo carburante posto tra la porta e il passaruota) sia il V6 di 3 litri aspirato da 230 CV. A partire dal 1992 la rete americana Nissan propone anche una versione Convertible, realizzata sulla base di una coupé T-Bar a passo corto dalla American Specialty Cars. Ma torniamo alla "nostra" 300 ZX. Il motore è un V6 di 2.960 cm<sup>3</sup> dotato di tutte le raffinatezze che fanno brillare gli occhi agli estimatori della bella meccanica: due turbo (uno per bancata), due intercooler, quattro valvole per cilindro, quattro assi a camme in testa, due variatori di fase, accensione elettronica diretta con una bobina per candela, iniezione elettronica sequenziale con farfalle e sistemi di aspirazione e scarico indipendenti per bancata. Insomma, un gioiello da 279 CV a 6.400 giri, con una erogazione fluida, progressiva e rapida già ai bassi regimi. Il telaio è all'altezza. Le sospensioni vantano uno schema a bracci multipli (multilink) sia all'avantreno sia dietro. Ma per i tecnici della Casa non è sufficiente. E così la sportiva Nissan è equipaggiata anche di retrotreno a ruote sterzanti. Il dispositivo, battezzato Super Hicas (acronimo di High Capacity Actively-controlled Suspension), si affida a un attuatore idraulico gestito da una centralina elettronica che stabilisce la direzione e l'entità del movimento in base alla sterzata del volante, alla rapidità del movimento e alla velocità della vettura. Le ruote vengono sterzate in fase (ossia copiano le anteriori) o in controfase (in direzione opposta) al fine di migliorare la maneggevolezza e la stabilità nelle rapide variazioni di traiettoria e nelle manovre

NISSAN 300 ZX TWIN TURBO 1990-1996





d'emergenza. In caso di avaria, il sistema provvede automaticamente a disattivarsi e a disporre le ruote posteriori in posizione di marcia rettilinea. Anche il servosterzo è gestito elettronicamente, con assistenza variabile in funzione della velocità. A colpo d'occhio la 300 ZX mostra una spiccata personalità, che la rende inconfondibile. Discreto lo spoiler posteriore. Suggestivo il tetto composto da due pannelli in cristallo amovibili. Nell'abitacolo spiccano i comodi sedili avvolgenti (quello del guidatore ha la regolazione elettrica) e gli originali satelliti ai lati del cruscotto, dove sono riuniti i vari comandi: a sinistra luci, lunotto termico e cruise control; a destra climatizzatore (con visualizzatore digitale), "tergi" e hazard. Per quanto riguarda la strumentazione, nessun guizzo particolare: gli indicatori sono di tipo analogico. La qualità del montaggio e dei componenti è fuori discussione. Altrettanto soddisfacente

## MECCANICA DA ALTA GIOIELLERIA: V6 BITURBO A FASATURA VARIABILE, 279 CV E RETROTRENO STERZANTE

è la dotazione, che comprende alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata (ma senza comando a distanza), specchi regolabili elettricamente e riscaldati, condizionatore automatico, portellone e sportello del bocchettone del carburante apribili dall'interno. Ma su strada? La pagella di Quattroruote non lascia dubbi: la rivista assegna cinque stelle a motore ("Quasi impossibile trovargli qualcosa che non va"), freni, cambio, sterzo, tenuta e stabilità. La velocità, autolimitata, supera i 250 km/h; in 6 secondi passa da 0 a 100 km/h e in 14,1 copre i 400 metri da fermo. Al lancio in Italia la gamma colori comprende: Silver Metallic, Black Pearl Metallic, Red, Red Pearl, Yellow Pearl e Dark Grey Pearl Metallic. Per i feticisti un'ultima chicca: la chiave d'avviamento è realizzata in lega di titanio.

## 4 IL MERCATO

La 300 ZX della serie Z32 è stata venduta ufficialmente in Italia tra il giugno 1990 e l'ottobre 1997, unicamente nell'edizione con il T-Top, il doppio tetto asportabile che trasformava questa sportiva in una "targa", e il motore sovralimentato da 279 CV. Tra le granturismo made in Japan che agli albori degli anni 90 invasero l'Europa con discreto successo, imponendosi come alternativa alle sportive europee (il punto di riferimento erano soprattutto le Porsche 944-968), come la Mitsubishi 3000 GT, le Mazda RX-7 e poi RX-8 e le Toyota Supra, la Nissan è stata sicuramente quella che ha riscontrato il maggiore volume di vendita in Italia. Ecco perché non è difficile trovare una Z32 in vendita a cifre, pur in crescita costante, che sono però ancora molto accessibili. Generalmente le 300 ZX in circolazione sono in buono stato,

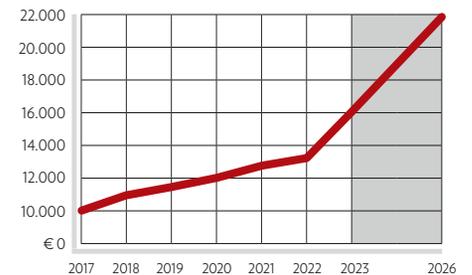
corrispondente alla label AB delle quotazioni di Ruoteclassiche. Il valore di riferimento, dunque, è di 16.000 euro. Ma, spulciando con attenzione gli annunci di vendita, è ben difficile trovare qualcosa di accettabile sotto i 20.000 euro, con richieste che per gli esemplari in condizioni quasi pari al nuovo veleggiano verso i 30.000 euro. Attenzione: sono richieste, non cifre documentabili come transazioni effettivamente concluse. E non è una differenza di poco conto. Perché anche la 300 ZX, come tutte le youngtimer sportive giapponesi, costituisce uno dei fenomeni più rilevanti del mercato collezionistico attuale. È il settore dei track day, del tuning, del drifting, dei raduni serali o domenicali davanti ai fast food o nei parcheggi dei supermercati dopo l'orario di chiusura. Un modo di vivere l'auto da collezione un po' fuori dagli schemi per gli appassionati più tradizionalisti, ma che è sempre più una

## TALVOLTA LE RICHIESTE SONO PIÙ ELEVATE PER GLI ESEMPLARI ELABORATI NELLA MECCANICA

realtà rilevante. Talvolta, quindi, le richieste più elevate rispetto alle nostre quotazioni ufficiali sono giustificabili per il livello di preparazione meccanica, che però nulla ha a che vedere con il concetto di originalità. Occorre poi sottolineare come spesso i prezzi "fuori scala" siano negoziabili. Il livello di riferimento della label AB (16.000 euro) quindi è quello corretto per intavolare una trattativa per una bella vettura originale. Con la certezza che la 300 ZX è destinata a salire. **RC**



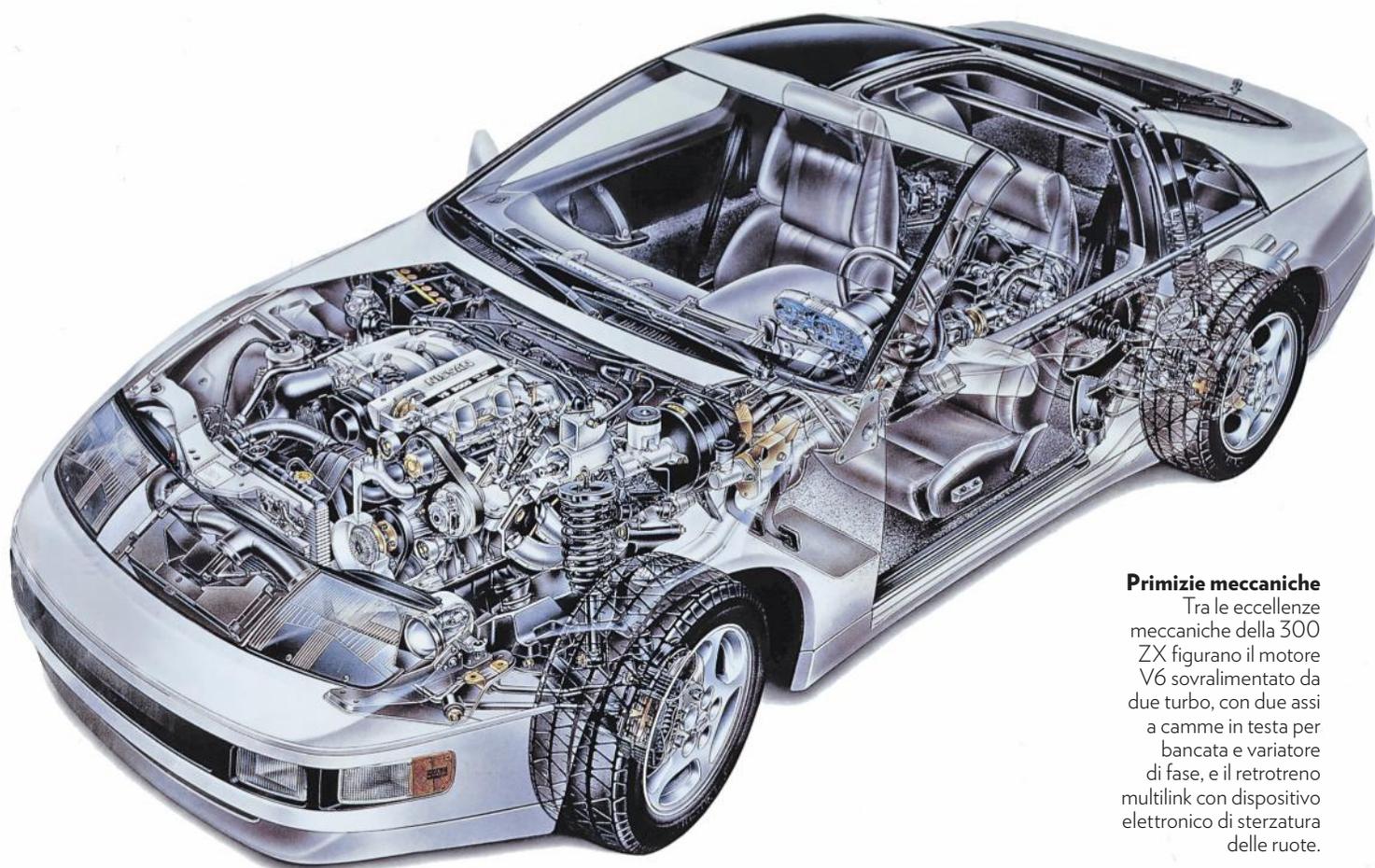
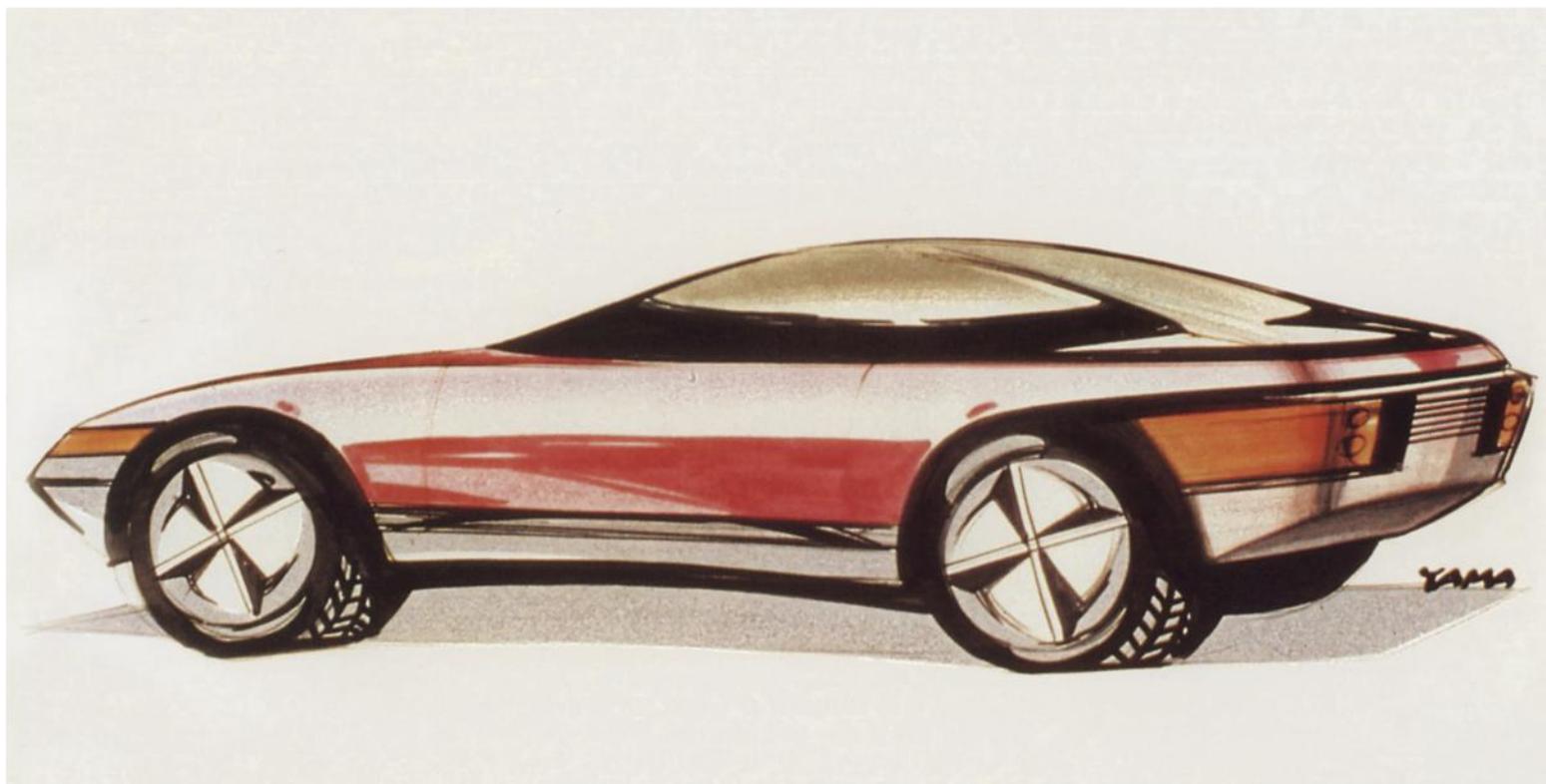
**NISSAN 300 ZX TWIN TURBO**  
1990-1996



**Questa è l'unica 300 ZX** venduta ufficialmente in Italia: le altre versioni, cabriolet o con motore V6 aspirato, non sono mai arrivate. Il valore è in costante crescita.



LO STUDIO DELLA NUOVA SPORTIVA  
PRENDE AVVIO NEL 1984 SOTTO  
LA DIREZIONE DI KATSUO YAMADA



**Primizie meccaniche**

Tra le eccellenze meccaniche della 300 ZX figurano il motore V6 sovralimentato da due turbo, con due assi a camme in testa per bancata e variatore di fase, e il retrotreno multilink con dispositivo elettronico di sterzata delle ruote.

# BELLA MECCANICA

Nessuna caratterizzazione sportiva eccessiva. Linee moderne, ma con un piacevole gusto rétro. E tanta sostanza: motore V6 di 3.5 litri da 280-313 CV, albero di trasmissione in carbonio, sospensioni multilink di lega. E un prezzo concorrenziale

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le ragioni vengono automatiche: è supertecnologica, potente, erede di una lunga e bella tradizione sportiva. Tradizione che, a parte un buco tra la 300 ZX e proprio la 350 Z sul mercato statunitense, da sempre il più ricettivo tra quelli d'esportazione, non si è mai interrotta dal 1969. Carlos Ghosn, che nel 2000 diventa presidente di Nissan nel quadro dell'alleanza con la Renault (e nel 2001 ne diverrà amministratore delegato), descrive la 350 Z, all'epoca del suo arrivo in una fase molto travagliata della gestazione,

come fondamentale per la ripresa. Non parlava tanto di risultati economici - la 350 Z (Fairlady Z per il mercato interno, sigla di fabbrica Z33) è un modello di nicchia che ha richiesto ingenti investimenti per lo sviluppo - quanto all'immagine. Negli anni la marca si era andata sedendo su modelli affidabili e poco emotivi, tanto nei settori in



cui aveva tradizionalmente primeggiato come quello dei fuoristrada, dove la Patrol era stata un riferimento, quanto in quelli fino ad allora meno battuti: la Micra K11 stava per lasciare le scene e la K12 che le sarebbe succeduta non ne avrebbe replicato il successo di critica e pubblico. Il settore delle granturismo pagava lo scotto della 300 ZX, un insuccesso su mercati chiave come Usa e Regno Unito pur con i suoi ottimi contenuti. Per questo viene sviluppata la nuova Z, che prende le mosse dalla concept 240 Z del 1999 disegnata da Manny Baker, giudicata però troppo rétro e sottomotorizzata (avrebbe dovuto montare il 2.400 dell'Altima). Grazie agli interventi del team di Ajay Panchal, in particolare di Diane Allen, la coupé trova le sue linee definitive.

## QUOTAZIONI

Una **350 Z coupé** in buone condizioni (label AB) vale 14.000 euro. La serie limitata 35th Anniversary Edition, commercializzata a cavallo tra il 2005 e il 2006, tocca invece i 20.000 euro. Per le Roadster i valori sono leggermente superiori a quelli della versione chiusa.

Valore minimo € (label AB)

**14.000**

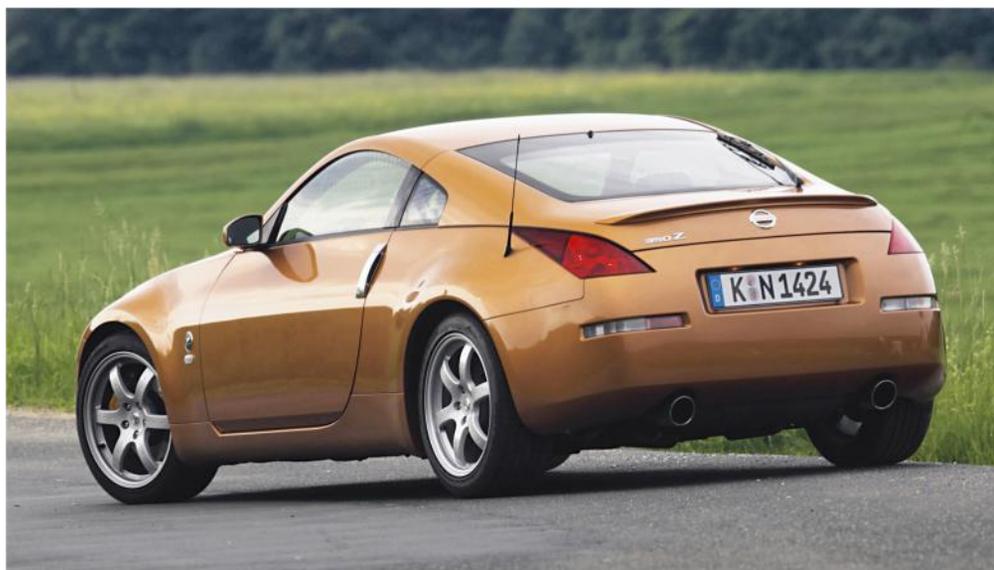
Valore massimo € (label AB)

**20.000**

## 2 RESTAURO

Se è da restaurare, lasciatela dov'è a meno che non sia una versione limitata o un'elaborata Nismo. E anche in questo caso un'accurata valutazione dei costi di ripristino è opportuna. La meccanica è raffinata e complessa, con un V6 dalla potenza specifica non esuberante ma quella assoluta di tutto rispetto, visto che la versione base parte da 280 CV e soprattutto 363 Nm che non sono così facili da scaricare a terra. I cambi sono un manuale a sei marce e un automatico a cinque; se dal punto di vista del piacere di guida è certamente preferibile il primo, il convertitore del secondo riduce lo stress alla trasmissione - ma la revisione di un automatico è sempre costosa. La carrozzeria è ben dimensionata e protetta contro la corrosione; anche gli esemplari più vecchi non dovrebbero presentare ruggine passante a meno che siano stati riparati non a regola d'arte. In questo caso, meglio tornare al via

e cercare un'altra auto: con la potenza e la velocità massima della 350 Z (250 km/h autolimitati) viaggiare con una geometria scorretta di pianale e masse non sospese non è mai consigliato. Le vetture trascurate sono un rischio tipico delle importazioni dagli Stati Uniti, di cui non ci sarebbe bisogno se non fosse che Oltreoceano la Z33 era disponibile in cinque livelli di finitura contro quello unico riservato ai mercati europei. Come accade sempre con le sportive performanti che perdono rapidamente prezzo, meglio stare attenti al tuning: a prescindere dal fatto che questo modello non ne ha bisogno, un intervento sulle centraline o sulle sospensioni potrebbe inficiare sicurezza e affidabilità. Spesso le auto elaborate hanno avuto incidenti importanti, in strada o in pista, e c'è il rischio che siano state sottoposte a riparazioni "estetiche" che nascondono magagne al pianale. Attenzione infine al cinematismo del tetto retrattile della Roadster e ai gruppi ottici tanto anteriori quanto posteriori, di generose dimensioni (e cari) prima e dopo il restyling.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>RETROVISORE</b>	€ 109
<b>DISCHI POSTERIORI</b>	€ 187
<b>PARAFANGO ANTERIORE</b>	€ 287
<b>KIT FRIZIONE</b>	€ 276
<b>RADIATORE</b>	€ 132

### ● I club



#### **350 Z Club**

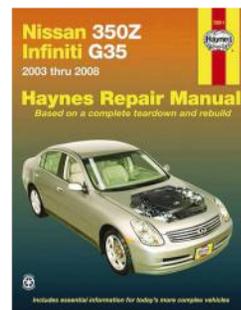
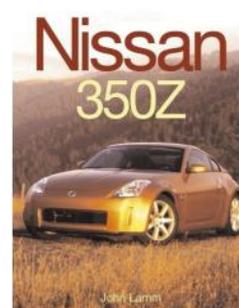
Associazione americana con un sito molto completo. Fornisce moltissime informazioni sull'evoluzione della sportiva Nissan, ovviamente per il mercato d'Oltreoceano.

**Sito** [350zclub.org](http://350zclub.org)

**Nissan Sportz**

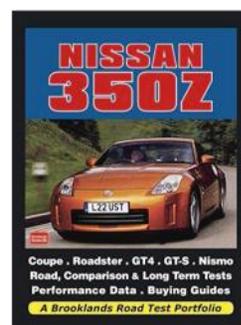
**Sito** [nissansportz.com](http://nissansportz.com)

### ● I libri



#### **La monografia è un instant book** di John Lamm: "Nissan 350 Z: Behind the Resurrection of a Legend", Motor Books International 2003. La Haynes propone "Nissan 350 Z-Infiniti G35 2003 thru 2008", mentre Brooklands ha pubblicato la raccolta di prove su strada "Nissan 350 Z".

La monografia è un instant book di John Lamm: "Nissan 350 Z: Behind the Resurrection of a Legend", Motor Books International 2003. La Haynes propone "Nissan 350 Z-Infiniti G35 2003 thru 2008", mentre Brooklands ha pubblicato la raccolta di prove su strada "Nissan 350 Z".



### ● Specialisti

**Enjuku Racing**

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

**Nissan Parts Plus**

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

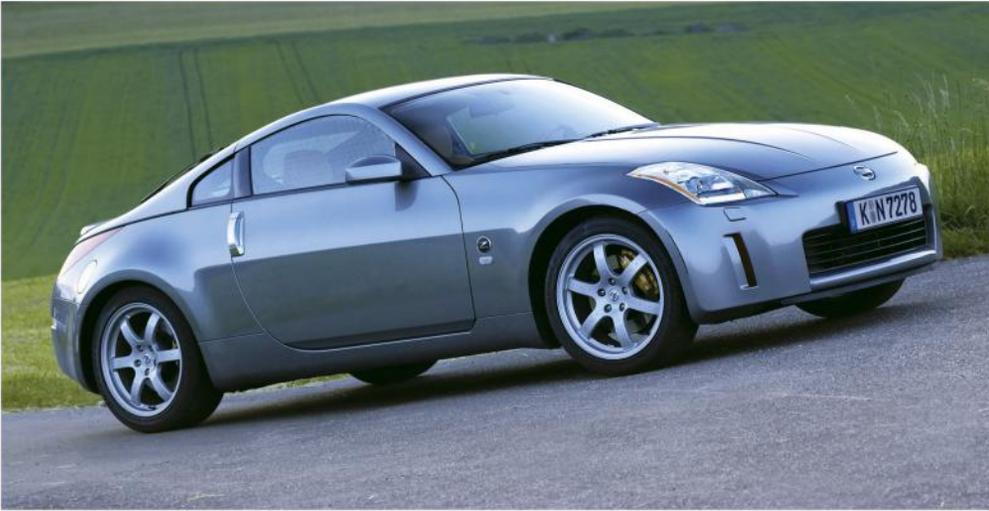
**Royal Nissan Parts**

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

**Z1 Motorsports**

**Sito** [z1motorsports.com](http://z1motorsports.com)

### NISSAN 350 Z 2003-2009



### NISSAN 350 Z ROADSTER 2004-2009



## 3 SU QUALE PUNTARE

Pur essendo nata come modello "stato dell'arte", o forse proprio per mantenere durante tutta la sua carriera questa sua impostazione, la 350 Z è stata aggiornata più volte. Il motore è il VQ35DE, un V6 di 3.498 cm<sup>3</sup> da 280 CV, con distribuzione a due assi a camme in testa per bancata e variatore di fase lato aspirazione. Questa unità, realizzata interamente in lega leggera, è collocata dietro l'avantreno (quindi in posizione centrale) al fine di ottenere un'ottimale distribuzione del peso tra i due assali, che sulla 350 Z è in rapporto 53/47. Il cambio è un manuale a sei marce, con rapportatura e manovrabilità studiate per esaltare il piacere di guida. Decisamente raffinata è la scelta di realizzare l'albero di trasmissione in fibra di carbonio, una soluzione mutuata dalle vetture sviluppate per le competizioni. Non da meno sono le sospensioni a bracci multipli (multilink), composte da elementi forgiati di lega leggera, con un risparmio di circa 30 kg rispetto ad analoghi gruppi fabbricati in acciaio. A vegliare sulla sicurezza il meglio che l'elettronica del tempo è in grado di offrire: ABS, EBD, TCS ed ESP. Quanto allo stile, la 350 Z è un'originale coupé a due posti secchi. Le sue linee moderne e molto personali suggeriscono al contempo un piacevole gusto rétro. La sua indole è subito palesata dal posizionamento delle ruote alle estremità della scocca (il passo misura ben 2650 mm in una lunghezza complessiva di 4310 mm) e dalla volumetria, che vede un lungo cofano anteriore e un abitacolo arretrato. Muscolosi gli archi passaruota, che "ospitano" cerchi di lega da 18" con pneumatici 225/45R18 davanti e 245/45R18 dietro. Moderno e accattivante anche il disegno dell'abitacolo, che pecca solo per la qualità delle plastiche di alcuni dettagli. I sedili meritano invece il massimo dei voti; la poltrona del guidatore ha una seduta più stretta ed è più avvolgente. La dotazione dell'allestimento base Lev 1 comprende tra l'altro fari allo xeno, cerchi di lega, doppio terminale di scarico, specchietti elettrici e riscaldabili,

## NISSAN 350 Z 35th ANNIVERSARY EDITION 2005

climatizzatore automatico, sistema audio Bose, lavafari e volante regolabile. La più lussuosa Lev 2 aggiunge essenzialmente sedili in pelle a regolazione elettrica. Optional la vernice metallizzata e il pacchetto Pelle Alezan Orange (sedili, pomolo cambio, freno a mano, volante). Per i patiti della leggerezza ci sono gli esclusivi cerchi di lega forgiata Rays che, per 1.000 euro, consentono di limare 16 kg. Nel 2004 debutta la Roadster, la cui capote, ovviamente ad azionamento elettrico, si apre e chiude in 20 secondi. L'anno successivo ecco la 35th Anniversary Edition, che celebra la nascita della famiglia Z, che debuttò col model year 1970. Viene proposta nelle livree Ultra Yellow Metallic (E33) e Black (KH3); esclusivi i cerchi a cinque razze alleggeriti (si risparmiano 6,4 kg rispetto a quelli standard). Ma non si tratta solo di allestimento: grazie a una speciale messa a punto (collettore di aspirazione

## IL MOTORE V6 DI 3.5 LITRI PARTE DA 280 CV E ARRIVA FINO A 313 CV. DI POCO CONTO GLI AGGIORNAMENTI STILISTICI

accorciato, angolo della camme ampliato ecc.) la potenza del V6 di 3.5 litri sale infatti a 300 CV a 6.400 giri. Il nuovo motore arriva per tutte le versioni (sempre con cambio manuale) con il facelift del 2006, che introduce gruppi ottici anteriori bi-xeno, fanali posteriori a led, nuovi rivestimenti interni che prendono il posto di quelli della prima serie in cui l'alluminio spazzolato la faceva da padrone. Il servosterzo passa all'assistenza variabile in funzione della velocità. Nel 2007 la potenza del motore sale ancora: 313 CV a 7.500 giri. Un guadagno ottenuto grazie all'adozione di un nuovo sistema di aspirazione, che impone un inedito cofano motore, ora caratterizzato da una vistosa gobba. Una necessità tecnica che diviene al contempo un richiamo alla primogenita 240 Z.



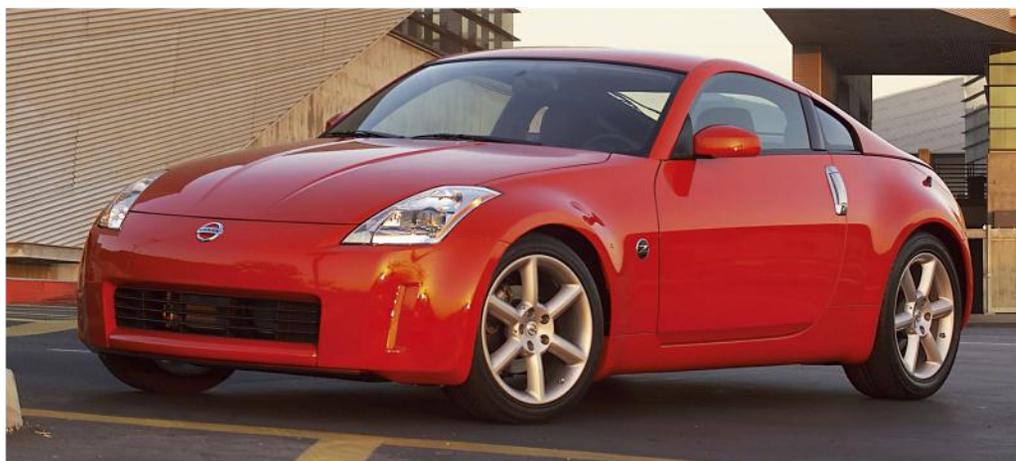
### 4 IL MERCATO

Presentata nel 2002 ma commercializzata effettivamente in Europa l'anno seguente (in Italia la vendita inizia a novembre del 2003), la Nissan 350 Z (serie Z33) è stata venduta complessivamente in 23.030 esemplari nel Vecchio Continente (negli Usa le immatricolazioni superano le 160.000 unità). Anche questo modello è noto per la partecipazione a film di grande successo e per essere protagonista di videogiochi. Ma è anche una delle auto preferite dai patiti del drifting. Per questo trovare un esemplare originale non è facilissimo, soprattutto per la versione coupé. La Roadster, invece, date le caratteristiche del telaio strutturalmente meno rigido, è generalmente reperibile in condizioni più fedeli a quando uscita di fabbrica (tranne alcuni casi di tuning a motore e impianto di scarico). Se una 350 Z in buone condizioni si può reperire

attorno ai 14.000 euro (label AB), per la Roadster il listino di Ruoteclassiche è di 15.000 euro. Per una 350 Z perfetta, il valore cresce del 50%. Le nostre quotazioni non distingue i due livelli di allestimento (in Italia chiamati Lev 1 e Lev 2, con quest'ultimo più ricco), ma nella realtà del mercato gli acquirenti sono disposti a pagare per la Lev 2 un sovrapprezzo del 10-20%. Identico discorso per le Roadster, anch'esse acquistabili nei due livelli. Nata un anno dopo, nel 2003, in Italia è stata commercializzata a partire

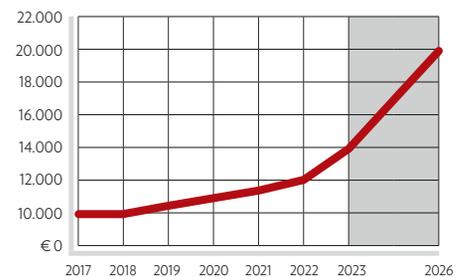
**LA VERSIONE PIÙ AMBITA È LA 35th ANNIVERSARY, LANCIATA PER CELEBRARE LA 240 Z DEL 1970**

dal dicembre 2004. La versione 35th Anniversary, nata nel 2005 per festeggiare il compleanno della capostipite della serie, la 240 Z, prodotta in serie limitata e da noi venduta in una manciata di esemplari da marzo 2005 a marzo 2006, ha ovviamente quotazioni più elevate. Si parla di cifre comprese tra i 20.000 euro (label AB) e i 30.000 euro (label A+). Ma come spesso avviene con le sportive giapponesi, le richieste sul web sono talvolta molto superiori, ma poi si rivelano trattabili. Il futuro collezionistico delle 350 Z è assicurato, specie ora che i primi esemplari stanno compiendo i fatidici 20 anni, con conseguenti vantaggi fiscali e assicurativi. Secondo gli esperti in futuro potrebbe accadere un'inversione di tendenza con le coupé che supereranno le Roadster nel valore. Perché per gli appassionati la vera 350 Z è l'edizione chiusa, anche se la scoperta è stata prodotta in volumi inferiori. In ogni caso, per entrambe le versioni la crescita del valore è garantita. **RG**



**NISSAN 350 Z**

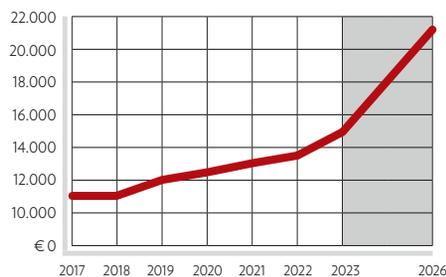
2003-2009



**Per il momento Ruoteclassiche** non distingue il valore dei due allestimenti Lev 1 e Lev 2, anche se nelle trattative il Lev 2 spunta una maggiorazione del 10-20%.

**NISSAN 350 Z ROADSTER**

2004-2009

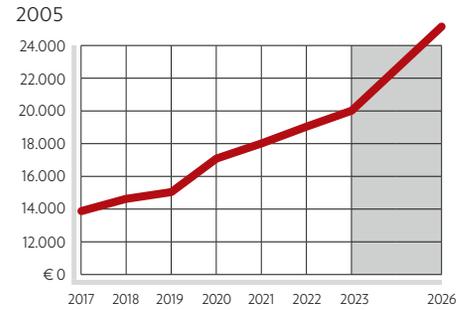


**Oggi il suo valore** è leggermente superiore a quello della coupé, anche se in futuro potrebbe esserci un'inversione di tendenza. Nessuna distinzione di prezzo per l'allestimento.





**NISSAN 350 Z 35th ANNIVERSARY**



**Molto rara perché prodotta** in serie limitata e venduta in Italia in pochissimi esemplari. La quotazione, che può raggiungere i 30.000 euro nella label A+, è indicativa.

“IL SUO LANCIO È IL SEGNO INEQUIVOCABILE DELLA RINASCITA DI NISSAN”. PAROLE DI CARLOS GHOSN, PRESIDENTE DELLA COMPANY



# DURO CIVILIZZATO

Capace di affrontare i percorsi fuoristrada più impegnativi, vanta però un design accattivante, finiture e dotazioni più automobilistiche, un confort superiore grazie alle sospensioni con molle elicoidali e motori brillanti

Testo di **Roberto Bruciamonti** e **Marco Di Pietro**



NISSAN PATROL GR

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Patrol è la 4x4 Nissan "classica" per eccellenza: discende dallo storico modello introdotto sul mercato nel 1951, del quale ha conservato fino alla fine degli anni 80 la configurazione di massima: solo nel 1989 infatti la gamma si è sdoppiata, dividendosi nelle varianti TR e GR, la prima tecnicamente erede del primo modello, la seconda più orientata al mercato delle fuoristrada per il tempo libero, quindi con carrozzeria più moderna, nuove sospensioni (le molle elicoidali sostituiscono le classiche

balestre semiellittiche longitudinali) per un miglior confort di marcia e, infine, un interno più ampio e accogliente e con finiture e accessori di tipo automobilistico. La GR rappresentava in buona sostanza un passo avanti importante rispetto al modello TR, ma occorre sottolineare che Nissan scelse all'epoca di conservare una sostanziale contiguità tecnica tra i due modelli, che avevano strutture convenzionali, con telaio e carrozzeria separati, condividevano alcuni particolari meccanici e persino alcuni lamierati. Come la TR, anche la GR era disponibile a passo corto (tre porte e 5 posti) o lungo (cinque porte e 5/7 posti). La vettura incontrò un buon successo, tanto che alla prima serie della GR (Y60, 1989-1998)



hanno fatto seguito diverse serie successive, fino al 2010, quando alla Y61 (parente molto stretta della Y60, ma con carrozzeria e interno rivisti) Nissan affiancò la nuova Y62, un modello che prevede solo motori a benzina ed è tuttora in produzione anche se non più in vendita in Italia.

## QUOTAZIONI

La **Patrol GR della serie Y60** in Italia venne commercializzata soprattutto con motore 2.8 turbodiesel: solo per un breve periodo fu a listino anche il 4.200 a benzina. La versione a gasolio vale 5.000 euro; la più prestigiosa motorizzazione 4.2 sale a 6.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

**5.000**

Valore massimo € (label AB)

**6.000**

## 2 RESTAURO

Anche se nelle finiture e nell'aspetto la Nissan GR è un po' più automobilistica rispetto alla massiccia TR, la sua robustezza è in pratica sugli stessi livelli di quella dell'antenata. Soltanto i motori, più briosi, se utilizzati con eccessivo entusiasmo in autostrada (stiamo parlando ancora dell'era pre-autoveloce e pre-tutor) potevano accusare problemi alle teste, come pure i turbo che, se abusati, potevano presentare qualche inconveniente. Da tener presente inoltre che il sei cilindri di 2.8 litri precamera ha esigenze da diesel classico, ovvero bisogna rispettarlo da freddo e ricordarsi di lasciarlo girare con poco carico o al minimo per qualche minuto prima di spegnerlo. Vengono segnalati anche (sporadici) inconvenienti al cambio e (più frequentemente) la comparsa di difetti alla scatola guida (da verificare con cura nel momento in cui si esamina un possibile futuro acquisto). Nel complesso la Nissan Patrol GR è una vettura che invecchia

molto bene e, se sottoposta a una manutenzione regolare e scrupolosa, può arrivare senza grossi problemi a 400-500 mila chilometri. Per quanto riguarda le carrozzerie, da segnalare solo qualche episodio di corrosione ai brancardi, alle cornici dei finestrini posteriori e ai passaruota sugli esemplari utilizzati spesso e senza troppi riguardi in zone marittime o in regioni dove in inverno il sale viene sparso abbondantemente sulle strade. La buona qualità delle plastiche utilizzate per gli interni fa sì che basti qualche passata con un prodotto di marca per la manutenzione per far loro riacquistare un aspetto più che decoroso. Più sensibili all'usura risultano i rivestimenti dei sedili, in particolare quelli anteriori, dove però bisogna sottolineare che tanto le parti in gommapiuma quanto i componenti strutturali sono stati progettati per durare nel tempo. Per finire, la massa imponente e il motore di elevata cilindrata richiedono qualche accortezza nella guida, altrimenti i consumi possono aumentare da 11 fino a 15-20 litri di gasolio ogni 100 chilometri...



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>PROIETTORE</b>	€ 90
<b>MASCHERINA (NERA/CROM.)</b>	€ 120/150
<b>LOGO PORTELLONE</b>	€ 35
<b>KIT FRIZIONE</b>	€ 155
<b>SILENZIATORE FINALE</b>	€ 125

### ● I club

#### Osteria del Patrol

Il sodalizio accoglie gli appassionati italiani della fuoristrada Nissan; tuttavia l'attività sociale ha subito un brusco stop durante la pandemia iniziata nel 2020.

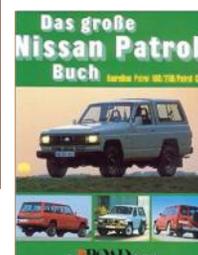
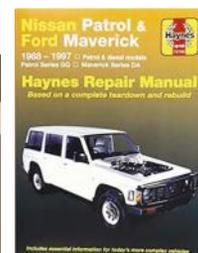
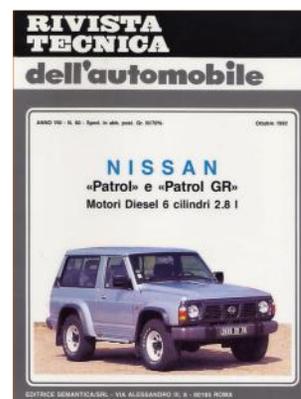
**Sito** [osteriadelpatrol.it](http://osteriadelpatrol.it)

#### Patrol GR Y60

Gruppo Facebook con 9.300 membri.

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

### ● I libri



**I manuali d'officina** per la Patrol GR Y60 sono stati proposti dalla Haynes, in inglese, e dalla Revue Technique Automobile, in francese; quest'ultima edizione è stata pubblicata anche in italiano nella collana "Rivista Tecnica dell'Automobile". Interessante "Das Grosse Nissan Patrol Buch", edito dalla tedesca OffRoad Magazine nell'ambito della collana "Ein Offroad Sachbuch".

### ● Specialisti

#### Autofficina Mauro Visentin

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

#### Milner Off Road

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

#### MotorTecnica

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

#### Ramingo 4x4

**Sito** [ramingo4x4.it](http://ramingo4x4.it)

## 3 SU QUALE PUNTARE

La Nissan Patrol GR (sigla interna Nissan Y60), pur essendo stata offerta sui mercati mondiali dal 1987 al 1997 con diverse opzioni di motore, tanto a benzina (un 3 litri e un 4.2 litri a sei cilindri) quanto a gasolio (sei cilindri di 2.8 e 4.2 litri), in buona sostanza è stata importata ufficialmente nel nostro Paese da Nissan Italia soprattutto nella variante col 2.800 turbodiesel. Di conseguenza quest'ultima è quella di più facile reperibilità sul nostro mercato. Il modello prevede la possibilità di scegliere tra la versione a tre porte (interasse 2.400 mm, lunghezza totale 4.285 mm) e quella a cinque porte (interasse 2.970 mm, lunghezza totale 4.845 mm) e offre a tutti l'opportunità di acquistare un veicolo classico adeguato a esigenze di ogni tipo, dalle escursioni di fuoristrada amatoriale ai raduni off road anche impegnativi, passando attraverso le gite con famiglia al seguito e il traino di carrelli, roulotte o rimorchi. Per entrambe le versioni lo spazio a bordo è abbondante e ben sfruttabile, anche se l'accessibilità al sedile posteriore sulla tre porte richiede doti atletiche di un certo livello perché vengono a sommarsi una non indifferente altezza da terra della soglia e uno spazio piuttosto limitato tra il sedile anteriore e il montante. Da tener presente il fatto che la GR utilizza una meccanica e una trasmissione più simili, come struttura, pesi e dimensioni, a quelle di un autocarro medio che non a quelle di un'autovettura, pertanto qualsiasi intervento di una certa importanza su motore, cambio e frizione richiede il ricorso a officine specializzate, con relativi costi, per cui spesso è meglio investire qualche euro in più a patto di avere un veicolo che abbia una meccanica al di sopra di ogni sospetto sotto questi punti di vista. Sotto il profilo della mobilità fuoristrada è ovviamente da preferire il modello a passo corto che, grazie alla notevole escursione delle ruote garantita dai due ponti rigidi, alle ridotte ben rapportate e al blocco al 100% del differenziale posteriore, offre ancor oggi prestazioni ai massimi livelli. La più

NISSAN PATROL GR 1987-1997



## NISSAN PATROL GR WAGON 1987-1997



ingombrante versione a cinque porte è anch'essa molto valida off road, ma il passo lungo e un diametro di sterzata non particolarmente contenuto non sono l'ideale sui percorsi fuoristrada tipici della nostra penisola. La cinque porte è peraltro sicuramente da preferire se si hanno particolari esigenze di trasporto o di traino. Bisogna aggiungere che molto spesso gli esemplari con carrozzeria a tre porte risultano omologati come autocarro, con tutti i dubbi e le conseguenze che ne derivano, mentre per le cinque porte l'omologazione più diffusa è quella come autovettura. Le eccellenti doti di mobilità della Patrol GR ne hanno fatto una beniamina tra gli appassionati del fuoristrada impegnativo, disciplina che può, alla lunga, comportare necessità di costose riparazioni anche per una macchina di provata solidità come la fuoristrada Nissan. Come sempre, meglio rifuggire dagli esemplari più

## IN FUORISTRADA LA VERSIONE A PASSO CORTO È PIÙ AGILE. NEL NOSTRO PAESE IN PRATICA L'UNICO MOTORE ERA IL 2.800 TD

o meno modificati: rialzi delle sospensioni, cerchi e gomme maggiorati, body-lift e verniciature fuori ordinanza, se non materializzano la vettura dei nostri sogni, spesso comportano investimenti onerosi per il ripristino delle condizioni d'origine. Nel corso della prova su strada, è bene considerare con attenzione quelle che vengono ritenute possibili aree problematiche per questi veicoli con tanti chilometri sulle spalle, ovvero l'insorgenza di vibrazioni all'avantreno difficili da eliminare o una tendenza troppo repentina all'aumento della temperatura del liquido di raffreddamento, che potrebbe indicare problemi alla testata o alla sua guarnizione, non rarissimi nel caso la Patrol sia stata spesso impiegata per lunghi tratti autostradali a velocità medie molto elevate.

### 4 IL MERCATO

Il Patrol GR della Nissan è uno dei più apprezzati fuoristrada degli anni 90 nel mercato delle 4x4 da collezione. Entrambe le versioni, la "corta" a tre porte e 5 posti e la "lunga" a cinque porte e 7 posti, riscuotono uguale interesse, pur distinte come tipologia di acquirenti. Questo determina una sostanziale equivalenza nelle quotazioni, che si differenziano, nel listino di Ruoteclassiche, soltanto per la tipologia di motorizzazione, a benzina o a gasolio. Una distinzione a dire il vero virtuale in quanto in Europa sono state commercializzate ufficialmente soprattutto le versioni diesel (in particolare il 2.8 TD). Sul mercato le Patrol GR sono ancora molto diffuse nonostante i 35 anni compiuti dai primi esemplari prodotti: è un modello robusto, costruito per durare nel tempo e affrontare percorsi difficili di qualsiasi

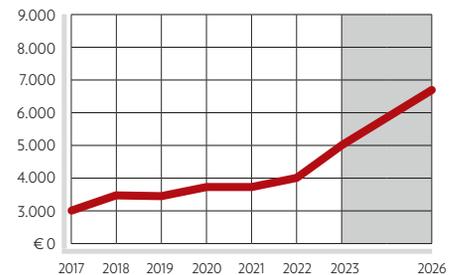
genere, realizzato con il sistema del telaio separato, con ponte rigido ma con le molle elicoidali al posto delle balestre impiegate sul precedente Patrol TR. Col passare degli anni la dotazione di serie si è arricchita con elementi qualificanti, anche nel confort: per questo le quotazioni degli esemplari più recenti è più alta. La difficoltà di reperire l'esemplare giusto è data dall'elevato numero di GR elaborati in vista di un impiego fuoristradistico ancora più impegnativo, sia amatoriale sia nelle competizioni: rialzi, cerchi e pneumatici maggiorati, asportazione dei paraurti e rifacimento della parte inferiore del frontale e della coda per migliorare gli angoli d'attacco. E la spoliazione dell'abitacolo. Sono questi tutti elementi da considerare prima di procedere all'acquisto, per evitare un esborso non commisurato al valore economico nel riportare il veicolo alle condizioni d'origine. Si aggiunge, soprattutto nel

### IL MOTORE PIÙ GHIOTTO È SENZA DUBBIO IL 4.2 LITRI A BENZINA. MA È DAVVERO UNA RARITÀ

caso degli esemplari a tre porte, l'immatricolazione autocarro, che non sempre è reversibile. Secondo gli esperti di Ruoteclassiche, il futuro collezionistico del Patrol GR continuerà a crescere, soprattutto per le versioni con motori a sei cilindri a benzina, che sono nettamente meno diffusi, perlomeno in Italia, dove l'importazione è stata a corrente alternata. Il 4.2 litri, proposto unicamente con carrozzeria station wagon a 5 porte, è stato infatti presente a listino solo dal 1992 al 1993. **RIC**

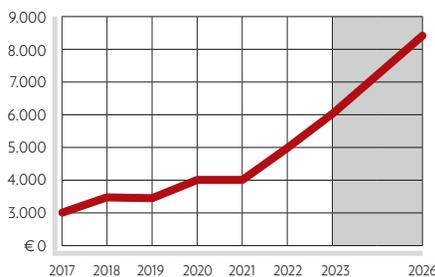


**NISSAN PATROL GR (DIESEL)**  
1987-1997



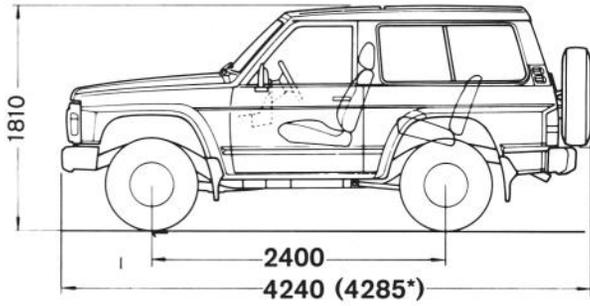
**Di Patrol GR** serie Y60 ne sopravvivono ancora parecchie. In genere gli esemplari sono o elaborati per uso fuoristradistico oppure con percorrenze molto elevate.

**NISSAN PATROL GR (BENZINA)**  
1987-1997

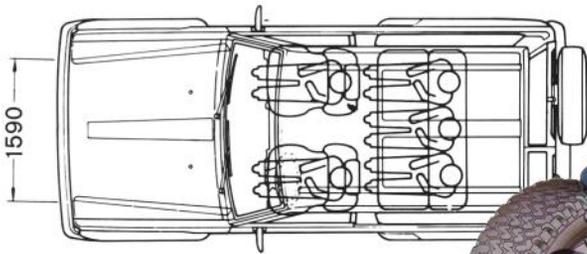
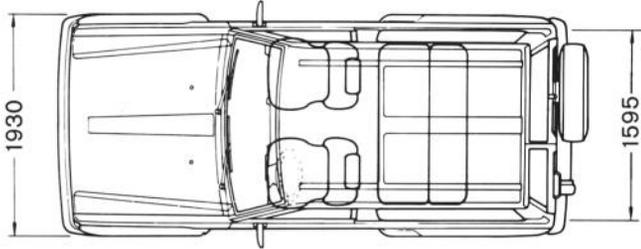


**Le Patrol GR** con motori a benzina sono rarissime, importate ufficialmente in Italia per breve tempo nell'edizione a cinque porte. Le tre porte sono tutte di importazione parallela.





\* con pneumatici 10R15



UNA FUORISTRADA ROBUSTA,  
PENSATA ANCHE PER OFFRIRE  
UN CERTO CONFORT,  
COME DIMOSTRANO  
LE SOSPENSIONI  
A MOLLE ELICOIDALI



# VINCE IN BOXER

Per gli appassionati dei rally è una protagonista assoluta: dal 1995 al 2003 vince tre Mondiali Costruttori e altrettanti titoli Piloti. Dal punto di vista tecnico è decisamente unica: il suo motore infatti è un 2.000 a quattro cilindri contrapposti, poi salito a 2.5 litri

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché a una piccola tre volumi dalle proporzioni che ricordano una Fiat 128 e con i fari che sembrano gli occhi di un ranocchietto bisogna dare una chance: capace che vince sei volte il Mondiale Rally. Tre titoli Piloti e altrettante volte quello Costruttori, non necessariamente facendo l'en plein nello stesso anno. Ma la si potrebbe scegliere anche per ragioni storiche, visto che è il modello che ha portato al successo internazionale la divisione corse Subaru Tecnica International (STI), nata nel 1988. La Casa



delle Pleiadi correva già nei rally dal 1980, ma è soltanto con questa compatta la cui base deriva dal telaio della Legacy accorciato che inizia a dire la sua. E la dice anche bene: nel 1995 vince i titoli Piloti (con Colin McRae) e Costruttori, prima Casa giapponese dopo la Toyota; nel 1996-97 bisca il Mondiale Costruttori mettendo

la firma su tre campionati di fila grazie alle Impreza 555, preparate dalla Prodrive. Poi torna a conquistare il Mondiale Piloti con Richard Burns nel 2001 e nel 2003 con Petter Solberg. Se non amiamo il côté sportivo (strano, se ci piacciono le Subaru...) c'è sempre quello tecnico. In un'epoca di "quattro in linea" dominanti l'Impreza rimane fedele al boxer e alle sue doti di equilibrio e dinamica: qui le forze generate da un pistone vengono annullate da quelle uguali e contrarie del suo corrispondente sull'altro lato, mentre l'architettura del basamento mantiene basso il baricentro. Ma comunque la si giri, il bello delle versioni estreme dell'Impreza è la loro cattiveria: la potenza della prima edizione è di 211 CV, che salgono fino a 280...



SUBARU IMPREZA WRX

## QUOTAZIONI

**Il listino di Ruoteclassiche** parte dai 24.000 euro della WRX (1992-1997) per arrivare, rimanendo nel limite di budget fissato a 40.000 euro, ai 35.000 delle WRX STI "Blob Eye" (2002-2005).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**24.000**

**35.000**



## 2 RESTAURO

L'Impreza è una youngtimer e quindi dobbiamo approcciarci a un esemplare bisognoso di cure più con il mood della manutenzione straordinaria che con quello del restauro integrale. Che tradotto in italiano significa "aspettatevi pure brutte sorprese, ma non per le vie canoniche". Difficilmente il nostro nemico è la ruggine, anche se più di una cronaca parla di parafranghi anteriori corrosi; sostituirli non è difficile, perché sono imbullonati. Al di là di quella specifica zona, però, l'ossidazione non è un problema. Lo sono, facilmente, le scocche. Come tutte le auto che hanno vinto (e tanto) nei rally degli anni 90, anche chi comprava la versione stradale si sentiva Colin McRae - qui il popolare videogame con il pilota che vola sullo sterrato a bordo della sua Impreza 555 blu con i cerchi oro ha le sue responsabilità... - e ogni tanto finiva in un campo o contro un muro. Fa parte del gioco, certo. Ma fa anche male alla struttura di una macchina che ha

prestazioni veramente notevoli e che quindi deve sempre avere geometrie perfette, tanto di scocca quanto di assali e sospensioni. Un altro genere di auto che ha bisogno di attenzioni è quella dimenticata a metà lavoro: succede, con le sportive. Esempio classico, una stradale che stava subendo una preparazione da gara, che si è interrotta per qualche motivo e nel frattempo è diventata non più competitiva. Qui si presentano due livelli di difficoltà: 1, rimontarla correttamente; 2, trovare i pezzi che nel frattempo sono andati persi, venduti o utilizzati su altre auto. Meglio quindi spendere qualcosa in più per le "miracolose" che non hanno mai corso e magari hanno totalizzato pochi chilometri. La meccanica è affidabile, ma un cilindro orizzontale è pur sempre un oggetto che tende a schiacciare e consumare le fasce sul lato inferiore e a lasciare una luce libera su quello superiore. Molti chilometri o pochi chilometri fatti male possono aver danneggiato fasce e camicie (ovalizzate); un lungo fermo facilmente ha fatto incollare le fasce e intaccato la superficie delle camicie.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>KIT DISCHI/PINZE/PASTIGLIE</b>	<b>€ 2.520</b>
<b>POMPA RECUP. VAPORI OLIO</b>	<b>€ 330</b>
<b>POMPA ACQUA E CINGHIA</b>	<b>€ 210</b>
<b>POMELLO CAMBIO STI</b>	<b>€ 90</b>
<b>SET MOLLE EIBACH</b>	<b>€ 420</b>

### ● I club



#### **Subaru Club**

Club italiano dedicato a tutti i possessori

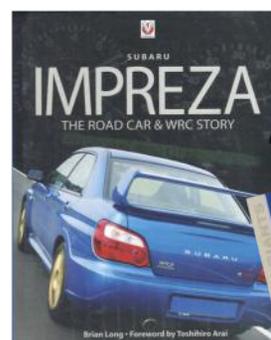
di Subaru. Il sodalizio, che conta su un frequentato forum, ha stretto convenzioni con fornitori di ricambi e accessori.

**Sito** [subaruclub.info](http://subaruclub.info)

#### **Impreza Racing Club**

**Sito** [imprezaracingcl.forumgratis.org](http://imprezaracingcl.forumgratis.org)

### ● I libri



**Segnaliamo** "Subaru Impreza The Road Car & WRC Story" di Brian Long (Veloce Publishing); "Subaru Impreza da McRae a Solberg",

di Giandomenico Lorenzet (in formato Kindle); "Subaru Impreza" nella serie "Rally Giants", di Graham Robson (Veloce Publishing) e "you&your Subaru Impreza Turbo Buying, enjoying, maintaining, modifying", Chris Rees (Haynes).

### ● Specialisti

#### **4 Turbo**

**Sito** [4turbo.pl](http://4turbo.pl)

#### **DL Motorsport Parts**

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

#### **Import Car Parts**

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

#### **Roger Clark Motorsport**

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

**▣ SUBARU IMPREZA WRX (GC8A) 1992-1993**



**▣ SUBARU IMPREZA WRX STI (GC8C) 1994-1996**



## 3 SU QUALE PUNTARE

L'Impreza nasce nel 1992, con tre corpi vettura: coupé (berlinetta a due porte), berlina tre volumi quattro porte, familiare (Sport Wagon). Da subito il catalogo propone la versione World Rally Experimental (WRX), la versione di punta della gamma Impreza, con trazione integrale. È normalmente presente a listino e non è limitata. Viene aggiornata praticamente ogni anno, con la sigla di fabbrica che inizia per GC8 e una lettera finale che identifica il model year. Per il 1993, GC8A, ha il differenziale posteriore a giunto viscoso e quello centrale (DCCD) elettromeccanico regolato dal guidatore. Monta un boxer turbo di due litri che eroga 211 CV ed è disponibile solo con carrozzeria a quattro porte. A fine anno arriva la GC8B con potenza di 240 CV; la WRX è affiancata dalla WRX STI da 250 CV realizzata dalla divisione sportiva, che prende le macchine complete dalla linea di montaggio e ne sostituisce molti componenti con altri di sua produzione. Inizia l'offerta, per il solo mercato interno, delle Type RA pronte per le corse, alleggerite e in questo caso con motore da 275 CV. La GC8C del 1994 dura come sigla fino al 1996, sempre però con un aggiornamento dopo un anno. La prima versione ha 260 CV e ruote da 16"; per il Regno Unito ci sono 200 pezzi di un'edizione speciale dedicata a Colin McRae, numerate dall'1 al 201 (manca il 13). La versione STI ha 275 CV, è prodotta in linea insieme alla WRX e ha i caratteristici cerchi ruota oro. A gennaio 1996 esce la seconda versione, con minime differenze meccaniche, accompagnata da due edizioni speciali: la WRX V Limited con carrozzeria blu e la WRX STI V Limited. Con il model year 1997 arriva la GC8D. Per rispettare l'accordo fra le Case giapponesi il motore non va oltre i 280 CV (ufficiali); nasce la WRX STI su scocca della coupé. Nel Regno Unito arrivano 200 auto nere con cerchi oro, al solito numerate da 1 a 201, celebrative della vittoria in Catalogna. Nuovo cambio di modello con l'autunno, in vista del 1998: la GC8E introduce un nuovo

cruscotto e sedili di nuova foggia rivestiti di serie in pelle. La solita serie speciale UK si chiama Terzo e celebra il terzo Mondiale; ne vengono prodotte 333. La STI dell'anno è riservata al mercato interno e ha come base la coupé; si chiama 22B ed è prodotta in 400 pezzi. Ha sempre 280 CV, ottenuti però con un motore 2.200. La GC8F del model year 1999 non varia la meccanica; piccoli aggiornamenti sono introdotti nell'allestimento interno e riguardano i sedili e il volante. GC8G (model year 2000) è la sigla dell'ultima GC, che differisce dalla precedente solo per l'alettone di nuova concezione. È la base della speciale battezzata S201: 305 CV ottenuti sostituendo moltissimi componenti con altri prodotti dalla STI. La seconda generazione dell'Impreza WRX, serie GD, debutta nel dicembre 2000 (model year 2001) e conosce ancora una volta un affinamento senza sosta. Ne vengono prodotte tre serie, inizialmente ridotte nella

**SI EVOLVE SEMPRE,  
MANTENENDO  
UNA COSTANTE:  
IL MOTORE BOXER,  
CHE DAGLI INIZIALI  
211 CV ARRIVA  
A BEN 280 CV**

potenza per contenere le emissioni, immediatamente distinguibili per i fari. La WRX ha il cambio a cinque marce, la WRX STI a sei e monta freni Brembo, presa d'aria sul cofano maggiorata e indicatore di cambio marcia. La prima serie, soprannominata "Bug Eye", è siglata NA nel 2001 e NB nel 2002 (restyling della calandra). La "Blob Eye", con proiettori più allungati anziché rotondi, dura per i model year 2003-2004-2005. Per i model year 2006-2007 c'è la "Hawk Eye", nata dal restyling firmato dal designer Zapatinas. L'innovazione meccanica più rilevante riguarda la cubatura del quattro cilindri boxer, che viene elevata a 2.5 litri (2.457 cm<sup>3</sup> per la precisione): le potenze per il Vecchio Continente vanno dai 230 CV della WRX ai 280 CV della STI (in Giappone da 250 a 320).

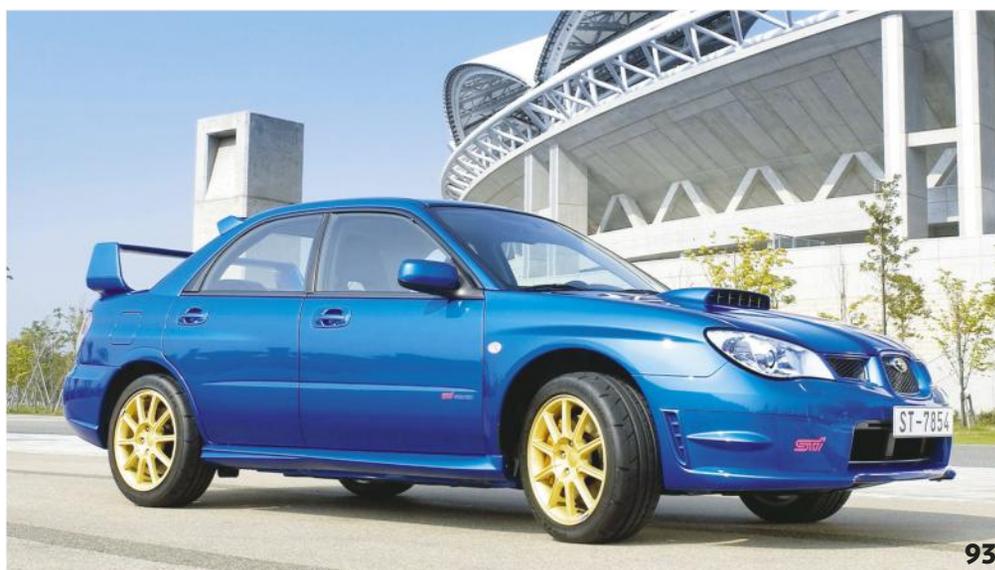
**↳ SUBARU IMPREZA WRX STI "BUG EYE" 2001-2002**



**↳ SUBARU IMPREZA WRX STI "BLOB EYE" 2003-2005**



**↳ SUBARU IMPREZA WRX STI "HAWK EYE" 2006-2007**



### NOI CE L'ABBIAMO

**Superfluo** dire che la Impreza WRX è nella top list degli appassionati di auto da competizione. Come confermano sia Fabrizio sia Laura. Ma non solo. Per Daniele, amante dello stile italiano, la WRX è una piacevolissima divagazione.



#### FABRIZIO LANNUTTI

##### ↑ SUBARU IMPREZA WRX SPORT WAGON

1996

**Preparatore e pilota di cronoscalate** e moto da pista, Fabrizio si è innamorato dell'Impreza nel suo terreno naturale: un incontro di estimatori di macchine da rally. "Ci trovavamo spesso tra appassionati piemontesi e liguri sul Colle di Tenda", racconta, "perché ci piaceva guidare sulla neve. Quando ho visto come andavano le Subaru ho capito che era la mia macchina. Nel 2008 ho trovato questa, una wagon da 211 CV con il motore prima versione, che montava valvole piccole e una turbina grande". Guidandola, Fabrizio capisce che è veramente l'auto giusta, ma le prestazioni non soddisfano ancora la sua voglia di misto veloce. Così, lavorando di persona, la prepara con accessori originali delle versioni da corsa: "Ho montato l'impianto frenante, le barre e lo scarico della STI e l'assetto regolabile con le ghiera. Anche i cerchi sono quelli della STI. Ho poi smontato tutto quanto è attaccato alla carrozzeria, tranne il motore, per verniciarla in una tonalità di grigio più scura. La verniciatura è l'unico lavoro che non ho seguito personalmente, anche se ho collaborato ai lavori".



#### LAURA ROSSI

##### ↑ SUBARU IMPREZA WRX STI

2000

"In famiglia siamo sempre stati appassionati di rally", racconta Laura, "e già da piccola andavo con la famiglia a vedere passare le auto". Ma la molla che ha fatto scattare l'acquisto è stata puramente estetica: "Ero in concessionaria a trattare la mia auto nuova, e sono stata incuriosita dall'alettone dell'Impreza, un modello accattivante che ovviamente conoscevo, ma di cui non sapevo molto. Scherzando, ho chiesto al venditore se comprando due auto anziché una avrei avuto lo sconto". Così è stato, e da allora la numero 6 delle 100 Impreza WRX di quella serie limitata del 2000, blu come le vetture ufficiali, è nel garage di Laura. O meglio, lo è da qualche settimana dopo: "Ho aspettato un po' che diventasse disponibile la targa con i numeri 555, il marchio di sigarette sponsor della Subaru di Colin McRae", ci spiega. La macchina è sempre stata la seconda o terza auto di famiglia e non ha mai partecipato a una corsa. Tuttalpiù ha fatto viaggi di 200 km in giornata. Ora è custodita gelosamente, mai lasciata in strada; persino i tappetini sono quelli originali ed è tutta "prima vernice". "Ogni tanto la usa mio figlio", conclude, "che è molto appassionato e la conosce certamente meglio di me, quindi non posso negargliela".



#### DANIELE TURRISI

##### ↑ SUBARU IMPREZA WRX STI

2006

**Per Daniele, appassionato** e profondo conoscitore di auto italiane dal dopoguerra agli anni 80, la STI è un'eccezione. "Credo che le giapponesi", ci ha detto, "grazie ai film e ai videogame con cui sono cresciute le generazioni che oggi si avvicinano al mondo delle storiche, abbiano un notevole potenziale come vetture da collezione; lo noto dal numero di ragazzi che tirano fuori il cellulare per una foto quando esco in strada". Il suo esemplare è completamente originale e ha solo 19 mila chilometri; anche per questo Daniele quando l'ha trovato non

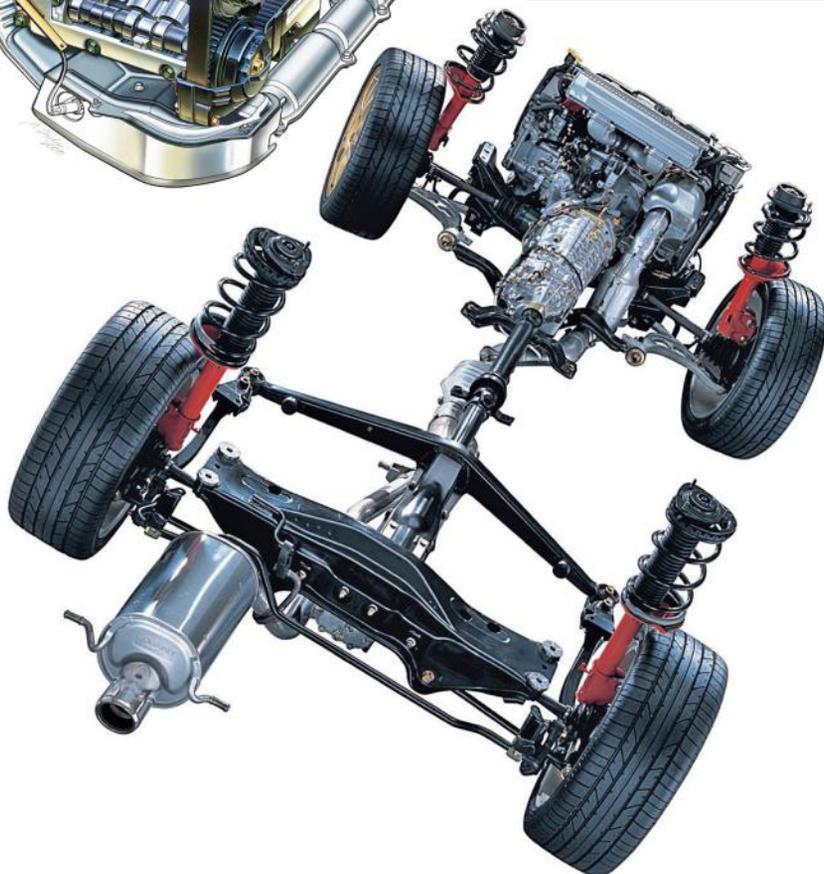
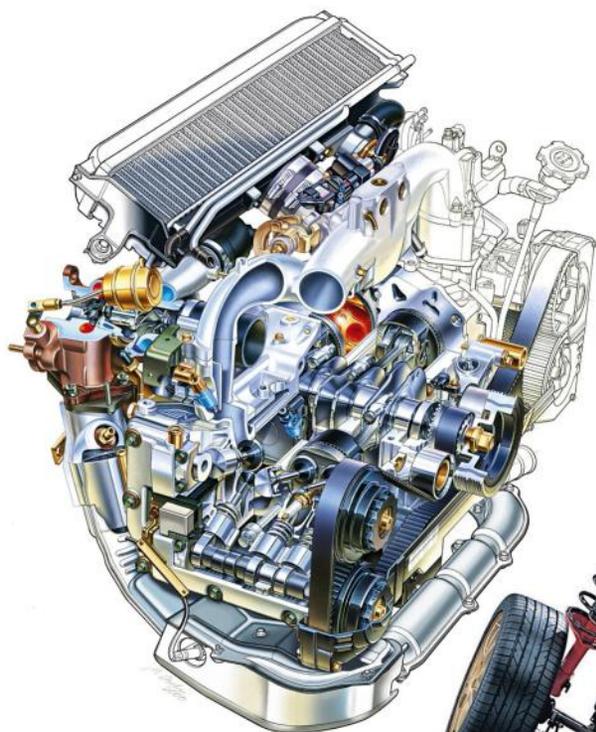
ci ha pensato due volte e difficilmente lo venderà nonostante le richieste. "La Subaru ha fatto un gran lavoro, l'auto è ancora molto attuale. Certo bisogna abituarsi a finiture un po' meno raffinate di quelle italiane e a una linea molto aggressiva, diametralmente opposta all'eleganza discreta dei nostri carrozzieri, ma abbinano prestazioni e affidabilità a un'ottima qualità dei componenti, che mantengono nel tempo. Per rendersene conto basta osservare la cura con cui sono realizzate le connessioni dell'impianto elettrico". Le prestazioni sono simili a quelle delle grandi rallyiste italiane, osserva, "ma si vede che il progetto è più moderno e la Subaru è molto più facile da guidare, sul misto veloce come sulle strade di tutti i giorni".



# 1992

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La Subaru crede dal 1966 nel motore boxer (debutta sulla utilitaria 1000) e dal 1972 nella trazione integrale (la prima vettura è la Leone Wagon: lo schema però era di tipo "part time" e non permanente). Il suo modello più sportivo non poteva prescindere da questo credo. I motori sovralimentati delle WRX ed STI si segnalano per avere avuto già da subito potenze specifiche oltre i cento cavalli/litro: il 2 litri infatti eroga nell'edizione d'origine ben 211 CV.



• Anno di nascita

### LE SERIE PRINCIPALI

#### GC8A (1992-1993)

Motore 2 litri: WRX 211 CV.

#### GC8B (1993-1994)

Motore 2 litri: WRX 240 CV; STI 250 CV.

#### GC8C (1994-1996)

Motore 2 litri: WRX 260 CV; STI 275 CV.

#### GC8D-8E-8F-8G (1996-2000)

Motore 2 litri: WRX e STI 280 CV.

#### "Bug Eye" (2001-2002)

Motore 2 litri: WRX 218 CV; STI 265 CV.

#### "Blob Eye" (2003-2005)

Motore 2 litri: WRX 224 CV; STI 265 CV.

#### "Hawk Eye" (2006-2007)

Motore 2.5 litri: WRX 230 CV; STI 280 CV.

• Tecnica

#### Perfetta simmetria

L'Impreza è uno degli ultimi esempi di rallyista estrema in cui è riconoscibile l'origine da una vettura di grande serie. Il motore boxer parte con una cilindrata di due litri; per il 2006 la cubatura viene portata a 2.500, considerata un po' il limite di efficienza per un quattro cilindri. La trazione integrale è permanente secondo il sistema Symmetrical AWD, in cui tutti gli organi meccanici sono simmetrici rispetto all'asse longitudinale della vettura.

## 4 IL MERCATO

Non è affatto semplice districarsi nel magico mondo delle Subaru Impreza WRX e WRX STI, tra le versioni delle due generazioni che si sono succedute tra il 1994 (anche se questo modello è del 1992) e il 2007, con le varie sotto serie, i restyling pressoché annuali e le infinite serie speciali, spesso differenti tra i mercati (e quasi sempre diverse da quelle del mercato JDM, cioè quello interno giapponese). Quello che è importante sapere fin dall'inizio è che questi modelli si muovono all'interno della fascia di prezzo compresa grossomodo tra i 25.000 e gli oltre 50.000 euro. Una soglia che può essere però tranquillamente superata dalle edizioni speciali limitate nei numeri di produzione. Stiamo parlando, ovviamente, di esemplari strettamente di serie, giacché una preparazione

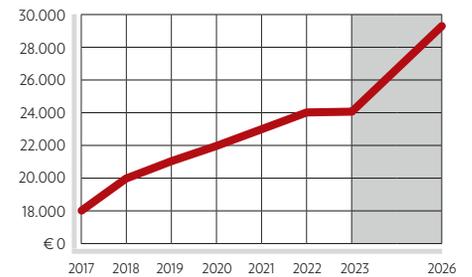
stradale o, più ancora, una carriera sportiva di un certo rilievo possono portare il valore su livelli ancora più elevati. Come del resto avviene anche per le altre auto da rally degli anni 90 e 2000, uno dei momenti magici di questa specialità. Le versioni su cui puntare sono le WRX e le derivate STI, che adottano particolari meccanici sviluppati per le competizioni, e quindi sono ancora più performanti. È impossibile pronosticare quali serie avranno una rivalutazione maggiore: in linea generale tutte le WRX

**L'INIZIO DEL 2023 REGISTRA UNA PAUSA RIFLESSIVA. NORMALE DOPO L'INCESSANTE SALITA DEL PASSATO**

e, più ancora, le STI, saliranno di prezzo, dato che la domanda non accenna ad affievolirsi. Molto dipende anche dai gusti personali dei collezionisti. I risultati sportivi incidono fino a un certo punto: tutte le due generazioni delle Impreza prese in considerazione in questa guida hanno un ricco palmarès: in tutto sei Mondiali (tre Piloti e tre Costruttori). È ovvio immaginare come le serie limitate esercitino un fascino ancora superiore (occhio ai falsi!) e che quindi il loro destino sia ancora più roseo. Attenzione, però: in questo inizio del 2023 il mercato delle Subaru Impreza (come anche quello delle concorrenti più accreditate di pari epoca) è un po' più fiacco rispetto al passato. Anche se gli esperti parlano di "pausa di riflessione". La crescita del valore è stata rapidissima negli ultimi anni. Un periodo di stabilità serve a consolidare il trend, prima di un'altra ripartenza verso vette ancora più elevate. **RG**

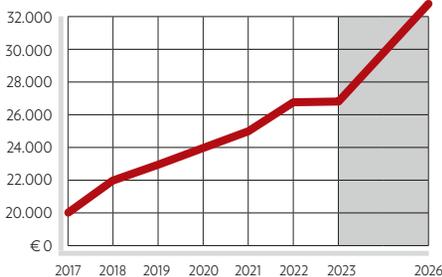


**4 SUBARU IMPREZA WRX**  
1992-1997



**La prima generazione** è quella che permette a Colin McRae di regalare alla Subaru nel 1995 primo Mondiale Costruttori. Un'icona del motorismo sportivo.

**4 SUBARU IMPREZA WRX**  
1997-2000

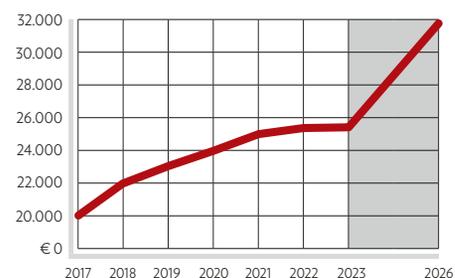


**Le caratteristiche tecniche** si affinano di anno in anno. In questo periodo si susseguono una lunga serie di versioni a tiratura limitata, che spesso superano i 40.000 euro.



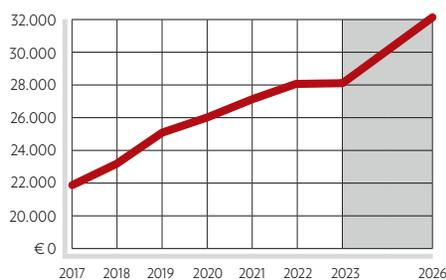


**SUBARU IMPREZA WRX "BUG EYE"**  
2001-2002

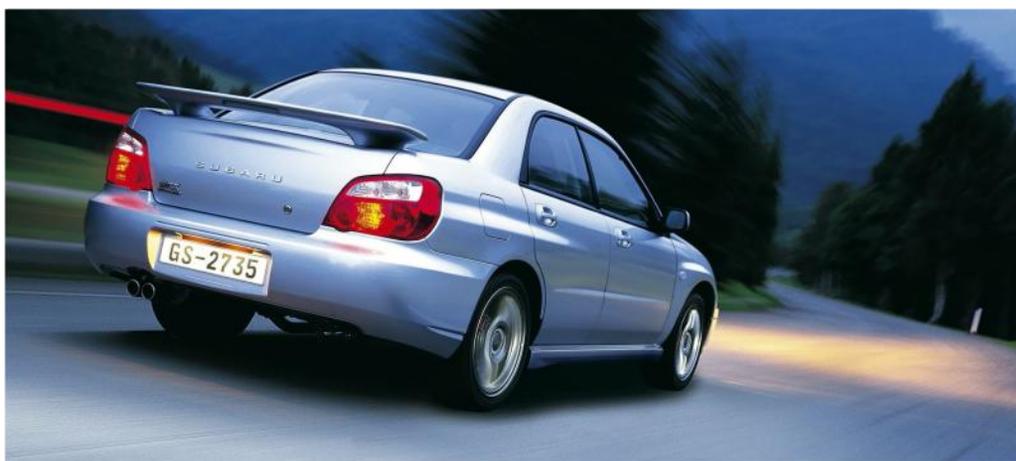


**La seconda generazione** delle Impreza debutta con la cosiddetta "Bug Eye" dalla forma dei fari anteriori. È una delle versioni più apprezzate dai collezionisti.

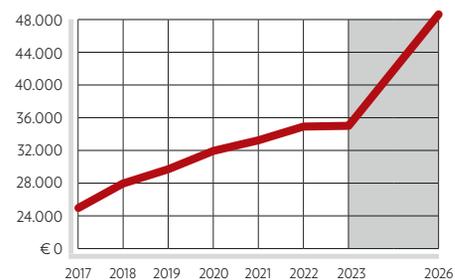
**SUBARU IMPREZA WRX "BLOB EYE"**  
2003-2005



**Il restyling del muso**, che sostituisce i proiettori tondi con quelli dalla forma più raccordata alla sagoma frontale, dà origine al soprannome "Blob Eye" di questa versione.

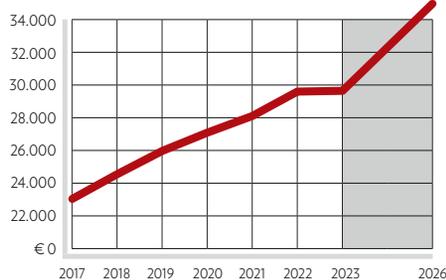


**SUBARU IMPREZA WRX STI "BLOB EYE"**  
2003-2005



**È questa la STI** più facilmente reperibile sul mercato italiano. Il valore è di almeno il 20% superiore a quello delle normali WRX e ha ulteriori possibilità di rivalutazione,

**SUBARU IMPREZA WRX "HAWK EYE"**  
2006-2007



**Con il restyling** del model year 2006, dovuto al designer greco Zapatinas, il frontale cambia aspetto per l'ennesima volta. È la versione attualmente più quotata.



# IN BOTTE PICCOLA...

Dimensioni compatte, meccanica semplice e affidabile: ecco gli ingredienti per una delle fuoristrada più amate. Non solo dai professionisti dell'off road, ma anche dagli automobilisti urbani. Negli anni 80 è stata un cult. E lo è ancora oggi

Testo di **Roberto Bruciamonti** e **Marco Di Pietro**



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La SJ ha consentito alla Casa giapponese, conosciuta fino ad allora soprattutto per le sue motociclette e per le sue vetture compatte, il salto di qualità nel mondo delle quattro ruote. Nata nel 1982, eredita la meccanica, aggiornata, della precedente LJ80. Le SJ, che in Giappone rientravano per dimensioni nella categoria delle kei car, furono prodotte inizialmente a Hamamatsu per il mercato nipponico con motori tricilindrici a due tempi di 550 cm<sup>3</sup> (SJ30, 28 cavalli e 5,4 kgm). Per l'esportazione (Jimny 1000)

erano caratterizzate da carreggiate più larghe e da una maggior lunghezza, per via della ruota di scorta esterna, e potevano montare un motore a quattro cilindri a quattro tempi di 970 cm<sup>3</sup>. La gamma comprendeva carrozzeria torpeda (in tre varianti, tutte con telo in vinilplastica ma con porte in tela, con mezze porte in acciaio o con porte completamente in acciaio con vetri discendenti), carrozzeria chiusa in acciaio (in allestimento berlina o van) e pick up (in questo caso l'interasse passava da 2.030 mm a 2.375 mm, per lunghezze compressive rispettivamente di 3.355 e 3.885 mm). In meno di un anno la SJ divenne un best seller, richiestissima sia nei Paesi orientali in via di sviluppo, dove la compattezza e l'economia d'acquisto



e d'esercizio ne facevano un valido surrogato delle 4x4 più blasonate e costose, sia sui mercati occidentali, dove la SJ si diffuse sia tra gli appassionati di off road per le notevoli doti di mobilità sia per l'impiego cittadino, dove divenne la vettura d'elezione per signore e signorine alla moda.

## QUOTAZIONI

Le versioni "torpedo" (con tetto in tela) hanno quotazioni leggermente superiori: 5.000 euro se in condizioni AB, 7.500 se corrispondenti alla label A+. Le berline (ossia con carrozzeria interamente metallica) valgono rispettivamente 4.500 euro e 5.800 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.500

5.000

## 2 RESTAURO

Le Suzuki SJ mantengono uno schema molto tradizionale: telaio e carrozzeria separati, sospensioni a ponte rigido con balestre, trasmissione con trazione normalmente al retrotreno e trazione integrale inseribile, con riduttore a due velocità (le ridotte delle 410 sono più demoltiplicate di quelle delle 413). Il design è semplice e lineare, con organi meccanici leggeri e componenti facilmente accessibili. Certo, al contrario dei mezzi studiati specificamente per impieghi gravosi, la Suzuki si rivela più delicata sotto il profilo della resistenza agli abusi. Intendiamoci, la meccanica è molto robusta, tuttavia occorre controllare bene che le parti che possono risultare soggette ad urti nell'off road non siano deformate o danneggiate. Bisogna poi considerare che, in particolare sugli esemplari delle prime serie, la protezione contro la ruggine non era il massimo, pertanto non è raro che le parti inferiori della carrozzeria,

in particolare nell'area dei passaruota, richiedano interventi importanti se non la sostituzione. Da controllare sono anche le zone delle saldature e l'area delle cerniere di porte e parabrezza. Le molto diffuse versioni torpedo hanno di solito il soft top da riprendere, in particolare per l'opacizzazione delle parti trasparenti e per qualche danneggiamento delle zone attorno a laccioli, fibbie e cerniere: in questi casi, spesso anziché riparare conviene sostituire, da un lato perché la spesa non è eccessiva e il mercato offre prodotti di notevole qualità, dall'altro perché con la capottina nuova diventa nuova anche una parte importante della carrozzeria e dell'abitacolo... Tutti i ricambi si trovano ancora con facilità e a prezzi non troppo elevati. Ricordiamo però che le SJ e le successive Samurai sono state prodotte in Giappone, in India (Maruti), in Spagna (Santana) e in Colombia (General Motors Colmotores), pertanto molti componenti, pur assai simili tra loro, non sono intercambiabili. Quindi attenzione nell'ordinare i ricambi.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

FARO DESTRO	€ 38
MASCHERINA	€ 60
SCRITTA POSTERIORE	€ 25
KIT FRIZIONE	€ 85
SILENZIATORE FINALE	€ 36

### ● I club



#### Suzuki Italian Gang

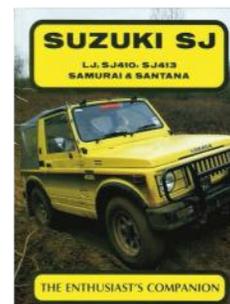
Sul sito si trovano consigli per riparazioni ed elaborazioni; previa registrazione è possibile scaricare manuali, libretti di uso e manutenzione e schede tecniche.

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

Suzuki Samurai Club Italia

Sito [facebook.com/groups/470040819715488/?locale=it\\_IT](https://www.facebook.com/groups/470040819715488/?locale=it_IT)

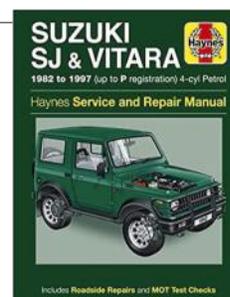
### ● I libri



#### Interessante è il volume "Suzuki SJ",

di Nigel Fryatt, pubblicato in lingua inglese dalla Motor Racing Publications nella serie The Enthusiast's Companion.

Sia Haynes sia Revue Technique Automobile propongono i loro manuali; quello francese fu pubblicato anche in edizione italiana dalla Rivista Tecnica dell'Automobile.



### ● Specialisti

#### Partsonline

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

Suzuki 4x4 Spare Parts

Sito [zukiparts4x4.com](http://zukiparts4x4.com)

Suzukivintage

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

Totani Srl

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

## 3 SU QUALE PUNTARE

Le diverse campagne di rottamazione avviate in Italia nel corso degli anni hanno determinato la prematura e innaturale scomparsa di molte SJ-Samurai. Esemplari, tra l'altro, in buone o perfette condizioni, poiché si trattava principalmente di "Suzukine" di città, caratterizzate da meccanica in ottimo stato e carrozzerie generalmente in ordine. Per questo motivo, i prezzi attuali sono in genere piuttosto sostenuti e l'offerta non è ampia come ci si potrebbe aspettare: se l'intenzione è quella di un restauro totale, potrebbe valer la pena considerare un esemplare vissuto nella carrozzeria purché sano di telaio e discreto di meccanica, in quanto la semplicità del mezzo e la reperibilità delle parti permette di rimetterlo a nuovo con una spesa ragionevole. Dal punto di vista storico i modelli più rari sono quelli della produzione iniziale, SJ 410 made in Hamamatsu, caratterizzati da cambio a quattro velocità e sistema frenante con quattro tamburi, senza servoassistenza, mentre dal punto di vista della fruibilità le più attuali sono le Samurai di produzione Santana, con motore di 1.3 litri, cambio a cinque marce e impianto frenante misto (dischi all'avantreno e tamburi al retrotreno) con servoassistenza. Interessanti anche le SJ 413 di origine giapponese (prodotte nelle annate comprese tra il 1984 e il 1986), con carreggiata stretta (quindi prive di passaruota allargati) e con carrozzeria cabriolet. Curiosa anche la SJ 410 Cabriolet Nairobi, versione speciale realizzata dalla spagnola Santana con carrozzeria verde militare, paraurti e cerchi ruota in tinta, tappezzeria, rivestimenti interni e soft top in colore coordinato, paraferi e sottoporta specifici, prodotta tra il 1988 e il 1989, che è arrivata in quantità limitate anche sul nostro mercato (tra gli optional Suzuki Italia offriva bull bar, paracolpi tubolari laterali e portatanica posteriore in color nero lucido). Per chi è alla ricerca di un modello particolare, senz'altro degne di nota le versioni a passo lungo, rare sul nostro mercato e talvolta immatricolate addirittura come autocarro. Tra le unità

📌 **SUZUKI SJ 410** 1982-1989



📌 **SUZUKI SJ 413** 1984-1989



📌 **SUZUKI SJ 410 NAIROBI** 1988-1989



## SUZUKI SAMURAI 1989-2003



motrici, sicuramente la più gradevole è quella di 1.3 litri e alimentata a carburatore (1.324 cm<sup>3</sup>, 64 CV a 6.000 giri con coppia motrice di 10,2 kgm a 3.500 giri), seguita a ruota (anzi, più di un appassionato la preferisce) dall'1.3 litri a iniezione single point (1.298 cm<sup>3</sup>, 69 CV). Meno apprezzate sono le varianti con motori diesel apparse verso la fine degli anni 90, prima con motori Peugeot (XUD-9, 1.905 cm<sup>3</sup> e 62 CV) e poi Renault (F8Q, 1.870 cm<sup>3</sup> e 64 CV), entrambe unità molto valide, morigerate nei consumi e dotate di coppia motrice sostanziosa a basso regime. A titolo di curiosità, presso l'indiana Maruti questo agile e compatto 4x4 è rimasto in produzione dal 1985 fino al marzo 2019 come Maruti Gypsy; la Casa dispone tuttora dei macchinari per la produzione del modello mantenuti in condizione attivabile per soddisfare eventuali esigenze dell'esercito indiano, che ha adottato la "Suzukina" come 4x4

## LE PRIME E SPARTANE SJ 410 NELLA LISTA DELLE PAPABILI. INSIEME ALLA RARA CABRIOLET NAIROBI

d'ordinanza. Volendo schematizzare le denominazioni di queste "Suzukine", si può riassumere: i modelli SJ sono stati prodotti e distribuiti dal 1982 al 1989, il modello Samurai invece dal 1989 al 2003; le Suzuki Santana sono le versioni prodotte in Spagna su licenza Suzuki dalla iberica Santana Motor SA, utilizzando meccanica made in Japan associata a un'elevata percentuale di componenti di produzione europea ed acquisendo in tal modo lo status di prodotto comunitario ai fini della commercializzazione sui mercati del Vecchio Continente. Con alcune eccezioni, le Suzuki SJ-Samurai con sospensioni a balestre, pur se affiancate nel 1989 dalla Vitara, sono state sostituite nelle concessionarie della Casa dalle successive Jimny con sospensioni a molle elicoidali solo nel 1998.

### NOI CE L'ABBIAMO

La "Suzukina" ha caratteristiche uniche, tali che ancor oggi si presta all'impiego quotidiano: dimensioni compatte, prezzi di gestione ragionevoli e doti dinamiche ancora attuali ne permettono una fruibilità sconosciuta ad altri modelli storici. Se a questo si somma l'eccellente mobilità

e una notevole facilità di manutenzione, si possono comprendere non solo i motivi del successo della vettura, ma anche le ragioni dell'affetto che circonda tuttora questo modello. Tra i difetti che tutti gli innamorati riconoscono dell'amata, una robusta sete per il carburante a dispetto della cilindrata contenuta e un'andatura un po' saltellante e non particolarmente confortevole sulle strade più sconnesse.



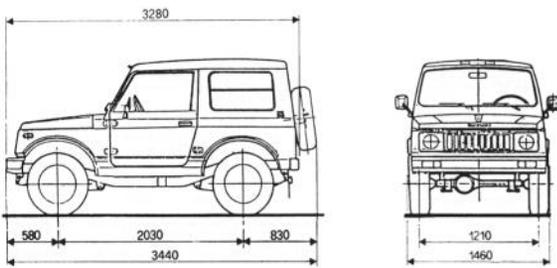
VITTORIO FIORI  
 → SUZUKI SJ 410  
 1987

**Vittorio, nato e cresciuto nell'Oltrepo Pavese,** è un grande appassionato di rally ed estimatore della bella meccanica. Della sua Suzuki SJ 410 classe 1987 apprezza soprattutto la semplicità e la praticità d'impiego. "La uso quasi tutti i giorni - racconta Vittorio - anche perché grazie alla trasformazione a GPL i costi di gestione risultano molto contenuti e la vettura può circolare nella mia zona anche in città in caso di limitazioni al traffico; inoltre la sua notevole mobilità mi permette di raggiungere zone davvero impervie, precluse a veicoli di maggiori dimensioni. Non sempre è stato facile procurare i ricambi corretti adatti al modello e al suo anno di fabbricazione, ma alla fine ho aggirato il problema acquistando da un demolitore una vettura analoga ancora in buono stato sotto il profilo meccanico che utilizzo come donatrice d'organi quando se ne presenta la necessità". Per fortuna la SJ è di sana e robusta costituzione.



MARCO MANZOLI  
 → SUZUKI SJ 413  
 1987

**Residente in Toscana,** vicino a Pontedera, Marco lavora presso una grande Casa motociclistica della zona. Valente tecnico (ha partecipato anche alla progettazione di motori), ammira il pragmatismo con cui i suoi colleghi nipponici hanno interpretato il tema della fuoristrada da diporto, adottando la configurazione meccanica più classica del settore alle moderne tecnologie e realizzando un piccolo capolavoro che associa la fruibilità di una vettura moderna alla mobilità e alla dinamica di guida di una vettura fuoristrada d'epoca. Marco cura personalmente la manutenzione, che non richiede strutture particolari e che, grazie alla semplicità, considera alla portata di molti appassionati. Tuttavia raccomanda di controllare sempre con cura la compatibilità dei ricambi, che possono riservare qualche spiacevole sorpresa. "Soprattutto per quanto riguarda i modelli di produzione giapponese e spagnola, che hanno molte parti simili, ma non intercambiabili".



## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**Le SJ-Samurai** non presentano innovazioni meccaniche degne di nota. Ma sono innovative dal punto di vista commerciale. Hanno, infatti, decretato il successo della Casa nel settore del 4x4, dove Suzuki, al contrario di altri produttori nipponici del settore, ha esordito con modelli validi, ma rimasti molto di nicchia (Jimny 360 e LJ), al contrario di quanto accaduto con le SJ. Costruite in Giappone e, successivamente, in India, e assemblate anche in Spagna, in Sudamerica e, in numeri più limitati, in Australia, ha rappresentato un successo senza precedenti, anche negli Usa, dove in un paio d'anni sono stati 200.000 gli esemplari venduti. Un gradimento poi frenato a seguito di un test effettuato dalla Consumer Union, che mise in evidenza una presunta propensione al ribaltamento del veicolo, dichiarazione in seguito confutata, ma sufficiente a decretare un forte raffreddamento delle vendite sul maggiore mercato automobilistico del mondo.

1989

**Arriva la Samurai**, versione leggermente aggiornata della SJ 413.

1985

**Inizia la produzione** del modello in Spagna (Santana Motors) e India (Maruti Suzuki).

1992

**Il motore** di 1.324 cm<sup>3</sup> della Samurai lascia il posto al 1.298 cm<sup>3</sup> alimentato a iniezione.

1997

**Esce di produzione** in Giappone, la produzione continua in Spagna e in India.

2004

**La Samurai** esce di scena nel Vecchio Continente. Ma la storia continua altrove.

1982

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

1.500.000

1982

**Le prime SJ410** con motore 970 cm<sup>3</sup> escono dalle catene di montaggio Suzuki.

1984

**Viene introdotta** la versione SJ 413 con motore di 1.324 cm<sup>3</sup>.

• Tecnica

### Soluzioni collaudate

Per la sua SJ Suzuki riprende il telaio a longheroni e traverse, sospensioni con ponti rigidi e balestre e carrozzeria separata. Anche la meccanica è tradizionale, con motore anteriore, trazione normalmente al retrotreno e anteriore inseribile manualmente, con cambio a quattro o cinque marce e riduttore a due rapporti. Due le varianti di interasse: 2.030 e 2.375 mm.



### 4 IL MERCATO

La SJ 410 è stata la prima Suzuki importata in Italia in volumi importanti, dal distributore Autoexpò di Ora (BZ), la società di Romano Artioli, divenuto poi l'artefice della rinascita della Bugatti nonché proprietario della Lotus. La commercializzazione in Italia iniziò già nel 1982, anno di nascita della SJ. A seguire, la SJ 413 con motore maggiorato a 1.3 litri. Molti gli esemplari provenienti dalla Spagna, realizzati su licenza dalla Santana, per aggirare i vincoli di contingentamento dell'Europa nei confronti della produzione giapponese. La Samurai, versione evoluta delle SJ, nacque nel 1989. Nel 1995 la Suzuki Motor Italia rilevò le attività di Autoexpò. Questo breve excursus permette di comprendere quanto la "Suzukina" sia stata significativa sul mercato delle 4x4 in Italia, dove conobbe una grande diffusione non solo come

fuoristrada pura, ma anche come city car da signora. Delle decine di migliaia di esemplari venduti sul nostro mercato fino agli albori del nuovo millennio, tuttavia, ne sopravvive un numero nettamente esiguo, perché moltissimi sono stati demoliti a seguito delle numerose campagne di rottamazione avviate dai vari governi. Ecco perché il loro valore ha iniziato a salire, specie per gli esemplari ben conservati o ripristinati attingendo alla buona disponibilità di ricambi (originali e non). Le SJ 410, con il loro piccolo motore e il cambio a 4 marce, sono una vera chimera o quasi. Più diffuse le SJ 413 (ma ormai gli esemplari anagraficamente più giovani vanno per i 35 anni); nettamente più facile imbattersi nelle Samurai. In proporzione sono più semplici da reperire le versioni con carrozzeria chiusa (ma sono rarissime le "passo lungo"), mentre le cabriolet sono meno diffuse. Per questo valgono qualcosina in più e spesso sono meglio conservate perché

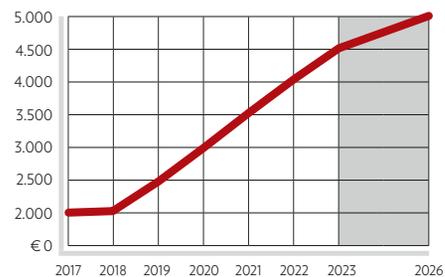
### NE SOPRAVVIVONO POCHE E I VALORI HANNO INIZIATO A SALIRE. DIFFICILE PERÒ TROVARLE ORIGINALI

utilizzate soltanto nella bella stagione. Il budget da prevedere è attorno ai 4.000-5.000 euro per un esemplare in buone condizioni. Si trovano parecchie offerte a cifre nettamente inferiori (persino a 1.000 euro, ma si tratta di veicoli che richiedono interventi di ripristino importanti, del tutto sconsigliabili dal punto di vista economico). Un esemplare perfetto, invece, si può comprare a cifre che sfiorano o superano di poco i 7.000 euro. Secondo gli esperti, il valore crescerà nel prossimo futuro. **R/C**



**SUZUKI SJ 410**

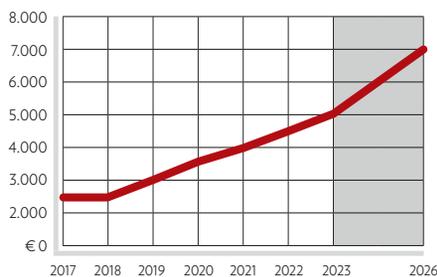
1982-1989



**Sono ormai rare:** molte sono state rottamate. Tra l'altro la resistenza della scocca alla ruggine, specie se l'utilizzo in fuoristrada è stato intenso, non è particolarmente elevata.

**SUZUKI SJ 410 CABRIOLET**

1982-1989

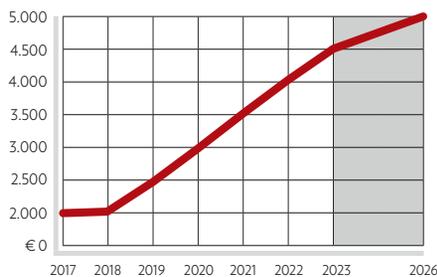


**La carrozzeria con tetto in tela** la rende più sbarazzina e adatta al tempo libero. Generalmente sono meglio conservate rispetto alle corrispettive versioni chiuse.



### ➔ SUZUKI SJ 413

1984-1989

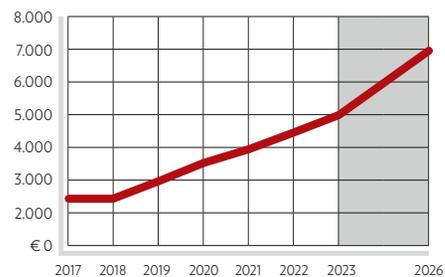


**Più diffuse e anche più utilizzabili** grazie al motore di 1,3 litri. Per il momento hanno le stesse quotazioni delle SJ 410, ma presentano migliori prospettive di rivalutazione.



### ← SUZUKI SJ 413 CABRIOLET

1984-1989

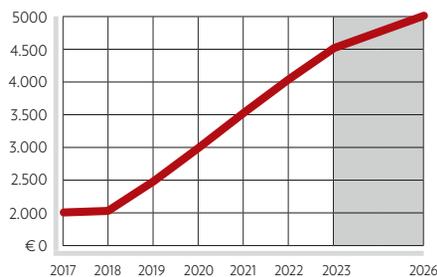


**Sono state vendute** in numeri inferiori rispetto alle berline, ma qualcuna in più è sopravvissuta. Secondo gli esperti un esemplare ben conservato salirà di abbastanza in fretta.



### ➔ SUZUKI SAMURAI

1989-2003

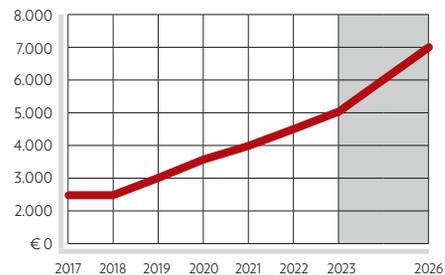


**È questa la "Suzukina"** più facile da reperire. Gli esemplari prodotti in Spagna dal marchio Santana impiegano meccanica di origine giapponese e componenti prodotti in Europa.



### ➔ SUZUKI SAMURAI CABRIOLET

1989-2003



**Sicuramente è il modello** giusto su cui puntare, in termini di affidabilità e prospettive di rivalutazione. Attenzione però all'originalità: molte vetture presentano delle "licenze".



# STILE E FANGO

La fuoristrada giapponese propone design curato, un telaio con zone a deformazione programmata, avantreno a ruote indipendenti, confort e abitacolo rifinito e spazioso. Il tutto combinato con ottime doti di mobilità. E monta persino il primo V6 della Casa

Testo di **Roberto Bruciamonti** e **Marco Di Pietro**



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Suzuki, al confronto di altre Case nipponiche, è arrivata tardi nel mondo del fuoristrada, tuttavia è indubbio che, grazie al successo della sua fortunata serie SJ-Samurai, ha bruciato le tappe: nella seconda metà degli anni 80, con la serie SJ ancora saldamente sulla cresta dell'onda, Suzuki mette allo studio la Vitara (nome utilizzato per la commercializzazione del modello in Europa, denominato su altri mercati Escudo o Sidekick). Ha dimensioni leggermente superiori a quella della SJ, ed è stata progettata per garantire capacità

fuoristradistiche sovrapponibili, ma con abitabilità, caratteristiche stradali e confort di marcia di livello automobilistico. Anche dal punto di vista del look la vettura ha un aspetto più moderno e curato. Per quanto riguarda lo schema meccanico, la vettura riprende la configurazione della SJ, con telaio e carrozzeria separati,



ma lo chassis della Vitara vanta zone a deformazione programmata per assorbire meglio gli urti; le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti (il ponte posteriore è sempre rigido, ma prevede molle elicoidali in luogo delle balestre); le carreggiate sono larghe per scongiurare problemi legati al ribaltamento; infine il baricentro è basso per una fuoristrada. Disponibile inizialmente nella versione a passo corto (sia con carrozzeria chiusa sia con soft top), con motore di 1.6 litri da 75 CV, viene offerta anche con carrozzeria a 5 porte dal 1991, quando la potenza del motore è portata a 80 CV grazie all'alimentazione a iniezione. Dal 1995 il modello a 5 porte viene prodotto anche con un motore V6, mentre il quattro cilindri di 1.6 litri viene affiancato da un 2.0 litri.

## QUOTAZIONI

**Il gradino più basso** è quello delle 1.6 8 valvole e 16 valvole con carrozzeria chiusa a 3 e a 5 porte, quotate 2.500 euro (label AB) e 3.800 euro (label A+). Le 2.0 V6 24V, soltanto in versione 5 porte, valgono rispettivamente 3.800 e 5.700 euro.

Valore minimo € (label AB)

**2.500**

Valore massimo € (label AB)

**3.800**

## 2 RESTAURO

La Suzuki Vitara si inquadra nella migliore tradizione giapponese: ben progettata, solida e costruita con cura, adotta unità motrici robuste ed affidabili, capaci di percorrenze incredibili se utilizzate con un minimo di attenzione. Come sempre, meglio stare alla larga dalle vetture eccessivamente modificate, anche se la maggioranza degli utenti della Vitara non la sceglieva per le sue, peraltro valide, doti off road e pertanto non sentiva il bisogno di rialzi o kit sospensioni... Anzi, a dire il vero, capita anche di trovare vetture con cerchi in lega oversize e pneumatici ribassati per un assetto più "stradale": in ogni caso, pneumatici e cerchi di misure non omologate, a prescindere dalle motivazioni legali, impongono ai cuscinetti delle ruote e agli organi di sterzo delle sollecitazioni che alla lunga possono causare danni. Quindi in ogni caso sono preferibili gli esemplari con cerchi e pneumatici dalle misure omologate

e riportate sulla carta di circolazione. Il gran numero di unità costruite (il milionesimo esemplare è uscito dalla catene di montaggio alla fine del 1994, vale a dire a circa metà della carriera commerciale del modello) fa sì che non vi siano problemi nella reperibilità dei ricambi. Da controllare, a causa della altezza da terra limitata a centro vettura, che non vi siano danni nella parte basse della carrozzeria, al centro della scocca, e che non vi sia eccessiva corrosione a livello dei passaruota. Se si dovesse optare per uno dei rari, quanto desiderabili, esemplari equipaggiati con il motore V6, attenzione al propulsore, che è altrettanto robusto e longevo dei quattro cilindri della Casa, ma che potrebbe diventare problematico (e molto costoso) in caso di revisione. Nessuna preoccupazione infine se, avendo scelto uno dei modelli cabriolet, i trasparenti risultassero ingialliti o il tessuto dovesse presentare strappi: un buon tappezziere può sostituire i trasparenti ma, nella peggiore delle ipotesi, si trova ancora con facilità la capottina completa prodotta dalla Bestop.



## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

<b>PROIETTORE</b>	€ 54
<b>MASCHERINA</b>	€ 66-98
<b>DECAL PORTELLONE</b>	€ 21
<b>KIT FRIZIONE (1.6)</b>	€ 110
<b>SILENZIATORE E TERMINALE</b>	€ 95

### • I club

#### **Vitara Forum Italia**

Dedicato a tutti gli appassionati delle Vitara, è un punto di riferimento.

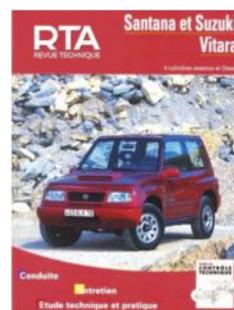
**Sito** [vitara.it](http://vitara.it)

#### **Vitara Club Italia**

Community Facebook forte di oltre 3.000 membri (sono ammessi solo i possessori di Vitara); organizza raduni come il Vitara Day ed è nata con lo scopo di favorire scambi di idee tra gli appassionati.

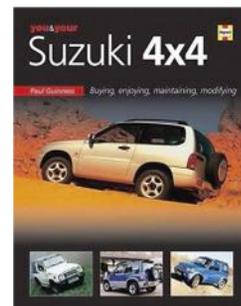
**Sito** [facebook.com/groups/VitaraClub/](https://facebook.com/groups/VitaraClub/)

### • I libri



#### **Sia la Haynes** (in inglese)

sia la Revue Technique Automobile (in francese) propongono i loro manuali. Haynes ha anche pubblicato "you&your Suzuki 4x4 Buying, enjoying, maintaining, modifying", autore Paul Guinness. In rete sono disponibili anche i manuali d'officina originali in formato PDF.



### • Specialisti

**Per la manutenzione** e il restauro della Vitara è bene rivolgersi innanzitutto alla rete di assistenza ufficiale della Casa.

#### **Garelli Automobili**

**Sito** [garelliautomobili.it/sedi/cuneo/](http://garelliautomobili.it/sedi/cuneo/)

#### **Suzuki Carema**

**Sito** [peila.it/sedi/suzuki-carema/](http://peila.it/sedi/suzuki-carema/)

#### **Totani Srl**

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

### 3 SU QUALE PUNTARE

Sia la versione a tre porte (1988) sia quella a cinque (1991) hanno dimensioni ideali per il traffico cittadino e sono abbastanza compatte per poter affrontare senza problemi anche i passaggi più impegnativi

del fuoristrada. Sono entrambe fuoristrada classiche, con cambio a cinque rapporti e riduttore a due velocità, con trazione normalmente al retrotreno e trazione integrale inseribile. I primi esemplari arrivati in Italia, con carrozzeria a tre porte e telaio a passo corto (2.200 mm), avevano motore alimentato a carburatore e con distribuzione a 8 valvole caratterizzato da qualche cavallo in meno (75 CV a 5.250 giri) rispetto al successivo 16 valvole

alimentato ad iniezione (96 CV a 5.600 giri) ma con una curva di coppia più adatta alla guida nel traffico e ai passaggi con scarsa aderenza nell'off road (122 Nm a 3.100 giri invece di 132 Nm a 4.000 giri al minuto). Le varianti con carrozzeria a cinque porte SW (Station Wagon, interasse di 2.480 mm per una lunghezza totale di 4.038 mm) vennero offerte (1994) anche con un V6 di due litri (H20A, il primo motore con tale configurazione della Suzuki), un gioiellino



↑ SUZUKI VITARA 1988-1998



↑ SUZUKI VITARA CABRIOLET 1988-1998

### 4 IL MERCATO

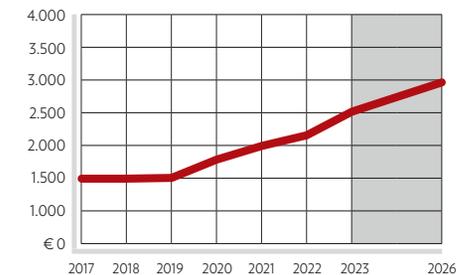
La Suzuki Vitara è stata la prima fuoristrada compatta moderna e ha riscosso un successo straordinario su tutti i mercati, Italia compresa. Oggi le versioni più interessanti della prima generazione (1988-1998, con una "coda di produzione" negli anni successivi, anche grazie alle versioni Santana prodotte in Spagna) iniziano a farsi notare nel mondo del collezionismo delle youngtimer. Le più ricercate sono le 2.0 V6 24V, che in Italia sono state importate unicamente nella versione con carrozzeria a cinque porte, in produzione tra il 1994 e il 1998, e le cabriolet, con il tetto in tela che sovrasta la struttura metallica dei montanti centrali che funge anche da rollbar. Le più comuni Vitara a tre porte e le cinque porte (1991) con motorizzazioni 1.6 a 8 valvole e 16 valvole, sono meno richieste e quindi hanno quotazioni inferiori e con prospettive di rivalutazione più basse. Per

le diesel e turbodiesel con motore 1.9 di produzione Peugeot, introdotte negli ultimi anni di commercializzazione, l'interesse amatoriale è quasi nullo, contrariamente a quello di chi cerca un veicolo usato da campagna a prezzi irrisori. Però si tratta di casi che nulla hanno a che fare col collezionismo. I valori di mercato partono da cifre attorno ai 2.000 euro per gli esemplari ben funzionanti e con qualche punto da riprendere. Si sale attorno ai 4.000 euro per un esemplare immacolato, sempre con carrozzeria chiusa e motorizzazioni a benzina 1.6. Per le Cabriolet (più rare), il prezzo sale di poco (circa 500-1.000 euro). Mentre per le 2.0 V6, rare e piuttosto interessanti perché si tratta del primo V6 prodotto dalla Suzuki, il range oscilla tra cifre comprese tra 4.000 e 6.000 euro. Le prospettive di rivalutazione sono abbastanza buone, in particolare per le soft top e per i primi esemplari, quelli con il 1.600 d'origine a 8 valvole e con una dotazione piuttosto essenziale. **RIC**



↑ SUZUKI VITARA 1.6-1.6 16V

1988-1998



**Il motore 1.600**, prima a 8 valvole poi a 16 valvole, costituisce l'ossatura della produzione della Vitara. Tra le berline, è meglio puntare sull'originaria compatta a tre porte.

da 136 cavalli, dalla voce deliziosa che, se in buone condizioni e con un numero non irragionevole di chilometri, è senz'altro una delle motorizzazioni più desiderabili per questo modello, insieme al successivo rarissimo 2.5 litri V6 H25A (rimasto a listino in Italia per un breve periodo a partire dal 1996) con 142 CV. La Vitara è stata commercializzata dal 1994 al 1998 anche con motori 1.9 TD e 2.0 TDI, rispettivamente turbodiesel Peugeot XUD

## IL MOTORE PIÙ DESIDERABILE È IL V6, SIA NELLA VERSIONE 2.000 CON 136 CV SIA IN QUELLA 2.500 DA 142 CV

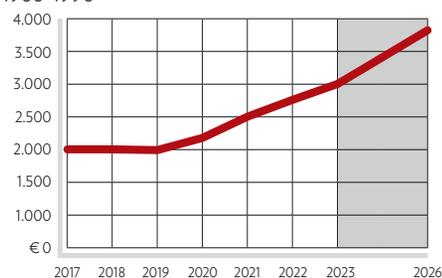
da 75 CV e Mazda da 85 CV. Un'ultima considerazione riguarda il fatto che le Vitara, come le SJ-Samurai, vennero costruite anche in Spagna dalla Santana: i modelli spagnoli utilizzano componentistica di produzione europea che, sotto alcuni aspetti, invecchia meno bene della corrispondente "made in Japan": i componenti in plastica, per esempio, tendono a scolorirsi e le verniciature perdono in brillantezza.



↑ SUZUKI VITARA STATION WAGON V6 1994-1998

### ↓ SUZUKI VITARA CABRIOLET

1988-1998

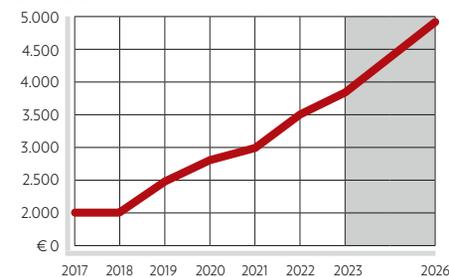


La simpatica versione con tetto in tela (motori 1.6 e 1.6 a sedici valvole) è più rara e ricercata dai collezionisti di youngtimer, dunque con prospettive di crescita del valore più alte.

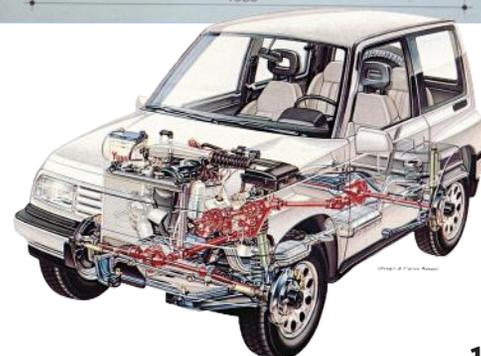
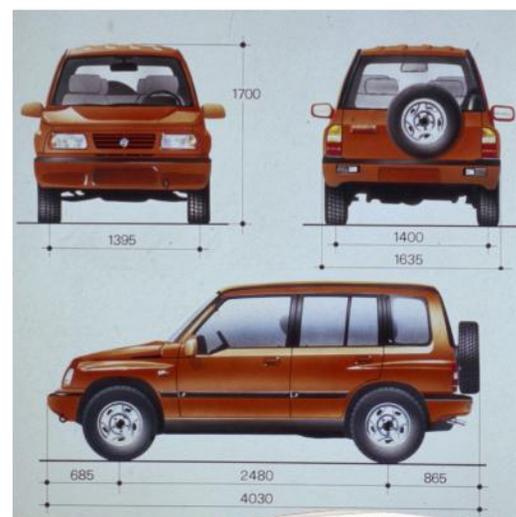


### ↑ SUZUKI VITARA WAGON V6

1994-1998



Con il V6 la Vitara si trasforma in una piccola fuoristrada raffinata. Difficile trovarla veramente in ordine e poco sfruttata. Il valore dovrebbe salire in maniera più significativa.



# A TUTTA PROVA

Una delle icone intramontabili nella storia delle fuoristrada. Costruita per durare decenni negli impieghi più gravosi, è diventata negli Stati Uniti un oggetto da collezione. Da noi non ancora, ma qualcosa si sta muovendo

Testo di **Roberto Bruciamonti** e **Marco Di Pietro**



TOYOTA LAND CRUISER FJ40

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Classica nella forma, classica nella struttura, classica nella solidità: la Toyota Land Cruiser è un'autentica icona nel settore delle vetture fuoristrada: nata nel gennaio del 1951, si è evoluta fino ad assumere nel 1954, con la Serie J20, le sembianze che la caratterizzeranno fino alla metà degli anni 80 (la Serie J40 è stata prodotta in Giappone fino al 1984). Tanto all'interno quanto all'esterno l'aspetto e i materiali sono stati contraddistinti dal design e dal rigore che si ritrova nelle macchine per cantiere o nei mezzi d'opera:

l'abitacolo prevede solo i rivestimenti indispensabili, è caratterizzato da una plancia in lamiera a vista con imbottiture ridotte al minimo - previste per le ultime versioni e limitate, comunque, a un'ampia "palpebra" paracolpi applicata nella parte superiore. Esteriormente la macchina è affascinante, con un look "anni 30" assicurato dai parafranghi anteriori ben distinti dal cofano e dai due massicci longheroni del telaio che si protendono davanti al radiatore a sostenere un paraurti con proporzioni "ferroviarie". Le Toyota della Serie 40 sono dei modelli senza tempo, anche perché costruite con criteri ben lontani dai concetti "usa e getta" tanto in voga oggi nel settore automotive. Del resto, con una carrozzeria realizzata in lamiere con spessori da 8 a 18 decimi,



con pochissime parti in plastica, una gamma di motori dalla cilindrata abbondante (da 3 a 4 litri per i diesel, da 3.8 a 4.2 litri i benzina) con regimi modesti e un telaio progettato per durare nelle condizioni d'impiego più severe, una di queste Toyota è come un diamante, insensibile al passare degli anni...

## QUOTAZIONI

**Ruoteclassiche per le Serie 40** distingue unicamente i periodi di produzione. Quelle degli anni 60, non importate ufficialmente in Italia, e quelle dal 1970 in avanti, regolarmente a listino della Casa. I valori nella label AB sono rispettivamente 10.000 euro e 9.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

**9.000**

Valore massimo € (label AB)

**10.000**

## 2 RESTAURO

Occorre sottolineare che le Toyota Land Cruiser delle prime serie invecchiano particolarmente bene e, se sottoposte a una manutenzione regolare e non lasciate esposte agli elementi, si possono considerare praticamente eterne, motivo per cui è molto importante per un eventuale restauro partire da un esemplare che disponga di una buona base meccanica. Per quanto riguarda la carrozzeria, pensata sin dall'origine per assicurare facilità di manutenzione e riparazione, vi è una buona reperibilità per la maggior parte dei componenti, anche se occorre una certa circospezione nei confronti di alcuni particolari (come per esempio le porte, il portellone o la "vasca" posteriore) provenienti dall'estremo oriente, talvolta un po' approssimativi sotto il profilo delle dimensioni. Sotto questo aspetto bisogna sottolineare che, partendo da un mezzo con scocca in condizioni accettabili, un buon carrozziere non avrà grandi difficoltà

a sostituire eventuali parti corrose, in quanto le parti soggette a questo genere di problemi sono per la maggior parte pannelli dalle forme elementari. Una certa attenzione è necessaria, infine, se si opta per una Land Cruiser equipaggiata con verricello: si tratta di un optional all'epoca molto costoso, di fattura eccezionale e in grado di esaltare l'utilità del veicolo, ma pensato per utilizzatori professionali, nel senso che una distrazione o un uso improprio possono aver causato danni all'apparato o alla macchina e richiedono, prima di concludere l'acquisto, un controllo della parte anteriore del veicolo (telaio, balestre e ponte anteriore) e del verricello stesso (la fusione della struttura, in particolare dove ci sono le mensole e gli occhielli di fissaggio al telaio, deve essere integra e senza saldature, sintomo di rotture e successive riparazioni).

Da sottolineare il fatto che il 1° agosto 2021 Toyota Gazoo Racing ha annunciato che, per il 70° anniversario del modello, sarebbe stata riavviata la produzione di un'ampia selezione di ricambi per la Land Cruiser.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>FARO DESTRO</b>	€ 40
<b>MASCHERINA</b>	€ 140
<b>SCRITTA POSTERIORE</b>	€ 65
<b>KIT FRIZIONE (3B)</b>	€ 220
<b>SILENZIATORE FINALE</b>	€ 230

### ● I club



#### **Registro Land Cruiser Italia**

Raccoglie appassionati delle Land Cruiser di tutte le serie e prevede nel suo sito un'area specifica riservata a questi modelli.

**Sito** [landcruiser-italia.org/index.php](http://landcruiser-italia.org/index.php)

#### **Land Cruiser Club**

**Sito** [landcruiserclub.net/community/forums/](http://landcruiserclub.net/community/forums/)

### ● I libri



#### **Tra i volumi più interessanti,**

"Toyota Land Cruiser Gold Portfolio 1956-1987" della Brooklands Books. Haynes e Revue Technique Automobile propongono ovviamente manuali d'officina specifici. Sulla storia della fuoristrada segnaliamo "The Land Cruiser Legend", di Alexander Wohlfarth (Heel)

### ● Specialisti

#### **Classic Cruisers**

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

#### **Cruiser Corps**

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

#### **Toyota Gazoo Racing Heritage parts**

**Sito** [toyotagazooracing.com/gr/heritage/](http://toyotagazooracing.com/gr/heritage/)

#### **Totani Srl**

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

#### **Officina Bandiani**

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

### TOYOTA LAND CRUISER BJ42 1980-1984



## 3 SU QUALE PUNTARE

Anche se la macchina è stata prodotta, per quanto riguarda il Giappone, per trent'anni in circa un milione e 300 mila esemplari senza sostanziali modifiche, le dispute tra gli appassionati su quale Serie 40 sia più opportuno puntare sono molto accese, con toni che arrivano a sfiorare la guerra di religione. Il modello offre la possibilità di spaziare tra passo corto (2.285 mm), medio (2.430 mm), lungo (2.650 mm) ed extra lungo (2.950 mm) e, come accennato, tra motori a benzina (da 3.8 a 4.2 litri) e a gasolio (da 3.0 a 4.0 litri), con carrozzerie aperte (torpedo) o chiuse (hardtop) o autocarro cassonato. Per questo nelle nostre indicazioni relative al modello su cui puntare ci baseremo sulle nostre personali preferenze ed esigenze, fornendovi due indicazioni estreme, la prima che privilegia la fruibilità quotidiana, la seconda invece più particolare e, si può dire, ludica. In Italia la Land Cruiser sbarca ufficialmente nel 1970, quando la Toyota Italiana, con sede a Roma in piazza Pio XI, propone la FJ40 (motore Toyota F a sei cilindri a benzina di 3.878 cm<sup>3</sup> e 145 cavalli a 4.000 giri al minuto, cambio a tre marce con riduttore), una motorizzazione decisamente esuberante per l'Italia, che limita la diffusione del modello fino a quando, nel 1974, non viene affiancata dalla più sobria BJ40 con motore diesel (motore Toyota B, quattro cilindri, 2.977 cm<sup>3</sup> e 80 cavalli a 3.600 giri al minuto, cambio a quattro marce), un propulsore che, all'epoca, ha doti di potenza e coppia che non hanno niente da invidiare ai modelli con motori a benzina delle marche concorrenti, favorendo dal 1974 al 1979 un notevole successo. Gradimento che viene esaltato dall'introduzione della BJ42, con motore diesel di 3.4 litri (3B, 3.431 cm<sup>3</sup>, 90 CV a 3.500 giri, con cambio a quattro o a cinque marce). La diffusione in Italia all'epoca è limitata solo dal contingentamento delle importazioni dal Giappone (circa 1.000 esemplari annui) che ha fatto sì che un 25% circa delle Land Cruiser circolanti risalenti a quel periodo sia di importazione "parallela". Dal punto di vista di un ipotetico uso quotidiano,

## TOYOTA LAND CRUISER PICK UP 1963-1984

al quale la vettura si presta benissimo (limitazioni al traffico escluse, ovviamente), opteremmo proprio per una BJ42, appartenente possibilmente alle serie finali con cambio a cinque marce, con hardtop smontabile (su alcuni esemplari sulla carta di circolazione è riportata la dicitura "con copertura rigida amovibile"): si tratta di modelli con servofreno e impianto misto (dischi all'avantreno) perfettamente a proprio agio (con un minimo di attenzione) anche nel traffico moderno, con una velocità massima di circa 130 orari (da considerare di crociera) e un consumo medio sui 12 litri/100 chilometri. All'epoca il modello era disponibile anche immatricolato come autovettura, sia nella versione standard con abitabilità per 6/7 persone (sedile anteriore destro doppio e panchette longitudinali posteriori) sia nell'allestimento LX a cinque posti (con sedile anteriore destro singolo e sedile posteriore a tre posti frontemarcia), con

## DUE PROPOSTE DIAMETRALMENTE OPPOSTE: LA BERLINA A PASSO CORTO COL 3.4 LITRI DIESEL E IL PICK UP

quest'ultimo preferibile dal punto di vista del confort a bordo e con il primo da non sottovalutare per la praticità sui brevi tragitti. Questo modello hardtop, pur dotato di una grande personalità, non spicca immediatamente in mezzo al traffico e, se non si desidera passare inosservati, si può optare per una Land Cruiser I a passo lungo con carrozzeria pick up, modello a suo tempo abbastanza diffuso in Africa e in Medio Oriente e reperibile talvolta su alcuni mercati europei (in particolare in Francia e Germania). Possibilmente equipaggiato con uno dei deliziosi sei in linea a benzina di abbondante cilindrata che Toyota proponeva per questo modello, una vera chicca da intenditori, anche se i consumi in questo caso oscillano tra i 15 e i 20 litri ogni 100 chilometri. Ma per un giocattolo è uno scotto che si paga volentieri.



### NOI CE L'ABBIAMO

**Il fascino** della Toyota Land Cruiser non ha età, come testimoniano i "nostri" tre proprietari. Da Edoardo Dalcerrì, 23 anni a ottobre (circa la metà degli anni della sua BJ40), ad Alesc Plesnicar, innamorato sin bambino della sua BJ42 del 1983, a Giorgio Spolverini, classe 1975, che è passato da una BJ45 restaurata a una FJ45 pick up conservata.



**ALESC PLESNICAR**   
**TOYOTA LAND CRUISER BJ42**  
 1983

**Alesc è letteralmente innamorato** della sua BJ42. "La Toyota Land Cruiser è stata, sin da quando ero piccolo, la macchina dei miei sogni. Una ventina d'anni fa, dopo lunghe ricerche, ho trovato un esemplare di BJ42 in ottime condizioni a Milano: da allora, l'ho sempre utilizzata con soddisfazione, anche nell'uso quotidiano. La mia Toyota è del 1983, una delle Land Cruiser I della produzione finale, con motore di 3.4 litri e cambio a cinque marce. Ancora oggi riesco ad emozionarmi quando mi accomodo al volante e metto in moto il suo poderoso diesel".



**EDOARDO DALCERRI**  
 **TOYOTA LAND CRUISER BJ40**  
 1974

**Per Edoardo**, la sua BJ40 acquistata in Valtellina con la complicità del padre, con qualche lavoro di ripristino da effettuare, è "una macchina eccezionale, con una personalità come poche altre e, nonostante gli anni, ancora utilizzabile senza particolari accorgimenti anche nel traffico di oggi, limitazioni alla circolazione permettendo. Al volante, il cofano imponente e il piccolo parabrezza completamente piatto restituiscono anche visivamente le sensazioni di una guida d'altri tempi, mentre le dimensioni compatte la favoriscono in molte situazioni".



**GIORGIO SPOLVERINI**  
 **TOYOTA LAND CRUISER FJ45**  
 1983

**Questo pick up** è stato un vero colpo di fulmine per Giorgio. "L'ho vista in Germania, reimportata da Dubai, e ho deciso che non si poteva rinunciare a una Toyota simile: motore 2F 4.2 litri a benzina, prima vernice in patina d'epoca, poco più di 100.000 chilometri... Una macchina unica, impossibile da trovare in Europa in queste condizioni: all'atto della visita e prova per l'immatricolazione in Italia, è risultata in perfetta forma. Da appassionato ritengo che un mezzo del genere, decisamente 'fuori dal coro' e conservato in queste condizioni, oltre al divertimento, rappresenti oggi una sicura forma di investimento".





# 1960

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**Le Land Cruiser della Serie 40** discendono direttamente dalle prime Land Cruiser, quelle della Serie 20, delle quali conservano con minime modifiche la configurazione meccanica e il design della carrozzeria, ma occorre sottolineare che queste 4x4 Toyota sono state soggette negli anni a costanti aggiornamenti che hanno fatto sì che il modello sia rimasto sulla cresta dell'onda per una trentina d'anni.

● Anno di nascita

## 1960

**La Land Cruiser della Serie 20** lascia il posto alla serie 40, sostanzialmente simile ma con cambio a tre marce e riduttore; è disponibile sin da subito con tre lunghezze di interasse, 2.285 mm/2.430 mm/2.650 mm e, dal 1963, anche 2.950 mm.

## 1980

**Vengono introdotti** i nuovi diesel 3.4 litri (4 cilindri, serie BJ) e sei cilindri 4 litri (serie HJ).

## 1967

**Termina la produzione** della Land Cruiser serie 40 a quattro porte (FJ45V), sostituita dalla nuova station wagon FJ55 SW. Nel 1968 inizia in Brasile, dove dal 1958 veniva assemblata la serie 20, la produzione della Toyota Bandeirante serie 40 (con motore diesel Mercedes-Benz).

## 1981

**Il servosterzo** è offerto come accessorio opzionale.

## 1973

**La Land Cruiser** è disponibile anche con motore Diesel Toyota, inizialmente il sei cilindri tipo H di 3.6 litri (HJ45), quindi dal 1974 il quattro cilindri 3 litri tipo B (BJ40/43).

## 1976

**Per alcuni modelli** si possono avere i freni anteriori a disco.

## 1984

**Termina in Giappone** la produzione della serie 40, sostituita dalla serie 70. Il modello J40 rimane in produzione in Brasile come Toyota Bandeirante fino al 2001.

● Tecnica

### Vecchia scuola

Per la Land Cruiser Toyota ha adottato una configurazione molto convenzionale, con telaio in acciaio a longheroni e traverse sul quale è imbullonata la carrozzeria. Le sospensioni sono a ponte rigido e balestre sia anteriormente sia posteriormente. Il motore è in posizione anteriore longitudinale e dispone di cambio in linea (con riduttore a due rapporti a partire dal 1960 per la Serie J40). Nel corso degli anni la Land Cruiser J40 è stata prodotta in Giappone con motori a benzina (F e 2F, sei cilindri di 3.9 e 4.2 litri) o diesel (B, 2B e 3B, quattro cilindri di 3, 3.2 e 3.4 litri, o H e 2H, sei cilindri di 3.6 e 4.0 litri).



## 4 IL MERCATO

La Land Cruiser, nata all'inizio degli anni 50, è un'icona assoluta delle fuoristrada, al pari delle Jeep e delle Land Rover. Tuttavia rispetto a queste non ha valori di mercato molto alti neppure nelle versioni più anziane. La più popolare delle Land Cruiser storiche è la Serie 40, che è stata prodotta dal 1960 al 1984 in Giappone in oltre 1,3 milioni di esemplari, ma che è stata costruita su licenza fino agli albori del nuovo millennio. Da noi è ancora molto diffusa perché è un veicolo eterno, indistruttibile. E, soprattutto, facilmente riparabile o restaurabile data la presenza di specialisti e di un mercato della ricambistica eccellente. Se da un lato la diffusione è un vantaggio per chi intende acquistarne una, dall'altro questo limita le quotazioni, che in Italia (e in buona parte dell'Europa) sono nettamente inferiori a quelle che negli

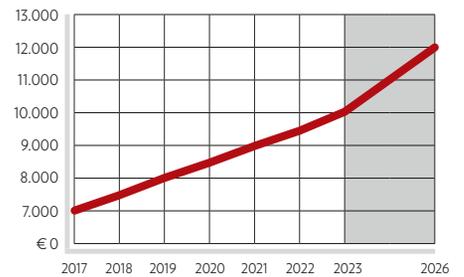
ultimi anni si sono registrate negli Stati Uniti, dove le Land Cruiser delle prime generazioni si stanno rivalutando con incrementi record. Stabilire il valore reale di una BJ (diesel) o FJ (a benzina) è quasi impossibile, dato il numero incredibile di varianti di carrozzeria, passo, motori e allestimenti. Ruoteclassiche fornisce due indicazioni di base: per gli esemplari fino al 1969 (tutti di importazione parallela o successiva in Italia) e quelli dal 1970 al 1980 (periodo di vendita dell'importatore ufficiale italiano), estensibile al 1984 che

**PER ORA I PREZZI SONO BASSI, MA PRESTO SALIRANNO, COME AVVENUTO NEGLI USA**

è stato l'ultimo anno di produzione in Giappone della Serie 40. Le differenze di valore sono minime: le post 1970 valgono il 10% in meno sulla label AB, che corrisponde allo stato di conservazione più frequente delle vetture in vendita. Ovviamente un restauro filologicamente ineccepibile può portare a spendere molto di più dei 15.000 euro previsti dalla label A+ dei nostri listini. Ma, si sa: la passione non ha prezzo. E gli appassionati delle Land Cruiser appartengono a una razza a sé. Investire su una Land Cruiser è cosa buona e giusta e farà piacere agli appassionati sapere che si tratta di un investimento oculato, capace di garantire un buon ritorno economico nel tempo (anche se non è questo l'obiettivo primario di chi le colleziona). Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche nei prossimi anni le quotazioni saliranno abbastanza rapidamente. Soprattutto per i rari esemplari con motore a benzina. **RG**

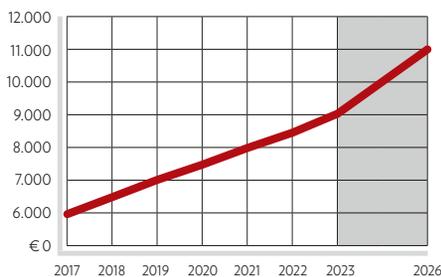


**TOYOTA LAND CRUISER**  
1960-1969



**Le prime Land Cruiser** della Serie 40 sono tutte di importazione parallela o successiva alla produzione. Sono quindi oggetti rari, ormai tutti nelle mani di collezionisti di 4x4 d'epoca.

**TOYOTA LAND CRUISER**  
1970-1984



**Grazie alla robustezza a tutta prova**, molte sono ancora in circolazione, in condizioni accettabili o buone. Quelle restaurate a regola d'arte ben difficilmente si trovano in vendita.





LA SERIE 40  
COSTRUISCE LA FAMA  
DI INDISTRUTTIBILITÀ  
DELLE FUORISTRADA  
DELLA CASA  
GIAPPONESE



# UNA NUOVA ICONA

Per fronteggiare la concorrenza di Land Rover, Mitsubishi, Nissan e Mercedes-Benz la Casa rinnova il suo cavallo di battaglia. Nuovo look, che però mantiene un forte legame con l'amata Serie 40. In Italia è proposta anche una versione con motore VM

Testo di **Roberto Bruciamonti** e **Marco Di Pietro**



TOYOTA LAND CRUISER BJ70 LX

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Nella prima metà degli anni 80 la Toyota Land Cruiser, fino a quel momento stabilmente in vetta alle classifiche mondiali nelle vendite di 4x4, comincia a perdere terreno: i nuovi modelli di Land Rover (Serie 90-110, la futura Defender), Mitsubishi (Pajero), Nissan (Patrol) e, addirittura, Mercedes-Benz (Classe G) e Isuzu (Trooper) iniziano pian piano a erodere la consolidata leadership della Casa nipponica. Toyota corre prontamente ai ripari, presentando una nuova famiglia di Land Cruiser che assume

la denominazione di Serie 70. La gamma, che arriva sul mercato a partire dalla metà degli anni 80, è sdoppiata in due varianti principali, tecnicamente piuttosto diverse fra loro ma accomunate da stilemi ispirati alle antenate Land Cruiser della cosiddetta Serie 40, con calandra squadrata e con i parafranghi anteriori ancora separati dal



cofano, sebbene appena abbozzati. L'offerta è particolarmente articolata e sono disponibili numerose versioni derivate dalla combinazione di tre differenti interassi (2,31 per le 70/71, 2,60 per le 73/74 e 2,98 metri per le 75/77); la gamma dei motori comprende sia diesel (due quattro cilindri, 2L e 3B, rispettivamente di 2.445 e 3.431 cm<sup>3</sup>, e il sei cilindri 2H di 3.978 cm<sup>3</sup>) sia a benzina (22R - 2.366 cm<sup>3</sup>, 3F - 3.955 cm<sup>3</sup> e 1FZ - 4.476 cm<sup>3</sup>). Tutte le Toyota della Serie 70 sono vetture interessanti, confortevoli e ben rifinite, tuttavia sono soprattutto le 2L ad essere oggi più fruibili, in particolare per le doti dinamiche più attuali, assicurate dalle sospensioni con molle elicoidali anziché a balestre, mantenute sulle 3B.

## QUOTAZIONI

**Ruoteclassiche sintetizza** il listino delle Land Cruiser II in un unico valore di riferimento, data l'impossibilità di distinguere la miriade di versioni prodotte dal 1984 al 1997. Un buon esemplare è quotato 8.000 euro; per uno perfetto occorre preventivare almeno 12.000 euro.

Valore € (label AB)

**8.000**

## 2 RESTAURO

La Casa distingueva le Toyota della Serie 70 nelle varianti "Light duty", con sospensioni a molle elicoidali, e "Heavy duty", con balestre, per lasciare intendere la diversa destinazione finale dei modelli, indirizzati all'appassionato di fuoristrada i primi e all'utente professionale i secondi. In entrambi i casi si tratta di veicoli ben progettati e ben costruiti, con materiali di qualità e costruzione curata. Fanno talvolta eccezione solo alcuni degli esemplari con motore VM allestiti in Portogallo, che erano noti per una certa disomogeneità negli assemblaggi e per l'uso di materiali plastici non all'altezza di quelli utilizzati sui modelli provenienti dal Giappone. In generale comunque tutte le Land Cruiser II erano dotate di telai e sospensioni di notevole solidità e i lamierati risultavano meglio protetti contro la corrosione rispetto a quelli della Serie 40. A partire dal 1990, la Serie 70 venne ritoccata nel look, che per la variante 2L

significò un frontale completamente rinnovato, con fanaleria squadrata e un'estetica liberamente ispirata agli stilemi delle grosse station wagon della serie 60-80 (ripresi del resto anche per il pick up Hi-Lux e per la valida derivata station wagon di quest'ultimo, la 4Runner). Per quanto riguarda la meccanica, i quattro cilindri diesel di 3.4 litri si sono sempre rivelati all'altezza della fama dei motori della Casa e, con un minimo di cura, sono praticamente eterni... Più delicati i 2L, che potevano evidenziare problemi alla testa (in particolare il distacco delle precamere) o al turbocompressore, in particolare se utilizzati con frequenza su tracciati autostradali, dove il motore veniva abitualmente spremuto a piena potenza visto che la velocità massima della Land Cruiser 2.5 TD rilevata nel corso della prova di Quattroruote era di 130,025 km/h. Nessuna sorpresa, invece, per quanto riguarda trasmissione e freni; vengono segnalati talvolta problemi agli impianti elettrici degli esemplari che hanno vissuto una vita avventurosa...



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>FARO DESTRO (PRE/POST 90)</b>	<b>€ 105/68</b>
<b>MASCHERINA</b>	<b>€ 35</b>
<b>LOGO PORTELLONE</b>	<b>€ 25</b>
<b>KIT FRIZIONE (2.5 TD)</b>	<b>€ 140/161</b>
<b>SILENZIATORE FINALE</b>	<b>€ 140</b>

### ● I club

#### **Toyota Land Cruiser serie 70**

Gruppo Facebook dedicato alla Serie 70, ma aperto anche ad altre generazioni.

**Sito** [facebook.com/groups/59094431802/?locale=it\\_IT](https://facebook.com/groups/59094431802/?locale=it_IT)

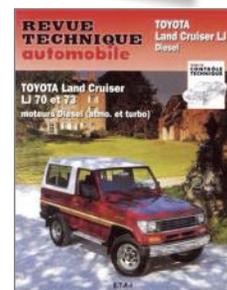
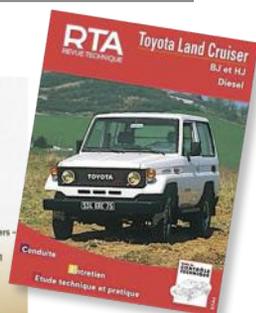
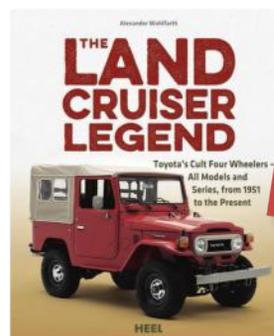
#### **Toyota KZJ70 fan club**

**Sito** [facebook.com/groups/154195458268673/](https://facebook.com/groups/154195458268673/)

#### **Land Cruiser Club**

**Sito** [landcruiserclub.net](http://landcruiserclub.net)

### ● I libri



#### **Benché non specifico,**

segnaliamo il volume "The Land Cruiser Legend", di Alexander Wohlfarth (Heel): esamina la storia dell'iconico fuoristrada a partire dal 1951. Per quanto riguarda la manutenzione, la francese Revue Technique Automobile propone due titoli: "Toyota Land Cruiser BJ et HJ Diesel" e "Toyota Land Cruiser LJ70 et 73".

### ● Specialisti

**Per le riparazioni** o la messa a punto della Serie 70 ci si può rivolgere alla rete di assistenza ufficiale della Casa.

#### **Totani Srl**

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

**Email** [info@totani.it](mailto:info@totani.it)

#### **Officina Pop Racing**

**Email** [popracing@live.it](mailto:popracing@live.it)

## 3 SU QUALE PUNTARE

La maggior parte delle Toyota della famiglia 70 vendute in Italia appartiene, per motivi squisitamente fiscali, alla serie con motore 2L di 2.4 litri, per la stragrande maggioranza con telaio a passo corto e carrozzeria a tre porte, vetture pratiche e gradevoli da utilizzare ancor oggi per le caratteristiche equilibrate, la grande versatilità d'impiego e la notevole fluidità di marcia. Come accennato, all'esordio sul mercato italiano arrivano prevalentemente le versioni diesel: accanto alla 2L col 2.400 figura la 3B col 3.400. Tuttavia non è solo il motore che differenzia i due modelli, che sono dotati di telai e sospensioni ben diversi: con ponti rigidi e molle elicoidali le 2L e con ponti rigidi e balestre le 3B che, oltre alla meccanica, ripropongono anche la configurazione generale delle Land Cruiser della prima serie e che, per qualche anno a partire dal 1986, saranno proposte in Italia e in Spagna anche equipaggiate con motore diesel VM. Le 3B sono ricche di fascino, ma entrano in concorrenza diretta con le intramontabili Land Cruiser 40, delle quali del resto ricalcano sia la meccanica sia la configurazione generale, e ovviamente anche l'impegno richiesto nella guida e le caratteristiche dinamiche, per non parlare poi della solidità a tutta prova. Occorre sottolineare che, per la grande disponibilità di coppia motrice a basso regime e per la curva di erogazione particolarmente favorevole, se per esempio si dovessero avere esigenze di traino, le Land Cruiser con motore 3B di 3.4 litri sarebbero molto più indicate rispetto alle 2L, anche per via del fatto che il generoso quattro cilindri viaggia in autostrada a velocità "Codice" a un regime di poco superiore ai 2.000 giri, prossimo a quello di copia massima (1.800 giri), con notevoli vantaggi in termini di confort, di stress a carico della meccanica e... di consumo di carburante. Inutile sottolineare che stiamo parlando di veicoli dalle caratteristiche particolari, pesanti e robusti, in grado di percorrere strade di ogni tipo e di superare ogni ostacolo, ma non particolarmente veloci su asfalto e contraddistinti, in ogni situazione, da un certo "appetito" sotto il profilo del consumo

📍 **TOYOTA LAND CRUISER J70** 1984-1994



## TOYOTA LAND CRUISER BJ73 1986-1991



di carburante, sebbene nel corso delle prove su strada da parte di Quattroruote le tre differenti motorizzazioni della Serie 70 abbiano fatto registrare consumi di gasolio tra i più contenuti nella loro categoria e molto legati al tipo d'uso: per esempio, la Land Cruiser LX70 2.4 TD (motore Toyota) dai 9,3 l/100 km (10,7 km/l) a 90 km/h passava a 17,6 l/100 km (5,7 km/l) alla velocità di 130 orari, la Land Cruiser BJ73 (motore VM) si piazzava su livelli sovrapponibili (10,3 l/100 km a 90 km/h e 16,8 l/100 km a 130 all'ora), mentre la BJ 71, con motore di 3.4 litri, si rivelava la meno assetata, con consumi di 8,2 litri/100 km a 90 km/h (12,2 km/litro) e di 13,7 litri/100 km (7,3 km/litro) a 130 orari. A questo punto è il caso di spendere qualche parola sulle Land Cruiser BJ73, ovvero quelle con interasse intermedio e con sospensioni di tipo convenzionale (a ponte rigido con balestre longitudinali) ma, soprattutto, equipaggiate per motivi fiscali con motore

## LE VERSIONI 2L SONO OGGI LE PIÙ FRUIBILI GRAZIE ALLE SOSPENSIONI A PONTI RIGIDI CON MOLLE ELICOIDALI

diesel di 2.5 litri prodotto dalla italiana VM, vendute in Italia tra la fine degli anni 80 e i primi anni 90. Queste Land Cruiser, dotate del VM HR 588, un cinque cilindri di 2.494 cm<sup>3</sup>, erano disponibili con carrozzeria a tre porte, sia di tipo torpedo con copertura in tela sia con hardtop in vetroresina (in ogni caso dotate di rollbar) ed erano caratterizzate dal parabrezza abbattibile. Il motore aveva fama di essere più delicato rispetto alle unità Toyota, una fama che però, a distanza di trent'anni (e con esemplari che hanno superato il mezzo milione di chilometri...), non solo non si è rivelata del tutto veritiera, ma è anche stata controbilanciata da una certa facilità nel reperire i ricambi grazie al fatto che il motore italiano, sebbene con set up differenti, veniva utilizzato anche in altre applicazioni, dall'Alfa 6 agli impieghi agricoli e industriali.

## 4 IL MERCATO

Non è facile stabilire una quotazione precisa per le Land Cruiser della Serie 70, generazione che prende il testimone della classica Serie 40 a partire dal 1984.

Tra differenti carrozzerie, passi, tipologie di sospensioni, scelta di motori pressoché infinita (soltanto dei più diffusi diesel in Italia se ne contano tre: il 2.4 quattro cilindri della LX70, il 2.5 cinque cilindri della VM, che equipaggia la BJ73 costruita su licenza in Portogallo, e il 3.4 litri quattro cilindri della BJ71) è un vero e proprio ginepraio nel quale è pressoché impossibile districarsi. La scelta del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, quindi, è stata quella di verificare la corrispondenza approssimativa di un valore medio, applicabile a tutti i modelli, su cui personalizzare l'effettiva quotazione in base allo stato d'uso e di alcune indicazioni che vedremo tra breve.

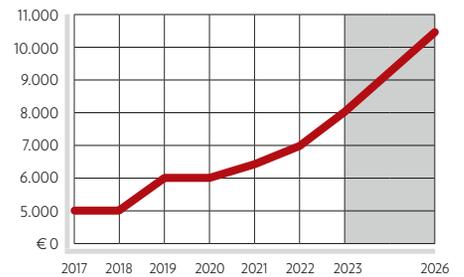
Il valore di riferimento per un esemplare in buone condizioni è di 8.000 euro, che salgono a 12.000 per una Land Cruiser II pressoché perfetta. Dal punto di vista delle motorizzazioni, la preferenza degli appassionati è per l'indistruttibile e generoso 3.4 litri a gasolio, l'ideale per i percorsi in fuoristrada, ma adatto anche all'asfalto. In secondo ordine il 2.4 TD quattro cilindri di produzione Toyota, affidabile come un orologio svizzero, sebbene non potentissimo. Al terzo posto il 2.5 TD prodotto dalla VM, che però si fa perdonare un'affidabilità leggermente inferiore perché i ricambi si trovano più facilmente e a prezzi modici. Questo determina, in concreto, una variazione possibile al valore di riferimento: pagare un 30% in più per il 3.4 litri è una cosa sensata, un 10% in più per il 2.4 litri anche. Mentre per il VM, invece, si può tenere come indicazione corretta la quotazione base di Ruoteclassiche. Per i motori a benzina, le trattative fanno storia a sé,

## UN GINEPRAIO DI MOTORI, CARROZZERIE E INTERASSI. PER QUESTO DIAMO UN SOLO VALORE

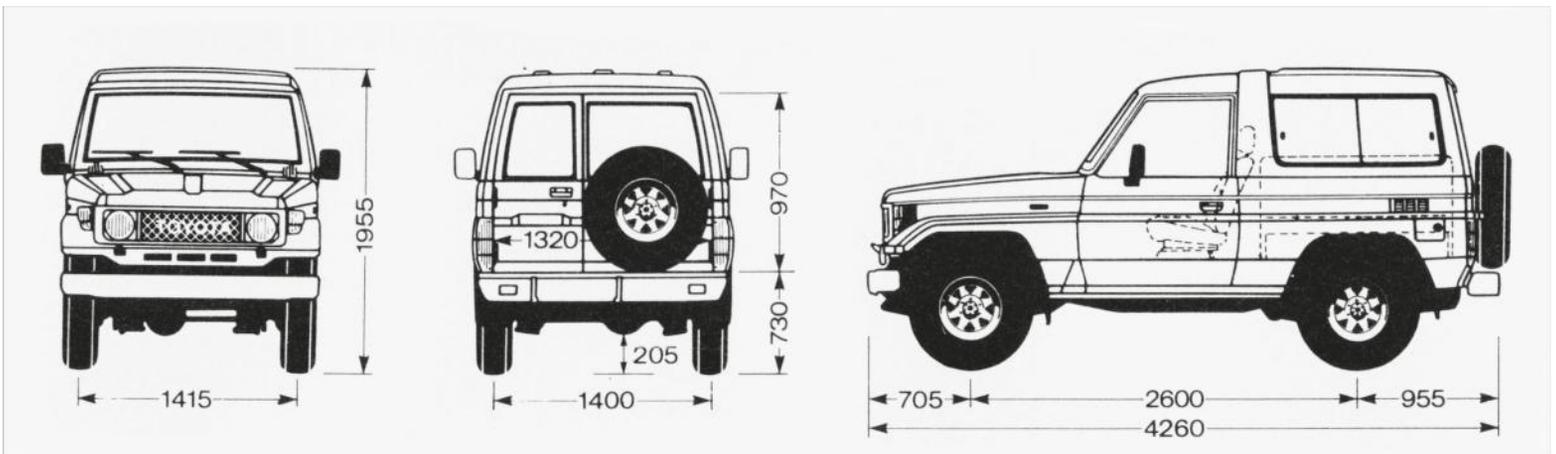
dato che si tratta di mosche bianche, spesso abbinata ad allestimenti particolari (come per esempio quelli predisposti per i raid africani). Poi c'è il discorso riguardante le carrozzerie: una Torpedo, con il tetto in tela è una curiosità che andrebbe premiata nella quotazione, un pick up è sicuramente un mezzo commerciale di grande impatto collezionistico, e così via... Quel che è certo è che le Land Cruiser II sono fuoristrada storiche interessanti. Che daranno anche soddisfazioni economiche in futuro a chi ha creduto in loro. **RC**



**TOYOTA LAND CRUISER**  
1984-1996



**Un unico valore di riferimento** per le Toyota Land Cruiser II, note anche come serie 70. Ogni esemplare fa storia a sé e necessita quindi di una valutazione personalizzata.





#### **Balestre o molle**

Lo schema meccanico ricalca quello della serie precedente: un indistruttibile telaio a longheroni longitudinali e traverse, ponti rigidi e sospensioni a balestre semiellittiche. Sulle versioni "Light duty" sono montate molle elicoidali.

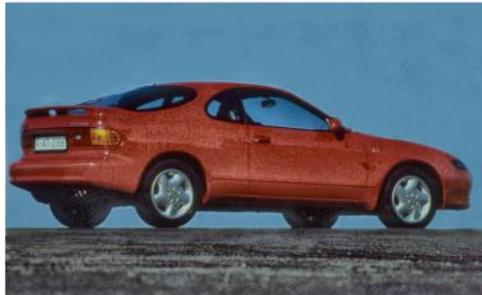
# VITTORIA INTEGRALE

Impone la Casa nel Mondiale Rally, vincendo dal 1990 al 1994 quattro titoli Piloti e due Costruttori. Motore 2 litri turbo da 204 CV, che diventano 243 con la serie successiva, l'ultima a quattro ruote motrici. E poi c'è la Cabriolet: 2 litri aspirato e trazione anteriore

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché un collezionista non può sempre lasciar vincere la Delta Integrale anche quando l'oggetto della gara è l'ingresso nel proprio garage. Perché ci ha insegnato che anche i rigorosissimi giapponesi barano. E soprattutto perché è uno di quei mostri sacri degli anni d'oro che vanno dalla comparsa delle quattro ruote motrici all'arrivo del WRC. La Celica lotta direttamente con la Delta per tre anni. Negli anni degli scontri diretti la Lancia vince il Mondiale marche, ma la Toyota le strappa nel 1990 e nel 1992 il titolo Piloti,



con Carlos Sainz. Altri due titoli arrivano con Juha Kankkunen (1993) e Didier Auriol (1994), anni in cui il team Toyota si aggiudica anche il titolo Costruttori. Come Delta, Impreza e Lancer, anche il mostro da rally della Toyota ha origini nella middle class: la Celica nasce nel 1970 con cilindrata tra 1.400 e 1.600.

La generazione che si fa notare nei rally è la quinta, seguita dalla sesta che segna anche l'epilogo dall'avventura Toyota. Su una Celica sesta serie, al Rally Catalunya 1995, i commissari scopriranno un bypass che eludeva le limitazioni alla sovralimentazione aumentando del 40% la portata d'aria, invisibile a motore fermo. Spiegandosi in un colpo solo le prestazioni delle Toyota alle gare precedenti, le dodici speciali su quindici vinte in Catalogna fino a quel momento e la velocità di Juha Kankkunen sull'asfalto, dove al contrario che sullo sterrato era tutt'altro che imbattibile. Per la Toyota ci saranno la squalifica e la perdita di tutti i punti conquistati. Poi, nell'improbabile ipotesi che non vi piacciono i rally, la Celica è anche una bella cabriolet.



TOYOTA CELICA TURBO 4WD

## QUOTAZIONI

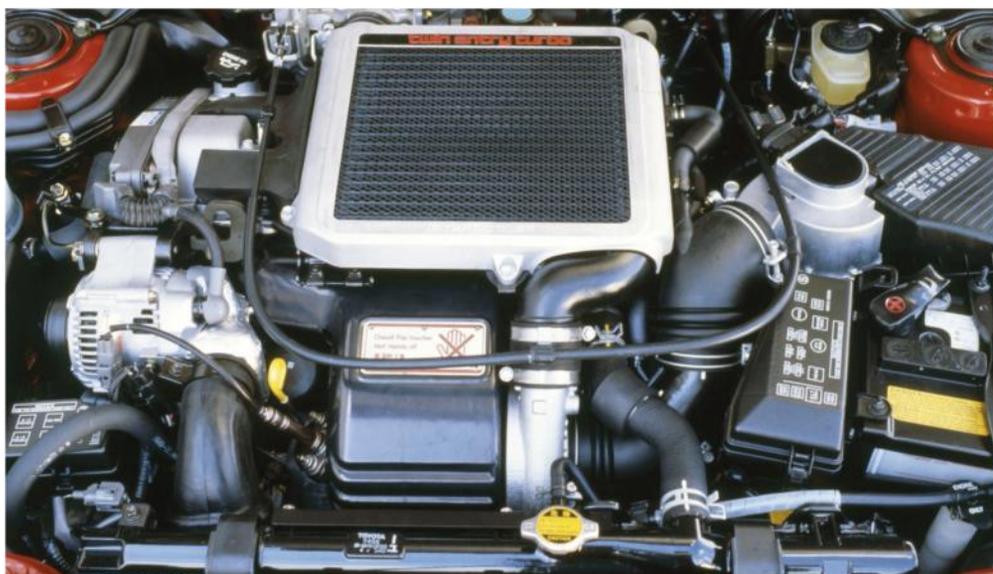
Le Cabriolet basate sulla V e VI serie della Celica sono quotate entrambe 8.000 euro (label AB) e 12.000 euro (label A+). Le 2.0 Turbo 16V 4WD Carlos Sainz Limited Edition valgono invece, rispettivamente, 27.500 euro (AB) e 41.500 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**8.000**

**27.500**



## 2 RESTAURO

Nel linguaggio dei motociclisti lo smanettone è chi tira il suo mezzo sempre al limite. In quello degli informatici è colui che fa fare al computer quello che vuole. Nella valutazione di una Celica a trazione integrale bisogna stare attenti a entrambi i tipi di smanettoni. Più che a ogni altra cosa, perché nonostante la complessità della meccanica e la potenza specifica elevata, è un'auto affidabile, ottimamente ingegnerizzata, con qualità dei componenti verificata in modo maniacale. "Se non fosse giapponese sarebbe già rotta", ha osservato un meccanico di auto sportive. Il problema è stata la rapida caduta di valore e di interesse del pubblico in seguito al ritiro della Casa dai rally. Sulle vetture di questa generazione non serve un hacker per mettere mano ai dati della centralina, e non sono mancati gli elettrauti improvvisati preparatori. Con una sensoristica non ancora capillare nell'analisi come quella attuale, ogni tanto

un errore nella miscela ha fatto detonare uno o più cilindri, con pezzi di ceramica delle candele andati a rigare le camicie e steli valvole piegati. Non è il caso di arrivare a tanto, ma anche trovare i pistoni ovalizzati non è raro. I motori sopportano comunque più di una revisione, e sul mercato delle elaborazioni si trovano componenti racing come le bielle e i pistoni forgiati che resistono bene alle forze e alle temperature dei motori elaborati. Una buona notizia è che le carrozzerie resistono bene sia alla corrosione sia alle sollecitazioni; certo, se si ha il sospetto di una passata attività agonistica, è meglio un controllo visivo sul ponte o un confronto delle diagonali, anche sulle Celica che non hanno fatto il "1000 Laghi". Le Cabriolet non hanno tutti i problemi legati alle gare; è tuttavia opportuno verificare bene lo stato della capote e del meccanismo di apertura e chiusura e, se per qualche anomalia nella verniciatura o nelle "luci" di cofani e porte si ha il sospetto che sia stata raddrizzata, meglio fare la classica verifica dimensionale sul ponte.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

TERMOSTATO	€ 21
SONDA LAMBDA	€ 63
BOBINA ACCENSIONE	€ 13
SET BRONZINE DI BIELLA	€ 119
POMPA ACQUA	€ 53

### ● I club

 **celica-club** Toyota Celica Club Italia

Community che offre notizie, ragguagli tecnici, appuntamenti per raduni e altri eventi.

**Sito** [facebook.com/groups/289258026427371/](https://facebook.com/groups/289258026427371/)

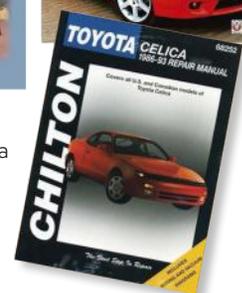
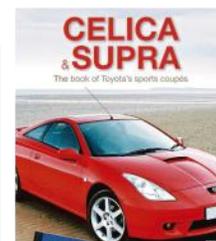
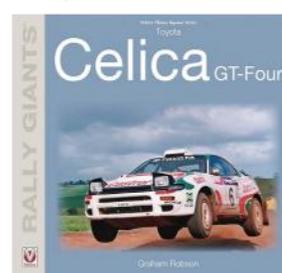
**Celica Team Italia**

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

**Celica Club UK**

**Sito** [celica-club.co.uk](http://celica-club.co.uk)

### ● I libri



### L'attività sportiva

è descritta da "Toyota Celica GT-Four" della serie "Rally Giants", scritto da Graham Robson e pubblicato da Veloce Publishing. Alle vetture di produzione è dedicato invece "Celica & Supra The book of Toyota's sport coupés" di Brian Long, Veloce Publishing. Della Chilton troviamo il manuale "Toyota Celica 1986-93 Repair Manual", che però copre solo le versioni per il mercato nordamericano.

### ● Specialisti

**GT-4 Play**

**Sito** [gt4-play.co.uk](http://gt4-play.co.uk)

**GT4 Racing**

**Sito** [gt4racing.com](http://gt4racing.com)

**K Motor Shop**

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

**Megazip**

**Sito** [megazip.net](http://megazip.net)

### TOYOTA CELICA TURBO 4WD 1989-1993



### TOYOTA CELICA TURBO 4WD CARLOS SAINZ 1992-1993



## 3 SU QUALE PUNTARE

Primo bivio: coupé corsaiola o cabriolet tranquilla? Iniziamo da quest'ultima, più semplice da trattare. Non nasce in Toyota ma è una trasformazione della American Sunroof Company, azienda che ha contribuito alla nascita di molte versioni scoperte (c'era il suo zampino nel prototipo della prima Saab 900). In Europa viene importata solo in alcuni Paesi, con il solo motore 2.000 16 valvole 3S-GE da 156 CV a 6.600 giri e 186 Nm a 4.800; negli Usa poteva avere anche il 2.200 5S-FE e in Giappone c'era addirittura la versione a quattro ruote sterzanti. La prima serie nasce sulla base della versione stretta della scocca; più precisamente, per i mercati europei, sulla ST182. Beneficia di una dotazione molto completa: capote elettrica, interni in pelle, alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, sedili sportivi ecc. A fine 1993 arriva la nuova Cabriolet basata ovviamente sulla sesta serie della Celica coupé. Mantiene il 2.000 nella versione per l'Europa (con potenza elevata a 175 CV) e il 2.200 in quella per gli Usa. La scelta è quindi semplice, complicata però dal fatto che gli scambi sono molto ridotti anche perché era distribuita soltanto su alcuni mercati fra cui non c'era quello italiano. Con la coupé, considerando le sole versioni sovralimentate a quattro ruote motrici, c'è più scelta. La quinta serie è definita internamente T180 e la variante che prendiamo in considerazione porta la sigla ST185. A seconda dei mercati si chiama Turbo 4WD (in Europa continentale), GT- Four (Regno Unito e, per poco a inizio carriera, nel resto d'Europa) o All-Trac Turbo (Usa e Canada). Monta il motore quattro cilindri due litri 3S-GTE, derivato dal 3S-GE, con 204 CV, che la spinge fino a 230 km/h e le fa raggiungere i 100 km/h da ferma in 7,9 secondi. È entrata in produzione nel 1989 ed è durata fino al 1993. La trasmissione integrale permanente prevede un differenziale centrale autobloccante di tipo viscoso alloggiato nel gruppo trasmissione, mentre al retrotreno è montato un Torsen. Le sospensioni adottano lo schema MacPherson. Alla fine del 1991 viene

annunciata la serie più iconica della Celica Turbo 4WD, la Carlos Sainz Limited Edition, prodotta in 5.000 esemplari numerati, di cui 3.000 destinati all'Europa, per celebrare l'ingresso della ST185 nel Mondiale Rally (e il campione spagnolo, che nel 1990 ha vinto il Mondiale Piloti con la Celica ST165). La potenza sale da 204 a 208 CV e si adotta un intercooler aria-acqua anziché aria-aria. Si riconosce per il cofano anteriore, che presenta una vistosa presa d'aria centrale e un convogliatore a destra per raffreddare il complesso della distribuzione. La dotazione comprende aria condizionata con sistema "cut off" (spegnimento automatico in caso di brusca accelerazione per disporre di tutta la potenza), sedili, corona del volante e pomello del cambio rivestiti in pelle, tetto apribile elettricamente. A fine 1993 arriva la sesta serie, con frontale slanciato e aggressivo, distinto dai quattro fari circolari incassati che sostituiscono quelli

## LA 4WD TURBO CARLOS SAINZ LIMITED EDITION È UN'ICONA; VIENE PRODOTTA SOLO IN 5.000 UNITÀ NUMERATE

a scomparsa. Il family feeling con la Supra e la Soarer, commercializzata solo in Giappone, è molto marcato. La nuova versione sportiva, sigla ST205, assume la denominazione commerciale GT-Four. Il motore 3S-GTE di 1998 cm<sup>3</sup> beneficia di intercooler raffreddato ad acqua di maggiori dimensioni e di valvole e condotti rivisti; la potenza è di 243 CV, sufficienti a far toccare i 245 km/h. Inedita la sospensione anteriore (Super Strut): una sorta di ibrido tra il MacPherson e il multilink, che prevede due bracci inferiori articolati in luogo del tipico triangolo stampato. La dotazione sul nostro mercato comprende cerchi di lega, vetri azzurrati, chiusura centralizzata e alzacristalli elettrici. A richiesta aria condizionata, airbag, interni in pelle, tetto apribile elettrico e vernice metallizzata.

↓ **TOYOTA CELICA CABRIOLET** 1990-1993



↓ **TOYOTA CELICA GT-FOUR** 1993-1999



↓ **TOYOTA CELICA CABRIOLET** 1993-1999



## NOI CE L'ABBIAMO

### Facile farsi prendere la mano.

Maurizio infatti possiede ben tre Celica, tra cui l'ambitissima Turbo 4WD Carlos Sainz Limited Edition. Marco ne ha salvata una, che poi ha elaborato per renderla del tutto simile a quelle omologate per correre.



MARCO SALDARINI  
 📍 TOYOTA TURBO 4WD CARLOS SAINZ  
 1993

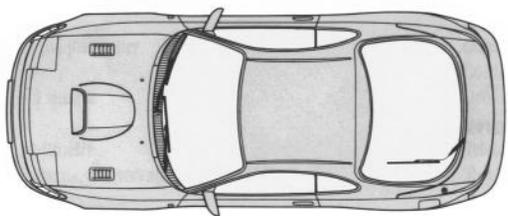
**La scintilla è scoccata** vedendo un esemplare in cattive condizioni. "Incuriosiva anche mia moglie e le mie figlie, e siccome ho sempre avuto auto da rally mi sono messo a cercarne una in buono stato", racconta Marco. "Quando l'ho portata a casa, mi sono accorto che la versione di serie non mi dava le emozioni che la Celica può dare: non era un'auto da corsa ma una granturismo, fatta per andare veloce in autostrada; rispetto alla Delta Integrale o alle Escort e Sierra Cosworth aveva prestazioni sensibilmente inferiori. Mi sono messo quindi a cercare i componenti con cui si preparavano le Celica da rally all'epoca e finalmente ho ottenuto l'auto che cercavo, praticamente uguale a quelle omologate all'epoca per correre". Ma non è stata soltanto la preparazione il cruccio: "Molti pezzi sono delicati e tante vetture sono state trattate male: la mia perdeva olio dagli ammortizzatori, aveva il catalizzatore alla fine, l'elettronica faceva un po' le bizze. Nessuno sapeva metterci le mani, i ricambi erano carissimi o introvabili (come gli scarichi) e spesso dovevano arrivare dal Regno Unito. La carrozzeria invece è di ottima qualità". La meccanica comunque è classica giapponese, fatta per andare sempre anche quando oltrepassa i limiti d'usura: ho scoperto che i pistoni erano ovalizzati aprendo il motore, che però non mangiava olio. Sono anche finito 'a bagno' in un sottopasso allagato ed è bastato asciugare cavi e candele". Su strada, conclude, è molto equilibrata grazie alla ripartizione perfetta dei pesi; l'impianto frenante però è un po' deludente.



MAURIZIO VAGO  
 📍 TOYOTA TURBO 4WD CARLOS SAINZ  
 1992

**La passione di Maurizio**, meccanico specializzato in auto sportive, è nata durante il lavoro. "In officina", racconta, "veniva spesso una signora con una bellissima Celica settima serie nera. Appena ho saputo che la voleva vendere l'ho acquistata, ed è stato il primo pezzo della collezione". Successivamente la nera è stata venduta per comprare un'altra settima serie, ma nel tempo si sono aggiunte la "Sainz" e una sesta serie GT-Four ST205, trovata ferma da anni in un capannone a causa di un banale problema a un antifurto elettronico che bloccava l'avviamento. Ora è in fase di restauro: finita la meccanica attende la carrozzeria, già sverniciata. Maurizio guida la "Sainz" dal 2017, quando l'ha acquistata sul Garda dagli eredi del primo proprietario; a parte un paraurti ritoccato è completamente originale e "prima vernice" e così rimarrà. "Ho percorso solo cinquemila chilometri in sei anni", prosegue, "perché non ho molto tempo da dedicarle e come daily driver uso la settima serie. Mi piacerebbe fare qualche rievocazione storica e comunque muoverla un po' di più perché stando ferma ho notato un piccolo trafilaggio d'olio e la cosa non mi piace". Per i ricambi, difficili da trovare, ha scelto una strada classica dei collezionisti: "Ne ho trovata una da un demolitore, che non poteva essere venduta per ragioni burocratiche (se no me la sarei intestata e portata via intera) e l'ho spogliata completamente".



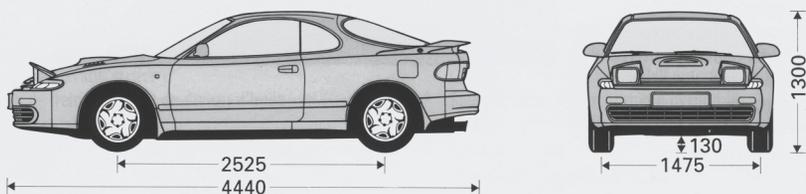


# 1989

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Per quanto possa sembrare anomalo per una vettura così vincente, la Celica è semplicemente una macchina al passo con i tempi, però molto affinata nel motore sovralimentato (che arriva a erogare 243 CV) e nella trasmissione integrale permanente. Innovativo invece è lo schema della sospensione anteriore Super Strut adottato dalla ST205, che può essere considerato una evoluzione del MacPherson, nel quale il solito triangolo inferiore stampato è sostituito da due bracci separati. Tale soluzione garantisce alla vettura una maggior maneggevolezza e prontezza nella sterzata.

● Anno di nascita



● I principali modelli



### CELICA TURBO 4WD 1989-1993

La serie siglata ST185 è la più nota delle Celica "integrali". Motore 2.000 da 204 CV.

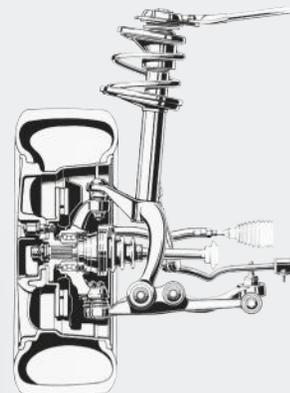


### CELICA GT-FOUR 1993-1999

Basata sulla Celica VI serie, è l'ultima della famiglia a trazione integrale. 243 CV.

### CELICA TURBO 4WD CARLOS SAINZ 1992-1993

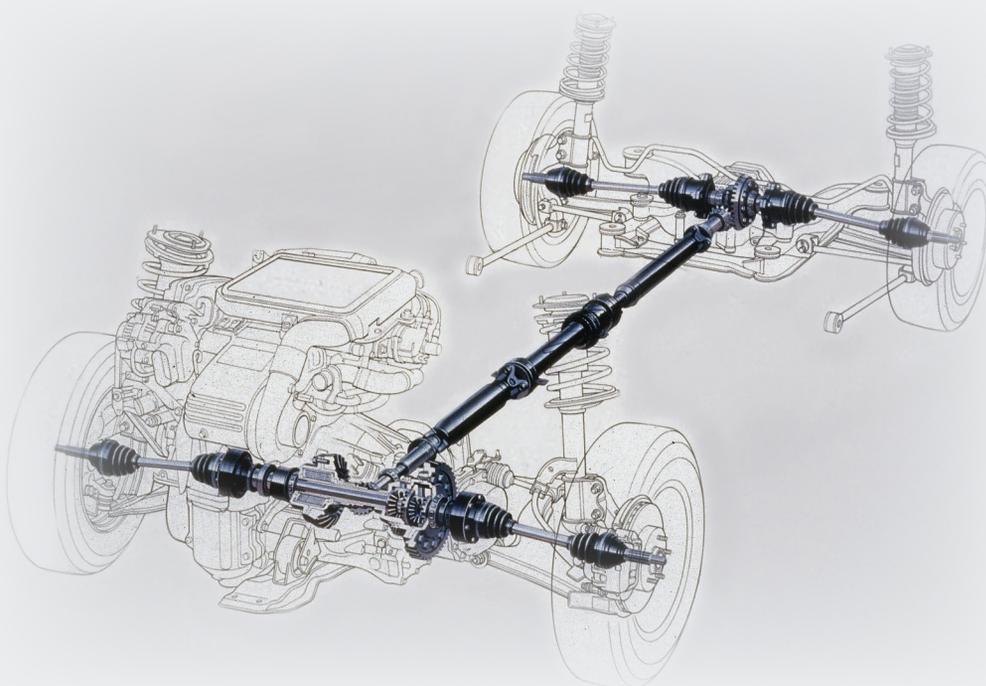
Edizione limitata di 5.000 esemplari. Nuovo cofano anteriore, intercooler ad acqua e potenza elevata a 208 CV.



● Tecnica

### Sempre di corsa

La Celica a trazione integrale permanente nasce alla fine del 1986 sulla base della quarta serie della Celica. Con sigla ST165, monta un 2.000 turbo da 185 CV. Ma è la generazione successiva (ST185) a imporre la Toyota all'attenzione internazionale, conquistando quattro Mondiali Piloti e due Costruttori. Il quattro cilindri 2.000 eroga 204 CV. La sesta generazione (ST205) arriva a 243 CV.



## 4 IL MERCATO

Quinta e sesta serie delle Toyota Celica sono le due generazioni migliori dal punto di vista collezionistico. I modelli di punta sono ovviamente le 2.0 Turbo 4WD. Sulla base della quinta serie (sigla identificativa ST185) è stata allestita la più celebre delle 4WD, ossia la Carlos Sainz Limited Edition, che si pone al vertice della gamma, perché vale oltre il 60% in più rispetto alla versione normale. La sesta generazione delle Turbo (ST205) ha quotazioni superiori a quelle della V serie, ma ovviamente distano parecchio dalla Limited Edition. In sostanza la "gerarchia dei valori" è, per la label AB (esemplare in buone condizioni): ST185 16.000 euro, ST205 20.000 euro, ST185 Carlos Sainz 27.500 euro. La label A+ (esemplare immacolato) vale il 50% in più. Le due generazioni di cabriolet previste per l'Europa (la ST182 da 156 CV

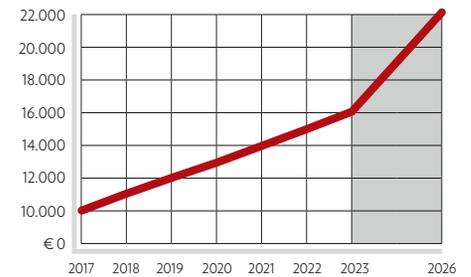
e la ST202 da 175 CV) non sono mai state commercializzate ufficialmente in Italia, ma ne esistono alcune di importazione parallela. Il loro valore è simile: attorno agli 8.000 euro se in buone condizioni, 12.000 euro se perfette. Attenzione, però: queste sono cifre di riferimento molto indicative, basate sulle effettive transazioni, ma la rarità degli scambi non permette di considerare questi valori un dogma assoluto. Perché ogni trattativa fa storia a sé. Quel che è certo, nonostante l'esclusività della versione

**AL VERTICE SI PONE  
LA TURBO 4WD  
CARLOS SAINZ:  
27.500 EURO.  
BEN LONTANE  
LE CABRIOLET**

scoperta, è che il valore delle cabriolet è ben inferiore a quello delle coupé perché ovviamente non hanno alcun passato sportivo, come invece possono vantare le Turbo 16V 4WD protagoniste del Mondiale Rally dopo il ritiro delle Lancia Delta. Quinta e sesta generazione rimangono ai vertici del gradimento dei collezionisti, più delle precedenti, che in Italia non sono state importate, e più della VII serie (T230), di cui non esiste la versione a trazione integrale; inoltre il motore è un 1.8 16V da 143 o 192 CV, potenze che pongono queste Celica lontano anni luce dall'immagine corsaia delle due generazioni precedenti. Secondo gli esperti, le Celica continueranno a salire, con particolare rapidità per le Turbo 4WD e GT-Four. L'andamento delle cabriolet, invece, dipenderà molto dalla disponibilità di ulteriori esemplari d'importazione, di cui però al momento non se ne vede l'ombra. **RG**

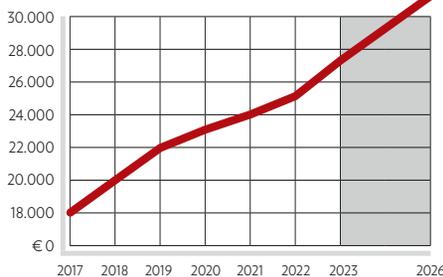


**TOYOTA CELICA TURBO 4WD**  
1989-1993



**Con quattro titoli Piloti** e due Costruttori, la ST185 è la più vincente delle Celica; per questo motivo è ricercatissima. Quotazioni ancora piuttosto contenute, ma in ascesa.

**TOYOTA CELICA TURBO 4WD**  
**CARLOS SAINZ** 1992-1993



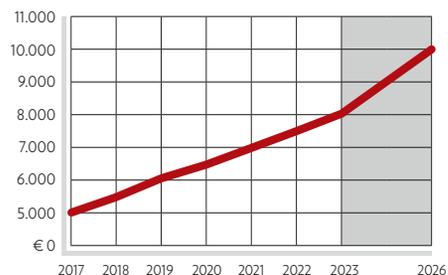
**È questo il "pezzo da novanta"** della quinta generazione delle Celica. La Limited Edition è un vero e proprio oggetto di culto. Continuerà a salire anche nel prossimo futuro.





### TOYOTA CELICA CABRIOLET

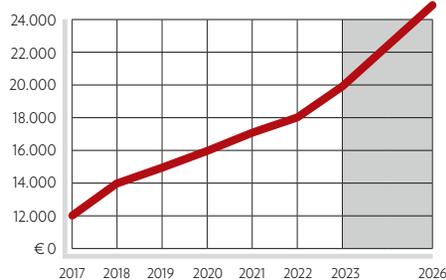
1990-1993



La versione cabriolet è un oggetto molto raro, esclusivamente di importazione parallela visto che in Italia non fu mai commercializzata ufficialmente.

### TOYOTA CELICA GT-FOUR

1993-1999

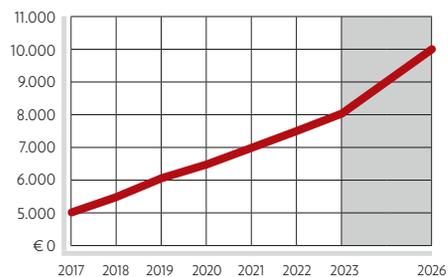


Per potenziata (il 2 litri turbo arriva a 243 CV) e meccanicamente affinata, la serie ST205 rimane al di sotto della ST185 Carlos Sainz Limited Edition.



### TOYOTA CELICA CABRIOLET

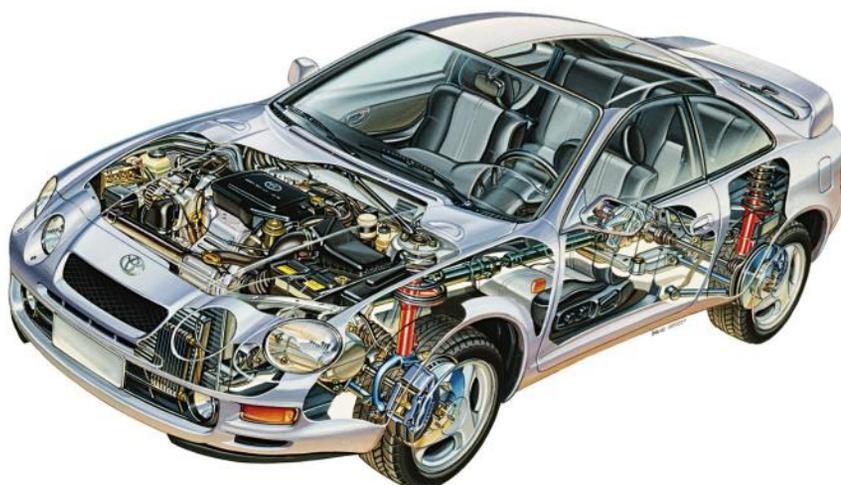
1993-1999



Anche questa serie non viene importata ufficialmente in Italia. Il motore aspirato di 2 litri arriva ad erogare ben 175 CV. Una cabriolet che merita di essere rivalutata.



LA SESTA SERIE (ST205)  
È LA PIÙ EVOLUTA:  
IL MOTORE 2.000 TURBO  
ARRIVA AD EROGARE  
BEN 243 CV



# BUONE MANIERE

Impostazione meccanica tradizionale: motore anteriore e trazione posteriore. Unita a un look aggressivo, con spoiler e prese d'aria a profusione. Motore sei cilindri in linea di tre litri, 330 CV e 250 km/h. Una bad girl, che però offre un confort da berlina

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

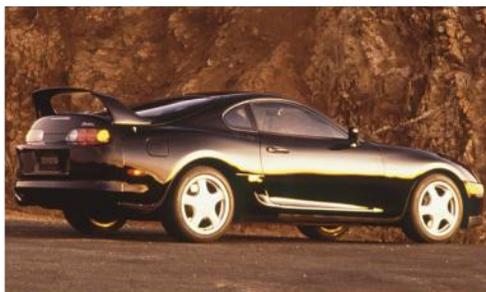


TOYOTA SUPRA TURBO

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Una valida ragione può essere il confort di marcia. Dote non scontata su una vettura che è una supercar a tutti gli effetti. Già perché la Supra di cui stiamo parlando, ossia la quarta generazione (A80) di questo modello nato nel 1978, è mossa da un sei cilindri in linea di tre litri che, nella versione turbo (precisamente biturbo), tra l'altro l'unica importata ufficialmente in Europa, eroga ben 330 CV a 5.600 giri minuto. Oggi possono non impressionare, ma nel 1993 la mettono una spanna sopra la Ferrari 348 (320 CV)

e la Porsche Carrera (272 CV). Pur rientrando di diritto nell'Olimpo delle sportive d'alto lignaggio, la Supra mantiene un layout meccanico che sembra d'altri tempi: motore anteriore, trazione posteriore. Il che si traduce in una maggior facilità costruttiva, in un abitacolo più spazioso e acusticamente confortevole



e nella possibilità di avere un bagagliaio degno di questo nome (185 litri con i sedili posteriori in posizione, che diventano 317 quando gli schienali sono ribaltati). Ossessivo il contenimento del peso: barre antirollio cave, serbatoio in materiale plastico (che comporta un risparmio di 4 kg) e persino fibre a filamenti cavi per la moquette. Altra dote della Supra è la sua facilità di guida, con reazioni prevedibili e sempre facili da controllare. Certo mettendola alla frusta in pista, rolla e beccheggia e i rapidi trasferimenti di carico si fanno sentire. Tuttavia oggi dubitiamo che qualcuno sfrutti la Supra in questi frangenti. E che dire dell'abitacolo ben rifinito, dell'ergonomia ben studiata e dell'estetica che fa girare la testa pur mantenendo una certa eleganza?

## QUOTAZIONI

La quarta generazione della Supra è ricercatissima perché un'icona delle sportive made in Japan. Quindi ha valori elevati e in continua crescita. Attualmente un esemplare in buone condizioni vale 30.000 euro, ma se perfetto si sale a 45.000 euro.

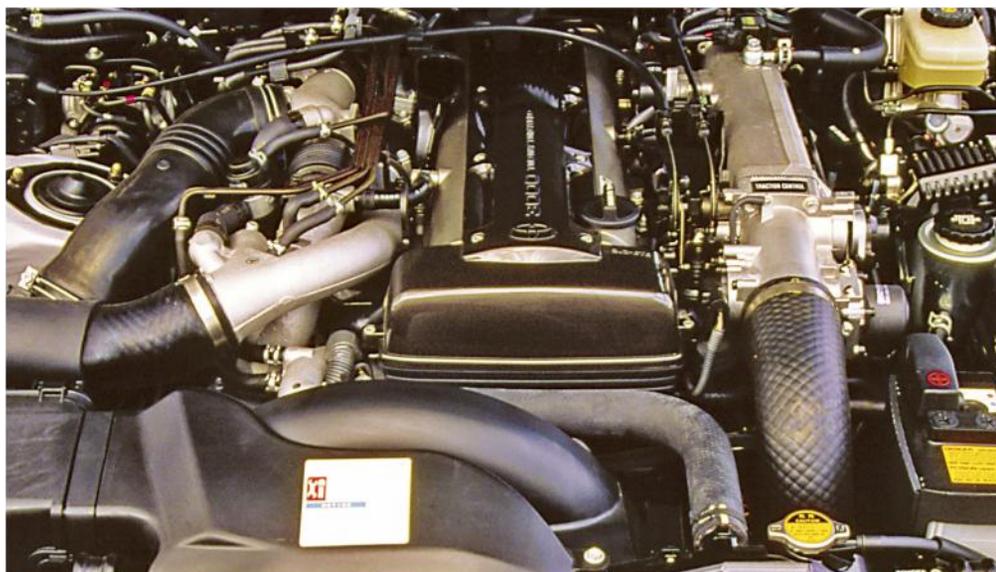
Valore € (label AB)

30.000

## 2 RESTAURO

Una Supra da collezione deve essere strettamente di serie, condizione a cui facilmente ci toccherà riportarla vista la carenza di esemplari originali. Costretti a sceglierne una elaborata, meglio puntare su una pasticciata nella meccanica che nella carrozzeria: il restauro sarà più semplice da condurre (anche se non particolarmente economico) e darà risultati migliori. Prepariamoci a un po' di spesa; la sezione heritage della Gazoo Racing, divisione sportiva della Toyota, ha recentemente rimesso in produzione diversi ricambi della A80. Non c'è commercio diretto: si scelgono sul sito, poi con la lista li si ordina a un concessionario Toyota: un sistema comodo e che garantisce la qualità originale dei ricambi. I prezzi non sono popolarissimi ma nemmeno impossibili. Se ne servissero altri non compresi nell'offerta Heritage, potrebbe essere un problema: i siti specializzati offrono principalmente parti per elaborazioni. È interessante anche

il sito Koromo Heritage, specializzato in modelli Toyota d'antan. Normalmente a essere vittima delle manipolazioni sono gli assetti, le turbine e le mappature delle centraline. Riportarli allo stato d'origine è quasi sempre possibile, mentre è difficile intervenire sugli effetti collaterali di queste modifiche, dall'usura dei componenti del motore alle distorsioni della scocca. Per fortuna il sei cilindri sigla 2JZ-GTE è noto per la sua robustezza, dovuta al monoblocco in ghisa (la testa è di lega leggera). Le cronache dei restauri non sono dissimili da quelle di altre vetture anni 90. Plastiche dei fari che ingialliscono, si opacizzano e fanno bolle, con un unico rimedio: sostituirli, anche se sono tra i ricambi più cari. Poi si registrano vernici e plastiche indebolite dai raggi ultravioletti, modanature e guarnizioni dei vetri che seccano (pericolose per le infiltrazioni d'acqua in zone nascoste), mozzi e pinze dei freni aggrediti dalla ruggine. Da segnalare anche la deformazione della plastica alla base del parabrezza e l'irreperibilità dei tappetini originali.



## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

<b>COPPIA LAMPEGG. ANT.</b>	€ 274
<b>COPPIA GRUPPI OTTICI POST.</b>	€ 366
<b>SET GUARNIZ. TESTA</b>	€ 279
<b>GRUPPO DOPPIO TURBO</b>	€ 2.000
<b>AMMORTIZZ. BILSTEIN</b>	€ 248

### • I club



#### Toyota Club Italia

Club dedicato a tutti i modelli, con forum per ogni singola famiglia di vetture e notizie dal mondo Toyota.

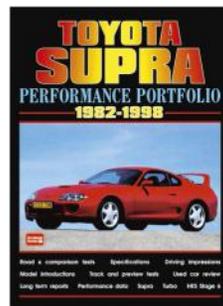
**Sito** [toyotaclubitalia.it](http://toyotaclubitalia.it)

#### The Mk IV Supra Owners Club

Sodalizio britannico espressamente dedicato alla A80.

**Sito** [mkivsupra.net](http://mkivsupra.net)

### • I libri



#### La bibliografia

dedicata alla Supra è stranamente ridotta. Segnaliamo "Toyota Supra Performance Portfolio 1982-1998" della Brooklands Books, la monografia "The Complete History of the Toyota Supra" di Aaron Severson, disponibile come ebook sul sito [kobo.com](http://kobo.com), e "Supra A70&80" della serie "I love", pubblicato nel 2008 da Neko Mook (in giapponese).

### • Specialisti

#### Koromo Heritage

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

#### Nengun

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

#### Suprastore.com

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

#### Toyota Gazoo Racing Heritage Parts

**Sito** [toyotagazooracing.com/gr/heritage/](http://toyotagazooracing.com/gr/heritage/)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Come accennato in Europa è arrivata ufficialmente soltanto la versione con doppio turbo e cambio manuale Getrag a sei marce. Ma c'è da accontentarsi. A partire dall'estetica, che non nasconde la

natura della Supra. Linee tondeggianti, rese aggressive (e decisamente visibili) da appendici aerodinamiche (in particolare l'ala posteriore) e prese d'aria. Davanti figura uno spoiler a incidenza variabile che si regola automaticamente in funzione della velocità. Innovativo il design dei gruppi ottici posteriori. Un plus della versione Sport Roof, l'unica commercializzata in Italia (su altri mercati è disponibile anche la versione coupé chiusa), è il tettuccio

asportabile tipo "Targa" (realizzato in alluminio, come il cofano). Seduti all'interno ci si trova subito a proprio agio; quasi non sembra di essere al volante di una supercar da 250 km/h (in realtà sfiorerebbe i 280, ma la velocità è autolimitata), sensazione che mette sempre un po' in soggezione, almeno all'inizio. La voce del motore, un poderoso sei cilindri in linea a 24 valvole, non è invasiva, prepotente; le sospensioni filtrano



**↑ TOYOTA SUPRA TURBO 1992-2002**

## 4 IL MERCATO

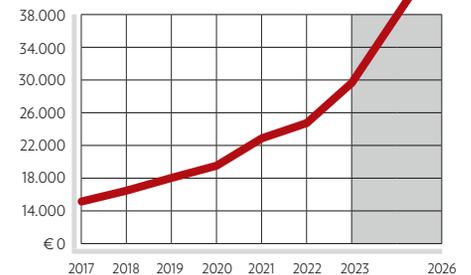
La A80 è in assoluto la Supra più iconica di tutte le cinque generazioni che si sono succedute dal 1978 al 2002. Una vera supercar capace di prestazioni elevatissime. È entrata nel mito, come tante sportive giapponesi, grazie ai videogiochi, dove è attrice protagonista tra le più amate, e per la saga cinematografica "Fast and Furious". Con una premessa del genere, dunque, questa Supra, la cui versione ufficiale importata in Italia (soltanto dal novembre 1993 al settembre 1996, anche se la produzione per altri mercati, in particolare quello domestico, è arrivata fino al 2002) aveva la denominazione di Supra 3.0i 24V Twin-Turbo Sport Roof, veniva venduta a una cifra impegnativa: 124 milioni di lire. Era un prezzo molto vicino a quello di una Porsche 911 Carrera 2 della serie 964, l'auto di riferimento delle sportive di alta classe. Ovviamente ne sono state importate pochissime dalla Toyota Motor

Italia: quegli esemplari oggi sono contesi a cifre talvolta superiori a quelle delle quotazioni ufficiali indicate da Ruoteclassiche. La maggior parte delle Supra in circolazione in Italia sono di importazione successiva al periodo di produzione, e quasi sempre presentano elaborazioni sostanziali nel motore (con potenze talvolta più che doppie rispetto ai 330 CV della versione di serie) e kit estetici che stravolgono la già aggressiva sagoma di questa vettura. Ovviamente questi esemplari appartengono a un mercato che non è quello di riferimento degli appassionati alla ricerca dell'originalità assoluta. Acquistare una Supra di questa generazione perfettamente simile a quando è uscita di fabbrica può dunque rivelarsi molto complicato e spesso bisogna estendere la ricerca anche su altri mercati europei. Dove peraltro la situazione non è molto differente rispetto a quella italiana. In ogni caso si tratta di un investimento formidabile, perché la Supra è un tassello importante nella storia delle sportive di razza. **R/C**



**↑ TOYOTA SUPRA TURBO**

1992-2002

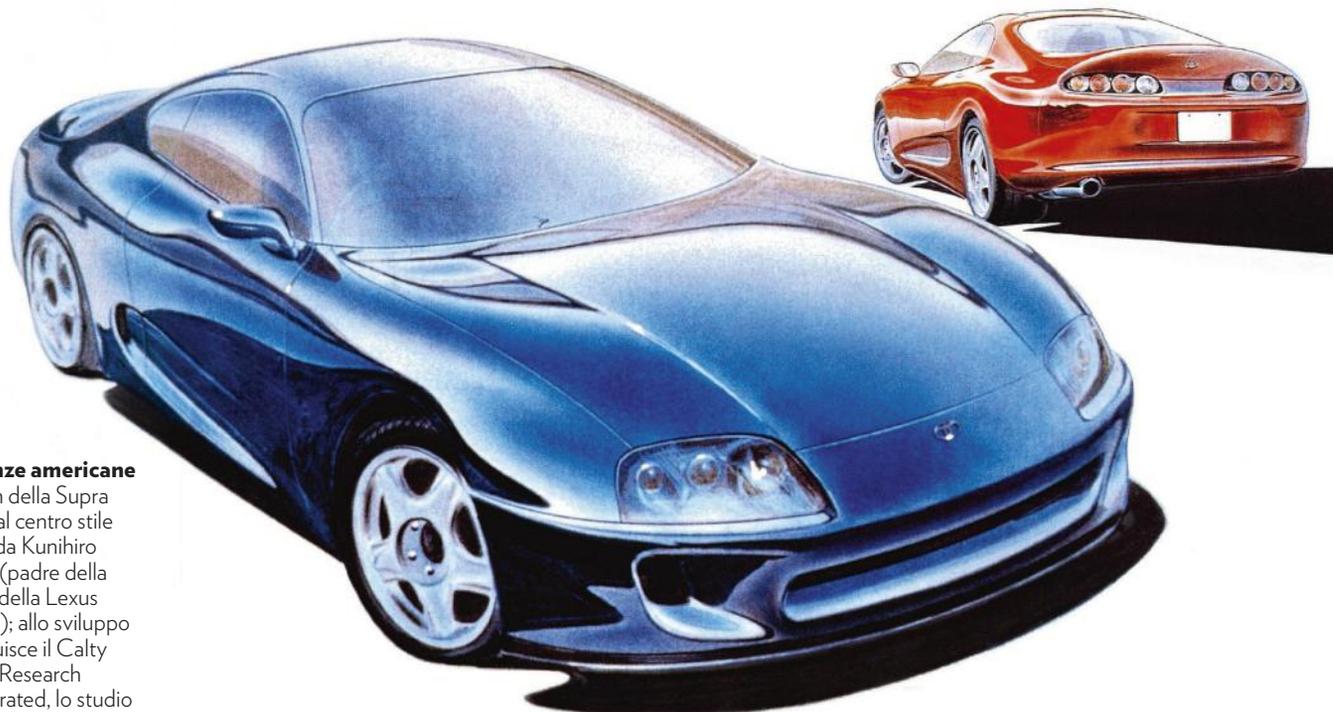


**Spesso le richieste** superano i 40.000 euro. Si tratta della base su cui instaurare una trattativa. Gli esemplari originali (non rivisti nella meccanica) sono rarissimi.

bene le asperità del fondo, il condizionatore è perfetto e lo stesso dicasi dell'impianto stereo. Insomma è facile dimenticarsi di cosa è capace la Supra. Già perché cullati in tanto confort si fatica a credere che questa vettura, che pesa ben 1.631 kg, acceleri da 0 a 100 km/h in 5,1 secondi e raggiunga i 200 in circa 20 secondi. A rendere tutto più gestibile il differenziale Torsen e un dispositivo antipattinamento. Ma attenzione: nonostante l'elettronica

**NON SEMBRA  
DI ESSERE AL  
VOLANTE DI UNA  
SUPRCAR DA 330  
CV CAPACE DI  
SUPERARE I 250  
KM/H EN SOUPLESSE**

e il grip assicurato dai generosi pneumatici posteriori 255/45, in uscita dalle curve più strette è facile far pattinare entrambe le ruote motrici. Per fortuna lo sterzo, pronto e preciso, consente sempre di riportare la Supra nei ranghi. Nel 1996 esce di scena dai mercati europei; nel 1998 lascia anche quello americano. Rimane in produzione solo per il Giappone, fino al luglio 2002. In dieci anni sono 45.230 le A80 complessivamente assemblate.



#### **Influenze americane**

Il design della Supra si deve al centro stile diretto da Kunihiro Uchida (padre della MR2 e della Lexus LS400); allo sviluppo contribuisce il Caltly Design Research Incorporated, lo studio fondato dalla Toyota a Newport Beach, California.

# PERDE LA TESTA

Il motore è alle spalle dell'abitacolo, come sulle sportive di razza. La filosofia è quella della Lotus: meccanica di grande serie, motore non esagerato, peso ridotto. Vive per tre generazioni: nell'ultima abbandona la configurazione coupé e veste i panni della roadster

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



TOYOTA MR2

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le ragioni le ha spiegate nel 1976 il team che ha iniziato a lavorare al progetto: lo scopo era lanciare una vettura in grado di dare i piaceri della guida tipici del motore centrale, portando il pilota a conoscere i propri limiti, con un motore di cilindrata e potenza contenuti e una struttura molto leggera. Una sportiva non pericolosa e non costosa né nell'acquisto né nell'esercizio: un concetto alla Chapman, insomma, in un periodo in cui le vetture di questo tipo non mancavano. A inaugurare il filone era stata la Lotus Europa, poi erano arrivate

le Fiat X1/9 e VW-Porsche 914 quando in Toyota si meditava sul foglio bianco, e infine la Pontiac Fiero negli anni in cui, dopo una lunga gestazione, la MR2 sarebbe uscita. La stampa inglese la battezzerà "baby Ferrari", anche per una linea che strizza un po' l'occhio alle contemporanee Rosse. A lavorarci seriamente, l'équipe di Akio Yoshida inizia nel 1979; tempo i canonici cinque anni che servivano per arrivare alla produzione, e nel 1984 il modello esce. Si chiama MR2, sigla criptica che sta per "Midship Runabout 2 Seats", denominazione che sottolinea la posizione centrale ("Midship") del motore. L'obiettivo viene centrato, con buoni successi di vendita e, come al solito per le Case giapponesi, con un orizzonte di commercializzazione in tutto il mondo;



come accade un po' a tutte all'epoca, però, si punta soprattutto al mercato nordamericano dal momento che quello europeo è saturo e ristretto quasi ovunque da limiti protezionistici. La prima serie è quindi una vera "esotica" da noi, mentre la seconda e la terza non sono impossibili da incontrare.

## QUOTAZIONI

La serie di maggior valore è la Mk2 (serie W20): 15.000 euro nella label AB e 22.500 euro in quella A+. La Mk1 (W10), invece, è quella meno ricercata: i prezzi vanno rispettivamente da 10.000 e 15.000 euro. Appena più quotata la Mk3 (W30): 11.000 e 16.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

10.000

15.000

## 2 RESTAURO

Le MR2 si pongono trasversalmente tra le auto di concezione anni Settanta con pochissima elettronica e quelle del nuovo millennio dove bit e byte sono invasivi. La prima serie ha quindi un approccio molto canonico per il collezionista: controlli di meccanica e un occhio approfondito ai soliti punti della scocca dove si innesca la corrosione (passaruota, attacchi dei duomi, base del parabrezza) sono il primo step. Il motore in sé è affidabile nelle versioni aspirate, la sovralimentata richiede qualche controllo in più sia per il volumetrico in sé, in cui la girante a lobi può prendere gioco per usura, sia perché questo tipo di compressore prende direttamente energia meccanica dall'albero motore aumentandone il carico di lavoro. La seconda e la terza serie hanno bisogno anche di un elettrauto di quelli evoluti, che sappiano usare un diagnostico (e trovare apparecchi ancora funzionanti per modelli di vent'anni fa non è così automatico)

perché la ricerca di un guasto può facilmente coinvolgere la rete elettronica di bordo. I ricambi non sono così impossibili da trovare, a patto di cercarli fuori d'Italia. Esistono un paio di siti specializzati, uno nel Regno Unito specifico per la MR2 e uno in Germania votato alle Toyota classiche; Oltremarina e in Giappone esistono anche demolitori specializzati, ma ci sono i consueti problemi di logistica e dogane. A questo va aggiunto che tutte e tre le serie sono veramente poco conosciute dai meccanici italiani: se per seconda e terza si può sperare in un'officina autorizzata che le ha mantenute all'epoca, per la prima è meglio rivolgersi a una specializzata in vetture da corsa. I rischi di una MR2 non sono diversi da quelli di altre giapponesi sportive: sono auto performanti che hanno presto perso valore, e quindi l'improvvisazione, tanto dei "preparatori" quanto dei "piloti", può aver fatto danni. Nella scelta dell'esemplare, quindi, meglio fare qualche chilometro in più e sborsare una somma superiore alla media per assicurarsene uno dalla storia spezzata.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>COPPIA DISCHI ANTERIORI</b>	€ 163
<b>KIT FRIZIONE</b>	€ 40
<b>RADIATORE</b>	€ 91
<b>MOLLE ASSETTO RIBASSATO</b>	€ 223
<b>FARO (III SERIE)</b>	€ 171

### ● I club



#### MR2 Club Italia

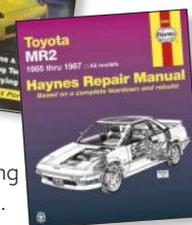
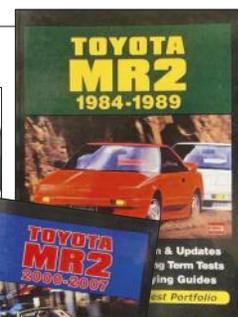
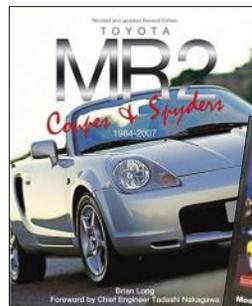
Club fondato nel 2002; ha un sito molto completo e di facile navigazione. Ovviamente è presente anche su Facebook e Instagram. Aperto a tutte e tre le generazioni della MR2.

Sito [mr2.ita.co](http://mr2.ita.co)

#### Toyota MR2 Club Nederland

Sito [toyotamr2club.nl](http://toyotamr2club.nl)

### ● I libri



#### La monografia di riferimento è

"Toyota MR2 Coupés & Spyders 1984-2007" firmata da Brian Long e pubblicata da Veloce Publishing. Brooklands ha riunito i test della stampa specializzata nei due volumi "Toyota MR2 1984-1999" e "Toyota MR2 2000-2007". Infine, il manuale Haynes è disponibile per la prima serie Usa: "Toyota MR2 1985 thru 1987 All Models" ed è uscito nel 1998.

### ● Specialisti

#### MR2 Ben

Sito [mr2-ben.co.uk](http://mr2-ben.co.uk)

#### MR2 Heaven

Sito [mr2heaven.com](http://mr2heaven.com)

#### MR2 Mk1 Toyota spares

Sito [mr2mk1toyotaspare.com](http://mr2mk1toyotaspare.com)

#### Toyota Classic Parts

Sito [toyota-classic-parts.de](http://toyota-classic-parts.de)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Se si vuole un'auto mai vista e una delle poche moderne con compressore volumetrico è scelta obbligata optare per la prima serie della MR2, siglata W10. Trovarla richiede una buona dose di fortuna, ma negli "States" dovrebbe essere più facile; certo i costi non saranno mai ripagati, ma se si è appassionati di bella meccanica ne vale la pena. La linea è tutt'altro che spiacevole ma, tesa com'è, ricorda il decennio precedente: lo stile infatti rimanda subito alla Fiat X1/9 di Bertone, ma non manca qualche richiamo alla Ferrari Mondial. Le dimensioni sono compatte: 3,92 metri di lunghezza e 1,25 d'altezza. La versione con compressore Roots e intercooler, che porta il 1.600 a 150 CV (sigla motore 4A-GZE), arriva col model year 1987 e non è stata ufficialmente importata in Europa. Altrimenti c'è il 1.600 aspirato (4A-GE) e per alcuni mercati addirittura il 1.500 siglato 3A-LU. Che basta per i 900 kg della MR2, ma visto che si fa la spesa, meglio giocare seriamente. Quanto alle carrozzerie, ci sono una coupé, anche con tetto apribile, e una scoperta T-Top stile Chevrolet Corvette (dal model year 1987 e solo col 1.600). La W20 del 1989, importata regolarmente in Italia e quindi meno in grado di stupire ai raduni, è più attuale grazie alle linee arrotondate; riprende il lunotto verticale rientrato con il montante posteriore che disegna due "vele" a raccordare il tetto con i parafranghi posteriori. Ricorda la Ferrari 348 e ne ha le proporzioni, tanto da venire spesso usata come base per dei falsi previa sostituzione dei lamierati esterni. I motori sono il 2.000 aspirato 3S-FE da 121 CV e il 2.000 sempre aspirato 3S-GE da 160 CV (senza catalizzatore; 156 con dispositivo antinquinamento). Per alcuni mercati c'è il 2.2 litri da 132 CV. Le potenze poi variano nel corso degli anni. In Giappone c'è la versione sovralimentata, ma non tramite compressore volumetrico: si tratta di un 2.000 turbo (sigla 3S-GTE) da 225 CV; è disponibile anche negli Usa, depotenziato. In Europa sono comunque arrivate diverse

↓ **TOYOTA MR2 (W10)** 1984-1989



↓ **TOYOTA MR2 (W20)** 1989-1999



## TOYOTA MR2 (W30) 1999-2006



Turbo d'importazione parallela: è facile trovare delle versioni giapponesi nel Regno Unito, con il solito problema della guida a destra, o delle americane nel resto del Continente. Le Turbo possono avere soltanto il cambio manuale a sei rapporti (sulle aspirate a seconda dei mercati era di serie o in opzione l'automatico). La W30, terza e ultima serie, debutta alla fine del 1999. La carrozzeria cambia: non più coupé (anche con tettuccio rigido asportabile) bensì roadster con capote ripiegabile (ma c'è l'hardtop in tinta a richiesta). L'ispirazione non arriva più da Maranello ma da Zuffenhausen: è la Boxster, della quale vista di tre quarti posteriore la nuova MR2 riprende le volumetrie pur con linee più tese e un disegno dei gruppi ottici di gusto più orientale. Sulla nuova MR2 non c'è molto da scegliere: una sola carrozzeria, un solo allestimento e un solo motore. Quest'ultimo è il quattro cilindri di 1.794

## MANTIENE PER TUTTO IL SUO CICLO VITALE (1984-2006) LO SCHEMA A MOTORE CENTRALE

cm<sup>3</sup> da 140 CV a fasatura variabile (lo stesso della Celica), abbinato a un cambio manuale a cinque marce (nel 2002 sostituito da un sei); poco dopo viene offerto a richiesta un sequenziale a cinque rapporti. Quattroruote pubblica la prova della MR2 (dedicandole anche la copertina) sul numero di maggio 2000. La rivista giudica la giapponese un valido surrogato della Porsche Boxster (e non è cosa da poco); tuttavia le imputa una certa mancanza di fascino e di contenuti innovativi. Una curiosità è la versione ridisegnata da Zagato, denominata VM 180 e realizzata nel 2001 in cento esemplari dalla TMI solo per il mercato giapponese. Monta il 1.800 leggermente potenziato (155 CV), abbinato al cambio sequenziale a cinque rapporti.

## 4 IL MERCATO

Il concetto di sportiva a due posti secchi con motore centrale dal prezzo accessibile e carrozzeria di tipo "Targa" o spider è stato declinato dalla Toyota per un periodo di oltre 20 anni dal 1984 al 2006 attraverso tre serie di MR2: la prima (W10) ispirata nella sagoma alla Fiat X1/9, la seconda (W20) che aveva come punto di riferimento stilistico la Ferrari 348 TS, la terza infine che riprendeva le forme della Porsche Boxster, e dunque era una roadster con tetto in tela (o hardtop smontabile). Tutte e tre hanno riscosso in Italia un successo commerciale più tiepido rispetto a quanto fatto registrare su altri mercati. Forse la Mk2 è stata la serie che è stata accolta con maggior favore, tant'è che oggi è quella con le quotazioni più alte e con le migliori prospettive di rivalutazione. Non è complicato acquistare una MR2, tranne la W10, le cui vendite sono state centellate. Molti gli

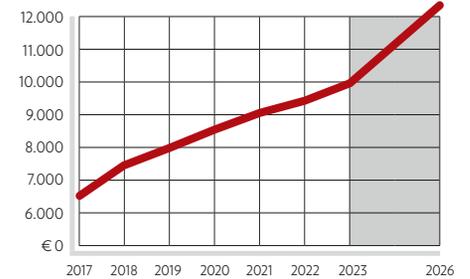
esemplari di importazione, soprattutto della W20, perché su altri mercati era disponibile in versione sovralimentata, nettamente più potente rispetto al 2 litri aspirato ufficialmente venduto dalla Toyota Motor Italia (con 156 CV dal gennaio 1993 all'aprile 1994, con 175 CV dall'aprile 1994 all'agosto 1996, e con 170 CV - omologato Euro 2 - dall'agosto 1996 al settembre 1999). Per la W30, con il 1.8 16V da 140 CV disponibile anche con cambio sequenziale (la versione SMT), il circuito di vendita è ancora quello dell'usato, anche se la tendenza è di spostarsi verso il mercato amatoriale dei commerciali specializzati in auto storiche. Le prospettive di rivalutazioni sono interessanti per tutte e tre le serie, anche se la W20, la più riuscita esteticamente e con prestazioni migliori, è quella che si è assicurata un futuro più roseo dal punto di vista della crescita del valore. Sono tutti e tre modelli che insistono nel segmento di mercato compreso tra i 10.000 euro e i 20.000 euro

## LA SCELTA IDEALE PER CHI CERCA UNA SPORTIVA A MOTORE CENTRALE TRA I 10 E I 20 MILA EURO

circa, dunque molto accessibili per chi cerca una sportivetta giapponese dalla tenuta di strada eccezionale e dalle prestazioni divertenti. Che aggiunge il vantaggio della presenza del tetto rimovibile (sulla Mk1 era una versione specifica della coupé, ma la più diffusa) o di una capote ripiegabile (e hardtop rigido a richiesta). Le versioni di importazione hanno valori simili a quelli delle ufficiali, con l'eccezione delle le MR2 sovralimentate, che sovente provengono dal Giappone e quindi hanno la guida a destra. **R/C**

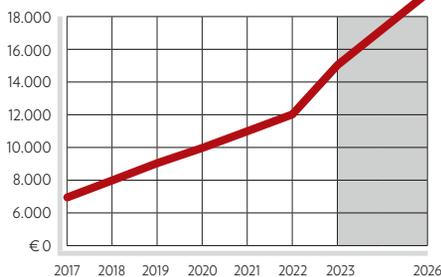


**TOYOTA MR2 (W10)**  
1984-1989



**Con le sue forme squadrate** che ricordano in qualche modo la vecchia Fiat X1/9, la MR2 Mk1 è un'auto da veri appassionati Toyota, non facile da reperire. Il suo valore è in crescita.

**TOYOTA MR2 (W20)**  
1989-1999

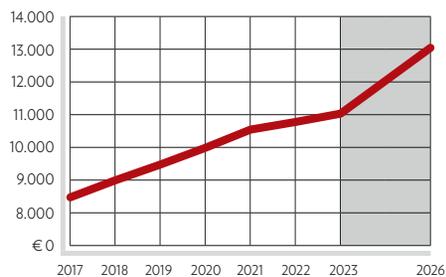


**Importata ufficialmente** in Italia dal 1993 al 1999, la W20 è la MR2 più gradita dagli appassionati e si trova abbastanza facilmente. Le quotazioni sono in rialzo da qualche anno.

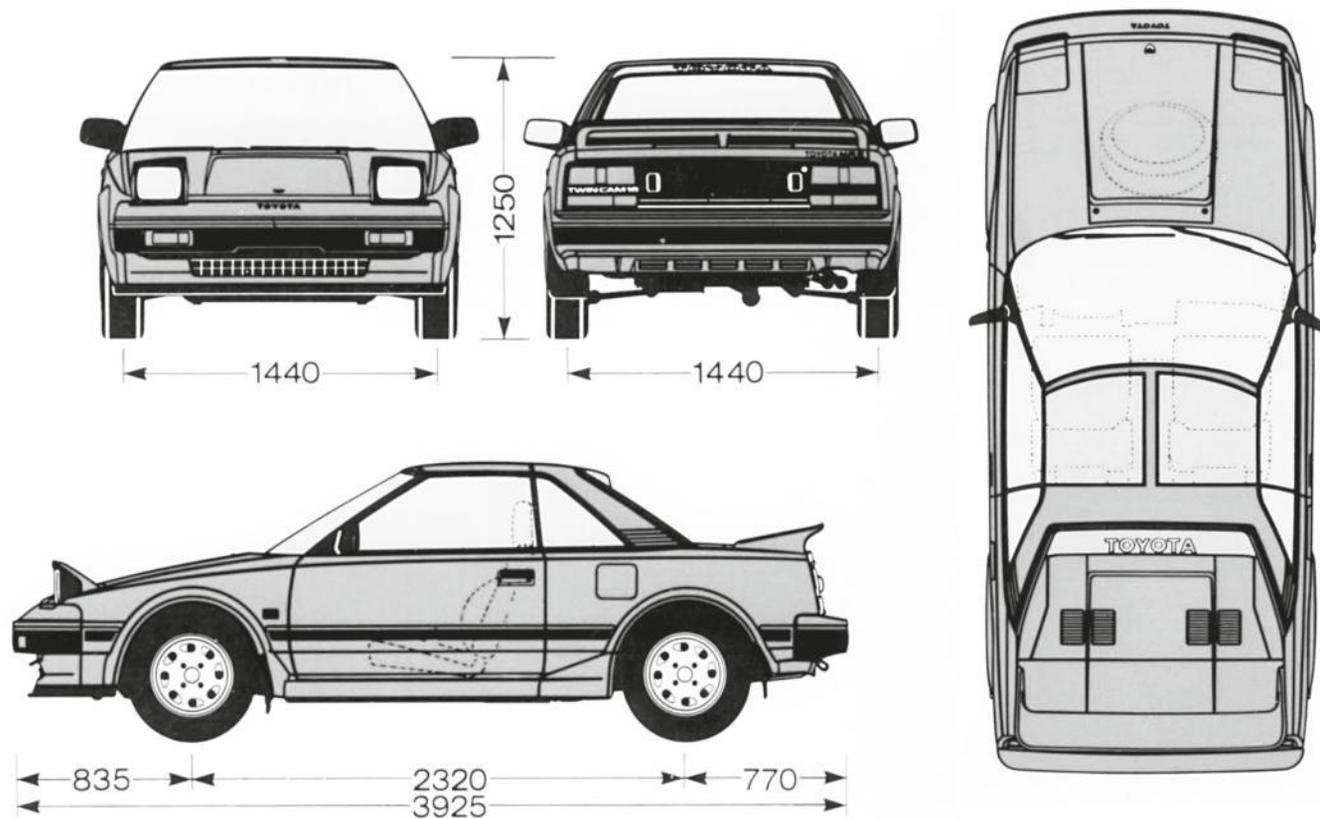


**TOYOTA MR2 (W30)**

1999-2006



La W30 è una delle poche spider del tempo a motore centrale. Il motore 1.8 16V da 140 CV è brillante, ma non tanto quanto i due litri precedenti.



# IDEA VERSATILE

Con questa Suv la Casa offre un autentico “coltellino svizzero” del settore automobilistico: valida in città, grazie alle dimensioni compatte, confortevole e veloce nei viaggi su strada e con una buona mobilità in fuoristrada

Testo di **Roberto Bruciamonti** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Presentata al Salone di Ginevra del 1994, la Rav4 inventò una nuova categoria di automobili. All'epoca esistevano tanto vetture a quattro ruote motrici quanto fuoristrada leggere compatte, ma la Casa nipponica propose un mix talmente ben calibrato delle caratteristiche delle due categorie da creare, in buona sostanza, l'archetipo della Suv moderna. La Rav4, acronimo di Recreational Active Vehicle 4 (wheel drive), o Toyota XA10, nasce a tre porte, sulla piattaforma adattata e modificata della berlina Corolla; nel 1995,



viene presentata anche la variante a cinque porte. La stampa specializzata è perplessa di fronte a un simile ibrido, ma i mercati riservano un'accoglienza trionfale. Il merito risiede nelle caratteristiche dinamiche della Rav4: agile e veloce su strada grazie al suo due litri a benzina (16 valvole e 129 CV) e alle sospensioni a quattro ruote

indipendenti (MacPherson anteriore, multilink posteriore), è in grado di muoversi con disinvoltura fuoristrada grazie alla compattezza (passo di 220 cm per la 3 porte e 241 cm per la 5 porte), alla trazione integrale permanente con possibilità di bloccare il ripartitore centrale e alla buona altezza minima da terra (20,5 cm per la tre porte, 21 per la cinque porte); il peso contenuto (1.210 kg per la 3 porte, 1.280 per la 5) non fa rimpiangere la mancanza delle marce ridotte. A queste doti occorre aggiungere la qualità del prodotto, perfettamente allineato agli elevati standard della Casa. La prima serie, proposta solo con motore a benzina di due litri e cambio manuale a cinque marce o automatico a quattro rapporti, rimane in listino fino all'autunno del 2000.



## QUOTAZIONI

I valori di mercato sono differenziati a seconda del tipo di carrozzeria. La cinque porte, meno originale, è quotata 3.000 euro se in buone condizioni, mentre la tre porte vale 4.000 euro. La Soft Top è quella che vale di più: 5.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

3.000

5.000



## 2 RESTAURO

Come sempre, per vetture di quest'età e di una certa diffusione, conviene partire da un esemplare in condizioni buone o ottime: qualche segno sulla carrozzeria si ripara con facilità, ma inizi di corrosione, bolle diffuse o scolorimento accentuato richiedono interventi di ripristino costosi in relazione al valore della macchina. La meccanica di base è robusta, relativamente semplice, ben conosciuta e facile da riparare, la maggior parte dei ricambi si trova con una certa facilità e i prezzi sono, tutto sommato, ragionevoli, ma occorre considerare che, con il costo attuale della manodopera e il fatto che un possibile inconveniente grave può risultare "coperto" da un malfunzionamento banale, per una vettura che si avvicina ai trent'anni di età è meglio andare sul sicuro, magari anche spendendo qualcosa in più per l'acquisto o impiegando più tempo nella ricerca dell'esemplare migliore. Bisogna sottolineare che le XA10 invecchiano bene,

sempre che la manutenzione non sia stata troppo trascurata, e che percorrenze nell'ordine dei 200.000 chilometri non devono spaventare. Attenzione però, durante la prova della vettura, a quei piccoli difetti in apparenza trascurabili, quali spie accese, incertezze del motore a prendere giri o il regime del minimo irregolare: sebbene la meccanica sia a prova di bomba, un problema elettronico anche minimo può rivelarsi difficile da individuare e da eliminare, con costi e perdite di tempo non indifferenti. Infine, meglio stare alla larga da esemplari eccessivamente personalizzati, in particolare nel senso off road del termine: da evitare ruote e cerchi fuoriserie (a meno che non siano accompagnati dagli originali), rialzi delle sospensioni, bullbar e quant'altro. Se è vero che la Rav4 è in grado di cavarsela con grande dignità nella marcia fuoristrada, la vettura non nasce specificamente per l'off road e modifiche del genere lasciano quanto meno sospettare qualche malinteso sulla destinazione del mezzo da parte del precedente proprietario...

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

PROIETTORE	€ 55
MASCHERINA	€ 15
SCRITTA "RAV4" POST.	€ 28
KIT FRIZIONE (VALEO)	€ 174
SILENZIATORE FINALE	€ 92

### ● I club



#### Toyota Club Italia

Il sodalizio riserva uno spazio dedicato alla Rav4.

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

#### Club Italiano Rav4

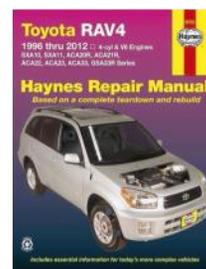
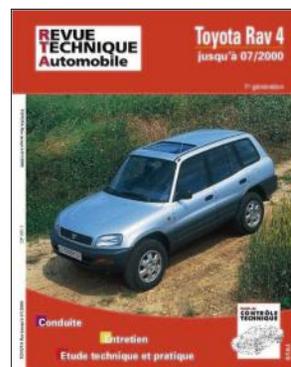
Gruppo Facebook che conta quasi 8.000 membri.

Sito [facebook.com/groups/rav4.it/?locale=it\\_IT](https://facebook.com/groups/rav4.it/?locale=it_IT)

#### Rav4world

Sito [rav4world.com](http://rav4world.com)

### ● I libri



Tanto la britannica Haynes quanto la francese Revue Technique Automobile propongono i loro noti manuali d'officina della 4x4 nipponica. Quest'ultimo, destinato specificamente alla Rav4 prima serie è più ricco di informazioni relative alla Rav4 XA10. Al momento non sono disponibili testi che analizzino la Rav4 dal punto di vista storico. Alcune "pillole" si trovano su [toyota.eu/2019-once-upon-a-time-the-toyota-rav4/](http://toyota.eu/2019-once-upon-a-time-the-toyota-rav4/)

### ● Specialisti

La Rav4 condivide componenti elettrici, elettronici e organi meccanici con le contemporanee Toyota Corolla, di conseguenza la rete di assistenza della Casa non ha problemi a gestire manutenzione e riparazioni anche impegnative sulla vettura.

#### Officina Svagokart

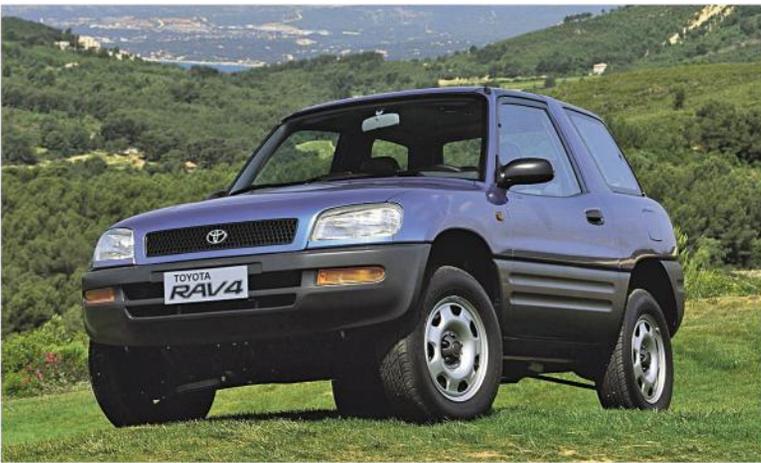
Sito [svagokart.it](http://svagokart.it)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Tanto sotto il punto di vista tecnico quanto sotto il profilo dinamico le differenze tra le versioni a tre porte e quelle a cinque porte (lunga 411,5 cm anziché 370,5) sono modeste (0-100 km/h in circa 10

secondi, velocità massima 170 km/h), mentre sotto il profilo della versatilità sicuramente è la cinque porte a risultare vincente: la sua accessibilità è migliore, inoltre l'abitabilità è per cinque persone (la tre porte è omologata per quattro posti), con uno spazio destinato al carico di oltre 400 litri (la tre porte si ferma a circa 190 litri). Tuttavia, per quanto riguarda il fascino e le prospettive di investimento, è vero il contrario: qui è la tre porte

la versione vincente. Un altro aspetto da considerare è quello della fruibilità: per tutte le Rav4 della prima serie era prevista un'unica motorizzazione a benzina di 1.998 cm<sup>3</sup>, pertanto parecchi sono gli esemplari che sono stati convertiti a GPL. Tale modifica, se effettuata a regola d'arte, viene di solito ben sopportata dal motore, che è tutt'altro che spinto: per quanto riguarda le prestazioni la differenza è minima, i costi di gestione risultano ridotti e la vettura



**↑ TOYOTA RAV4 (3 PORTE) 1994-2000**

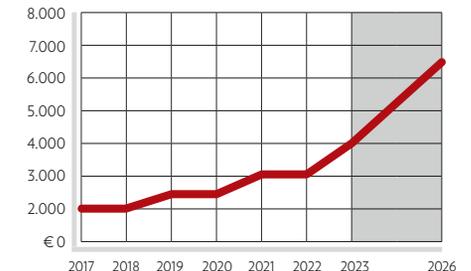
## 4 IL MERCATO

La prima "Urban 4WD", come venne definita quella che in realtà è stata anche l'antesignana, anzi, la capostipite delle Suv compatte, lanciata ormai quasi 30 anni fa, è sicuramente un veicolo di interesse storico. E di conseguenza gli appassionati iniziano a ricercarla. Soprattutto nella versione a tre porte, più originale esteticamente e anche più agile sia in città sia in fuoristrada, con i suoi 40 cm in meno di lunghezza rispetto alla successiva edizione a cinque porte. Le quotazioni, infatti, riflettono questa tendenza, con un valore in crescita per tutte le versioni, ma più alto per l'edizione a passo corto: 4.000 euro se nelle condizioni corrispondenti alla fascia AB (cioè in buono stato di conservazione) e 6.000 euro (label A+ per un esemplare immacolato). La cinque porte, venduta in Italia a partire dal settembre del 1995 (la "corta" è uscita esattamente un anno prima) è invece quotata rispettivamente

3.000 euro e 4.500 euro. A queste due valutazioni di mercato si aggiunge anche la quotazione della "cabriolet", denominata Soft Top (con il tettuccio rigido anteriore asportabile e capote posteriore ripiegabile), che è decisamente più rara: Ruoteclassiche indica 5.000 euro per la label AB e 7.500 per la fascia A+. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi, nei prossimi anni le quotazioni delle Rav4 di prima generazione (contrassegnate dalla sigla XA10) sono destinate a crescere ulteriormente, perché questo modello è entrato a buon diritto nella storia dell'automobile. Oltretutto è anche divertente da guidare (come detto soprattutto nella caratteristica e più originale versione "corta"). La forbice tra le due edizioni è destinata ad allargarsi in futuro, quindi il consiglio è di puntare sulla tre porte. Per il momento il nostro listino non distingue tra le Rav4 "normali" e le Fun (disponibili a partire dal giugno 1997 sia a tre sia a cinque porte), distinte da un equipaggiamento più ricco. **RC**



**↑ TOYOTA RAV4 (3 P) 1994-2000**



**È sicuramente preferibile** alla cinque porte, perché più aderente allo spirito originario del concept della Rav4, prima compact Suv della storia. Crescerà più rapidamente.

alimentata a gas in genere può circolare anche quando i modelli con classe di emissione corrispondente con alimentazione originale a benzina sono soggetti ai blocchi del traffico. Per contro l'impianto a gas è di solito sinonimo di chilometraggi elevati e comporta sia modifiche all'impianto elettrico sia interventi sul sistema di alimentazione che vanno a incidere sull'originalità della vettura. Col model year 1998 viene

## UN SOLO MOTORE, IL 2 LITRI 16 V DA 129 CV, TRE VERSIONI DI CARROZZERIA E UN RESTYLING PER IL 1998: ECCO LA PRIMA SERIE

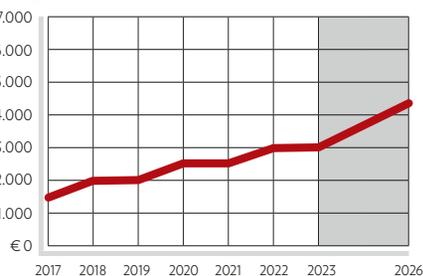
introdotto un lieve restyling. Nel frontale sono inediti il fascione paraurti, i proiettori (con quattro lampade multi riflettenti) e la mascherina. Nella coda sono rivisti i gruppi ottici, con design a tre lenti. Piccoli interventi riguardano anche l'interno (per esempio i contaghiometri totale e parziale sono a indicazione digitale). Nel 1998 la gamma si amplia con la versione Soft Top: capote nella parte posteriore e tettuccio anteriore apribile e amovibile.



↑ **TOYOTA RAV4 (5 PORTE) 1995-2000**

### ↓ **TOYOTA RAV4 (5 P)**

1995-2000

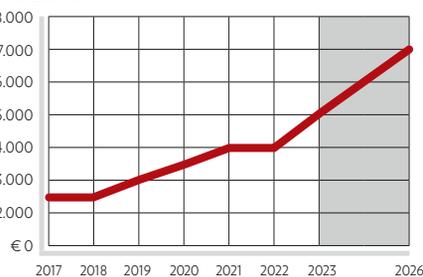


**Sotto il profilo della versatilità** è vincente. Tuttavia dal punto di vista collezionistico è meno interessante. Un aspetto che determina un apprezzamento inferiore.

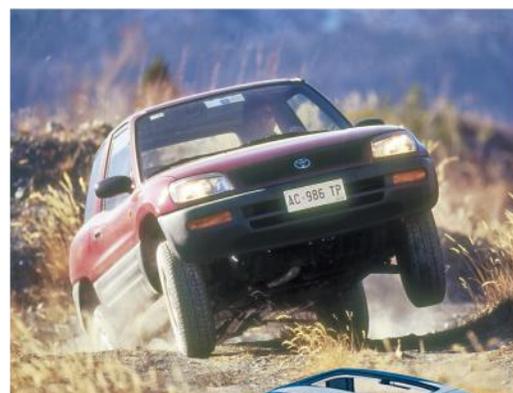


### ↑ **TOYOTA RAV4 SOFT TOP**

1998-2000



**La più rara tra le Rav4** di prima generazione. Simpatica e col plus della capote ripiegabile, ha una quotazione del 20% superiore a quella della versione chiusa.



# INDUSTRIA, CULTURA E RELIGIONE

Ahura Mazda è il dio dell'armonia, dell'intelligenza e della saggezza; Subaru indica in giapponese la costellazione delle Pleiadi. La Toyoda avvia la produzione automobilistica nel 1936; nel 1937 la divisione auto assume la denominazione Toyota, nome composto da otto tratti, numero considerato fortunato; il famoso logo della Casa con tre ellissi compare nel 1989: le due centrali rappresentano il rapporto di fiducia tra azienda e clientela, mentre quella esterna raffigura la diffusione globale del marchio. I rombi della Mitsubishi simboleggiano integrità, affidabilità e successo



1969



1963



1960



1917



1934



1953



1954



1937



LE TOYOTA DELLA SERIE 40 COSTRUISCONO  
LA FAMA DI AFFIDABILITÀ E ROBUSTEZZA  
A TUTTA PROVA DELLE FUORISTRADA  
DELLA CASA GIAPPONESE

# 1 ALPINE RENAULT

# 2 SAAB VOLVO

# 3 FORD OPEL

Una collana di sei volumi dedicata alle auto straniere nella fascia di prezzo bassa e media, con un limite di spesa fissato a 40.000 euro. Ecco la nuova serie di allegati che vi accompagnerà da febbraio a luglio. Una carrellata particolarmente ricca, articolata in circa 140 modelli, suddivisi nei fascicoli Alpine-Renault, Saab-Volvo, Ford-Opel, Austin Healey-Lotus, Giapponesi e MG-Triumph. Una guida, un vademecum indirizzato soprattutto agli appassionati che desiderano entrare nel mondo delle auto storiche con cognizione di causa. All'aspirante collezionista vengono infatti fornite informazioni essenziali per andare a colpo sicuro: per ogni automobile sono indicate le versioni migliori su cui puntare, le analisi dei trend di mercato e le quotazioni. Non mancano i suggerimenti sul restauro, le liste dei punti deboli da esaminare con maggior attenzione e gli approfondimenti sulla disponibilità dei ricambi. Completano il quadro gli elenchi dei club più attivi e degli specialisti. Senza dimenticare i consigli sui libri da consultare per approfondire le proprie conoscenze sui vari modelli

# AUSTIN HEALEY LOTUS

# 4

# 5 GIAPPONESI

# 6 MG TRIUMPH

