

GUIDA AL COLLEZIONISMO

AUDI VOLKSWAGEN

6



«Guidare è un fatto personale»

TRINCHERO • TORINO • 1957

INTERNI AUTO | CAPOTE | NAUTICA | INTERIOR DESIGN

officina
**SARTO
RIALE**
=====



**RUBBERFIL**

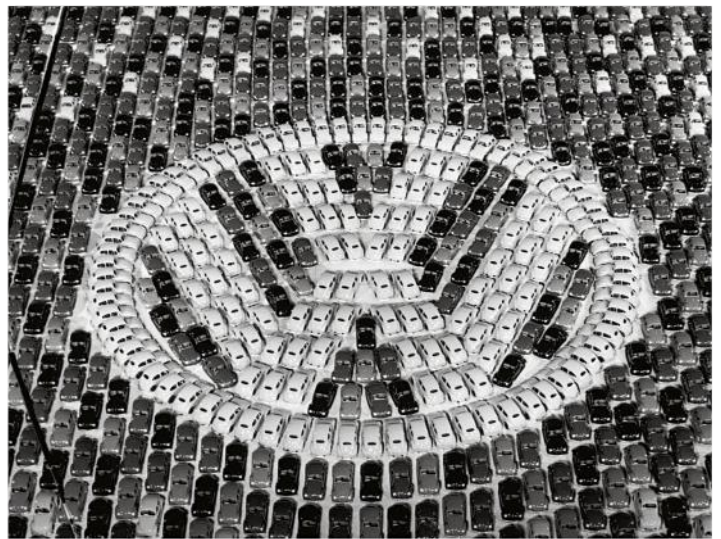
www.officinasartorialetrinchero.com • www.trinchero.com • www.rubberfil.com

Headquarter • Via Aosta, 6 • 10078 Venaria (TO)

DAL BOXER AL V10

Ecco i due estremi "tecnici" che sintetizzano la nostra galleria dedicata ai due marchi tedeschi: da un lato l'iconico Maggiolino, dall'altro la poderosa Audi RS6 col motore della Lamborghini Gallardo. In mezzo una miriade di modelli, dalla TT alla Golf GTI

Testo di **Marco Di Pietro**



La Casa dei Quattro anelli offre tantissime opportunità ai collezionisti, soprattutto nel periodo che va dagli anni 80 in avanti, cioè dal momento in cui Audi si è imposta nel mercato premium. Proprio nel 1980 la Casa balza agli onori della cronaca con la Quattro, che svela al grande pubblico i vantaggi della trazione integrale anche sulle strade asfaltate, di fatto rivoluzionando il mondo dell'automobile. E che dire dell'ammiraglia A8, prima berlina di serie ad essere costruita interamente in alluminio? O della TT, un'auto fuori dagli schemi convenzionali in tutti i sensi? Per arrivare alla RS6 della generazione C6, una station wagon mossa addirittura dal V10 derivato da quello montato sulla Lamborghini Gallardo. Sono ormai talmente numerose le Audi meritevoli di attenzione che, per mancanza di spazio,

abbiamo dovuto sacrificarne tante (forse troppe) in questa selezione. Per esempio a S3, che di pagine ne avrebbe addirittura meritate parecchie, a giudicare da quanti sono i cultori del modello. Portate pazienza: ci saranno altre occasioni per parlarne in maniera approfondita.

OLTRE IL MAGGIOLINO

C'è chi pensa che le Volkswagen storiche siano soltanto i Maggiolino. Niente di più sbagliato. La Casa di Wolfsburg è ai vertici del gradimento degli appassionati in tanti altri segmenti di mercato. Per esempio quello delle youngtimer, dove la Golf GTI è sicuramente la più apprezzata tra le hot hatch, una vera e propria icona del motorismo storico. Ma vogliamo parlare della Corrado, prima vera granturismo prestazionale della marca con l'ambitissima VR6, che in questi ultimi anni è cresciuta di valore in maniera esponenziale? Certo,

il mitico Maggiolino conserva intatta la sua vastissima schiera di fan, anzi si alimenta di continui nuovi ingressi, come testimonia il volume di transazioni che riguardano questo modello. Nel presente volume abbiamo esaminato dodici Audi e quattordici Volkswagen; condensare il massimo delle informazioni in circa 140 pagine non è stato semplice. Per ciascuna auto abbiamo sintetizzato tutte le indicazioni di mercato, i consigli per gli acquisti, i dati di produzione, i pregi/difetti e come identificare le versioni migliori, come abbiamo fatto anche nei precedenti volumi che ormai costituiscono una raccolta di dodici titoli, tra l'edizione di quest'anno e quella del 2021. Il successo che i lettori ci hanno tributato conforta tutta la Redazione e ci sprona già a ipotizzare i titoli per la stagione 2023. Quello del team della "Guida al collezionismo", quindi, potrebbe essere un arrivederci. 

RUOTECLASSICHE

AUDI - VOLKSWAGEN





98



106



136

SOMMARIO

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 3 EDITORIALE | 86 MAGGIOLONE (1302 - 1303) |
| 6 INTRODUZIONE AUDI | 90 MAGGIOLINO MAGGIOLONE CABRIOLET |
| 10 QUATTRO | 94 KARMANN-GHIA |
| 16 COUPÉ (B2) | 98 VW-PORSCHE 914 |
| 20 COUPÉ (B3) | 102 SCIROCCO (I SERIE) |
| 26 CABRIOLET | 106 GTI (I SERIE) |
| 30 100 S4 | 114 GOLF CABRIOLET |
| 34 A8 - S8 | 120 GOLF GTI (II SERIE) |
| 40 RS2 | 126 RALLYE GOLF GOLF COUNTRY |
| 44 S4 - RS4 (B5) | 132 GOLF GTI (III SERIE) |
| 50 TT | 136 CORRADO |
| 58 S6 - RS6 (C5) | 142 NEW BEETLE |
| 62 A4 CABRIOLET | 146 STORIA DEL LOGO |
| 66 RS6 (C6) | |
| 70 INTRODUZIONE VOLKSWAGEN | |
| 74 MAGGIOLINO (6V) | |
| 80 MAGGIOLINO (12V) | |

Galleria Ruoteclassiche

Numero 141 - Luglio 2022
periodico mensile

Direttore Responsabile David Giudici

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

GUIDA AL COLLEZIONISMO AUDI - VOLKSWAGEN

A cura di Fabrizio Greggio

Testi di Alfredo Albertini, Marco Di Pietro, Marco Visani

Impaginazione Massimiliano Lai

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 6600320

Copyright © 2022
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.

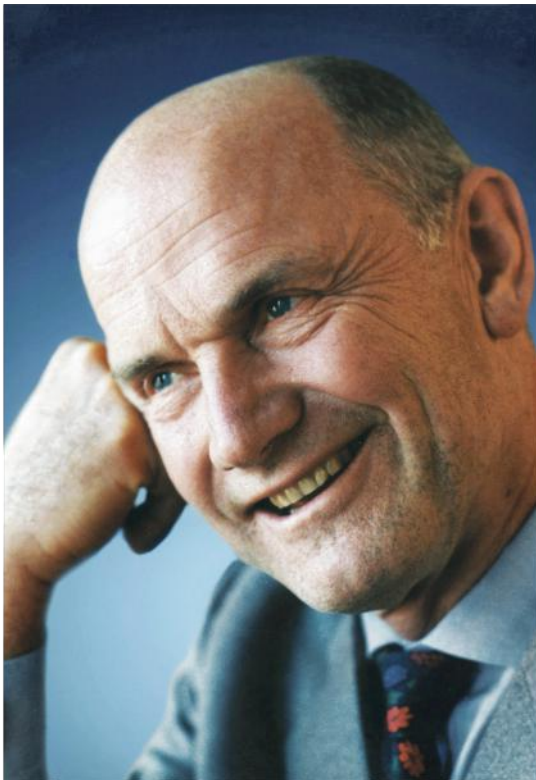
Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al numero 0282472459
E-mail: responsabile dati@edidomus.it

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

ANELLI PREZIOSI

La passione per la Casa di Ingolstadt è recente. Benché il marchio rinasca a metà anni 60, i collezionisti puntano sulle youngtimer e sulle instant classic, dalla “Ur-Quattro” alle sportive S e RS. Ovviamente a trazione integrale

Testo di **Marco Di Pietro**



Questa “Guida al collezionismo” si apre con l’Audi. Un brand che è entrato nel mirino degli appassionati soltanto in anni recenti, ma che con alcuni modelli sta recuperando rapidamente terreno. Il ritorno sulle scene automobilistiche del marchio dei Quattro anelli (in rappresentanza del gruppo Auto Union, che prima della guerra era costituito da DKW, Horch, Wanderer e, appunto, Audi) risale alla metà degli anni Sessanta. Tutto quello che precede

il secondo conflitto mondiale risulta inavvicinabile secondo i parametri fissati dalla redazione per questa collana di volumi. I modelli del dopoguerra, marchiati DKW, costituiscono in Italia una nicchia trascurabile, e anche le prime Audi sono talmente rare sul nostro mercato da non giustificare una trattazione specifica. Per i collezionisti italiani, insomma, il mondo Audi parte dalla “Ur-Quattro”, la sportiva che ha rivoluzionato il mondo delle auto sportive (e non solo) e che ha avuto trascorsi importanti in ambito sportivo.

Soltanto alcune versioni della Quattro rientrano nel limite dei 40.000 euro, fissato come massimo (per un esemplare in buone condizioni). Anzi a dire il vero abbiamo fatto uno strappo alla regola in quanto anche le più “economiche” delle Quattro superano, sia pure di poco, quella soglia: vengono infatti quotate 41.500 euro. Ma non potevamo non inserire il modello che ha aperto l’era della trazione integrale firmata Ingolstadt. La Quattro nasce nel 1980 e dunque è classificata tra le youngtimer: tutte le Audi analizzate nel volume che



Il Kaiser dell'auto

Nella pagina accanto, Ferdinand Piëch: approdato in Audi nel 1972, ha trasformato la Casa in un marchio premium. In alto, a sinistra, la "Ur-Quattro", la sportiva che ha avviato la rivoluzione della trazione integrale; a destra la Coupé prima serie. A centro pagina, la Coupé seconda serie e, accanto, la S4 su base Audi 100. A sinistra la Cabriolet su base Audi 80.

state sfogliando appartengono a questo segmento o a quello temporalmente successivo, quello delle instant classic.

SPORTIVE MA DISCRETE

Collezionare modelli del brand Audi significa puntare sulle versioni più brillanti e potenti, che però non necessariamente presentano tratti "somatici" fortemente caratterizzati in chiave sportiva. Audi è stata una marca che ha puntato molte delle sue chance di successo sull'understatement. È difficile che un modello della Casa dei Quattro

anelli colpisca l'immaginazione per l'originalità delle sue forme (tranne la TT che è l'eccezione che conferma la regola) e il family feeling tra modelli di segmenti differenti è uno degli asset del brand. Ma sotto il cofano di una apparentemente normale berlina (o, più frequentemente, Avant, cioè station wagon) può celarsi qualcosa di molto speciale, potente ed esagerato. Siamo insomma nell'ambito delle cosiddette "sleeper". Si tratta delle Audi S oppure delle ancora più strabilianti RS. Tutte indistintamente caratterizzate dalla trazione integrale Quattro.

EFFETTO TT

In queste pagine i lettori troveranno l'analisi storica, tecnica e commerciale di una dozzina di modelli: la già citata Quattro, la sua "declinazione" popolare Coupé GT, le successive Coupé e Cabriolet derivate dall'Audi 80 e la A4 Cabriolet. Ma anche le principali S e RS accessibili entro il limite di budget dei 40.000 euro: quelle, per intenderci, originate dalle 100/A6 Serie C4, A4 (B5), A6 (C5 e C6) e A8 (D2). In più, la capostipite delle RS, la RS2, nata dall'Audi 80 Avant, e l'ormai mitica ➔



→ TT. Perché mitica? Perché è stata una delle più originali creazioni nel panorama automobilistico di fine del secolo scorso. Stile, inconfondibile, qualità costruttiva eccelsa, prestazioni (ricalibrate in corsa, dopo l'infortunio iniziale sulla stabilità) e, soprattutto, un successo commerciale straordinario. Gli esperti ci accuseranno di aver trascurato un bel po' di modelli degni di comparire in queste pagine: in tutta onestà, la redazione lo ammette. Ma purtroppo lo spazio è tiranno, perché questo volume Audi condivide le pagine con la marca capogruppo, la Volkswagen. Sicuramente la S3, per esempio, avrebbe meritato una trattazione, così come la Coupé derivata dalla prima serie delle 100.

ITALIA SACCHEGGIATA

Pur recente, la passione per le Audi è in crescita, sulle orme del successo di tutto il segmento delle youngtimer. Di conseguenza i valori stanno salendo, in alcuni casi in maniera molto più rapida della media. Anche perché di Audi sportive ne sono rimaste poche, purtroppo, nel nostro Paese, pur essendo state protagoniste all'epoca di



un successo commerciale evidente. A decimare il nostro parco circolante è stato il "superbollo", che ha colpito proprio le vetture più potenti e dalla forte svalutazione nell'usato. Ci sono stati anni in cui acquistare una S o una RS avrebbe sottoposto il potenziale compratore a una serie di costi accessori superiori al prezzo d'acquisto, tra passaggio di proprietà, bollo, "superbollo" e assicurazione. Per questo motivo il mercato italiano ha aperto le porte ai collezionisti stranieri, che sono calati in massa e hanno fatto "strage" di Audi, acquistandole per un tozzo di pane.

La politica miope dei nostri governanti ha depauperato il parco potenzialmente collezionistico e l'Italia ha perso per sempre una grande occasione. Audi è stata, assieme a Porsche, uno dei brand più colpiti dal fenomeno. Provate a cercare, per esempio, un'Audi A8 W12: gli esemplari sopravvissuti in Italia si contano sulle dita di una mano. E se ne vedete una sulle strade, con tutta probabilità avrà la targa straniera... Insomma, le Audi, protagoniste di un successo commerciale clamoroso in Italia, al punto da sottrarre quote di mercato importanti agli altri premium brand tedeschi come BMW



DNA sportivo

Nella pagina accanto, in alto, una Cabriolet esce dalla catena di montaggio; sotto, la S8. Qui a fianco, la RS2, capostipite di una famiglia di station ad altissime prestazioni. Sotto, a sinistra, la TT Coupé e, a destra, la A4 Cabriolet. In basso la poderosa RS6, equipaggiata col V10 derivato dalla Lamborghini Gallardo.



e Mercedes, è a rischio di estinzione. Ci salva il compimento del ventesimo anno d'età, con le relative agevolazioni fiscali. È proprio questo lo spartiacque. E infatti, superata la faticosa soglia, le quotazioni delle ultraventennali iniziano a crescere sensibilmente. Talvolta anche qualche anno prima, all'approssimarsi della scadenza. Quindi il suggerimento degli esperti di Ruoteclassiche è ovvio: abituatevi a guardare lontano e mettetevi alla ricerca di un'Audi instant classic. Oggi si "rischia" di pagarla un'inezia, ma in futuro riserverà certamente grandi soddisfazioni.

RC



SEMPRE IN PRESA

Prima di lei la trazione integrale era confinata ai veicoli fuoristrada. Poi tutto è cambiato: la sportiva di Ingolstadt ha dimostrato l'efficacia di tale schema meccanico anche sull'asfalto, elevando la tenuta e la sicurezza a livelli inimmaginabili

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



AUDI QUATTRO

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Dire che prima di lei l'Audi era un marchio alla difficile ricerca di un'identità sarebbe giustissimo, ma assolutamente incompleto. Perché questa è piuttosto la vettura che ha cambiato le regole dei rally e, come conseguenza, ha sdoganato nella percezione collettiva la trazione integrale trasformandola da una cosa per arrampicarsi sulle montagne con rozze "camionette", come ancora le chiamavamo all'alba degli anni 80, in un elemento tecnicamente molto sofisticato. Ha dimostrato che tutte e quattro le ruote che

tirano non servono solo per avventurarsi ai confini del mondo, ma trasformano un'auto con un'ottima tenuta di strada in un veicolo incollato al terreno, anche a Ferragosto e in autostrada. Certo, prima di lei qualcun altro ci aveva provato: la Jensen, con la FF del 1966. Ma se quell'inglese era stata una pallottola spuntata, con la Quattro l'Audi fa



maledettamente sul serio. Cambia la storia dell'automobile, oltre a quella del marchio, e nasce una denominazione che qui identifica il modello e che più oltre diventerà il segno distintivo delle versioni 4x4 della marca. Usando, e questo in fondo ci inorgoglisce un po', una parola italiana, Quattro, appunto (per nostra convenzione con questa grafia, ma la "q" andrebbe minuscola). E mentre la Volkswagen ha cambiato talora il nome delle sue integrali (arrivate dopo, beninteso) passando da Tetra a Syncro prima di approdare a 4Motion, tutte le Audi con la doppia trazione sono state sempre e solo Quattro. Tant'è che, per non ingenerare confusione, la Quattro prima maniera è stata identificata a posteriori come la "Ur-Quattro", ovvero la Quattro originaria.

QUOTAZIONI

Le due serie iniziali della Quattro, la WR (1980-87) e la MB (1987-89), valgono 41.500 euro e superano, sia pur di poco, il limite di budget della nostra guida. Ma ne vale la pena. La successiva Quattro 20V, invece, è esclusa perché ha una quotazione ben più alta.

Valore € (label AB)

41.500

2 RESTAURO

A sentire Daniele Libertini, il più grande conoscitore italiano del modello, che ci ha aiutati a compilare le note di restauro di gran parte delle Audi trattate in questo fascicolo – e a cui va il nostro grazie – il primo elemento da “attenzione” sulla Quattro è la linea di alimentazione: se anche una sola molecola di ruggine raggiunge la testina dell'impianto di iniezione meccanico la frittata è fatta: o si trova l'artigiano che sa mettere le mani sulla K-Jetronic (eventualità assai rara) o si sborsano 1.500 euro (ammesso e non concesso che la si trovi). Bene sarebbe anche sostituire preventivamente la pompa benzina che, quantomeno, costa “solo” 300 euro. Come spesso succede sulle auto sportive, bisogna fare attenzione agli esemplari elaborati: il trucco più frequente era quello di aumentare la pressione di sovralimentazione, che sulla turbina K26 dev'essere di soli 0,8 bar. Il componente più delicato in assoluto è tuttavia il collettore di

scarico, che ha un disegno particolare (aspirazione e scarico sono sullo stesso lato) anche per via del blocco motore inclinato sulla destra. Il problema è che si surriscalda da paura: se non si ha l'attenzione di far salire progressivamente la temperatura del motore (e di lasciarlo girare un po' al minimo per raffreddarlo) il componente si crepa. E anche se si ha la fortuna di trovare su Internet un fondo di magazzino o un componente ricostruito, sono altri 1.000 euro che se ne vanno. Questo per il motore WR (il 2.144 cm³). Il successivo MB (2.226 cm³) ha una fusione diversa, più compressione, una sia pur rudimentale diagnosi e la turbina raffreddata ad acqua: è praticamente esente da noie, fatti salvi piccoli trafilaggi di olio dai guidavalvole che non sono di per sé un difetto. Non è facile trovare buoni manicotti per radiatore e intercooler, che però dal 2017 sono tornati in produzione, a cura di un fornitore esterno. Quanto alla carrozzeria, si trova poco e a cifre pazzesche, tipo sino a 5.000 euro per i due paraurti completi e 800 euro per un proiettore o un fanale posteriore.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

POMPA OLIO (ORIGINALE)	€ 420
GRIGLIA ANTERIORE	€ 59
SPECCHIO ESTERNO	€ 277
SILENZIATORE SCARICO ORIG.	€ 882
CERCHIO IN LEGA ORIG.	€ 334

● I club



Audi Urquattro Club Österreich

Sito urquattro.at/index.htm

Email info@urquattro.at

Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

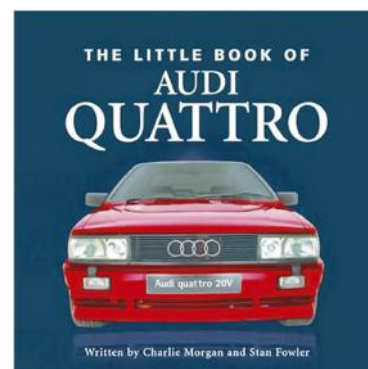
Email stefano.zordan@audisportclub.com

Audi Sport Club

Sito audisportclub.com

Email info@audisportclub.com

● I libri



In italiano segnaliamo il quarto volume della serie “Miti da guidare” dedicato all'Audi Quattro scritto da Marco Codazzi e Guido Franchi, Edisport. In inglese, “The Little Book of Audi Quattro” di Charlie Morgan & Stan Fowler, edizioni G2 Entertainment, con tutto quello che c'è da sapere e da scoprire sulla Coupé che ha inaugurato il nuovo corso Audi negli anni 80.

● Specialisti

Audi Tradition

Sito shops.audi.com

Email info@audi-zentrum-ingolstadt.de

Balletti Motorsport

Sito ballettimotorsport.it

Email info@ballettimotorsport.it

3 SU QUALE PUNTARE

Di base la "Ur-Quattro" non è altro che un'Audi 80 B2, cioè quella squadrata disegnata da Giugiaro, sviluppata su un passo accorciato di appena due centimetri rispetto a quello della berlina e trasformata in coupé a due volumi. Già questa è una scelta controcorrente: dalla seconda metà degli anni 70 le coupé hanno infatti iniziato a rarefarsi nei listini, superate dalla sbornia delle hot hatch di cui la Golf GTI fu la musa ispiratrice. Meccanicamente la Quattro è un cocktail di elementi pescati dalla banca organi del gruppo Volkswagen, combinati in modo inedito e con alcune soluzioni mai viste prima. Viene per esempio dall'ammiraglia 200 Turbo il motore a cinque cilindri, che per decenni sarà la cifra tecnica delle Audi medio-grandi: è il biglietto di galleria nel mondo dei plurifrazionati. Sarà pure ruvido come inevitabilmente lo sono i motori dispari, avrà pure un turbo lag da paura (siamo nel 1980, e un turbo non è tale se non ti sferra un bel calcio nella schiena) ma se uno gira anche solo la chiavetta e ne ascolta il sound capisce che non ha sotto il cofano un propulsore come gli altri. Anche il retrotreno deriva da quello della 200 (con ancoraggi diversi, però) mentre la trasmissione alle ruote posteriori copia quella della fuoristrada Volkswagen Iltis, un mezzo venduto agli eserciti di mezza Europa su cui l'Audi ha parecchia esperienza giacché, nonostante il marchio, la costruivano a Ingolstadt e non a Wolfsburg. I sottotelai anteriore e posteriore sono identici, l'impianto idraulico dei freni usa lo stesso circuito del servosterzo. C'è, rispetto al powertrain Iltis, un albero di trasmissione cavo (per alleggerire le masse): la sua estremità posteriore aziona la scatola del differenziale centrale - a bloccaggio manuale - integrato nella trasmissione medesima. Quando, in qualsiasi condizione di marcia, se ne attiva il bloccaggio, la tenuta eccellente e il perfetto equilibrio tra avantreno e retrotreno diventano quasi un pallido ricordo: la Quattro diventa straordinariamente agile ed efficace anche

 **AUDI QUATTRO** 1980-1989





su terreni a scarsissima aderenza, nonostante l'esuberanza dei suoi 200 (mal distribuiti) cavalli. A essere storicamente inappuntabili, di Quattro prima serie ne sono esistite in realtà due versioni: la "normale" e la Sport, con interasse tagliato di 32 centimetri e numerose varianti tecniche ed estetiche. Questa super Quattro (costruita in appena 224 pezzi tra il 1983 e il 1987) ci limitiamo unicamente a citarla per dovere di cronaca: le sue quotazioni sono enormemente più elevate e ben lontane dal limite di budget di questa collana, fissato lo ricordiamo a 40.000 euro. Per la Quattro "normale" abbiamo fatto già un piccolo strappo alla regola, visto che la sua quotazione è di 41.500 euro. "Accontentandosi", le virgolette sono quantomai necessarie, della versione lunga, ci si porta comunque



DI "UR-QUATTRO" NE SONO ESISTITE DUE VERSIONI: LA SPORT E LA "NORMALE". MA LA PRIMA È INAVVICINABILE

a casa una granturismo velocissima, sicura e dalla dotazione completa: cerchi in lega, retrovisori a regolazione elettrica e lavafari sono standard; a essere fortunati, c'è modo di beccare un esemplare che monti (erano optional) condizionatore, selleria in pelle, tetto apribile e vetri atermici. La carriera della "Ur-Quattro" standard, proseguita sino al 1991 con una produzione di 11.452 unità, non manca di evoluzioni: nel 1982 i quattro proiettori rettangolari vengono sostituiti da una coppia di fari più larghi che nascondono due parabole sotto un'unica carenatura (una soluzione ripresa dalla berlina 90), nel 1987 il motore passa da 2.144 a 2.226 cm³ (la potenza rimane invariata e così la coppia, il cui picco di 27,5 kgm è però disponibile 500 giri più in basso) e il differenziale centrale diventa un Torsen. Nel 1989, per finire in bellezza, arrivano le quattro valvole per cilindro e la potenza sale a 220 cavalli.

4 IL MERCATO

L'Audi Quattro non solo è una delle sportive più significative degli anni 80, ma va anche considerata come la "madre" di tutte le stradali ad alte prestazioni dotate di trazione integrale. Per questo motivo i suoi valori di mercato sono in costante ascesa. Già oggi un esemplare perfetto supera abbondantemente i 50.000 euro di valore (la serie RR, sempre con il cinque cilindri di 2.226 cm³, ma con distribuzione 20 valvole e 220 CV, raggiunge di slancio i 70.000 euro). Secondo gli esperti, la Quattro non ha ancora sviluppato completamente il suo potenziale: crescerà quindi ancora parecchio nei prossimi anni. Anche perché vanta un ricchissimo palmarès sportivo e questo è elemento tenuto sempre in grande considerazione dai collezionisti. La produzione dal 1980 al 1991 è stata di 11.452 esemplari, ossia

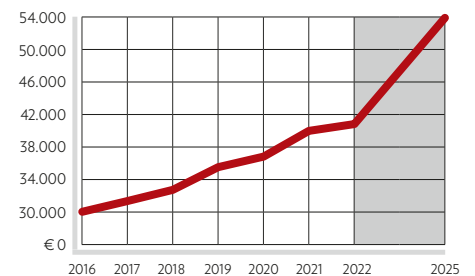
di circa un migliaio di unità all'anno in media. Cifre tutto sommato modeste che portano la disponibilità di questo modello, oggi, a livelli bassi. Ed ecco un altro dato che nel settore determina sempre (o quasi) un apprezzamento: la rarità. Molti degli esemplari venduti in Italia, inoltre, sono stati riesportati verso altri Paesi, Germania in primis, il che rende ancora più arduo il reperimento. La Quattro è un modello trattato quasi esclusivamente dai commercianti specializzati in storiche sportive: sono pochi i proprietari privati che ne hanno una in vendita. Chi ce l'ha se la tiene ben stretta: o perché non intende separarsene, oppure perché attende che si rivaluti ancora di più. Insomma, chi ne vuole acquistare una deve rassegnarsi a una lunga e laboriosa ricerca, tenendo monitorato non soltanto il mercato italiano, ma anche quello internazionale e le vendite all'asta. Però all'estero le Quattro hanno quotazioni più alte rispetto a quelle in

QUASI SEMPRE SONO IN OTTIMO STATO: CONSERVATE CON CURA O RESTAURATE AI MASSIMI LIVELLI

vigore in Italia. Oltretutto, nel caso di acquisto all'asta, occorre aggiungere i costi di intermediazione. Le vetture in vendita sono generalmente in ottimo stato, perché la clientela di questa sportiva pretende originalità e qualità. In molti casi sono esemplari restaurati professionalmente, oppure quasi completamente conservati nella carrozzeria e negli allestimenti interni, ma sottoposti a revisione completa nelle parti meccaniche. In sostanza, quindi, corrispondono ai label A o A+ delle quotazioni di Ruoteclassiche. **RC**

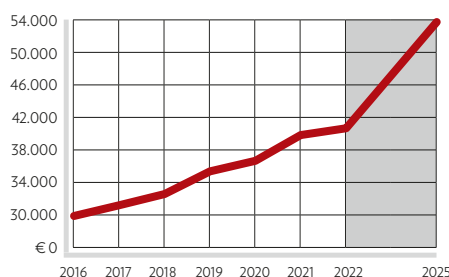


AUDI QUATTRO (WR)
1980-1987



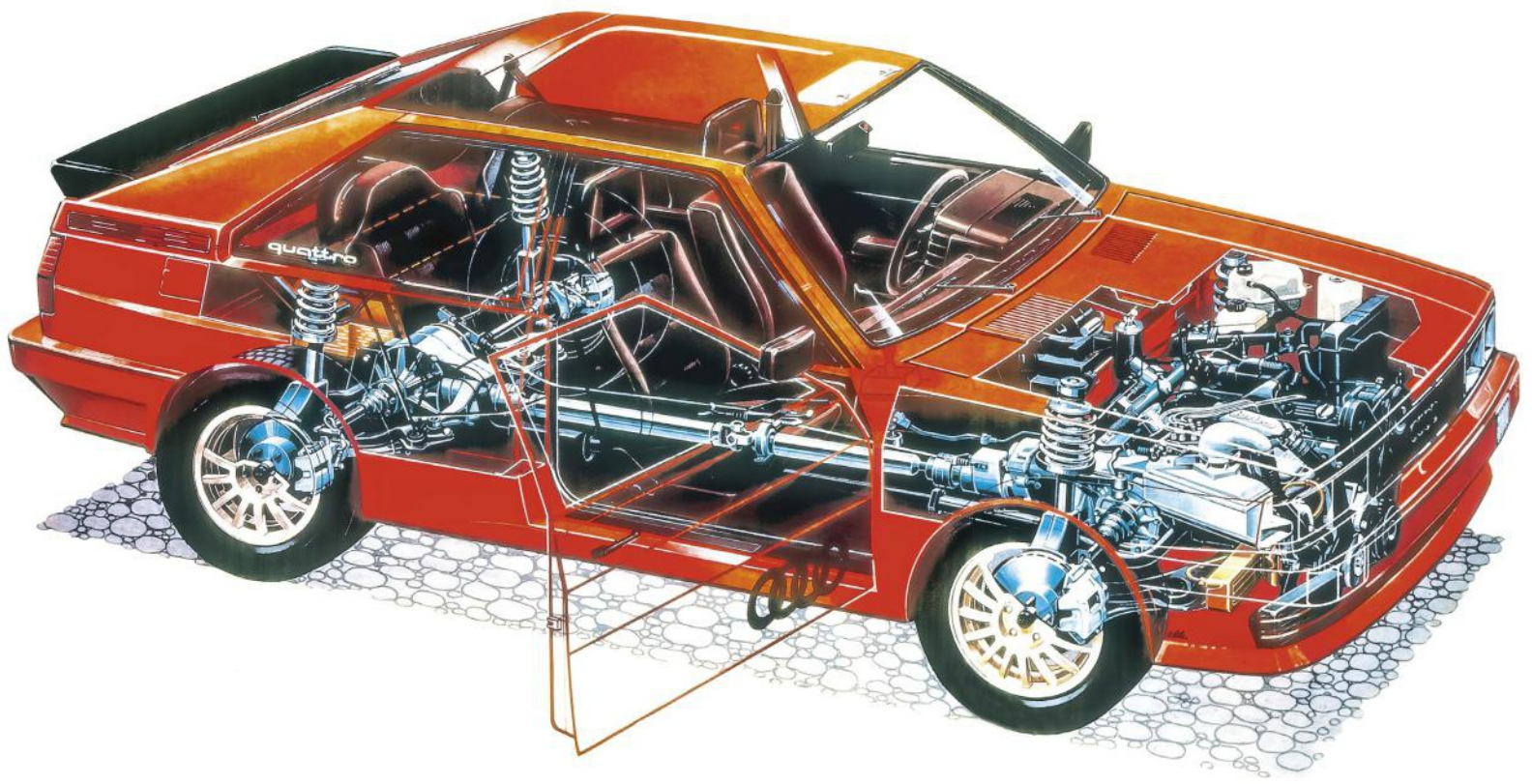
Le quotazioni di Ruoteclassiche distinguono formalmente le versioni con motore 5 cilindri di 2.144 cm³ dalle successive, ma, per il momento, le quotazioni sono le medesime. Crescita alta.

AUDI QUATTRO (MB)
1987-1989



Anche per la serie MB, con motore di cilindrata maggiorata a 2.226 cm³ (la potenza però è invariata: 200 CV), è prevista una forte accelerazione dei prezzi nei prossimi anni.





DAMMI UN CINQUE

Certo ha meno fascino della Quattro. Tuttavia scegliendola con i motori a cinque cilindri rimane una granturismo dall'immagine grintosa. E poi c'è anche la versione a trazione integrale: i cavalli non sono molti, ma l'appeal è fuori discussione

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La carrozzeria della Quattro, con qualche differenza (ma nemmeno tante), la meccanica della 80 a trazione anteriore (ma non solo). La genesi della Coupé GT è quantomai semplice e azzeccata: sfruttare l'impatto mediatico della potente, originale e sofisticata coupé 4x4 rendendo disponibile un modello dall'immagine simile, ma con meno contenuti, a un pubblico molto più vasto: al tempo, costa meno della metà. Considerata, forse un po' ingiustamente, la figlia di un dio minore, pur senza le quattro ruote motrici e il turbo è una



granturismo dall'immagine grintosa. E rappresenta una scelta distintiva oggi, visto che il mondo collezionistico l'ha lasciata sinora un po' ai margini del suo "giro", giacché le cose che la differenziano dalla sorella maggiore hanno finito per prevalere sugli elementi viceversa comuni. In fondo, paraurti meno avvolgenti e cerchi

diversi non sono poi così determinanti sul piano della percezione visiva. E permettono di gettare un ponte temporale all'indietro, all'epoca della vecchia 100 Coupé S del 1970 esaurito il ciclo della quale non c'erano più state coupé nella gamma (Quattro, arrivata pochi mesi prima, a parte). Ma vale anche il contrario: la prima Coupé GT (B2) serve a dare il la alla successiva B3 che la sostituirà dal 1988. Semplificata sino a un certo punto, la Coupé GT - che inizialmente viene identificata per esteso come GT 5S - monta, nella stragrande maggioranza delle versioni in cui è stata declinata, il motore a cinque cilindri. Il che ne fa un caso unico e interessante perché non ci sono altri esempi di coupé di classe media con questo genere di frazionamento, escluse alcune Volvo di parecchio successive.

AUDI COUPÉ GT 5S



QUOTAZIONI

C'è una netta distinzione tra le Coupé e le rare Coupé Quattro (circa 7.800 unità su una produzione complessiva di oltre 169.000 esemplari). Le prime, a prescindere dalla motorizzazione, sono quotate 5.500 euro; le Quattro, invece, toccano i 14.400 euro.

Valore minimo € (label AB)

5.500

Valore massimo € (label AB)

14.400



2 RESTAURO

Molti esemplari sono stati cannibalizzati per il recupero delle parti comuni alle Quattro (alcuni lamierati, porte, fanaleria). Trattamenti di zincatura realmente efficaci sono comparsi solo nel 1986, quando la serie era oramai matura; nelle vetture antecedenti, è bene controllare le cornici dei vetri (specie del parabrezza), l'interno dei passaruota anteriori, i sottoporta in particolare dietro all'avantreno e il fondo del vano bagagli, dove c'è la vasca per il ruotino di scorta: è in queste zone che soprattutto trova terreno fertile la ruggine. Fino al 1982 l'impianto elettrico ha i vecchi fusibili a siluro e connessioni in generale delicate. I model year successivi presentano sistemi più affidabili ma anche assai più complessi in termini di manutenzione, specie quando è montata la strumentazione a cristalli liquidi (difficilissima da far funzionare anche perché gli schemi elettrici non sono più da tempo nella disponibilità della rete

Audi). L'eventuale computer di bordo si negozia per cifre astronomiche. Il 1982 è un anno-cerniera anche per quanto riguarda la qualità delle plastiche interne: l'estetica della plancia è assolutamente identica, però si passa da materiali cagionevoli al sole ad altri molto più stabili quali che siano le temperature. Sino al 1984 (telaio "E") la frizione a cavo è dura e poco progressiva; con la successiva introduzione del comando idraulico cambia radicalmente la vita. Lo stesso vale nel passaggio dal primo impianto frenante (con dischi pieni anteriori, tamburi dietro e piccole ruote da 13 pollici il consumo di pastiglie e ganasce era elevatissimo) ai quattro dischi. I motori cinque cilindri sono preceduti da una fama di indistruttibilità: si hanno notizie di Audi Coupé GT 5S (quindi con il millenove prima maniera) che hanno scavallato i 600 mila chilometri senza interventi diversi dalla normale manutenzione. Unica avvertenza, occhio allo starter automatico, che come spesso avviene ha un funzionamento abbastanza capriccioso.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

AMMORTIZZ. COFANO POST.	€ 21
CILINDRO AVVIAMENTO	€ 12
MOTORINO AVVIAMENTO	€ 174
REGOLATORE ALTERNATORE	€ 14
KIT CINGHIA DISTRIBUZIONE	€ 217

● I club

Audi
Club International
Italia



Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

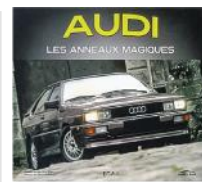
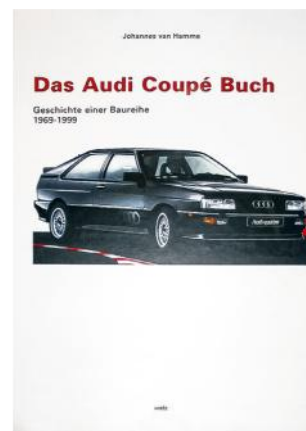
Email stefano.zordan@audisportclub.com

Audi Sport Club

Sito audisportclub.com

Email info@audisportclub.com

● I libri



La Coupé ha stimolato diversi autori.

"Das Audi Coupe Buch - Geschichte einer Baureihe 1969-1999"

di Johannes van Hamme, editore Welz Verlag, in tedesco, è uscito alcuni anni fa e racconta la storia del modello partendo dagli studi di progetto. Più generico "Audi Les anneaux magiques" di Bernard Sara e Thomas Riaud, Etai, in francese.

● Specialisti

Audi Tradition

Sito shops.audi.com

Email info@audi-zentrum-ingolstadt.de

Wemax Group GmbH & Co.KG

Sito motordocor.it

Email info@motordocor.it

3 SU QUALE PUNTARE

Per le considerazioni che abbiamo esposto nelle pagine precedenti - l'esclusività del motore a cinque cilindri - eviteremmo 1.6 e 1.8 (la prima peraltro ha avuto vita brevissima) che di cilindri ne avevano solo

quattro. Premieremmo, come prima scelta, l'originaria GT 5S, mossa da un millenove (1.921 cm³) monoalbero da 115 cavalli. Come tale non aspettatevi prestazioni emozionanti, ma neppure un'auto paciosa. Quattroruote rilevò, nel corso della sua prova su strada pubblicata a novembre 1981, una velocità massima di 187,134 km/h e un'accelerazione 0-100 al di sotto della barriera psicologica dei dieci secondi (9,8 per la precisione). Il motore venne

giudicato "pronto all'accelerata, rapido nel salire di giri, elastico a bassa velocità, potente e nervoso". Nonostante un certo rollio e un marcato sottosterzo, la tenuta fu giudicata ottima anche sul bagnato. In più frenava benissimo anche se, con il senno di poi, le cinque stelle assegnate oltre quarant'anni fa vanno "abbassate" tenendo conto che la mancanza di ABS lasciava spazio a non pochi, ancorché lievi, fenomeni di bloccaggio. Ma siccome



AUDI COUPÉ GT 5S 1980-1983



4 IL MERCATO

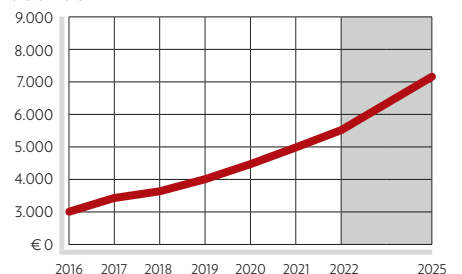
La "sorellina" della famosa Audi Quattro: ecco come viene intesa la Coupé Audi, seconda generazione delle sportive Audi nata nel 1980 dopo alcuni anni dall'uscita di produzione della precedente 100 Coupé. Esteticamente ispirata alla mitica "Ur-Quattro", tranne che nelle forme dei parafranghi che sono privi della caratteristica bombatura, la Coupé, chiamata in alcuni periodi Coupé GT o semplicemente GT, oggi ha valori di mercato modesti, ma con tendenza alla crescita. Le B2 navigano nella fascia al di sotto dei 10.000 euro, anche se presto questo limite potrebbe essere superato, a detta degli esperti di mercato di Ruoteclassiche. Ma la versione su cui puntano gli intenditori è la Coupé Quattro prodotta dal 1984 al 1987 (dal 1985 anche in edizione catalizzata) che, come dice la denominazione, adotta la trazione integrale permanente, la stessa della Quattro ma in edizione ovviamente meno sofisticata.

Il motore di 2,2 litri aspirato da 136 CV (120 in edizione catalizzata), pur non ricordando neanche lontanamente la cattiveria della sorella maggiore, è giudicato dai collezionisti un ottimo motore, ed è uno dei motivi per cui le quotazioni sono già molto alte e in crescita. In Italia ce ne sono pochissime, perché all'epoca la clientela puntava sulle altre motorizzazioni, con cilindrata al di sotto dei 2 litri per evitare l'Iva "pesante". La Coupé rappresenta un buon investimento: costa poco, è bella e ha caratteristiche stradali eccellenti. Una delle migliori sportive di medio calibro degli anni 80, cui la parentela con la regina dei rally non può che contribuire all'innalzamento dell'immagine e alla crescita dei valori nei prossimi anni. Le Coupé B2 "normali" non sono rarissime da reperire anche in Italia: qualche esemplare è sopravvissuto e quasi sempre si trova in buono stato di conservazione. Poiché la disponibilità di ricambi in Italia è modesta (ma in Germania si trova tutto), è meglio puntare sugli esemplari completi e originali. **RC**



AUDI COUPÉ - GT

1980-1987



Ruoteclassiche non distingue le diverse motorizzazioni, ma stabilisce un valore medio. I motori più brillanti (a cinque cilindri) meritano un sovrapprezzo, valutabile attorno al 10-30%.

un'auto non la si valuta solo dal posto guida, le ottime quote di abitabilità la rendono molto adatta ai viaggi in famiglia. A proposito di spazio l'unica nota stonata è che, nonostante la linea fastback, non ha il portellone, il che rende il pur ampio bagagliaio (ben 430 litri) non modulabile e poco sfruttabile. Chi, rinunciando al piacere della prima serie, voglia una Coupé più sfiziosa, farà bene a orientarsi sulla Coupé Quattro: già, perché, pur essendo

LA COUPÉ QUATTRO OFFRE I VANTAGGI DELLA TRAZIONE INTEGRALE, SIA PURE CON APPENA 136 CV

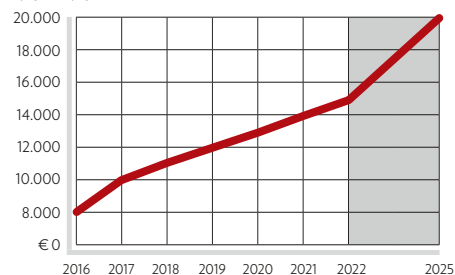
la Coupé GT la versione semplificata della Quattro, nel 1984 - in occasione di un restyling che modificò frontale e plancia - la trazione integrale sbarcò anche sulla sportiva tranquilla. Aggettivo particolarmente adatto alla situazione, visto che - nonostante una cilindrata analoga - i cavalli, qui, sono molti di meno che sulla Quattro tout court: solo 136, e addirittura 120 in esecuzione catalizzata. Però i vantaggi dell'integrale ci sono tutti.



↑ AUDI COUPÉ QUATTRO 1984-1987

↓ AUDI COUPÉ QUATTRO

1984-1987



Cresce per due motivi principali:

la somiglianza e la parziale derivazione dalla "Ur-Quattro" e la rarità (ne sono stati costruiti meno di 7.800 esemplari). Continuerà a salire.



AUDI COUPÉ GT



MORBIDE ROTONDITÀ

Dopo le linee tese e spigolose delle sportive precedenti la nuova interpretazione esibisce forme sinuose, secondo la scuola del biodesign. Motori a quattro e cinque cilindri in linea e V6; trazione anteriore o integrale. E arriva la versione S

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



AUDI COUPÉ

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Corsi e ricorsi della storia (e dello stile): prima le linee tonde, poi gli spigoli e poi di nuovo le forme dolci e raccordate. Tanto la Coupé B2, derivata dalla Quattro, era squadrata, tanto la sua erede (che si chiama B3 nella nomenclatura interna della marca e che debutta nel 1988) è morbidissima. Però graffia lo stesso perché, pur ospitando anche meccaniche "posate", dà luogo nel corso del suo sviluppo a derivazioni particolarmente brillanti che nulla hanno da invidiare alla "Ur-Quattro" se non il diritto di primogenitura, e che possiedono una

certa aggressività estetica, che il cosiddetto biodesign, pur piacevole ed elegante, fatica a esprimere. È anche più pratica, questa Coupé, del modello omonimo apparso nel 1980: stavolta il portellone c'è, e pazienza se il vano non è enorme e nemmeno così accessibile per via della soglia alta. Per chi cerca una classica che non solo dispensi emozioni, ma sia anche fruibile, è un elemento da non sottovalutare. Figlia della coppia di berline 80 e 90, la seconda generazione della sportiva Audi ne deriva gran parte della meccanica, con l'inevitabile accorciamento del passo (-5 cm), l'immancabile motore longitudinale (che a tutt'oggi è l'elemento caratteristico delle Audi medio-grandi) e la scelta tra due e quattro ruote motrici. Un elemento che accresce il fascino sottile di questa serie è il



fatto di essere un modello - per così dire - "sospeso": senza una discendenza diretta, cioè, visto che dopo di lei sarebbe sì arrivata la TT che però si indirizzava a un pubblico ben diverso. La successiva coupé da famiglia con un'abitabilità posteriore quantomeno dignitosa avrebbe debuttato solo oltre dieci anni dopo, nel 2007, con il varo della A5.

QUOTAZIONI

Le versioni d'accesso sono le **Coupé 2.0**, quotate **4.000 euro** (label AB) e fino a 6.000 euro (label A+). Le S2, indifferentemente se dotate di motore da 220 o 230 CV, sono quotate da 13.200 euro (in buone condizioni) a 19.800 euro (perfette).

Valore minimo € (label AB)

4.000

Valore massimo € (label AB)

13.200

2 RESTAURO

Le tedesche non le fanno più come quelle di una volta, si potrebbe dire esaminando questa serie e confrontandola con la Coupé precedente. Nel senso che le fanno meglio: l'innalzamento della qualità è infatti una costante, a iniziare dalla zincatura totale delle lamiere che rende l'innescio della ruggine un'eventualità quasi improbabile (a meno che non si abbia la sfortuna o la poca avvedutezza di acquistare un esemplare che abbia vissuto gli inverni innevati e "salati" dell'Europa centrale e settentrionale). La meccanica, che sulle versioni a trazione integrale deriva direttamente da quella della "Ur-Quattro", non dà generalmente problemi; il poco tono dei milleotto aspirati potrebbe aver costretto gli utilizzatori precedenti a tirare oltremisura le marce, il che potrebbe aver portato a uno sfruttamento intensivo del motore. La più potente versione S2 ha in più, come complicazione tutta sua, la difficile

reperibilità dei braccetti delle sospensioni posteriori (non ci riferiamo ai trapezi, ma ai tiranti più piccoli). I ricambi specifici di questo modello (ad esempio la fanaleria posteriore, diversa sia da quella della 80 berlina e Avant sia da quella della Cabriolet) sono fonte di preoccupazione; per i fari, invece, si possono tranquillamente recuperare quelli della 90 B3. Nonostante una qualità percepita in rialzo, non mancano alcuni difetti ricorrenti. Il più fastidioso è il radiatore del riscaldamento, che spesso va sostituito, e questo comporta un laborioso smontaggio dell'intera plancia e dei rivestimenti inferiori del pavimento. Sia i pannelli porta sia lo skai tendono poi a scollarsi. Per le controporte la buona qualità dei tessuti permette di recuperare le stoffe e di applicarle su nuove anime interne; per l'imperiale, lasciate ogni speranza di trovare il ricambio originale e affidatevi alla fantasia di un bravo tappezziere nel saper trovare un componente adattabile. Che mai e poi mai, per fortunati che siate, si abbinerà - come invece dovrebbe - con i parasole.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CATALIZZATORE	€ 805
FRIZIONE	€ 231
AIRBAG	€ 627
POMPA INIEZIONE ORIGINALE	€ 3.248
DISCO FRENO VENT. ORIG.	€ 485

● I club

Audi
Club International
Italia



Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

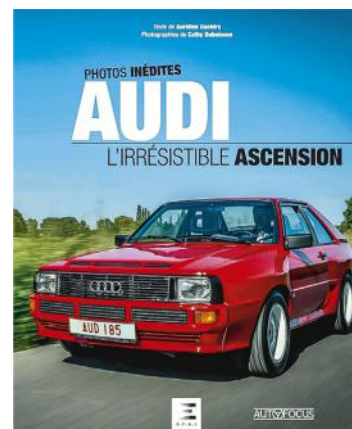
Email stefano.zordan@audisportclub.com

Audi Sport Club

Sito audisportclub.com

Email info@audisportclub.com

● I libri



Mancando un testo specifico,

citiamo nuovamente il volume in tedesco "Das Audi Coupé Buch - Geschichte einer Baureihe 1969-1999" di Johannes van Hamme, editore Welz Verlag. Per la storia del marchio c'è "Audi L'irrésistible ascension", di Aurélien Guedry, Etai.

● Specialisti

Audi Tradition

Sito shops.audi.com

Email info@audi-zentrum-ingolstadt.de

New Parts Ricambi

Sito newpartsricambi.com

Email info@newpartsricambi.com

AUDI COUPÉ 2.0 E 1989-1996



3 SU QUALE PUNTARE

Se cercate una sportiva che tale sia per le sue forme più che per l'esuberanza della meccanica, vi suggeriamo di puntare sulla 2.0 E. Il suo quattro cilindri a iniezione da 115 cavalli è un monoalbero strutturalmente molto semplice che tuttavia permette interessanti prestazioni (sino a 196 km/h di velocità) grazie al peso non eccessivo e alla corretta profilatura aerodinamica. A differenza della 2.0 20V (che come tale è una cinque cilindri), la E è stata proposta unicamente con la sola trazione anteriore. È dunque la scelta ideale per chi punta sull'immagine di una youngtimer sportiva con una guidabilità a tutti gli effetti da berlina. Il che, considerati i tutor, il costo della benzina e tutte le coercizioni che comporta la circolazione stradale oggi, non è affatto detto che sia un limite. Anzi. Se però nonostante tutto siete di quelli che preferiscono una coupé "completa", cioè esuberante anche sotto il cofano, vi accompagniamo idealmente all'estremo opposto della gamma indirizzandovi alla S2, che inaugura la serie della Audi con la S sulla calandra declinate, in questo caso, in variante coupé. È realizzata con la consulenza di uno specialista esterno, la Konrad Schmidt Motorsport. Anche se le nomenclature sono cambiate e l'aspetto è assai meno minaccioso, è questa a tutti gli effetti l'erede in linea diretta della Quattro. Ne riprende la trazione permanente di seconda generazione con differenziale centrale Torsen a giunto viscoso che ha rimpiazzato il primo tipo a bloccaggio manuale: in condizioni normali ripartisce la coppia esattamente a metà tra avantreno e retrotreno, spostando la distribuzione sino a un 25/75 (o viceversa) in condizioni di bassa aderenza. È invece bloccabile manualmente, tramite un sistema elettroidraulico, il differenziale posteriore. Ma solo entro i 25 all'ora: oltre questo limite, viene disattivato in modo automatico. Oltre ad avere il mitico quinto cilindro ha in più, rispetto alla 2.0 E, il turbo, l'intercooler, la distribuzione

AUDI COUPÉ S2 1990-1995

multivalvole e una cilindrata superiore (2.226 cm³ contro 1.984): i cavalli sono 220 e la coppia, oltre che poderosa (309 Nm), è disponibile al suo valore di picco già a 1.950 giri. Se sapere che viaggia a 248 km/h è oramai un'informazione tanto interessante quanto "impraticabile", è molto più emozionante sapere che scatta da ferma a 100 all'ora in 6,1 secondi. Detto in altri termini, si immette nel flusso del traffico autostradale con grande rapidità (e questa non è una faccenda di fretta né di ostentazione, ma di sicurezza). Le vetture successive al settembre 1992 montano una release aggiornata a 230 cavalli del motore che la rendono ancora più brillante e rotonda nell'erogazione, con in aggiunta il plus di uno dei primi cambi a sei marce. Manuale, naturalmente. Più rigida delle altre Coupé per le barre stabilizzatrici maggiorate, l'applicazione di una "strut bar" anteriore e il montaggio di molle

LA S2, CHE INAUGURA LA GAMMA PIÙ PERFORMANTE DELLA CASA, È L'EREDE DELLA "UR-QUATTRO"

e ammortizzatori dal settaggio specifico, la Coupé S2 ha un ABS di prima generazione disattivabile per permettere di modulare la frenata su fondi a scarsa aderenza. A differenza delle altre Coupé B3, che hanno la calandra separata dal cofano motore, la S2 ha il cofano discendente che la integra, il che la rende più aggressiva. La (relativa) economia d'esercizio non è certo la leva prevalente quando si sceglie una vettura come questa. Però è bene sapere che, in relazione a quanto offre, non pretende chissà cosa: Quattroruote rilevò a suo tempo 9,7 km/litro a 130 costanti e ben 13,4 ai 90 all'ora. E poi c'è il sistema Proconten, che associa il pretensionamento delle cinture a una aumentata collassabilità del piantone dello sterzo. Veloce, non esosa e sicura: difficile pretendere di più.



4 IL MERCATO

Se la serie B2 ebbe una grande popolarità, trainata commercialmente dai successi sportivi e di immagine della Quattro, non altrettanto si può dire della successiva B3, nonostante la presenza della sportivissima S2. La produzione non raggiunse nemmeno le 74.000 unità: meno della metà dell'edizione precedente. L'Audi rimase così scottata dall'esperienza da non proporre più una coupé fino alla A5 del 2007. Eppure la Coupé B3 è una bella vettura: così la giudicano i suoi fan e ha prestazioni interessanti. I valori, però, riflettono lo scarso successo commerciale riscosso all'epoca: con 4.000 euro si può comprare una 2.0, 5.000 euro è la quotazione delle 2.0 con trazione integrale e delle 2.3 a trazione anteriore, 7.200 quella delle V6 (2.6 e 2.8) e delle 2.3 Quattro, e infine 7.800 il valore delle V6 in edizione con trazione integrale. Queste quotazioni vanno maggiorate del

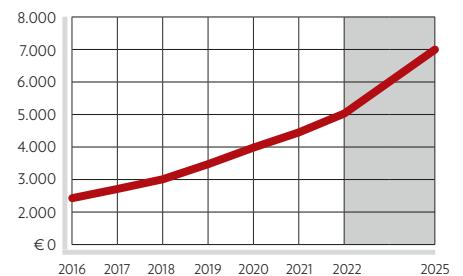
50% nel caso di esemplari in condizioni immacolate. Ma la rara S2 spunta, ovviamente, valutazioni nettamente superiori, fino a sfiorare i 20.000 euro nel caso di vetture conservate in stato eccezionale. E queste quotazioni, a detta degli esperti di mercato della redazione, sono destinate a crescere sensibilmente, dato il grande successo che tutte le Audi Sport riscuotono oggi sul mercato. L'Audi S2 Coupé è tutt'altra cosa rispetto alle più comuni Coupé B3: è evidente a tutti. Al punto che è ormai quasi impossibile

**RARISSIMA LA S2;
UNA VALIDA
ALTERNATIVA
È UNA V6 CON
LA TRAZIONE
INTEGRALE**

trovarne una in vendita a prezzi sensati: chi ne possiede una se ne separa soltanto a fronte di un'offerta irresistibile. Chi l'acquista, però, ha la certezza di fare un investimento, magari di lungo periodo, quasi sensazionale. Nettamente più facile è reperire una Coupé con motorizzazioni meno prestazionali, soprattutto nei primi anni di produzione, dove il successo di questo modello fu abbastanza buono, anche se in seguito si rivelò effimero. In Italia le V6 si contano sulle dita di una mano o quasi; più diffuse sono le 2.0 e 2.3 a 5 cilindri; relativamente facili da reperire le 4 cilindri 1.8 e 2.0, tenendo però presente che negli anni a cavallo tra gli 80 e i 90 il mercato era dominato dalla BMW Serie 3 (E30 ed E36) e poi dal ritorno delle 2 porte italiane di carattere sportivo (la Fiat Coupé e l'Alfa Romeo GTV serie 916). L'Audi B3, insomma, oggi costituisce un'alternativa fuori dal coro, apprezzata per la sua linea originale, derivata dalla gradevole berlina 80 e 90 nella parte anteriore. **RIC**

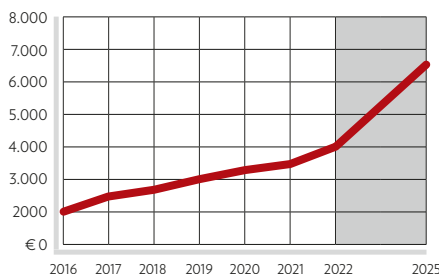


AUDI COUPÉ 2.3 E - 2.3 E 20V
1988-1993



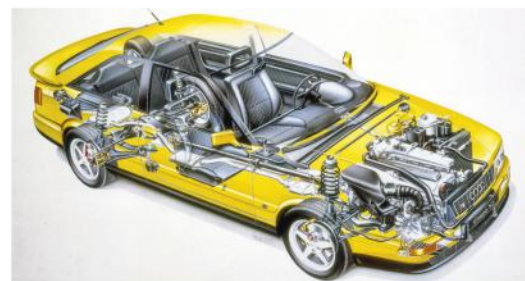
Le motorizzazioni 5 cilindri di 2,3 litri, derivate come gran parte della meccanica dalla 90, sono leggermente più quotate delle più comuni 2.0. Le prospettive però sono le stesse.

AUDI COUPÉ 2.0 E - 2.0 16V
1988-1996



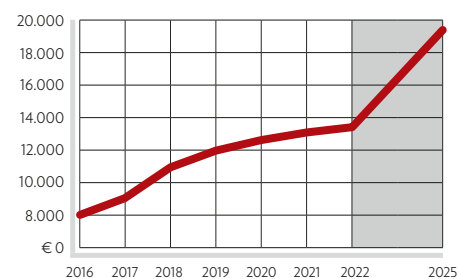
Le versioni base della Coupé hanno quotazioni molto popolari, anche se destinate a crescere in maniera abbastanza elevata, secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche.





← AUDI COUPÉ S2

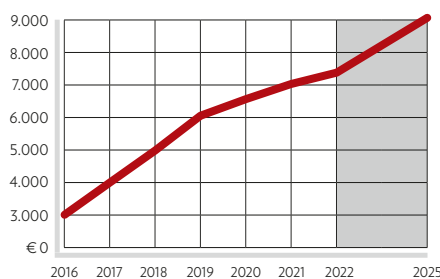
1990-1995



La S2 è la versione di punta e il suo fascino è quasi irresistibile, anche perché le quotazioni sono ancora accessibili. In futuro saliranno molto, quindi è il caso di approfittarne subito.

→ AUDI COUPÉ 2.6 E - 2.8 E

1991-1995

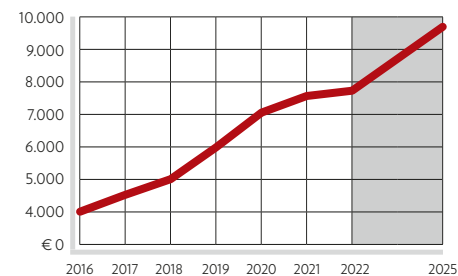


Più quotate e ben meno diffuse sono le Coupé B3 con motorizzazioni V6 (2,6 e 2,8 litri), il cui andamento di mercato sarà lo stesso anche nei prossimi anni.



→ AUDI COUPÉ 2.6 E QUATTRO - 2.8 E QUATTRO

1991-1995



Un ulteriore upgrade di quotazione per le V6 a trazione integrale. Costituiscono il top di gamma dopo le S2, rispetto alle quali, però, valgono un po' più della metà.

UN COLPO D'ARIA

Basata sulla coeva Coupé, è la prima scoperta di serie della Casa dopo la rinascita del marchio a metà anni 60. Elegante, con quattro posti veri e mossa da un'ampia gamma di motori, con cubature da 1,8 a 2,8 litri. Ma niente trazione integrale

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per quanto possa sembrare insolito che un costruttore premium non ci avesse pensato sino ad allora, è stata la prima decapottabile Audi dopo la sua rinascita a metà degli anni 60. Già questo rende a nostro avviso irresistibile la Cabriolet. Il nome, apparentemente senza alcuna fantasia, in realtà non solo è utilissimo a rimarcare l'unicità: fa anche da naturale pendant all'altrettanto descrittivo Coupé, modello di cui la Cabriolet altro non è se non la variante scoperta. C'è poi una terza ragione, sottilmente strategica, che motiva



questo appellativo così comune: nata sulla base della famiglia 80 B3, la Cabriolet vive due terzi della propria carriera quando la prima A4 ha preso il posto della 80 medesima. Non averla utilizzata come desinenza di un modello specifico ha dunque permesso all'Audi di farne una special trasversale a due generazioni della

berlina senza la necessità di ribattezzarla in corso d'opera (il che avrebbe dato una sensazione di posticcio) come pure di non continuare a chiamarla 80 dopo che la berlina era uscita di produzione (e questo avrebbe saputo di vecchio). Deriva dalla Coupé, dicevamo. Però con una articolazione della gamma che tiene conto del diverso pubblico di destinazione: se la Coupé ha accolto anche quella S2 direttamente riconducibile alla Quattro delle origini, la Cabriolet ha proposto motorizzazioni meno pepate e soprattutto ha rinunciato per tutta la sua carriera, durata dal 1991 al 2000, alla trazione integrale. Al di là di tutto, è una decapottabile a quattro posti che ha il mantice totalmente a scomparsa: una soluzione che ne sottolinea l'eleganza.



AUDI CABRIOLET

QUOTAZIONI

Le motorizzazioni a quattro cilindri valgono **4.000 euro** se in buone condizioni o 6.000 euro se perfette; le cinque cilindri 2.3 o le V6 (2.6 e 2.8) valgono il 50% in più: vanno infatti da 6.000 euro (label AB) a 9.000 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.000

6.000



2 RESTAURO

Per la parte relativa al motore e all'autotelaio vale quanto abbiamo già scritto nelle pagine precedenti a proposito della Coupé seconda generazione, trattandosi sostanzialmente della stessa auto senza il tetto ma con la capote. La quale non manca di portare con sé un buon numero di complicazioni specifiche. Ma anche, per fortuna, di buone notizie. Intanto, è molto robusta come struttura e come tessuto; piuttosto cagionevole, invece, il plexiglas del lunotto, che specie sulle vetture che viaggiano spesso aperte (il che comporta la piegatura e la pressione della plastica) si deteriora fino a spaccarsi. Il ricambio si trova però con una certa facilità, sia pure non originale Audi. La ventolina che ha la funzione di sbrinatori del lunotto medesimo (e che si attiva con il comando del lunotto termico sulla plancia) non pone generalmente problemi di funzionamento. La difettosità principale legata alla capote sono però i

cablaggi elettrici per la movimentazione, che passano infelicemente nella zona delle cerniere del cofano posteriore e che, presto o tardi, si tagliano. Con un cavo tranciato manca il consenso elettronico all'apertura o alla chiusura del tetto: se ne ricava che potreste trovarvi sotto un acquazzone senza la possibilità di chiudere la macchina. C'è però di bello che sono in commercio kit con cavi in silicone molto più resistenti di quelli originali, ma con gli stessi colori. Se i martinetti idraulici che sovrintendono alla movimentazione del mantice non fanno segnalare significative difettosità in termini di perdita di olio (che è un grande classico delle capote elettriche della prima generazione) c'è un altro guaio - tipico di tutte le Audi delle generazioni B3 e B4 - a carico, questa volta, della strumentazione: gli indicatori secondari (termometro acqua e indicatore del livello carburante, soprattutto) si scollegano con frequenza; sono però sostituibili in pochissimo tempo e con una spesa assolutamente modesta.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CAPOTE (SONNENLAND)	€ 799
MOTORE VENT. RADIATORE	€ 324
CENTRALINA GEST. MOTORE	€ 615
DEVOLUCI ORIGINALE	€ 181
RADIATORE MOTORE	€ 123

● Il club

Audi
Club International
Italia



Audi Club International Italia

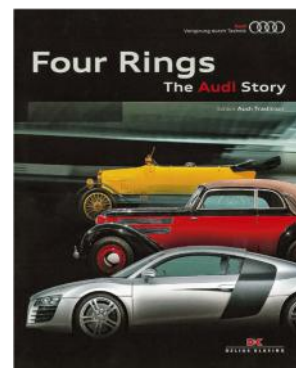
Sito aciitalia.com

Email stefano.zordan@audisportclub.com

Audi Cabrio Fan Club

Facebook facebook.com/audi.cabrio.fan.club

● I libri



Generico ma avvincente

"Four Rings The Audi Story" di Thomas Erdmann, Ralf Frieze, Peter Kirchberg e Ralph Plagmann; il testo è corredato da immagini inedite ed è stato curato dalla stessa Audi Tradition. Più specifico "Audi 80 - Alle Modelle von 1972 bis 1995" di Kevin Thiel, Heel Verlag editore.

● Specialisti

Autoparti

Sito autoparti.it

Email info@autoparti.it

Capote auto

Sito capoteauto.com

Email capoteauto@gmail.com

Eurotop GmbH & Co. KG

Sito verdeck.de/it/

Email info@eurotop.de

3 SU QUALE PUNTARE

Chiamata a confrontarsi con due generazioni di BMW Serie 3 e altrettante di Saab 900, che erano le sue rivali designate, l'Audi Cabriolet si è battuta a suo tempo anche con la Mercedes A124, cioè la Classe E

decapottabile, che pure era di una taglia più grande, anche se nei segmenti di nicchia le suddivisioni naturali del mercato si stemperano. La premessa è utile a introdurre la ricchezza di motori con cui la Cabriolet (oltre 71 mila esemplari costruiti) è stata proposta: sei a benzina e uno a gasolio, a quattro, cinque e sei cilindri, in linea e a V, da 1,8 a 2,8 litri e da 90 a 174 cavalli. Come già abbiamo fatto per la Coupé B3, a chi ha un'anima

passista e prevede di impiegare la propria Audi soprattutto per escursioni turistiche da lungomare e colline, suggeriamo di puntare sulla 2.0 E da 115 cavalli: motore diffusissimo, impiegato su decine di modelli del gruppo Volkswagen, su cui chiunque sa mettere mano in ragione della sua elevata diffusione e della bassa sofisticazione. È anche relativamente facile da trovare, specie da noi, dove la 2.3 E, ben più diffusa a livello continentale, era messa



AUDI CABRIOLET 2.8 E 1992-2000



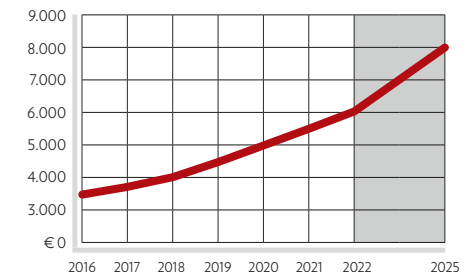
4 IL MERCATO

Le Cabriolet degli anni 90 hanno avuto una sorte commerciale migliore rispetto alle Coupé B3 da cui derivano: i volumi di produzione sono stati quasi gli stessi, quando solitamente le versioni scoperte rappresentano una nicchia di mercato di minore rilevanza. E non si pensi che la disponibilità di una versione a gasolio abbia accresciuto le vendite in maniera significativa: ne sono state realizzate soltanto 4.000 circa sulle oltre 71.000 unità complessive, e oggi non riscuotono nessun interesse dal punto di vista collezionistico, al punto che Ruoteclassiche non ne prevede nemmeno una quotazione. Neppure la mancanza delle versioni a trazione Quattro è stata un ostacolo al successo della Cabriolet e neppure la mancata realizzazione dell'edizione S2. Perché la Cabriolet derivata dalla Coupé B3 è stata sempre considerata un'auto scoperta da passeggio e da vacanze, con motorizzazioni adeguate

al pur rilevante peso, persino brillanti nelle edizioni dotate di motore plurifrazionato (5 cilindri in linea o V6). Come tali vengono intese ancora oggi sul mercato da collezione. Sono un'alternativa, per certi versi più economica e rara, rispetto alle Cabriolet BMW delle serie E36 contemporanee, con discrete possibilità di rivalutazione, specie se si punta su esemplari conservati in stato eccellente (che sono abbastanza frequenti). Chi ha posseduto una Cabriolet di questo modello, infatti, ha sempre provveduto a mantenerla con cura. Il maggior numero di esemplari in vendita si trovano dai privati, e sono reperibili mediante annunci sui siti web di e-commerce più utilizzati. I valori richiesti si attestano attorno alle quotazioni suggerite da Ruoteclassiche e spesso hanno un buon margine di trattativa. I due livelli di quotazione attuali, 4.000 euro nel label AB per le motorizzazioni 4 cilindri, 6.000 euro per le 5 e 6 cilindri, sono destinati a crescere parallelamente in misura abbastanza elevata nei prossimi anni. **RC**



AUDI CABRIOLET 2.3 E - 2.6 E - 2.8 E 1991-2000



In Italia le V6 sono decisamente rare, mentre in Germania sono abbastanza comuni (però si trovano a prezzi più alti rispetto ai nostri). Più facile reperire le 2.3 E.

fuori gioco dal regime di tassazione, specie nei primi anni di vita. Mosca bianca del nostro mercato per le medesime ragioni, oltre che per i superiori costi di esercizio, la 2.8 V6 (174 cavalli e 218 km/h) andrebbe invece presa in considerazione perché, alle doti di classe e distinzione comuni a tutta la gamma, aggiunge il temperamento del V6. Di certo, non ha una potenza da primo della classe ma per una scoperta elegante come questa non è certo un limite, visto che

PER PASSEGGIARE ALL'ARIA APERTA IL 2.000 DA 115 CV È PERFETTO. IL V6 DI 2,8 LITRI DA 174 CV REGALA PERÒ EMOZIONI INTENSE

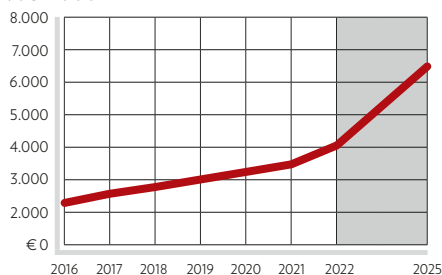
predilige l'erogazione vellutata (ha 250 Nm di coppia a 3.000 giri) e chiede ben poco di più, rispetto al due litri quattro cilindri, in termini di consumo (9,8 litri per 100 km contro 9,1). L'ingresso e l'uscita dei motori nella gamma ha parecchio movimentato la vita commerciale della Cabriolet. Che per il resto ha avuto solo un modesto lifting nella primavera 1997: plastiche delle frecce anteriori bianche, diversa grafica della strumentazione e poco altro.



↑ AUDI CABRIOLET 2.0 E 1993-1998

↓ AUDI CABRIOLET 1.8 - 2.0 E - 2.0 16V

1993-2000



Le versioni con motori a quattro cilindri hanno quotazioni identiche: in futuro le 2.0 16V (peraltro molto rare) potrebbero crescere di più, in virtù della maggior potenza (140 CV).



UNDERSTATEMENT

Piccoli dettagli indicano che sotto il vestito da berlina d'alta classe si nasconde un temperamento tutt'altro che mite: un cinque cilindri di 2,2 litri sovralimentato da 230 CV oppure un V8 di cubatura quasi doppia e 280 CV. Sfiora i 250 km/h

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

AUDI 100 S4



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Responsabilità mica da ridere, quella che l'Audi assegna alla 100 del 1991 (C4, nella denominazione interna). È chiamata a succedere alla serie del 1982, che aveva fatto dell'aerodinamica e di una forte personalità estetica il suo tratto distintivo; che aveva trasformato la Avant (prima di allora, una semplice due volumi) in una station wagon (sia pure dal posteriore molto rastremato); che aveva esteso la trazione quattro all'alto di gamma. Difficile, appunto, ma non impossibile. La 100 degli anni 90 è forse meno impattante sul piano dello stile (che

occhieggia alla più compatta 80 contribuendo a determinare un family feeling molto identitario) però è persino più aerodinamica, con un Cx di 0,29 contro lo 0,30 della serie C3. Porta in dote numerose innovazioni, a iniziare dal debutto del motore V6 con condotti di aspirazione a lunghezza variabile,



inizialmente con cilindrata di 2,8 litri e 174 CV: sarà a lungo uno dei cavalli di battaglia trasversali nella gamma Audi. Poi c'è una Avant che diventa una giardinetta a tutti gli effetti, con la possibilità di trasportare sino a sette persone montando un sedile supplementare contromarcia nel baule (le monovolume erano poco diffuse e ancora poco apprezzate). E soprattutto ci sono le versioni sportive S, che entrano per la prima volta sulla viceammiraglia della gamma (vice perché, oltre, esiste anche la V8). La carriera della 100 C4 finisce già nel 1994. In realtà continua per altri tre anni visto che la A6 prima serie che la rimpiazza altro non è se non una ridenominazione dello stesso modello coniata per coerenza con la A8 da poco presentata, accompagnata da un modesto lifting.

QUOTAZIONI

Chiamate 100 fino alla metà del 1994 e poi A6, hanno differenti denominazioni anche nelle sportive: le 100 si chiamano S4 e le A6, invece, S6. Il valore più basso è quello attribuito alla 100 S4, sia berlina sia Avant, con motore 2,2 litri: 5.000 euro. La 4.2 V8 vale 1.000 euro in più.

Valore minimo € (label AB)

5.000

Valore massimo € (label AB)

6.000

2 RESTAURO

È stata una delle Audi migliori di sempre, in termini di qualità esecutiva: priva di particolari complessità strutturali e rifinita con grande cura. Sulla gamma internazionale della S4 il cambio poteva essere un automatico ZF con convertitore di coppia con funzione Sport per aumentare il regime di cambiata oppure un manuale a sei marce. Solo per l'Italia, per sfuggire alla tassa sui fuoristrada in cui rientravano, al tempo, le auto con quattro ruote motrici e più di cinque rapporti, venne realizzata una versione a cinque marce. Le S4 "italiane" sono poche e la loro trasmissione, con rapporti specifici, può essere molto complicata da riparare: meglio puntare su una sei marce europea. Altra "stranezza" del nostro mercato, di cui è bene tenere conto anche ai fini di un eventuale ripristino, la versione elaborata dalla ABT, che venne distribuita in quantità non trascurabili come importazione parallela dalla Prestige Car e che monta un albero

motore diverso per ridurre, con una corsa inferiore, la cilindrata a due litri, e una centralina rimappata per non perdere i cavalli. È una "special" interessante ma queste difformità meccaniche (cui si aggiungono linea di scarico e cerchi specifici) la rendono assai complessa da restaurare correttamente. In generale, i ricambi di tutta la serie C4 si trovano senza particolari difficoltà, anche di concorrenza e a prezzi contenuti. Tra le eccezioni alla regola, la centralina Motronic della S6, irreperibile, la frizione e i freni (esistono compatibilità con altri modelli, ma come spesso avviene i codici non coincidono, pur trattandosi del medesimo pezzo). Il servosterzo integrato alla pompa del servosterzo, tipico di gran parte delle Audi dal 1980 al 1995, richiede revisioni periodiche; la sua sostituzione costa un migliaio di euro. La S4, a differenza della successiva S6, monta dischi freno con pinze anulari pressoché impossibili da sostituire con pezzi uguali; la 4.2 V8, equipaggiata con cerchi Bolero da 17 pollici, deve infine fare i conti con un ET particolare.



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

DISCO FRIZIONE	€ 154
CATALIZZATORE	€ 369
INIETTORE (BOSCH)	€ 161
KIT CUSCINETTO RUOTA	€ 29
FARO ANTERIORE	€ 111

• I club



Audi Sport Club

Sito audisportclub.com

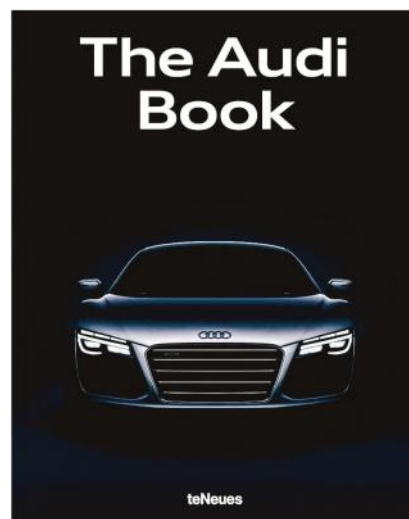
Email info@audisportclub.com

Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

Email stefano.zordan@audisportclub.com

• I libri



Non c'è un testo specifico per la S4

ma chi vuole approfondire la storia della marca può prendere in considerazione "The Audi Book", edizioni teNeues, in inglese e in tedesco, che racconta la storia del marchio dalle sue origini passando per la storia sportiva.

• Specialisti

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

EU Autopezzi

Sito euautopezzi.it

Email info@euautopezzi.it

3 SU QUALE PUNTARE

Inevitabile, trattandosi della prima grande Audi con la S nella sigla, puntare sulla S4. Combinazione alfanumerica che - è bene sottolinearlo - solo a partire dal 1997 avrebbe identificato la versione sportiva

della A4, facendo quindi coincidere la cifra con quella della serie costruttiva corrispondente. Prima di allora, quando le Audi ancora non avevano la "A" nel nome dei modelli, le S avevano una gerarchia identificativa tutta loro (che, riletta a posteriori, complica non di poco la comprensione). Vera hot sedan (o, se preferite, hot wagon, visto che la facevano anche con carrozzeria Avant) la S4 è una sorta di super 100: quello che,

sino alla serie precedente, era stata la 200. Ma mentre quella era super nel senso che era un'ammiraglia "aumentata", ora che il ruolo di portabandiera della gamma è stato trasferito alla grande V8 la "over 100" acquisisce caratteri sportivi, più che di rappresentanza. La prima S4, classe 1991, è una 100 con, pari pari, la meccanica della Coupé S2, la più potente della sua gamma. E quindi ha trazione integrale, motore cinque cilindri 2,2 litri da 230 cavalli per



AUDI 100 S4 1991-1994



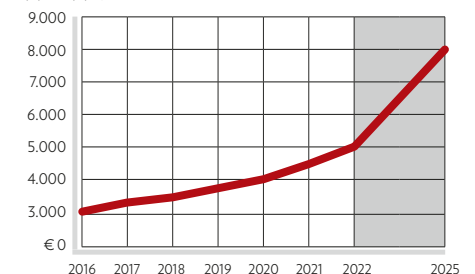
4 IL MERCATO

Le berline o station wagon sportive della serie C4 sono decisamente sottostimate dal mercato, anche se i segnali di ripresa sono evidenti e verranno concretizzati nelle quotazioni di Ruoteclassiche nei prossimi mesi. Come spiegato in altre parti di questo servizio dedicato alle C4, la carriera commerciale è stata distinta in due fasi: quella con la denominazione 100, che nel caso delle edizioni sportive ha avuto la sigla S4, e quella con il nome A6 in cui la sigla affibbiata alle versioni prestazionali è stata S6, anche se le motorizzazioni sono pressoché identiche (soltanto il V8 ha avuto un incremento di potenza da 280 a 290 CV). Anche le logiche dei rapporti di valore tra le versioni sono differenti, per il momento: le 100 S4 hanno quotazioni identiche per berlina a 4 porte e Avant, ma cambiano in relazione alla motorizzazione 5 cilindri in linea con turbocompressore o V8 aspirato. Le S6, invece, hanno valori uguali a prescindere

dalla motorizzazione, ma con un leggero vantaggio a favore delle Avant rispetto alle berline (7.500 euro contro 7.000). Nel corso delle variazioni previste dal Comitato Prezzi nei prossimi mesi, verrà rivista la "gerarchia" dei valori, distinguendo per tutte e due le serie le quotazioni di ciascuna versione, secondo una gradualità che premierà le motorizzazioni V8 rispetto alle 2.2 Turbo a 5 cilindri, e attribuirà un vantaggio alle più apprezzate Avant, a prescindere dalla motorizzazione. Un'ulteriore modifica sarà l'introduzione della quotazione della rara S6 V8 4.2 Quattro Plus, con il motore portato a 326 CV dai precedenti 290, che già oggi sul mercato merita un apprezzamento del 20% in più. Le C4 sportive sono oggetti rari in Italia: ne furono vendute poche all'epoca e molte di quelle poche sono state esportate, soprattutto in Germania, in anni recenti, complici le quotazioni nettamente inferiori in vigore nel nostro Paese, che hanno favorito i collezionisti stranieri, giunti numerosi in Italia a "fare shopping conveniente". **R&C**



AUDI 100 S4 1991-1994



Le quotazioni delle 100 S4 a cinque cilindri sono nettamente sottostimate, ma sono in forte crescita: nei prossimi mesi i listini saranno aggiornati, con incrementi attorno al 30%.

244 km/h. Per chi volesse esagerare, c'è la successiva S4 4.2, che debutta a novembre 1992. Figlia di un'ennesima combinazione di componenti, è la stessa macchina di prima solo che stavolta il motore è quello della V8: ha 50 cavalli in più della cinque cilindri, per un totale di 280, viaggia a 249 km/h e scatta da 0 a 100 in 6,2 secondi (0,6 in meno rispetto alla 2.2). Ha anche una coppia monstre di 400 Nm a 4.000 giri, il 75% dei quali sono disponibili anche a

**ALL'ORIGINARIO
CINQUE CILINDRI
DI 2,2 LITRI TURBO
DA 230 CV SI
AFFIANCA IL V8
4.200 ASPIRATO
DA 280 CV**

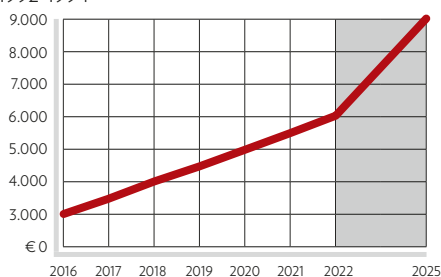
regimi bassissimi. E questo grazie al frazionamento e alla cilindrata praticamente doppia visto che, a differenza della S4 "piccola", qui il motore è atmosferico e non sovralimentato. In un caso come nell'altro, armatevi però di pazienza nella ricerca: parliamo di una produzione di poco più di 18 mila pezzi (di cui meno di 2.500 con l'otto cilindri) su quasi mezzo milione di 100 C4. Ma spesso sono proprio le cose difficili quelle che danno maggiore soddisfazione.



↑ AUDI 100 S4 4.2 1992-1994

↓ AUDI 100 S4 4.2

1992-1994



Con i prossimi aggiornamenti, le 100 S4 Avant saranno maggiormente valorizzate rispetto alle 4 porte. Modello molto raro nel parco circolante nazionale.



AUDI 100 S4 AVANT

LEGA VINCENTE

Sul piano tecnico è un capolavoro: è la prima ammiraglia costruita interamente in alluminio. Come se ciò non bastasse, viene anche declinata nella versione sportiva S8. Ha meritato persino un W12 di 6 litri da 420 CV

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La leggerezza, innanzitutto. La A8, prima Audi a inaugurare - nel 1994 - il sistema alfanumerico con la A seguita da una cifra, è stata anche la prima ammiraglia di serie a essere integralmente costruita in alluminio. Oltre che la prima a venire declinata in una variante sportiva, la S8, che compone una gamma parallela. Ma a questo ci arriviamo dopo. La faccenda della lega leggera, per cominciare: il problema era sfuggire alle maglie della legislazione tedesca che prometteva di inasprire fortemente la pressione fiscale per



le auto dai consumi particolarmente elevati. Andando a confrontare il peso della A8 4.2 prima maniera con quello della V8 che era chiamata a sostituire, c'è il rischio di rimanere delusi: 1.700 kg la vecchia, 1.750 kg la nuova. Che soltanto nella variante 2.8 V6 a trazione anteriore sarebbe scesa a 1.460. Il fatto è che avere mantenuto quasi

lo stesso peso su un'auto che è sedici centimetri più lunga e quasi sette più larga e infarcita oltre misura di centraline di controllo e assistenza è un enorme successo. Pur essendo più grande della V8, la A8 è più leggera anche visivamente: tant'era presidenziale la progenitrice, tanto la sua erede si presenta dinamica: bisogna incrociarla nel traffico, in mezzo alle auto "normali", per rendersi conto di quanto sia immensa (supera di tre centimetri i cinque metri). Nei suoi otto anni di vigenza la A8 rimane quasi immutata. Il "quasi" va riferito al restyling di metà carriera che si concentra sulla plancia: nuovo volante con comandi integrati e, sulla console, un sistema multimediale con GPS (ancorché da appena cinque pollici) dove prima campeggiava una semplice autoradio. Segno dei tempi...



AUDI S8

QUOTAZIONI

Il livello più basso è quello delle V8 3.7 - 4.2 Quattro post-restyling (model year 1999): 5.000 euro (label AB). Al vertice si collocano le S8 4.2 40V Quattro (1999-2002), che valgono 8.500 euro (AB), che salgono fino a 12.800 euro nel caso di vetture da concorso.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

5.000

8.500



2 RESTAURO

Teoricamente una scocca in alluminio non fa la ruggine. Se però nel corso degli anni è intervenuta una riparazione maldestra, fatta da una carrozzeria priva delle necessarie dime Audi e con impiego di particelle di acciaio, ci vuol niente perché l'ossidazione si inneschi. È vero che l'eventualità è statisticamente poco probabile, ma è proprio qui che può manifestarsi una delle poche grane possibili su una berlina della serie D2. Che troverete senz'altro con chilometraggi elevati: raro individuarne con meno di 250 mila chilometri, trattandosi per lo più di auto aziendali o comunque "da lavoro". Ma un uso intensivo non è, di per sé, un indizio di problematicità. A detta di chi le Audi le conosce bene, è la serie largamente migliore tra le numerose che si sono succedute nella famiglia A8 - S8; la cura di dettagli anche poco visibili come l'accoppiamento tra i tagli dei tappeti e le slitte di scorrimento dei sedili sono tra

i migliori mai realizzati dall'industria dell'automobile. Se trovate un esemplare che sia nelle condizioni di richiedere un'importante revisione meccanica, tenete presente che i V8 delle A8 e quelli delle S8 sono molto più diversi tra loro di quanto si potrebbe immaginare leggendo la scheda tecnica: gli "S" hanno camme, compressione e centralina di gestione specifiche, canne cilindri al Nikasil non rettificabili, pistoni speciali. Ribadiamo: sarà difficile che dobbiate rifare un motore (abbiamo notizie di S8 che hanno superato i 400 mila chilometri senza inconvenienti) ma se ricorre il caso la fattura sarà inquietante: meglio selezionare un esemplare che costi di più ma non abbia bisogno di interventi. Il ricambio più costoso in assoluto sono i cristalli; sulle vetture precedenti il 1996 la schermatura anticalore del parabrezza è fatta in modo tale da rendere illeggibile il Telepass: se volete usarlo, l'unico modo è quello di sostituire il vetro con quello successivo, che aveva una finestrina lasciata libera allo scopo. Ma è sicuramente più economico ricorrere alla carta di credito.

DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

DEBIMETRO	€ 225
POMPA INIEZIONE. (ORIG.)	€ 3.131
CERCHIO IN LEGA (ORIG.)	€ 580
PARAURT (ORIGINALE)	€ 687
PARABREZZA	€ 557

• I club



Audi Sport Club

Sito www.audisportclub.com

Email info@audisportclub.com

Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

Email stefano.zordan@audisportclub.com

• I libri



La potente berlina Audi non ha al momento nessun libro dedicato. Può essere però l'occasione per conoscere la storia del marchio leggendo il doppio volume in cofanetto edito da Audi Tradition e intitolato "Audi Design - tra evoluzione e rivoluzione", per un totale di oltre 600 pagine.

• Specialisti

Audi Tradition

Sito shops.audi.com

Email info@audi-zentrum-ingolstadt.de

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

3 SU QUALE PUNTARE

Sono esistite anche delle A8 d'accesso, nel corso degli anni: fa strano, usare un'espressione del genere per una signora ammiraglia come questa, ma rappresenta pur sempre la realtà. Ci sono state, quindi, una versione mossa da un sei cilindri 2,8 litri come pure quella equipaggiata con un V8 ridotto a 3,7 litri, entrambe a due o a quattro ruote motrici. Per chi, nella A8, vede soprattutto un vessillo di tecnologia per via della scocca in lega leggera (Audi Space Frame) ed è affascinato dalla bellezza discreta delle sue linee, possono essere soluzioni tutt'altro che disprezzabili. Ma non rappresentano la scelta più centrata, altro non fosse che per una questione di coerenza: se top di gamma era, che top di gamma sia, tanto più che le differenze in termini di listino che si riscontravano da nuova - tra una variante e l'altra - sono oggi di fatto livellate. Non c'è dunque, almeno non razionalmente, un valido motivo per non concedersi il meglio. Tra le "normali", cioè quelle della gamma borghese, con la A davanti all'otto, è doveroso considerare come prima scelta la 4.2 Quattro. Non solo è la prima, e già questo è di per sé un motivo che aggiunge fascino alla scelta, ma ha una dotazione tecnologica da far tremare le vene e i polsi: cambio a sei marce (merce rara, nel 1994) oppure automatico Tiptronic a quattro rapporti di derivazione Porsche, trazione integrale permanente e una quantità di assistenze elettroniche che - calate sempre nel loro tempo, questo è fondamentale per capirne la portata - fa gola anche a chi non sia patito di queste faccende. Ci sono sigle, tante sigle, perché è così che oramai va il mondo alla metà degli anni 90, ma non solo. Ecco quindi l'EBV per ottimizzare il funzionamento dell'ABS, il differenziale autobloccante EDS, il servosterzo Servotronic a controllo elettronico, il sistema DSP che rende adattativo il funzionamento del cambio automatico. E poi cristalli a doppio strato, climatizzatore a zone e sospensioni a quadrilateri montate su sottotelai.

AUDI A8 4.2 1994-2002



AUDI S8 1996-2002



Il V8, derivato da quello della precedente Audi V8, è stato perfezionato nell'aspirazione, che ora sfrutta condotti a lunghezza variabile, e manda a terra 300 cavalli e 350 Nm costanti tra 2.000 e 6.000 giri. Lo 0-100 è una pratica che risolve in 7,3 secondi, mentre a contenere la velocità entro il limite (autoimposto dai costruttori tedeschi in questi anni) di 250 km/h provvede il limitatore. Escludendo i diesel e l'esagerata W12 di 6 litri e 420 cavalli con carrozzeria a passo lungo, l'altra nostra opzione è nuovamente una otto cilindri, e ancora una volta 4.200: si tratta, lo avrete intuito, della S8, variante in stile Doctor Jekyll e Mister Hyde della A8 standard. Nella sua prima release (1996) ha 340 cavalli e scatta da 0 a 100 in 5,5 secondi. Nel 1999 guadagna le cinque valvole per cilindro e 20 cavalli supplementari. Nonostante questi upgrade non è però, noblesse oblige, un'auto vistosa: serve un occhio allenato per riconoscere

SULLA S8 L'OTTO CILINDRI EROGA BEN 340 CV, POI PORTATI A 360. SCATTARE DA 0 A 100 IN CIRCA 5 S NON È MALE

i cerchi Avus da 18 pollici, che sono - assieme ai meravigliosi gusci cromati dei retrovisori - l'unico modo per distinguerla al volo da una A8 (a meno che non si vogliano controllare anche i loghi anteriori e posteriori). Pure l'abitacolo gioca sulle sottigliezze: sedili sportivi in nappa setificata e regolazioni elettriche, strumenti con fondi grigi e indicatori bianchi. Poi c'è l'assetto abbassato di 2 cm e irrigidito, ma questa è una cosa assai difficile da individuare a colpo d'occhio. Per nulla vistosa, molto dinamica, confortevole ed efficacissima, la S8 della serie D2 (sigla che identifica tutte le A8 prima maniera) è una youngtimer che dà molte soddisfazioni nella guida di tutti i giorni chiedendo in cambio solo benzina, però tanta: tra 12,7 e 13,7 litri per 100 km a seconda che il motore sia il 340 o il 360 cavalli.

4 IL MERCATO

Nella gamma della prima generazione delle A8 questa "Guida al collezionismo" prende in considerazione solamente i motori a benzina V8 e W12, cioè il top di gamma: sono le uniche versioni che, almeno per il momento, sono considerate interessanti sotto il profilo storico dai collezionisti. Ricordiamo che la cifra tecnica della famiglia è la scocca interamente in lega leggera, una primizia nel settore delle berline di grande serie. Le A8 della serie D2 sono berline di grande rilievo nel segmento delle ammiraglie degli anni 90: nate dopo l'esperimento V8 di fine anni 80, riscosero un grande successo commerciale e fecero della Casa un concorrente molto serio per BMW e Mercedes-Benz, i due marchi che tradizionalmente controllavano il mercato delle berline di rappresentanza. Sotto

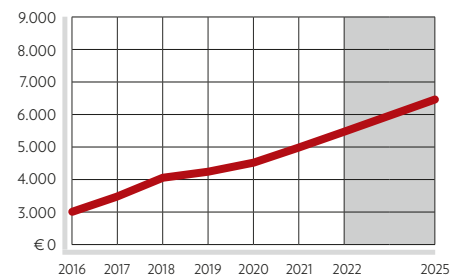
il profilo storico, dunque, le A8 hanno un futuro assicurato. Per il momento le quotazioni sono basse (in relazione al prezzo di listino astronomico che avevano da nuove) e cresceranno in misura moderata. Puntare sulle S8 e sulle rarissime W12 6.0 è la scelta più logica: i prezzi sono superiori (al momento le W12 valgono 7.000 euro, ma nei prossimi anni raggiungeranno e forse sorpasseranno le S8, che sono quotate da 8.300 - le 32 valvole da 340 CV - a 8.500 euro - le 40 valvole da 360 CV), ma garantiscono in futuro una crescita più elevata. Le A8 "normali" costano meno, ma rimarranno su livelli più bassi nei prossimi anni. Per il momento le A8 3.7 (230 CV le 32V, 260 CV le 40V) sono equivalenti alle A8 4.2 (300 CV le 32V, 310 CV le 40V) in termini di valore, ma col passare degli anni le versioni più potenti godranno di maggiore apprezzamento. Sul mercato ne circolano ancora parecchie, anche se molti

LE SPORTIVE S8 HANNO UN APPEAL INDISCUTIBILE; TUTTAVIA LE A8 COL W12 SONO DEI GIOIELLI

esemplari hanno accumulato percorrenze molto elevate (spesso superiori ai 300 mila km). Non che l'affidabilità venga meno col passare degli anni e con l'aggravio dei chilometri. Tuttavia aumenta il rischio di dover effettuare interventi importanti, soprattutto al cambio e alle sospensioni, che hanno costi quasi proibitivi, soprattutto in relazione al valore commerciale attuale. Meglio quindi preventivare un budget leggermente superiore e portarsi in garage un esemplare meno sfruttato. 

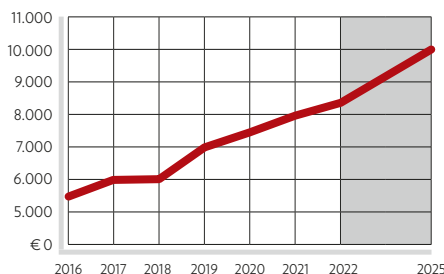


AUDI A8 3.7-4.2 QUATTRO (32V)
1994-1999



Le prime A8 con motori V8 hanno valori in leggero rialzo. Per il momento identici per le meno pregiate 3.7 e le più potenti 4.2. In futuro le versioni da 300 CV saliranno di più.

AUDI S8 (32V)
1996-1999

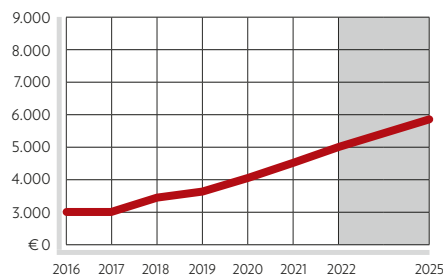


Valgono oltre il 20% in più rispetto alle A8, una fornice destinata ad allargarsi. La differenza tra l'edizione con motore 32 valvole e quella successiva a 40 valvole è quasi insignificante.



➡ AUDI A8 3.7 - 4.2 QUATTRO (40V)

1998-2002



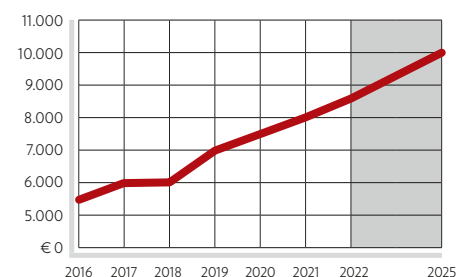
Con il restyling del model year 1999

i motori V8 delle A8 guadagnano la distribuzione a 5 valvole per cilindri e 10 CV in più sulle 4.2 e 30 CV sulle 3.7.



← AUDI S8 (40V)

1999-2002

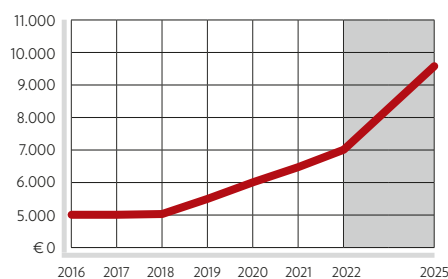


La S8 40V è la versione più costosa della gamma. Le previsioni di rivalutazione sono interessanti. Una vettura in condizioni esemplari vale oggi 12.800 euro.

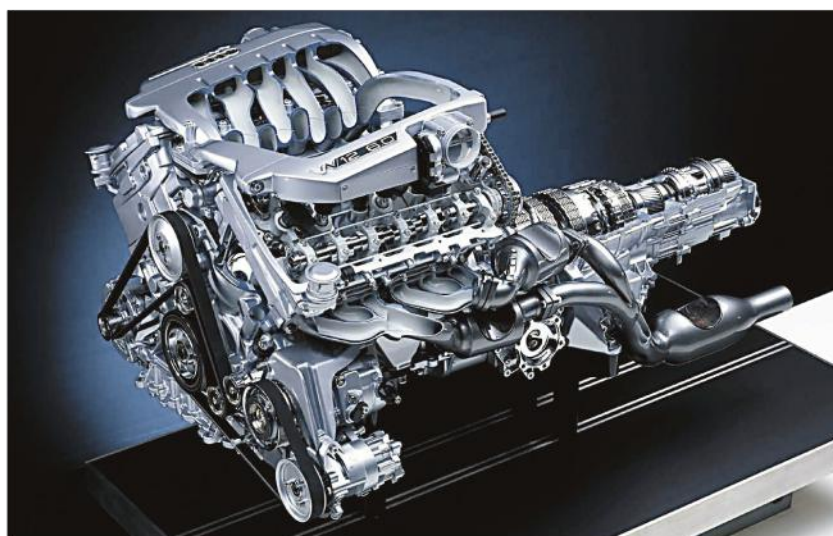


➡ AUDI A8 W12 6.0

2001-2002



Si tratta della versione dal potenziale di rivalutazione migliore. Potrebbero persino superare le S8, perché prodotte in pochissime unità prima del cambio di generazione.



Eccellenza tecnica

Il motore W12 è un gioiello di meccanica, interamente realizzato in lega leggera. La cilindrata complessiva è di 5.998 cm³ (84x90,3 mm); la distribuzione è a 48 valvole. Erega ben 420 CV a 6.000 giri/minuto. Questo raffinato propulsore è accoppiato alla trasmissione Tiptronic. Ovviamente la trazione è integrale permanente.

CURA DI STEROIDI

Una station wagon da 315 CV? A metà anni 90 era impensabile. Sotto sotto c'è lo zampino della Porsche, alla quale è anche affidata parte del processo produttivo. In due anni ne vengono costruite appena 2.891. Velocissima, cattiva e rara

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



AUDI RS2

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La RS2, proposta solo in versione Avant, è la capostipite di tutte le Audi RS, cioè il modello di punta della gamma della marca di Ingolstadt, vero e proprio fiore all'occhiello del marchio dei Quattro anelli. Rappresenta un incipit di tale portata che da quel momento tutte le RS vengono identificate con la tipologia di carrozzeria station wagon. Diventa una sorta di manifesto programmatico della marca, che le concorrenti BMW e Mercedes, attraverso i propri brand Motorsport e AMG, sono costrette a seguire a ruota, ma non con gli

stessi risultati di vendita. La RS2 è nobilitata dalla collaborazione con Porsche, che partecipa attivamente sia alla progettazione sia alla produzione in piccola serie di questa station wagon clamorosamente potenziata, innestando alcuni dettagli prelevati direttamente dalle sue sportive. La più cattiva delle Audi degli anni 90 è anche molto rara: in due anni di permanenza nel listino ne sono state costruite soltanto 2.891 unità, che oggi sono tutte saldamente nelle mani di collezionisti, che ben difficilmente se ne separeranno in futuro. È dunque un oggetto difficile da trovare, importantissimo sotto il profilo storico non soltanto del brand ma anche per il mercato delle youngtimer in generale. Come confermato dalle quotazioni, che hanno raggiunto un livello notevole, destinato a incrementarsi



ulteriormente secondo un trend che non accenna ad affievolirsi. Di fatto la RS2 è una Porsche e il suo andamento nel mondo delle storiche segue le logiche di mercato della marca di Stoccarda: per questo si tratta di un investimento eccellente che riserverà grandi soddisfazioni a tutti i collezionisti che hanno scommesso su di lei.

QUOTAZIONI

La RS2 è stata prodotta unicamente nella versione Avant. Quindi c'è un solo modello di riferimento, oggi quotato 40.000 euro nella fascia AB del nostro listino. Una vettura in condizioni immacolate può arrivare a 60.000 euro.

Valore € (label AB)

40.000

2 RESTAURO

Segnatevi questi codici: WAUZZZ e WAUC. Il primo è l'inizio del numero di telaio di un'Audi "normale" costruita a Ingolstadt. Il secondo, quello di un'Audi-Porsche (così la RS2 era qualificata, nella targhetta identificativa dentro il vano motore). Se per caso la vostra RS2 ha le tre zeta, lasciatela perdere: è il classico "tarocco". Arrivata a fine serie, la RS non ha difetti di gioventù e vanta una grande affidabilità. Sono tuttavia pochi quelli capaci di metterci le mani, magari per risolvere i guai del debimetro. Che né Audi Tradition né la Bosch forniscono più. Ma un trucco c'è: basta comperare quello della Volvo 740 Turbo, "scarnarlo" impiegandone i componenti interni nel "case" originario. Ma non è la sola astuzia che si può usare "traffucando" sulla potente station wagon. Ad esempio, per risparmiare 260 euro sulla pompa dell'acqua, è possibile acquistare quella della S2, che di diverso ha solo la puleggia recuperando la medesima dal

pezzo vecchio. In questo gioco di incastri, i dischi freno se sono quelli base (cioè da 304 mm di diametro) sono gli stessi delle Porsche 968 e 928; il kit maggiorato al tempo proposto come optional (322 mm) coincide con quelli della 911 964 - 993 Turbo. Attenzione, però, che i mozzi ruota sono diversi. Ma non solo la meccanica attinge a piene mani dai magazzini Porsche: le frecce e i fendinebbia sono comuni alla serie 993, i retrovisori sono quelli delle ultime 964 ma solo per quanto riguarda le calotte, perché la basetta è specifica. Le modanature centrali sottili delle porte, comuni solo alla 80 B3 Quattro Sport, sono difficilmente recuperabili; non così le grembialature sottoporta, che costano però 1.000 euro; i paraurti vengono ricostruiti (1.500 euro). Parafanghi, cristalli e portellone possono quantomeno essere cannibalizzati da qualunque 80 Avant. Infine, occhio alle versioni elaborate (ne circolano anche con 700 CV) e, per tornare a quanto dicevamo all'inizio, alle repliche (sappiamo di una RS2 apparentemente bellissima che è in realtà una 80 millesei).



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

DISCO FRENO ANT. VENT.	€ 211
GUARNIZIONE TESTA	€ 80
VALVOLA ASPIRAZIONE	€ 27
POMPA SERVOSTERZO	€ 554
AMMORTIZZ. ANT. KONI	€ 199

● I club

Audi
Club International
Italia



Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

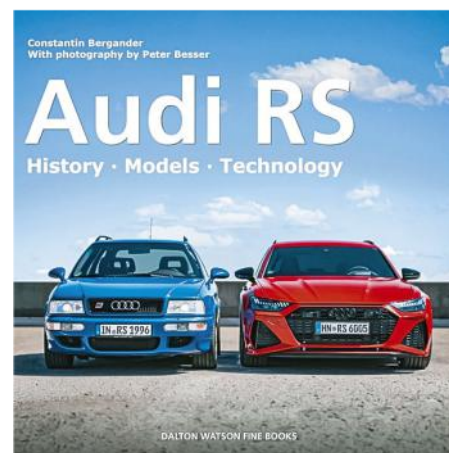
Email stefano.zordan@audisportclub.com

Audi RS Club

Sito audirclub.it

Email info@audirclub.it

● I libri



Il testo di riferimento, uscito da poco, è senza dubbio "Audi RS History - Models - Technology", di Constantin Bergander con le immagini di Peter Besser, Dalton Watson editore; in oltre 250 pagine racconta la storia di tutta la serie Rennsport, dall'inizio sino ai modelli più recenti.

● Specialisti

Audi Zentrum Ingolstadt

Sito audi-zentrum-ingolstadt.de

Email info@audi-zentrum-ingolstadt.de

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

3 SU QUALE PUNTARE

L'unica variabile che si può scegliere è il colore, anche se è già difficile trovarne una in vendita e quindi non si può andare troppo per il sottile. In realtà ne esiste un prototipo a 4 porte, di colore nero,

commissionato dall'allora boss della Casa Ferdinand Piëch, ma oggi appartiene alla collezione e al museo della Casa. La RS2 debutta al Salone di Francoforte del 1993 ed entra in produzione l'anno seguente. La base è quella della Audi 80 Avant, rispetto alla quale sembra perfettamente identica a un occhio poco allenato. In realtà sono molti i dettagli specifici: la mascherina è prominente, sulla falsariga di quella della grande ammiraglia V8 all'epoca ormai

in fase di dismissione; i paraurti anteriore e posteriore sono più massicci e i parafranghi sono allargati, pur senza variare troppo la sagoma, per ospitare i grossi cerchi Cup da 17 pollici prelevati direttamente dalla Porsche 968. Dietro le ruote si celano freni con dischi da 306 mm davanti e da 299 mm posteriormente con pinze a 4 pistoni: arrivano dall'impianto in dotazione alla 911. Differenti sono anche gli specchi retrovisori esterni che paiono prelevati



AUDI RS2 1994-1996

4 IL MERCATO

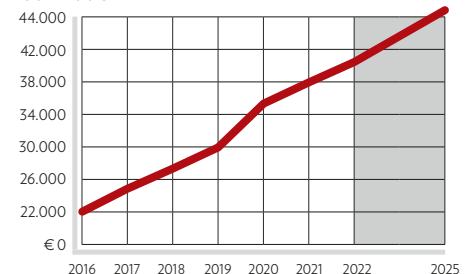
Il mercato italiano all'epoca della produzione ha "assorbito" circa una cinquantina di esemplari di RS2. Di queste, secondo l'archivio del Pubblico Registro Automobilistico, ne circolano ancora 16 unità. Evidentemente tutte le altre o sono state distrutte, oppure (ed è più probabile) sono state esportate verso altri Paesi. Quindi acquistarne una non è affatto semplice: occorre scandagliare il mercato con la massima attenzione. Su uno dei portali di e-commerce più importanti d'Europa, per esempio, attualmente ne risultano in vendita 19 esemplari, di cui 5 in Italia, proposte a cifre attorno alla quotazione massima di Ruoteclassiche (60.000 euro) o, in alcuni casi, esageratamente elevate fino a sfiorare i 100.000 euro ("sparare" alto si può sempre fare, ma non è detto che qualcuno abbocchi...). Indubbiamente dal punto di vista collezionistico questa super Audi è un pezzo da novanta: i suoi

valori di mercato sono sempre stati elevati, ma la crescita negli ultimi anni è stata esponenziale. Oggi un esemplare in buone condizioni è quotato sui listini di Ruoteclassiche 40.000 euro, mentre perfetto (che è lo stato più diffuso per le RS2 in circolazione) arriva a 60.000, come detto in precedenza. Secondo i grandi osservatori del mercato internazionale, che è il vero punto di riferimento di questo modello, giacché l'Italia gestisce una quota minima di esemplari, i valori attuali continueranno a salire. Prima di procedere all'acquisto, il nostro consiglio è di valutare con attenzione il maggior numero di esemplari possibile, meglio se con l'ausilio di un esperto tecnico (un meccanico conoscitore delle meccaniche Audi top di gamma) e di un bravo carrozziere. Perché il valore di una RS2 possa continuare a salire è essenziale che la vettura sia provvista di una puntuale documentazione che certifichi la manutenzione periodica ordinaria e straordinaria. Del resto si tratta di una sportiva blasonata. **RC**



AUDI RS2

1994-1996

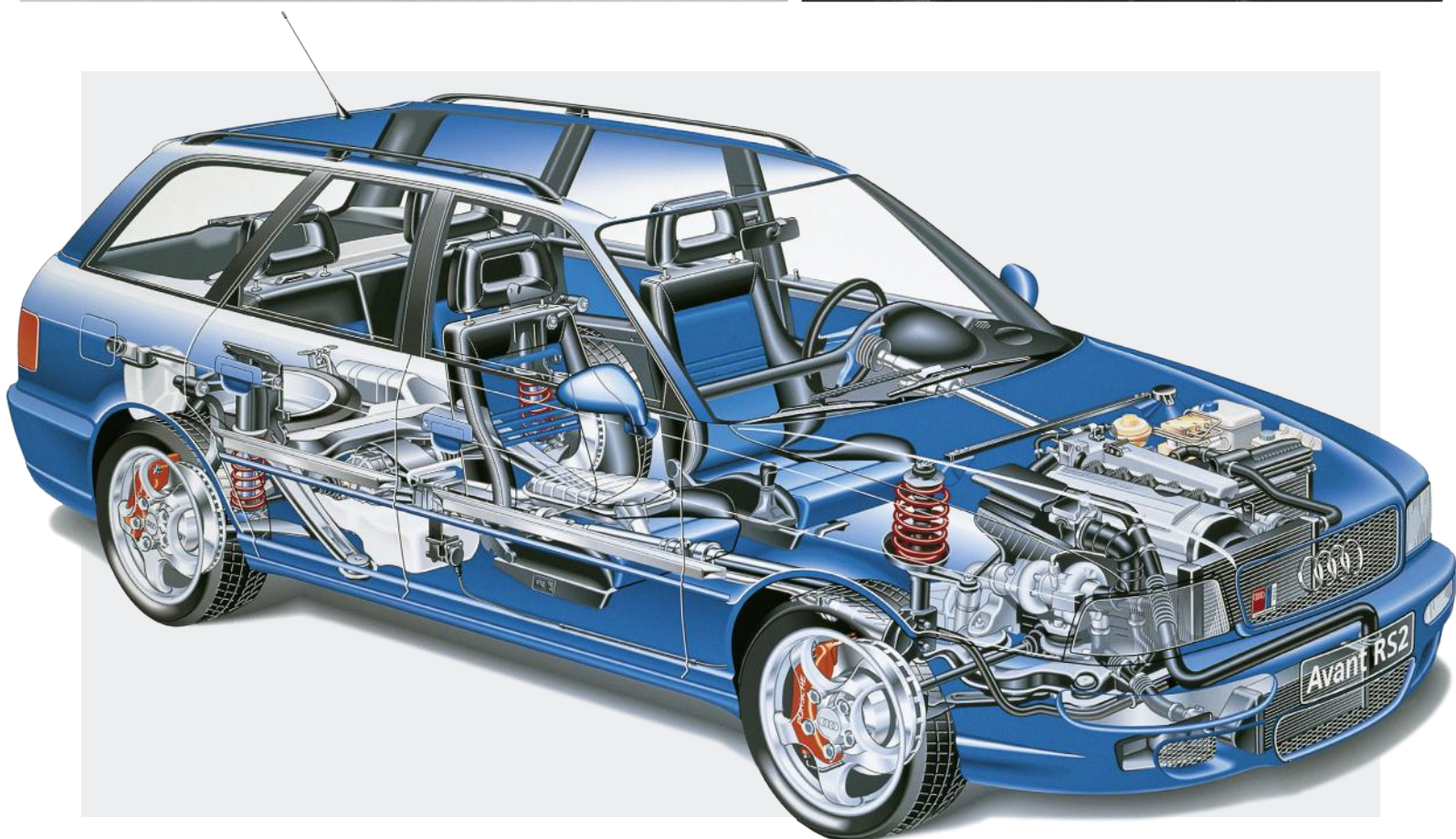


La RS2 è protagonista di una crescita della quotazione che sembra inarrestabile. Dal 2016 a oggi ha quasi raddoppiato la quotazione. E non accenna a fermarsi...

direttamente dalla produzione di Stoccarda. Ovviamente anche l'assetto è rivisto: ribassato, con ammortizzatori più rigidi e barre antirollio. Sotto il cofano c'è un'edizione potenziata del cinque cilindri di 2,2 litri a 20 valvole sovralimentato: il turbo ha la pressione maggiorata da 1,1 a 1,4 bar e intercooler più grande. La potenza, rispetto alla Coupé S2 (serie B3) e alle 80 Avant S2, è incrementata da 230 CV a ben 315. La velocità massima è a dir

SOTTO IL COFANO C'È IL CINQUE CILINDRI DI 2.226 CM³ TURBO DA 315 CV: ECCO LA CURA SOMMINISTRATA DALLA PORSCHE

poco impressionante per l'epoca: ferma la lancetta del tachimetro a 262 km/h. Il ciclo di produzione inizia da Ingolstadt, dove le scocche delle 80 Avant S2 2.2 Turbo 20V Quattro, semicomplete della meccanica, vengono inviate a Stoccarda. Qui avviene la trasformazione in RS2, sulla stessa catena di montaggio che, fino a poco tempo prima, produceva le Mercedes 500 E. La RS2 rimane in listino dal maggio 1994 al giugno 1996: ne vengono prodotte 2.891 unità.



SEMPRE PIÙ POTENTI

Una berlina e una station compatte con un V6 di 2,7 litri biturbo da 265 CV? Si può fare... Anzi la Casa si spinge oltre e nel maggio del 2000 lancia una A4 Avant con ben 380 CV, frutto della collaborazione con la Cosworth

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Dopo ventidue anni, quattro generazioni e quattro milioni e mezzo di esemplari, nel 1994 l'Audi 80 cessa di esistere: arriva, al suo posto, la prima A4. Inevitabile che succedesse, dopo avere visto A8 e A6, ma comunque di spartiacque si tratta. Solo che, mentre la prima A6 è un restyling della 100, la A4 (come pure la grande A8) di nuovo non ha solo il nome. È più larga, specie nelle parti che non si notano ma contano: carreggiate superiori di 45 mm (+30 mm nella carrozzeria) e diverse sospensioni, che all'avantreno dicono addio al MacPherson



per affidarsi a quadrilateri deformabili in alluminio. Solo il retrotreno resta fedele alle ruote interconnesse, rimandando alla successiva B6 (questa è la B5) il passaggio all'indipendenza totale. Quantomeno sulle versioni a trazione anteriore: le Quattro, nelle quali la traversa di collegamento tra i due bracci trasversali costituirebbe un

intralcio all'albero di trasmissione, vantano già la sospensione posteriore a ruote indipendenti. A differenza delle serie che la precedono e le succedono, la B5 viene realizzata unicamente con carrozzeria berlina e Avant, saltando la Cabriolet che in realtà esiste, ma continua a essere quella realizzata sulla base della 80. La grande novità tecnica di questa generazione è l'arrivo delle cinque valvole per cilindro sui milleotto e i tremila V6 (tre di aspirazione e due di scarico), sfruttate più per migliorare l'efficienza energetica che per ottenere prestazioni esuberanti. Il restyling del 1999 è di quelli in punta di matita: l'unico modo per distinguere a colpo d'occhio l'interserie è infatti controllare le luci di retromarcia. Se sono basse e larghe, allora si tratta di una A4 restyling.



QUOTAZIONI

I valori delle S4 e RS4 sono molto diversi, perché la seconda è stata prodotta in soli 6.000 esemplari circa. La S4 più accessibile è la berlina 4 porte: da 7.000 euro (label AB) a 10.500 (label A+). La RS4, solo in versione Avant, sale rispettivamente a 26.000 e a 39.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

7.000

26.000



2 RESTAURO

Di S4 e di RS4 se ne trovano poche, ma quelle poche sono in genere molto curate: in più di un caso hanno persino avuto un unico proprietario. I chilometraggi elevati non sono mai un problema; ciò che conta è che si tratti di percorrenze - per così dire - certificate, cioè con il supporto delle fatture di manutenzione. Il motore V8, al netto delle complessità di manodopera per le quali vale quanto già scritto a proposito della 100 C4 non genera abitualmente problemi maggiori. Lo stesso vale per il cambio, che conserva anche dopo molti anni e tanta strada percorsa una manovrabilità "corta" e facile. Le sospensioni a quattro ruote indipendenti sono molto più efficaci rispetto a quelle delle serie precedenti della A4, però la complessità delle geometrie consiglia di investire periodicamente qualcosa in un accurato controllo della convergenza, a tutto vantaggio della tenuta di strada e della

durata dei pneumatici. Le poche noie di cui può essere portatrice questa serie si concentrano sul quadro centrale del display, che specie se esposto più del normale all'irraggiamento solare (per esempio, lasciandola parcheggiata senza un riparo d'estate) ha i pixel che "impazziscono", fanno le righe e rendono le informazioni inservibili. La buona notizia è che esistono specialisti elettronici, sia pure non numerosi, che sono in grado di ripristinarli a fronte di una spesa del tutto accettabile. Per la RS4 ancora più che per la S4 vale la raccomandazione di evitare vetture che non siano molto, ma molto in ordine di carrozzeria: le parti specifiche (paraurti e parafranghi innanzitutto, ma anche cerchi ruota e relativi mozzi) sono infatti pressoché impossibili da trovare, sia presso la rete di assistenza ufficiale Audi sia rivolgendosi ai generalisti. E se una RS4 Avant giace dal rottamatore, quasi certamente ci si trova a seguito di un incidente, il che fa diminuire le possibilità di cannibalizzarla per poter ripristinare un altro esemplare.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PASTIGLIE FRENO ANT. ORIG.	€ 205
KIT GUARNIZIONI TESTA	€ 235
KIT FRIZIONE ORIGINALE	€ 744
CUFFIA E POMELLO CAMBIO	€ 178
COPRIMOZZO ORIGINALE	€ 17

● I club

Audi
Club International
Italia



Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

Email stefano.zordan@audisportclub.com

Audi Sport Club

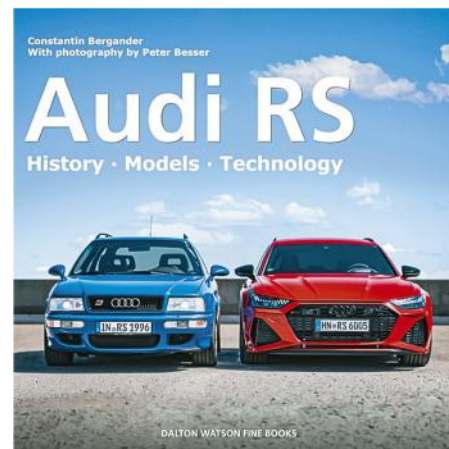
Sito audisportclub.com

Email info@audisportclub.com

Audi A4 S4 RS4 (B5)

Facebook facebook.com/AudiA4S4RS4

● I libri



Come per le altre Audi RS non vi è un volume specifico. L'unica opzione è quella di rivolgersi al generico "Audi RS History - Models - Technology", di Constantin Bergander con immagini di Peter Besser, Dalton Watson Fine Books; più facile da reperire l'edizione in tedesco, edita da Heel.

● Specialisti

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

New Parts Ricambi

Sito newpartsricambi.com

Email info@newpartsricambi.com

 **AUDI S4** 1997-2001



3 SU QUALE PUNTARE

Si corre un rischio, guidando un'Audi di classe media: di essere scambiati per agenti di commercio. Il problema non è evidentemente la categoria professionale, che gode di tutta la nostra stima (anche perché annovera i più attenti tra i guidatori) ma il fatto che, ragionando in termini collezionistici, forse a nessuno stuzzica poi così tanto l'idea di possedere un'auto dichiaratamente "da lavoro". Elegante, affidabile ma molto più bene strumentale che oggetto di desiderio. La considerazione serve a presentare le ragioni per cui, della dozzina di motori delle versioni "tranquille" (le A4 propriamente dette) preferiamo non considerarne nessuno (nonostante alcuni highlight tecnologici che abbiamo descritto in precedenza), concentrando viceversa ogni attenzione sulle due versioni sportive (e quindi S e RS) di questa generazione. Fanno status e sangue insieme, perché sono delle autentiche "sleeper": berline - o giardinette - che ad apparenze del tutto sovrapponibili a quelle delle A4-da-rappresentante associano motori con tanti cilindri, tanti centimetri cubi, tanti cavalli. Di basso ci sono solo i tempi di accelerazione e ripresa... La prima super A4 verso cui si indirizza il nostro suggerimento è la S4, magari berlina. La muove un V6 2,7 litri biturbo con 30 valvole e 265 cavalli, quanti ne bastano a scattare da 0 a 100 in 5,6 secondi. L'assetto ribassato di 20 mm e i cerchi da 17 pollici di disegno specifico sono indizi non molto visibili; più facile riconoscerla (sigle a parte, sarebbe troppo facile) dal paraurti anteriore più esteso verso il basso e disseminato di griglie di aerazione (sono sei). Nell'abitacolo ci sono inserti in alluminio a profusione, che talora però vengono sostituiti da quelli in radica di legno, se il cliente aveva scelto questo optional. La trazione è rigorosamente a quattro ruote motrici e il cambio un manuale a sei marce. E saranno le sole, le S4 & Co., con la sesta, quantomeno tra le versioni "bruciasemafori": ne avranno infatti diritto anche le turbodiesel più potenti.

AUDI RS4 1999-2001

Ma tornando appunto ai benzina: ancora più della S4, è la RS4 la A4 definitiva. Intanto esiste solo Avant, il che la dice lunga su quanto in quegli anni le station wagon avessero preso il sopravvento sulle berline tradizionali, gettando inoltre un ponte all'indietro verso l'indimenticata RS2. Poi arriva, come un romanzo d'appendice, solo quattro mesi prima che la A4 B6 succeda alla B5: a maggio 2000, continuando di conseguenza per un periodo brevissimo. Tredici mesi appena, il che la rende oggi una chimera.

Ma a parte tutte queste suggestioni, sono le prestazioni - soprattutto - che fanno la differenza. Come sulla S4, si tratta di un V6 biturbo, preparato però dalla Cosworth: una pressione di sovralimentazione insolitamente elevata (2,2 bar) porta il 2.671 cm³ a ben 380 cavalli, con 440 Nm di coppia dall'erogazione particolarmente piatta (tra i 2.500 e i 6.000 giri ce n'è sempre), il che si traduce in uno scatto

LA RS4 È MOSSA DA UN V6 DI 2,7 LITRI DA 380 CV, SVILUPPATO IN COLLABORAZIONE CON L'INGLESE COSWORTH

0-100 che abbatte, sia pur solo di un decimo, il muro psicologico dei cinque secondi. La caratterizzazione estetica rimane moderata, ma comunque più decisa che sulla S4: gli sfoghi d'aria anteriori sono più ampi, ce ne sono anche sotto il paraurti posteriore, gli archi ruota sono collegati da una grembialatura aerodinamica, i cerchi sono a nove razze e i retrovisori hanno le calotte cromate come sulla S8. Il meglio di sé però lo fornisce girando la chiave, dando gas e innestando la prima (e le marce successive): sound, grinta, tenuta e stabilità sono strumenti straordinariamente ben accordati che promettono un concerto di grandissima qualità. Sia dandoci dentro, ovviamente dov'è consentito, sia andando ad andature molto tranquille. Con in più lo spazio e la versatilità di una station.



4 IL MERCATO

A differenza delle versioni seguenti, realizzate sulla scocca della serie B7 (saltando dunque una generazione), la RS4 è stata proposta solamente con carrozzeria Avant. La B7, invece, è l'unica disponibile in versione berlina, Avant e Cabriolet. Si torna invece alla tradizione dell'allestimento unico Avant con le successive B8 e B9. Di fatto, quindi, la RS4 B5 si configura come l'erede diretta della RS2 costruita sulla scocca dell'Audi 80, primo modello a fregiarsi della sigla RS. La RS4, dunque, è un modello speciale, prodotto per soli 2 anni (6.030 unità), che dal punto di vista storico riveste un ruolo fondamentale. Per questo è molto ambita ed è difficilissimo trovarne una in vendita. I collezionisti che la possiedono se la tengono ben stretta, perché sanno che il suo valore continuerà a salire. L'unica possibilità di acquistarne una è rivolgersi

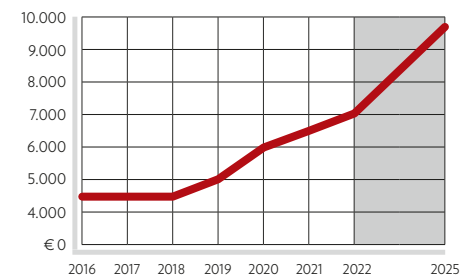
ai commercianti specializzati in supercar, ma affrontando la concorrenza straniera, specie tedesca, che è disposta a spendere cifre impressionanti pur di strappare l'affare. Secondo gli esperti la RS4 arriverà rapidamente a sfiorare i 50.000 euro (la RS2 è già oggi a 60.000 euro). Non molto differente è il discorso sulla S4, che vale oggi tra i 7.000 e i 10.500 euro (berlina) e tra gli 8.000 e i 12.000 euro (Avant), e che ha anch'essa un potenziale di crescita smisurato, sebbene su livelli di partenza molto più bassi. Le S4 oggi possono essere

**SECONDO GLI
ESPERTI LA RS4
POTREBBE PRESTO
TOCCARE I 50.000
EURO. MEGLIO
AFFRETTARSI**

definite decisamente sottovalutate, specie ora che tutti gli esemplari hanno raggiunto la faticosa soglia dei 20 anni. In futuro si manterrà la differenza di valore tra le berline e le Avant a favore di queste ultime, perché nell'immaginario collettivo il concetto di Audi sportiva è indissolubilmente più legato a quello di station wagon, come derivazione dalla ormai mitica RS2. Molte S4 in vendita hanno accumulato percorrenze elevate e talvolta si presentano con aspetto dimesso, con molti lavori di ripristino necessari. Viceversa la RS4, intesa come auto da collezione fin dal momento del lancio, è più frequente reperirla in condizioni di conservazione superbe e con pochi chilometri all'attivo. Dati gli alti costi dei ricambi e la complicazione tecnica delle S4, è sempre meglio puntare sugli esemplari perfetti o già ricondizionati. Perché per le B5 sportive si adatta alla perfezione il vecchio adagio: "chi più spende, meno spende". **RIC**

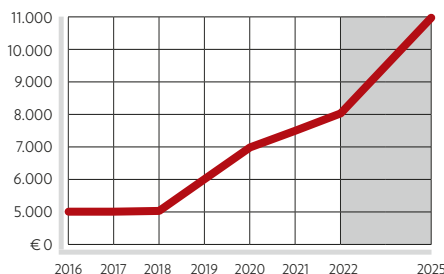


AUDI S4
1997-2001



Ha un potenziale di crescita eccellente, anche se la berlina rimarrà su un gradino inferiore rispetto alla gemella Avant. Il suo valore raddoppierà nell'arco dei prossimi 5 anni.

AUDI S4 AVANT
1997-2001



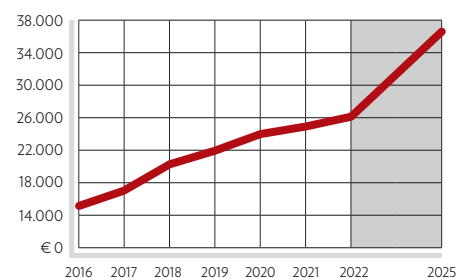
Il trend che caratterizzerà l'andamento di mercato delle S4 Avant sarà analogo a quello delle corrispondenti berline a 4 porte; le station manterranno sempre un leggero vantaggio.



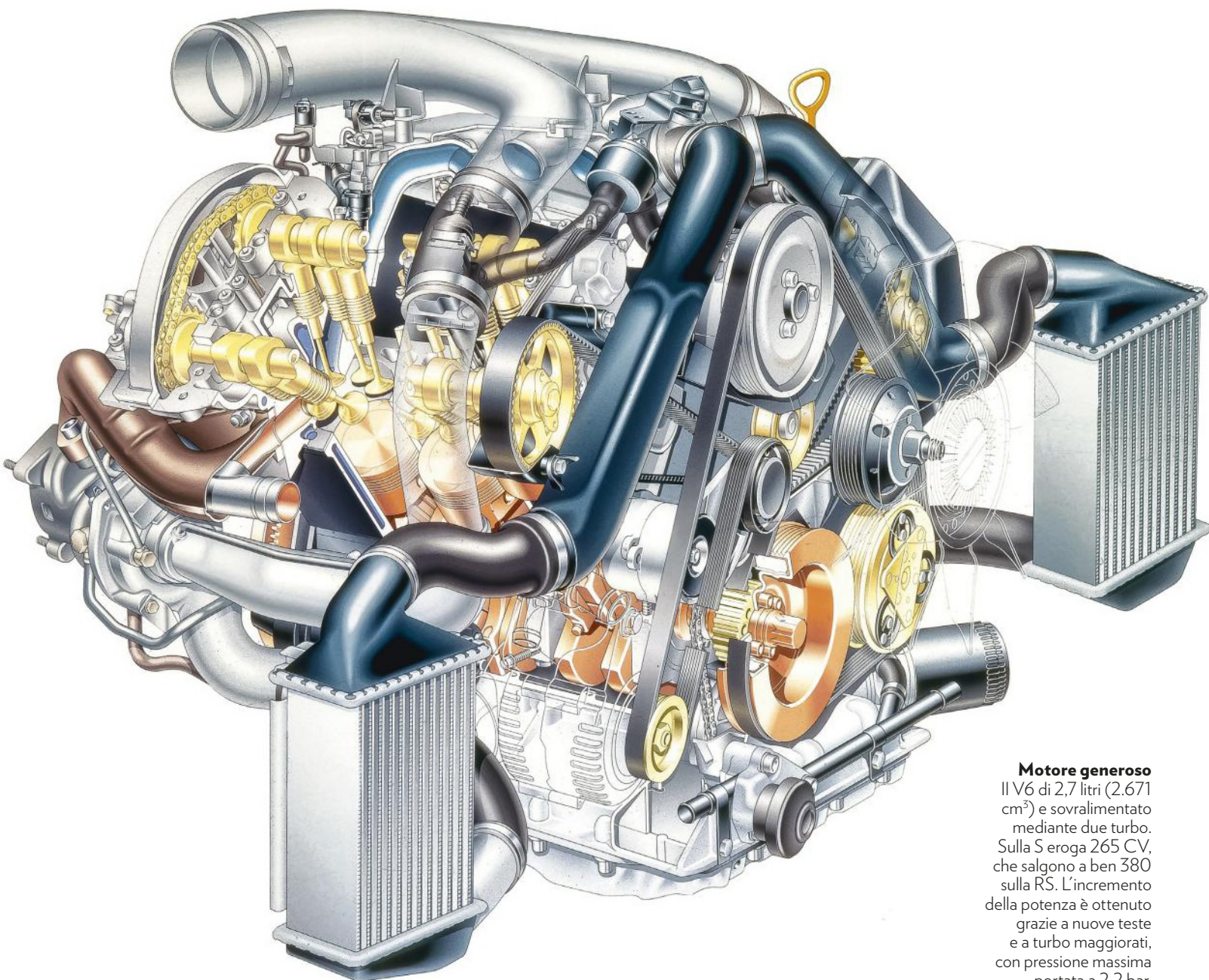


AUDI RS4

1999-2001



Sulle orme della RS2, la RS4 sta volando verso valori da primato. Già oggi, se perfetta, sfiora i 40.000 euro: nel volgere di qualche stagione sfonderà la barriera dei 50.000 euro.



Motore generoso

Il V6 di 2,7 litri (2.671 cm³) è sovralimentato mediante due turbo. Sulla S eroga 265 CV, che salgono a ben 380 sulla RS. L'incremento della potenza è ottenuto grazie a nuove teste e a turbo maggiorati, con pressione massima portata a 2,2 bar.

PASSATO E FUTURO

Il disegno, opera di Thomas Freeman, è un sapiente mix tra linee avveniristiche e stilemi rétro. I motori sono il quattro cilindri di 1,8 litri sovralimentato con potenze da 150 a 240 CV e un V6 di 3,2 litri da 250 CV. Trazione anteriore o integrale

Testo di **Maro Di Pietro** e **Marco Visani**



AUDI TT

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La TT ha avuto un'esistenza avventurosa. Nata quasi per gioco, come esercizio di stile semi clandestino, è entrata in produzione a furor di popolo nonostante le perplessità di parte del management Audi (tranne il solito, lungimirante boss Ferdinand Piëch). Tuttavia al debutto commerciale è incorsa nell'infortunio della precaria stabilità, costringendo la rete di vendita ad allestire in fretta e furia delle mini catene di montaggio per rimediare all'errore sugli esemplari già venduti. Ripresa la diritta via, ha avuto un successo straordinario, con

tempi di consegna smisurati e relativo mercato nero per chi non voleva proprio aspettare. Alla nascita della versione Roadster, da molti attesa, invece, il successo è stato inferiore alle previsioni. Insomma: un toboga infernale che però, tirando le somme all'approssimarsi dei 25 anni dal debutto, ha reso la TT una delle più riuscite



sportive di fine millennio, che ha riportato in auge la voglia di coupé, quando ormai sembrava un segmento di nicchia destinato all'estinzione. Ha tuttora una linea riuscita e inimitabile, giusto mix tra modernità e rétro ed è una delle più desiderate youngtimer, con quotazioni in continua crescita. La TT rappresenta il manifesto culturale del brand Audi: stile, qualità, prestazioni, avanguardia. Un classico senza tempo da infilare nel proprio box. Acquistare una TT è facile: ci sono molti esemplari sul mercato, con prezzi alla portata di tutte le tasche, da quelli in condizioni mediocri, ma funzionanti, da rimettere in ordine piano piano, agli esemplari perfettamente conservati quasi come nuovi. Con la certezza di aver fatto un ottimo investimento.

QUOTAZIONI

Si parte dai **6.500 euro per una Coupé** a trazione anteriore con motore 1.8 Turbo 20V (a prescindere dalla potenza) in buone condizioni. Al top, la rara Quattro Sport da 240 CV, serie limitata, che oggi vale da 20.000 (label AB) a 30.000 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

6.500

Valore massimo € (label AB)

20.000

2 RESTAURO

La manutenzione è ancora molto facile e i ricambi si trovano senza difficoltà, sia attraverso i canali ufficiali sia attraverso le numerose vetrine online. La défaillance elettronica del quadro strumenti è l'unico problema molto comune in quasi tutte le vetture dal 1999 al 2004, mentre gli esemplari del 2005-2006 ne soffrono di meno. I difetti sono svariati e si possono presentare anche in tempi diversi. La soluzione migliore è il cambio del quadro strumenti fatto in un'officina Audi con uno ricondizionato, perché risolve radicalmente il problema. Per contro è la soluzione più costosa. Le parti che vanno in avaria possono essere o il pannello centrale DIS (Driver Information System) che presenta righe nel display oppure le lancette del contagiri o del tachimetro che non danno le giuste indicazioni. Nel primo caso si può sostituire il display con uno nuovo facendo anche controllare che i componenti elettronici non si siano ossidati. Nel caso

delle lancette, il problema è più serio perché riguarda i motorini collegati alle medesime: anche qui non resta altro da fare se non sostituirli. Attenzione che a volte il difetto dei componenti ossidati provoca il mancato funzionamento dell'indicatore livello carburante o della temperatura dell'acqua; in rari casi le bizzarrie dell'indicatore del livello del carburante è invece imputabile al sensore di livello nel serbatoio. A parte questa moria di strumentazione, la TT prima generazione non presenta reali difetti congeniti; in generale, con una buona manutenzione programmata (cambio olio e filtro ogni anno e cinghia di distribuzione ogni 90 mila km oppure ogni 6 anni, quale che sia la percorrenza) si riesce a usare serenamente tutti i giorni come un'auto uscita ieri dal concessionario. Molto utile il "Service Manual" della Bentley Publishers. Questa guida consente di avere una panoramica su tutte le procedure di manutenzione, dal cambio dell'olio alla sostituzione delle cinture di sicurezza: c'è anche la tabella completa dei codici ODB II per ogni diagnostica che si intenda eseguire.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

TESTATA CILINDRI	€ 3.230
TURBOCOMPRESSORE	€ 1.746
PANNELLO PORTA	€ 451
CAPOTE (ORIGINALE)	€ 7.078
GRUPPO OTTICO ANT.	€ 1.452

● I club



Audi TT Club Italia **Sito** audittclub.it

Email info@audittclub.it

Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

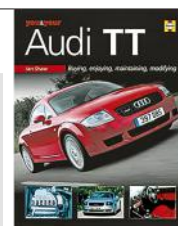
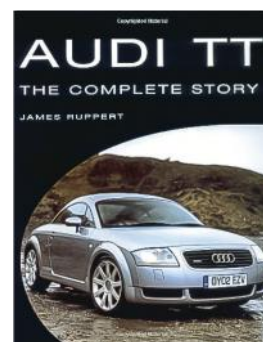
Email stefano.zordan@audisportclub.com

Audi Sport Club

Sito audisportclub.com

Email info@audisportclub.com

● I libri



Imperdibile "Audi TT The Complete Story", di James Ruppert, in inglese, Crowood Press: racconta la storia e la genesi dell'affascinante sportiva. C'è poi "You & Your Audi TT, buying, enjoying, maintaining, modifying", di Ian Shaw, Haynes. Sempre della Haynes, il "solito" manuale d'officina "Audi TT", di Peter Gill.

● Specialisti

Audi Tradition

Sito shops.audi.com

Email info@audi-zentrum-ingolstadt.de

Autorigoldi

Sito autorigoldi.it

Email infoclienti@autorigoldi.it

Eurotop GmbH & Co. KG

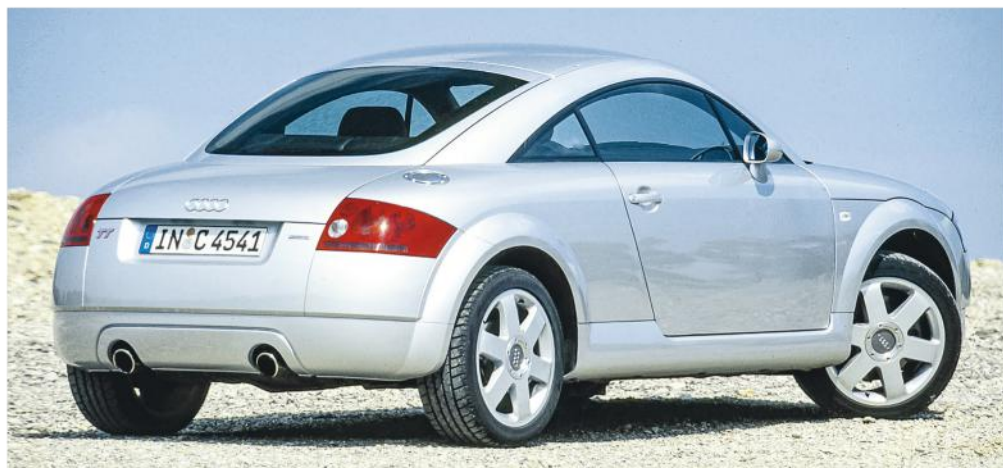
Sito verdeck.de/it/

Email info@eurotop.de

3 SU QUALE PUNTARE

Il consiglio degli esperti della redazione suggerisce di puntare sulla Coupé Quattro, ossia l'edizione a trazione integrale abbinata alla versione da 225 CV del motore 1.8 Turbo 20 valvole. L'alternativa, tra le Roadster, è la 1.8 Turbo 20V da 180 CV (poi 190 CV), quindi l'allestimento con la potenza intermedia. Per queste due versioni consigliate, il valore di mercato del label AB è oggi rispettivamente di 9.600 e 7.500 euro. Al Salone di Francoforte del 1995 l'Audi presenta la concept car TT (la sigla significa Tradition und Technik, ed è ripresa dalle sportive della NSU degli anni Sessanta). Ha le forme di un'auto da cartoon: nessuna linea tesa, ma bombature ovunque. Il tetto è una cupola sottesa da archi, il davanti e il dietro sembrano una copia l'uno dell'altro. Sotto la pelle, a cui elargisce particolare fascino il colore grigio metallizzato che, da tinta anonima, diventa elemento caratteristico ed evoca le mitiche "freccie d'argento" dell'Auto Union, si cela una meccanica sofisticata di qualità, derivata dalla grande serie, ma che sulla piccola coupé fanno preludere a prestazioni d'eccellenza. Il sistema di trazione Quattro, biglietto da visita di Ingolstadt, completa il package. Nonostante le perplessità della dirigenza, che ritiene la messa in produzione di una sportiva così particolare una mossa ad alto tasso di rischio d'insuccesso clamoroso, la TT debutta su strada tre anni dopo la prima uscita ufficiale di Francoforte. Ed è un successo straordinario, nonostante l'iniziale inconveniente della stabilità precaria. Già, perché la sportiva dei Quattro anelli, quando è condotta ad alta velocità (oltre i 200 orari), tende a diventare maledettamente sovrasterzante, e richiede quindi doti di guida che solitamente difettano agli automobilisti di medio calibro. Le forme arrotondate creano portanza come un'ala d'aereo in fase di decollo. Il che per un'auto non si trasforma mai in una passeggiata di salute. L'Audi corre ai ripari con un richiamo ufficiale: tutte le TT già vendute sono sottoposte ad aggiornamento con una gigantesca operazione di retrofitting, che prevede l'aggiunta di un piccolo spoiler sulla

AUDI TT COUPÉ 1.8 T QUATTRO 1998-2005



AUDI TT ROADSTER 1.8 T 1999-2006



coda, modifiche agli ammortizzatori e alle barre antirollio e, soprattutto, il montaggio dell'ESP. La TT si trasforma finalmente in un agile kart, divertente e sicuro. La base di derivazione della TT è quella della Volkswagen Golf IV serie e dell'Audi A3. La gamma prevede inizialmente un unico motore: il 4 cilindri di 1,8 litri con 5 valvole per cilindro e turbocompressore, da 180 CV. Trazione anteriore oppure integrale Quattro. Al vertice del listino, la TT quattro con lo stesso motore, ma turbina maggiorata e doppio intercooler, che fanno crescere la potenza a 225 CV: è questa la versione consigliata da Ruoteclassiche. Dal punto di vista estetico, la 225 CV si riconosce per il doppio tubo di scarico (uno per lato della coda). Però la variazione più significativa è nascosta: lo schema delle sospensioni posteriori è più raffinato: al posto della semplice struttura a ponte torcente, si utilizzano le ruote indipendenti. Più avanti (2002) si aggiungerà una TT entry level con

IL 1.800 TURBO DA 225 CV ABBINATO ALLA TRAZIONE INTEGRALE È UN MIX PRESSOCHÉ PERFETTO

motore da 150 CV (poi 163, quando la potenza della 180 CV passa a 190) e dal giugno 2003 la top di gamma V6 3.2 da 250 CV. Il cambio è manuale a 5 (per la 180 CV) o a 6 marce (per la 225 CV), oppure Tiptronic a 6 rapporti. Il DSG a doppia frizione arriverà nell'ottobre 2004. Verso la fine della produzione arriva la Sport, final edition con il motore 1.8 portato a 240 CV. La variante spider debutta nel luglio 1999. La Roadster, la cui linea riprende quella della Coupé anche nella forma della capote in tela ad azionamento elettrico, conosce però un successo inferiore a quello della versione chiusa, soprattutto per l'aspetto. La gamma dei motori è identica. La TT prima serie termina la sua carriera nel 2006, dopo che ne sono state prodotte oltre 250 mila unità (esattamente 162.580 Coupée 89.084 Roadster).

NOI CE L'ABBIAMO

Sportiva e con un look unico.

Conquista al punto che è difficile lasciarla per lunghi periodi inattiva in garage. Ne sa qualcosa Mario, che con la sua TT ha percorso oltre 200 mila km. Lo stesso dicasi di Marco e Franco, entrambi a quota 160 mila.



MARCO PETTENON

AUDI TT COUPÉ 1.8 T (180 CV)
1999

È una delle poche ancora senza lo spoiler posteriore. L'unico aggiornamento ufficiale a cui è stata sottoposta è il montaggio dell'ESP. In 23 anni Marco ci ha percorso oltre 160 mila chilometri attraversando l'Europa, dal Nürburgring a Madrid.

MARIO GARAVOGLIA

AUDI TT COUPÉ 1.8 T QUATTRO (180 CV)
2000

Il suo immediato apprezzamento si trasformò in passione non appena provò la Quattro in pieno inverno. Dopo aver verificato l'ampiezza del piano di carico e la possibilità di trasportare gli sci e la bici da corsa, non ebbe più dubbi. Ancor oggi, dopo 22 anni e oltre 200 mila km, mantiene la brillantezza di sempre.



FRANCO SCURI

AUDI TT COUPÉ 1.8 T QUATTRO (225 CV)
2000

Autentica "Bibbia" vivente del modello

(a lui si devono i consigli per il restauro delle pagine precedenti) Franco ha fatto "posare" la sua TT come... modella su numerose riviste, Quattroruote in primis, in occasione del lancio delle generazioni successive, grazie all'attività dell'Audi TT Club Italia. Leggermente elaborata (assetto, freni Brembo e scarico Supersprint), ha percorso 160 mila chilometri.



FABIO POMPILI

AUDI TT ROADSTER 1.8 T (225 CV)
2002

Dal 2021, grazie all'esperto Filippo Fruscalzo, la TT di Fabio è stata sottoposta a un restauro totale. Oltre alla cura della parte meccanica, un grande lavoro di detailing per preservare l'originalità della carrozzeria. La livrea Blu perla, gli interni nappa color mocassino con cuciture a contrasto "baseball" e la capote originale blu conferiscono a questa Roadster un tocco di classe tutto particolare.



STEFANO DONINI

AUDI TT ROADSTER 3.2 QUATTRO
2004

Questo esemplare fu immatricolato a gennaio 2004 dall'Autogerma come auto dimostrativa. A febbraio 2005 è passata a un medico di Trento e dal 2019 è nelle mani di Stefano. "Il V6 non è stato molto popolare in Italia. Peccato: sentire il sei cilindri rombare mentre si viaggia con la capote abbassata e sapere che basta premere sul gas per avere a disposizione 250 CV è inebriante".



1998

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Le novità della TT sono soprattutto nello stile, opera di Thomas Freeman, lo stesso autore della Volkswagen New Beetle e che negli anni seguenti, passato alla Chrysler, disegnerà la 300. Freeman inventa un design moderno ma al contempo classico: le rotondità perfette conferiscono uno stile inconfondibile. Da sottolineare anche l'intenso utilizzo dell'alluminio anodizzato come elemento di design.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

251.664

• Totale esemplari prodotti per serie

AUDI TT COUPÉ
1998-2006

162.580

AUDI TT ROADSTER
1999-2006

89.084

• I principali modelli



AUDI TT COUPÉ
1998-2006

Esordisce con motore 1.800 turbo che, pur aggiornato, l'accompagnerà fino al 2006.

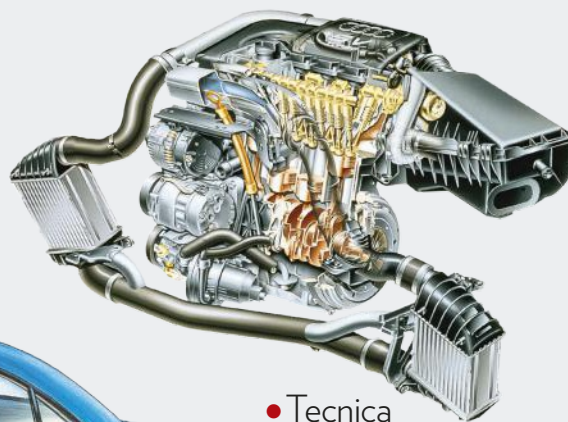


AUDI TT 3.2 QUATTRO
2003-2006

La motorizzazione top della TT, Coupé e Roadster, è solo con trazione integrale.

AUDI TT ROADSTER
1999-2006

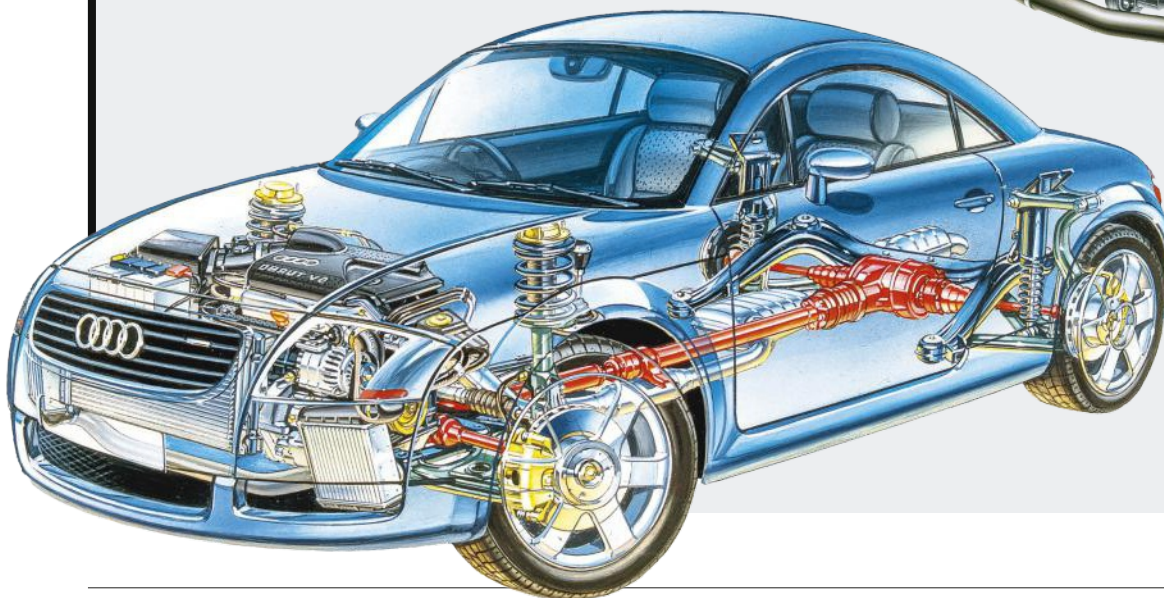
La versione scoperta condivide la stessa meccanica della coupé.



• Tecnica

Due motori

Sotto la carrozzeria la TT è una Golf IV serie, elaborata in chiave Audi. Condivide la meccanica con tanti modelli contemporanei della Casa di Ingolstadt. La trazione è anteriore oppure Quattro. Il motore di base è il 4 cilindri 1.8 Turbo a 5 valvole con potenze da 150 a 240 CV. L'unica variante è il V6 di 3,2 litri aspirato da 250 CV che costituisce la punta di diamante della gamma.



4 IL MERCATO

Pur prodotta in un numero piuttosto elevato di esemplari per una sportiva di nicchia, oltre 250.000 unità, la TT è considerata un'auto da collezione fin dal debutto, con un futuro assicurato tra le storiche. I grandi numeri fissano le quotazioni a livelli accessibili, soprattutto per le versioni più diffuse. Mentre gli allestimenti più rari (su tutti la versione Quattro Sport a tiratura limitata e le V6, sia Coupé sia Roadster) iniziano ad avere valori abbastanza importanti. Dal punto di vista dell'appassionato, però, il prezzo accessibile è un vantaggio esteso a molti. Infatti i collezionisti che puntano sulla TT sono sempre più numerosi. A un prezzo contenuto, molto spesso al di sotto dei 10.000 euro, ci si porta a casa un'auto divertente, economica da gestire (tranne quando serve ricorrere alla rete ufficiale

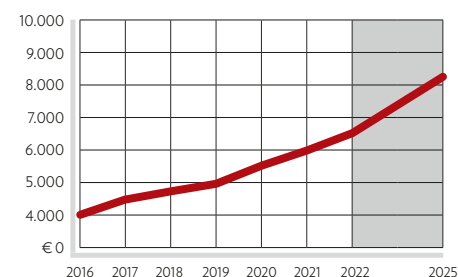
per acquistare ricambi, proposti a prezzi da gioielleria). E soprattutto ci si mette al volante di un piccolo pezzo di storia, perché la TT è stata uno dei fenomeni di mercato più importanti del periodo a cavallo fra la fine del vecchio millennio e l'inizio del nuovo. Sportiva compatta, divertente da guidare, affidabile e ben costruita perché utilizza materiali di qualità, la TT si acquista facilmente, soprattutto dai privati, che dispongono generalmente delle versioni più diffuse. Per gli allestimenti più rari è più frequente trovarli dai commercianti specializzati in auto classiche sportive di medio calibro. A volte le richieste economiche proposte per gli esemplari in buone o eccellenti condizioni possono sembrare esagerate: sappiate che sono quasi sempre cifre trattabili e che il trend di mercato delle TT è di crescita costante. Così prevedono infatti gli esperti di mercato del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche. Per il momento le quotazioni delle Roadster, a parità di

LA ROADSTER VALE LEGGERMENTE DI PIÙ; MA LA COUPÉ CONTA UN NUMERO MAGGIORE DI ESTIMATORI

motorizzazione, sono leggermente più alte rispetto a quelle delle Coupé. Non è detto che il trend sia destinato a durare: le statistiche affermano che i fan dell'edizione chiusa siano molto più numerosi rispetto a quelli della spider, il cui stile "a vasca da bagno" quando è aperta, e un po' goffo quando la capote è alzata, non piace a tutti. Se si esprime un giudizio equilibrato, però, occorre sottolineare che entrambe le TT hanno un loro perché e una precisa collocazione sul mercato collezionistico. **RC**

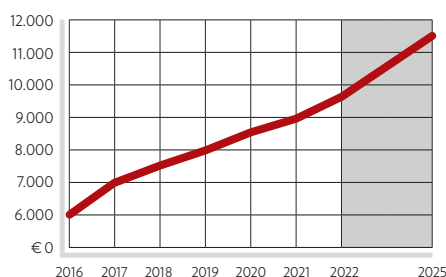


AUDI TT COUPÉ 1.8 T
1998-2006



È la versione più diffusa tra le Coupé: motore di potenza intermedia e trazione anteriore. Questo allestimento offre il prezzo più basso abbinato a prestazioni comunque sportive.

AUDI TT COUPÉ 1.8 T QUATTRO
1998-2005

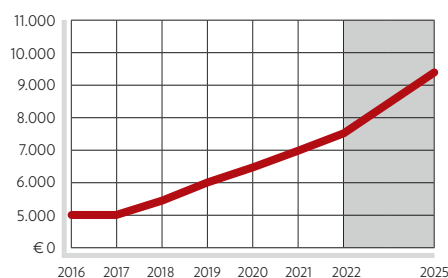


La versione consigliata dagli esperti: è il top di gamma Coupé a grande diffusione. La trazione integrale e i 225 CV garantiscono un piacere di guida difficile da eguagliare.



➔ AUDI TT ROADSTER 1.8 TURBO

1999-2006

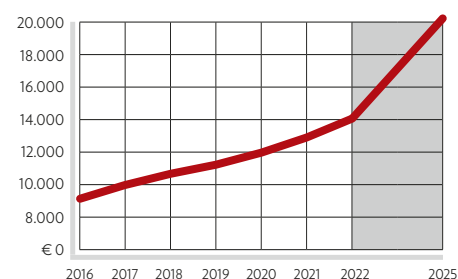


Le Roadster a trazione anteriore col quattro cilindri sono quelle più indicate per chi punta sulla versione scoperta della TT. Il valore è di poco superiore a quello delle corrispondenti Coupé.



← AUDI TT COUPÉ 3.2 QUATTRO

2003-2006

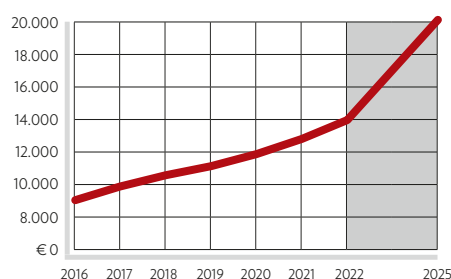


Il motore V6, un più pesante, rende questa versione un po' meno dinamica, ma le prestazioni sono elevate. La produzione inferiore giustifica il valore più alto: crescerà ancora molto.



➔ AUDI TT ROADSTER 3.2 QUATTRO

2003-2006

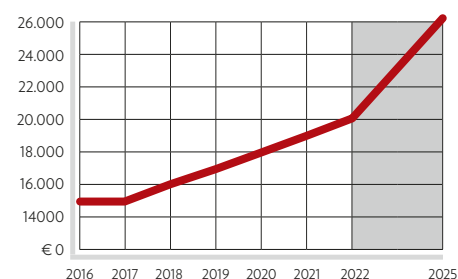


È il top di gamma delle TT serie 8N; è meno comune rispetto all'edizione chiusa, ma il valore di mercato è identico. Le prospettive di rivalutazione sono importanti.



➔ AUDI TT COUPÉ 1.8T QUATTRO SPORT

2005-2006



Edizione a tiratura limitata, con potenza portata 240 CV e venduta in Italia in pochissimi esemplari. Vale tre volte tanto una TT Coupé normale; salirà ancora.

IL GIUSTO EQUILIBRIO

Il design pulito è uno dei punti di forza di questa generazione, priva degli eccessi delle serie successive. Sotto un vestito discreto si celano potenze di tutto rispetto: da 340 a 480 CV. Difficile trovarle originali e non "sfinite" da un uso intenso

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

È arrivato il momento giusto di acquistare un'Audi C5 sportiva. Prima che questa berlina (o station wagon) raggiunga quotazioni troppo elevate per poter essere giudicata un affare. La C5 è forse la migliore delle Audi A6 di interesse storico: ha una bella linea, pulita, levigata, moderna. Senza gli eccessi stilistici che caratterizzano le serie successive, né la banalità delle forme della precedente C4. E una qualità costruttiva che all'epoca raggiungeva il vertice assoluto nell'ambito delle vetture di classe alta, anche rispetto



alle avversarie BMW e Mercedes. Ma c'è un altro aspetto che rende le sportive S6 e RS6 irresistibili: la non ostentazione delle prestazioni. Se si escludono i parafranghi leggermente bombati, realizzati in maniera quasi impercettibile per gli occhi di un appassionato poco esperto, e la dimensione dei terminali di scarico, è quasi impossibile

distinguerle dalle normali e austere A6 a 4 o a 5 porte. Salvo poi accorgersi che sotto il cofano deve nascondersi qualcosa di speciale quando a un semaforo le si vede partire con un'accelerazione da Formula 1. Infatti, i numeri sono di tutto rispetto: 340, 450 e addirittura 480 CV. Queste le rispettive potenze delle S6, RS6 e RS6 Plus, le tre versioni monstre della gamma C5, disponibili in versione berlina o Avant per S6 e RS6, e solamente wagon per la RS6 Plus a tiratura limitata (999 esemplari). Se si escludono le S6 prodotte dal 1999 al 2002, che già sono "storicizzabili", per le altre i costi di gestione sono ancora alti, ma sopportabili in ottica collezionistica, dato che queste Audi saliranno di valore ben presto, ricompensando ampiamente chi ha scommesso su di loro.



AUDI RS6 AVANT

QUOTAZIONI

C'è una distanza siderale tra una **S6 4.2 V8 Quattro** (7.000 euro) e una **RS6 Avant 4.2 V8 Quattro Plus** (20.000 euro). Le S6 Avant, così come le RS6 Avant, hanno quotazioni leggermente superiori alle corrispettive versioni berlina.

Valore minimo € (label AB)

7.000

Valore massimo € (label AB)

20.000



2 RESTAURO

Il nemico numero uno di questa serie, segnatamente delle due varianti sportive, è il raffreddamento. Sono motori che scaldano da paura e che hanno radiatori non adeguati all'esuberanza delle prestazioni. A complicare ulteriormente le cose, il layout del vano che rende interventi non ordinari ma comunque sostanzialmente di routine un vero salasso per la tanta manodopera richiesta: il termostato e la pompa ausiliaria, per esempio, si trovano dietro il carter della distribuzione e sotto i collettori di aspirazione. Inevitabile, quando si fa la cinghia, approfittarne per sostituire anche quella dei servizi, i galoppini e i manicotti: solo di materiali sono un migliaio di euro che prendono il volo. Altro elemento a cui fare grande attenzione, la trasmissione automatica Tiptronic per la quale l'Audi, nei primi anni, non richiedeva la periodica sostituzione del lubrificante, ciò che ha determinato una moria di cambi, come

d'altronde già era successo all'inizio della carriera sulle Porsche 964. È dunque fondamentale, su una C5 "cattiva" più ancora che su altri modelli, mettersi alla paziente ricerca di un esemplare che abbia uno storico della manutenzione maniacale. E non limitarsi, ovviamente, a prenderne atto ma spulciare il pacco delle fatture documento per documento per capire se il cambio è stato... cambiato oppure no. Non deve invece suscitare preoccupazione l'elevato consumo di carburante, assolutamente congenito a questa serie; l'otto cilindri, derivato da quello della S6 Plus precedente (e come tale assai più complesso della S6 standard) difficilmente percorre più di 5 chilometri con un litro, a fronte di una guida "media", dunque che tenga conto dell'esuberanza della meccanica ma che neppure ne approfitti più di tanto. La zincatura integrale delle lamiere e la notevole accuratezza esecutiva rendono infine del tutto sereno l'approccio per quanto riguarda gli elementi di carrozzeria: se non ci sono stati incidenti importanti, è un'auto da comperare a occhi chiusi.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

RADIATORE MOTORE	€ 220
FILTRO ARIA ABITACOLO	€ 13
CATENA DISTRIBUZIONE 4.2	€ 38
PARAFANGO ANTERIORE	€ 153
AMMORTIZZATORE ANT. (KONI)	€ 161

● I club



Audi Sport Club

Sito audisportclub.com

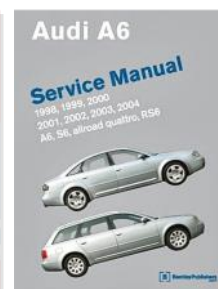
Email info@audisportclub.com

Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

Email stefano.zordan@audisportclub.com

● I libri



Anche in questo caso

non ci sono libri storici e divulgativi, ma solo manuali tecnici e di riparazione. In tedesco segnaliamo "A6 So Wird Gemacht", di Rudiger Etzold, editore Delius Klasing. In inglese c'è "Audi A6 Service Manual: 1998-2004 including S6, Allroad Quattro, RS6" di Robert Bentley, Bentley Publishers.

● Specialisti

Esperto Autoricambi

Sito espertoautoricambi.it

Email info@espertoautoricambi.it

EU Autopezzi

Sito euautopezzi.it

Email info@euautopezzi.it

3 SU QUALE PUNTARE

Il consiglio degli esperti dice di puntare sulle versioni station wagon. Dunque la scelta suggerita è tra la S6 4.2 V8 Quattro Avant e la RS6 4.2 V8 Quattro Avant. La differenza è in base al budget

a disposizione: chi intende investire una cifra massima attorno ai 10.000 euro deve scegliere la S6, chi invece è disponibile a superare, per un esemplare immacolato, i 20.000 euro può ambire alla più rara RS6. Va detto però che le berline sono meno comuni, e fanno risparmiare qualcosa. La S6, berlina e Avant, è la prima delle sportive A6 della serie C5 a vedere la luce: è il settembre del 1999, cinque mesi dopo il debutto delle A6 4.2 V8, le ammiraglie della

gamma delle berline di lusso dell'Audi, che adottavano il motore delle contemporanee A8 da 300 CV. Le S6 dispongono di 40 CV in più, grazie al profilo degli alberi a camme più spinto, l'adozione della fasatura variabile e la rimappatura della centralina. 250 km/h di velocità (autolimitata) e da 0 a 100 km/h in 5,7 secondi. L'assetto è ribassato di 10 mm, utilizzo esteso di leghe leggere nelle sospensioni e nei telaietti ausiliari. Esternamente si distingue per i passaruota



AUDI S6 AVANT 1999-2004



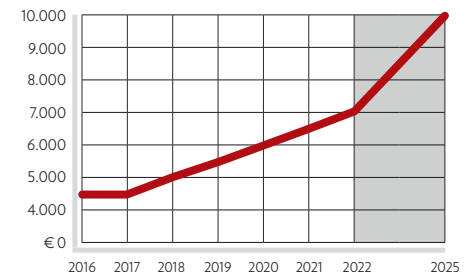
4 IL MERCATO

La C5 è stata la sportiva della gamma S6 di maggiore successo in Italia, con numeri di vendita decisamente superiori rispetto a quelli delle contemporanee Mercedes AMG, BMW M5 e Jaguar XJR. Netta la prevalenza delle versioni Avant sul nostro mercato. Anche di RS6, pur contingentate perché la produzione era inferiore alla domanda, ne furono vendute un buon numero, mentre per le RS6 Plus non tutti i pretendenti vennero soddisfatti, perché Audi al tempo privilegiò la domanda del mercato tedesco. Che fine abbiano fatto tutte queste S6 e RS6 è quasi un mistero, che si svela osservando le statistiche del Pra: quasi i due terzi di tutte quelle vendute in Italia, anche di importazione parallela, sono state riesportate in anni recenti. C'è stato un momento in cui possedere una S6 costava, tra bollo, superbollo e assicurazione, più del valore commerciale. Ecco così che gli esemplari migliori sono stati venduti a commercianti e ad

appassionati tedeschi, mentre quelli che avevano accumulato percorrenze molto elevate sono finiti ad alimentare il canale degli stranieri residenti in Italia ma di passaporto estero. Molte RS6 hanno avuto un destino più infelice: sono state sottoposte a elaborazioni mostruose all'impianto di sovralimentazione e alle centraline elettroniche (arrivando a toccare anche i 700 CV), e hanno finito i propri giorni dopo rovinosi cedimenti meccanici oppure in incidenti stradali. Oggi ne sopravvivono poche, purtroppo. E questo è anche uno dei motivi per cui le quotazioni hanno cominciato a salire. In maniera lenta ma inesorabile per le S6 e in modo più evidente per le RS6 e RS6 Plus. Chi è esperto di questi modelli afferma che prima di procedere a un acquisto sicuro bisogna osservare al microscopio almeno 5-6 esemplari, scartando quelli che destano il benché minimo sospetto. L'ideale sono le auto con uno o due proprietari e un chilometraggio anche elevato (fino a 150.000-180.000 km), ma con regolare manutenzione documentata. **RC**



AUDI S6 1999-2004



La berlina S6 è meno diffusa rispetto alla gemella Avant, ma le sue quotazioni sono leggermente inferiori. Un esemplare perfetto vale 10.500 euro. Crescita alta.

allargati, la calandra a griglia con stemma S6, gli scudi paraurti specifici e i gusci cromati degli specchi retrovisori. I cerchi sono da 17 pollici. Nel luglio del 2002 alla S6 si affianca la RS6: il motore V8 conserva la stessa cilindrata, ma adotta due turbocompressori con altrettanti intercooler. La potenza sale a 450 CV e lo 0-100 scende a 4,9 secondi. L'assetto, irrigidito, dispone di un sistema antirollio idraulico, i freni autoventilanti sono maggiorati e con pinze

LA RINCORSA ALLA POTENZA È SENZA SOSTA: LA RS6 PLUS ARRIVA A 480 CV, TOCCA I 280 KM/H E SCATTA DA FERMA A 100 ORARI IN 4,7 S

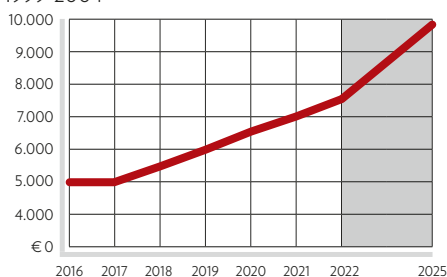
d'alluminio. I parafranghi sono ulteriormente allargati per ospitare cerchi da 18" o 19", i paraurti sono ancora più massicci e i due terminali di scarico sono ovali. Ad aprile 2004 è la volta dell'edizione limitata RS6 Plus (999 esemplari numerati), disponibile solo in versione Avant. Il V8 sale a 480 CV, la velocità tocca i 280 km/h e l'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 4,7 secondi. La RS6 Plus esce di scena a settembre 2004 assieme alle S6 e RS6.



↑ AUDI RS6 AVANT 2002-2004

↓ AUDI S6 AVANT

1999-2004

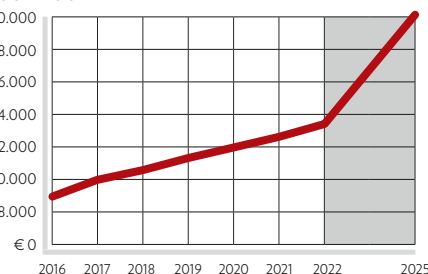


È stata la versione più venduta: molte però sono state esportate all'estero a causa degli alti costi di gestione e fiscali. Trovare un esemplare giusto in buone condizioni non è semplice.



↑ AUDI RS6

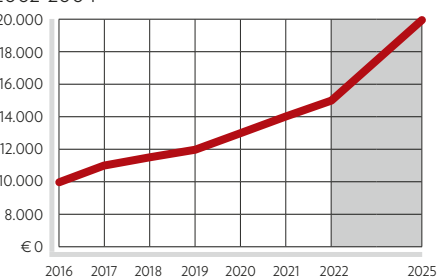
2002-2004



A livello di prestazioni è un upgrade impressionante rispetto alla S6. Di berline in Italia ne sono state vendute ufficialmente una ventina. Pare che ne restino meno di dieci.

↓ AUDI RS6 AVANT

2002-2004



Molti degli esemplari venduti in Italia sono stati deturpati da elaborazioni di tuning. Trovarne una in ordine è difficile; vale la pena di acquistarla a qualsiasi costo.



UN PULSANTE E VIA

Sostituisce l'ormai obsoleta versione precedente ancora basata sulla 80. Dieci anni non sono passati invano. Il design è moderno, pulito e con la giusta dose di sportività; la capote è ad azionamento completamente automatizzato e la sicurezza è al top

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



AUDI A4 2.4 CABRIOLET

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Dopo essersi "accontentata", negli anni della prima A4, della Cabriolet (senza altre sigle) derivata dalla 80, nel 2001 l'Audi riallinea la famiglia delle scoperte a quella delle berline e Avant di classe media. E realizza, con la prima A4 Cabriolet, il sogno di molti clienti di guidare una decapottabile modernissima, dalla linea pulita e senza tempo. Prova ne sia che ancor oggi, a vent'anni tondi dal debutto, riesce a suscitare curiosità e interesse. È anche stata l'ultima senza la calandra single frame, quella che scende sino al bordo dello spoiler

incorporando la targa: è un dettaglio non trascurabile per gli estimatori che preferiscono la discrezione all'aggressività delle Audi successive. Stavolta, finalmente, la capote (tristrato) è ad azionamento elettroidraulico su tutta la gamma: l'unica operazione che resta in capo al conducente è spingere il pulsante sul tunnel, dietro la leva del cambio, e tutto si "consuma" nel breve volgere di 24 secondi: non ci sono sbocchi sul parabrezza né altre incombenze. La tensione della copertura, una volta chiusa, è stata studiata in modo da evitare l'antiestetico effetto "baloon" in autostrada. Quando ci si viaggia, ovviamente, non lo si nota. Ma sapere che la tua cabrio non fa l'effetto baloon (come tutte le altre cabriolet della stessa epoca) procura un sottile piacere: la consapevolezza



di viaggiare su un'auto di classe decisamente superiore. In caso di ribaltamento due rollbar normalmente "insaccati" dietro i poggiatesta posteriori schizzano immediatamente fuori costituendo, assieme alla cornice del parabrezza, una cellula di sopravvivenza per gli occupanti. Bella, elegante e sicura: cosa chiedere di meglio?

QUOTAZIONI

Le A4 Cabriolet di seconda generazione, chiamata B6, sono distinte unicamente tra motorizzazioni a benzina e a gasolio, che però non sono considerate in questa analisi perché poco appetibili. Quindi per la scoperta di Ingolstadt indichiamo un'unica quotazione: 4.000 euro

Valore € (label AB)

4.000

2 RESTAURO

Rispetto alle serie che l'hanno preceduta, la A4 Cabriolet B6 segna l'inizio di una parabola discendente nella qualità Audi. Niente di drammatico, nulla che si riscontrasse da nuova, ma tante piccole magagne che presentano il conto a vent'anni dalla costruzione: plastiche dei fari che si opacizzano, materiali interni più economici che invecchiano più precocemente, tessuti e imbottiture dei sedili meno propensi a tollerare lunghe ore al volante o passeggeri con "masse" importanti. Lo stesso vale per i pannelli porta e i fianchetti posteriori e, soprattutto, per la capote, molto più sensibile a sole, caldo e freddo. Ma ci sono anche diverse logiche nella costruzione dei pezzi: se ancora nella B5 era possibile, svitando quattro viti e impiegando appena cinque minuti, sostituire selettivamente il vetro o la parabola di un fanale, qui bisogna per forza cambiare l'intero componente,

spendendo di conseguenza parecchio di più. Note poco liete arrivano anche dall'impianto elettrico: la cosiddetta "Centralina Confort" sovrintende cumulativamente al funzionamento di alzacristalli, chiusura centralizzata e illuminazione interna. Se il microswitch che controlla la serratura della porta si inceppa, anche tutti gli azionamenti vengono bloccati. Ora, è ben vero che una serratura nuova ma non originale si acquista per soli 50 euro. Però non è così banale saperla smontare e riapplicare, per il modo in cui è composta. Quanto ai motori, il milleotto turbo quattro cilindri non fa segnare problematiche di particolare rilevanza. Il tremila a sei cilindri a cinque valvole (così come l'analogo 2,4 litri) può invece presentare conti molto salati nell'eventualità che si renda necessaria una revisione delle testate. Poco da riferire, infine, a livello di trasmissioni: l'automatico Multitronic a variazione continua riesce ad assicurare un funzionamento particolarmente fluido anche a fronte di percorrenze elevate.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CAPOTE CON LUNOTTO	€ 1.250
PARAURTI ANTERIORE	€ 305
SONDA LAMBDA	€ 39
ESSICCATORE CLIMA	€ 40
KIT CINGHIA DISTR. POMPA ACQUA	€ 297

● I club

Audi
Club International
Italia



Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

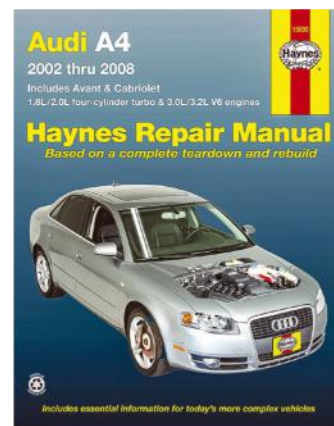
Email stefano.zordan@audisportclub.com

Audi Sport Club

Sito audisportclub.com

Email info@audisportclub.com

● I libri



Anche per questo modello non ci sono libri che ne raccontano la storia, ma solo manuali tecnici e di riparazione sia per chi vuole fare da sé, sia per chi si affida a un'officina. Segnaliamo in inglese l'"Haynes Repair Manual Audi A4 2002 thru 2008", che comprende anche la Cabriolet in tutte le sue motorizzazioni.

● Specialisti

Capote auto

Sito capoteauto.com

Email capoteauto@gmail.com

Esperto Autoricambi

Sito espertoautoricambi.it

Email info@espertoautoricambi.it

Eurotop GmbH & Co. KG

Sito verdeck.de/it/

Email info@eurotop.de

3 SU QUALE PUNTARE

L'hanno fatta con parecchi motori, l'A4 Cabriolet, con una scelta quasi pletorica tra numero dei cilindri, loro disposizione, tipi di alimentazione (è esistita persino una TDI) variamente combinati con i sistemi

di trazione, anteriore o integrale. In questa babele che non ha mancato di annoverare una stuzzicante S4 Cabriolet con un V8 da 344 cavalli le scelte migliori si concentrano, a nostro avviso, su due propulsori tonici ma non al top della gamma. Questo perché la rigidità della scocca, inevitabilmente inferiore rispetto ai body chiusi nonostante i rinforzi strutturali, si accorda meglio a meccaniche non estreme. La prima scelta naturale è la 1.8 Turbo: un 20 valvole da 163

cavalli, che potreste trovare sia a due sia a quattro ruote motrici. Solo in questo secondo caso il cambio è a sei marce: potendo scegliere, nei limiti di quel che offre il mercato, la preferiremmo decisamente alla cinque marce a trazione anteriore. Sempre che non sia montato un automatico Multitronic, che era un optional (non molto diffuso) di quegli anni. La medesima combinazione di trasmissione vale per l'altra A4 che



↑ **AUDI A4 3.0 CABRIOLET** 2001-2005

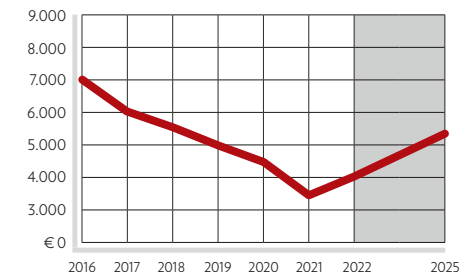
4 IL MERCATO

Presentata nel 2001, la A4 Cabriolet B6 è uscita dal listino a gennaio 2006. Quattro i motori a benzina: 1.8 Turbo 20V (anche con trazione Quattro) da 163 CV, 2.0 20V da 131 CV, 2.4 V6 30V da 170 CV e 3.0 V6 30V da 220 CV (anche Quattro). Il valore di mercato attuale è identico per tutte le motorizzazioni, anche se in futuro le V6 cresceranno di più e già oggi meriterebbero un sovrapprezzo. In Italia furono le diesel a ottenere maggiore successo commerciale, anche se oggi sono decisamente snobbate dai collezionisti. Le "benzina" vendute all'epoca furono poche e quasi tutte appartenenti all'alto di gamma (V6 di 2,4 litri o di 3 litri). Il modello di riferimento del mercato, all'epoca, era la concorrente Mercedes CLK (prima la A208, poi la A209) o, in alternativa, la BMW Serie 3 Cabriolet: la scoperta di Ingolstadt riuscì a conquistare pochi clienti e oggi, scartate le diesel, non se ne trovano molte in vendita. Qualitativamente ineccepibile, la A4

Cabriolet è un'auto dalle prestazioni ancora attuali e molto affidabile, che offre buone prospettive di rivalutazione, soprattutto se si ha l'accortezza di puntare su una V6 (meglio se 3 litri e con trazione integrale, cioè il top di gamma). Sotto il profilo delle prestazioni, anche la 1.8 Turbo 20 valvole offre soddisfazioni. Queste scoperte rappresentano un'opportunità interessante per entrare in possesso di una cabriolet di alta qualità a un prezzo nettamente inferiore a quello oggi raggiunto da modelli più anziani ma di categoria inferiore. Ormai è prossimo il raggiungimento dello status di storiche, che farà crescere le quotazioni in maniera più decisa. Quindi è proprio questo il momento adatto per acquistarne una. Cercatela da un privato: talvolta capita di imbattersi in esemplari molto freschi, con chilometraggi modesti e con un solo proprietario fin da nuovo. Sono le occasioni migliori. Se dovesse servire spendere anche qualcosa in più rispetto alle quotazioni di Ruoteclassiche, consideratelo un investimento di lungo periodo e lasciatevi tentare. **RC**



↑ **AUDI A4 CABRIOLET** 2001-2005



Dopo anni di svalutazione, le A4 Cabrio B6 hanno cominciato a rivalutarsi (solo le benzina, ovviamente), in prossimità del compimento del ventesimo anno dei primi esemplari prodotti.

vi consigliamo, la 3.0 V6: anch'essa ha cinque valvole per cilindro ma può contare sul funzionamento, vellutato e pastoso, del sei cilindri, che non fa sicuramente rimpiangere quel poco di più che richiede, in termini di consumi, rispetto al milleotto a quattro cilindri (siamo sull'ordine del 15%, pari a circa un litro in più ogni 100 km). A maggior ragione considerando che con una cabriolet, tanto più se youngtimer, difficilmente si stabiliscono percorrenze

**LA NOSTRA SCELTA?
LA 1.8 TURBO DA 163
CV O LA 3.0 V6 DA
220. IN ENTRAMBI
I CASI LA POTENZA
RISULTA PIÙ CHE
ADEGUATA**

chilometriche degne di nota. Semmai, a fronte di masse importanti, tenete presente che entrambe le versioni sono cabriolet da passeggio e non certo vetture dal temperamento deciso. Sono pratiche, però: una come l'altra hanno la possibilità (rara su una cabriolet) di mettere in comunicazione il vano portacapote con il bagagliaio tutte le volte in cui si viaggia a macchina chiusa: la capacità sale, in questo modo, da 243 a 361 litri.



 **AUDI A4 1.8 TURBO CABRIOLET 2002-2005**



OLTRE IL LIMITE

Il motore V10 derivato da quello della Lamborghini Gallardo dentro una station wagon? Follia? Non proprio. La Casa ci crede e battezza un mostro da 580 CV, capace di umiliare la concorrenza e di tener testa alle supercar. Ma con tanto bagaglio a bordo

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Un'Audi con dentro una Lamborghini. Oltre che la station wagon più potente del pianeta. La semplificazione è un po' brutale ma sostanzialmente corretta: il motore di questa super giardinetta deriva in linea diretta da quello della Lamborghini Gallardo LP 560-4, la più estrema tra le Gallardo realizzate sino al settembre 2007, quando la RS6 fece capolino al Salone di Francoforte. Prima di allora una derivata dalla A6 non era ancora arrivata a tanto nella sua ricerca di sportività. Certo, già la precedente (e meno estrema) S6, classe



2006, proposta anche con carrozzeria berlina (che sarebbe arrivata in un secondo momento pure in versione RS6), era mossa da un motore dalle medesime origini, però con "soli" 435 cavalli. A rigore storico anche la coeva S8 montava un V10 della stessa famiglia (nella versione "light", ma con 450 CV, 15 in più che sulla S6). Ciò che tuttavia

rende irresistibile la RS6 è appunto il fatto che sia una familiare straordinariamente potente, aggressiva e rapida. Erano gli anni, belli e spensierati, in cui l'industria non combatteva a colpi di downsizing ed elettrificazione, ma faceva a chi esagerava sul versante dei tanti cilindri, tanti centimetri cubi e tanti cavalli. Mentre le contemporanee BMW M5 Touring e Mercedes-Benz si "accontentavano" di 507 e 514 cavalli, la RS6 le umiliava con i suoi 580. Quanto basta a tenere il passo di una Porsche 911 Turbo, come pure della stessa Gallardo, restando però una station wagon full-size. Il bordo superiore dei passaruota, schiacciato, è un chiaro omaggio alla Quattro del 1980. Insomma, è veramente difficile trovare una ragione, una sola, per resisterle.



AUDI RS6 AVANT

QUOTAZIONI

I prezzi dell'Audi RS6 sono ancora in fase calante, dato che si tratta di un modello recente. Berlina e Avant hanno la stessa valutazione: un esemplare in buone condizioni (parlare di restauro è sicuramente prematuro) si attesta sui 25.000 euro; se perfetto raggiunge invece i 37.500 euro.

Valore € (label AB)

25.000



2 RESTAURO

Se gli otto cilindri di 4,2 litri 100% Audi delle serie precedenti erano indistruttibili, e tutt'al più presentavano qualche complicazione "logistica" che aumentava i costi in officina, il V10 di origine Lamborghini non è invece un motore esemplare in termini di affidabilità a lungo termine. Il suo difetto principale è la tendenza a perdere copiosamente olio, soprattutto nelle parti alte, quindi a livello dei coperchi punterie, che ha come effetto quello di bagnare le candele (pur non interrompendone i contatti) ma anche le parti basse: manicotti, raccordi e plastiche, con il rischio che il lubrificante inondi per di più le testine dell'avantreno e che queste, di conseguenza, rovinino le relative boccole. Ma ci sono stati casi di abbondanti trafileggi che hanno "accompagnato" anche la linea di scarico lungo buona parte della sua estensione. Di buono c'è che è un danno semplice da rilevare,

tanto olfattivamente quanto fisicamente (cioè con le chiazze che l'auto lascia in garage o sul parcheggio). Di molto meno buono, segnaliamo che le guarnizioni pre-testa, pur attualmente fornite dalla Casa, hanno tempi di consegna non rapidissimi e seguono una bizzarra composizione del catalogo delle parti di ricambio: sul lato destro è possibile acquistare la sola guarnizione, mentre per la sinistra bisogna per forza portarsi a casa anche il coprivalvole (e parliamo di 300 euro sostanzialmente evitabili). Le perdite d'olio interessano fisiologicamente anche il cambio, con effetti importanti in termini di fluidità di funzionamento. Specie alle temperature opposte di esercizio (dunque a freddo e con la trasmissione molto calda) è facile riscontrare "colpi" sia in progressione che in scalata. Non ci sono invece problemi per il resto della meccanica: l'avantreno è praticamente impossibile da sregolare e la carrozzeria, a meno che la vettura non sia stata coinvolta in un incidente, non fa segnare inconvenienti degni di nota.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

ALTERNATORE (HENKEL)	€ 446
DISCHI FRENO ANT. VENT.	€ 451
INIETTORE (METZGER)	€ 147
SONDA LAMBDA	€ 37
RETROVISORE EST. SINISTRO	€ 312

● I club



Audi RS Club

Sito audirclub.it

Email info@audirclub.it

Audi Club International Italia

Sito aciitalia.com

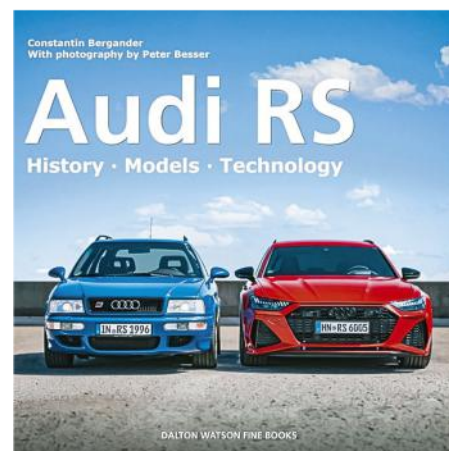
Email stefano.zordan@audisportclub.com

Audi Sport Club

Sito audisportclub.com

Email info@audisportclub.com

● I libri



"Audi RS History - Models - Technology"

di Constantin Bergander con le fotografie di Peter Besser: racconta la storia della serie RS, descrivendo tutti i modelli Rennsport (Racing Sport) dai primi anni 90 fino agli ultimissimi modelli, compresa la Audi RS e-tron GT elettrica.

● Specialisti

Autocentri Balduina

Sito autocentribalduina.com

Email crm2@autocentribalduina.com

Top Autoricambi

Sito topautoricambi.it

Email info@topautoricambi.it

3 SU QUALE PUNTARE

La famiglia è la stessa, quella dei V10 a iniezione diretta di Sant'Agata Bolognese. Ma la sigla V10 TFSI che campeggia sul coperchio delle punterie non è solo un artificio comunicativo: racconta di un

motore sostanzialmente uguale eppure profondamente diverso, come diverso è rispetto ai parenti stretti delle S6 - S8 contemporanee: siccome nel vano c'è meno spazio giacché deve contenere due turbo e i relativi intercooler, la cilindrata è scesa da 5,2 a 5 litri. È un motore raffinatissimo, dal carter secco che garantisce una lubrificazione ottimale anche in presenza di forti accelerazioni laterali alla struttura bedplate che rende il basamento

particolarmente robusto. I 580 cavalli escono alti (6.700 giri), la coppia-monstre di 650 Nm, viceversa, è costante tra 1.500 e 6.250 giri. Variatore di fase continuo sui quattro assi a camme e peso ridotto (278 kg) sono ulteriori pezzi forti di un'esecuzione raffinata, come lo è il Tiptronic a sei marce con convertitore di coppia che lavora quasi sempre in presa diretta, riducendo la velocità delle cambiate. Non manca il DRC (Dynamic Ride Control)



AUDI RS6 AVANT 2007-2010

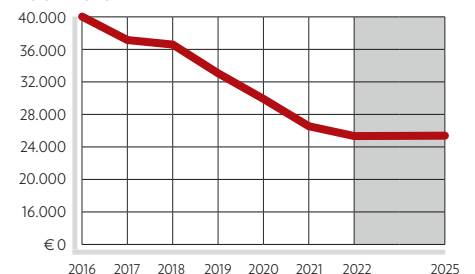
4 IL MERCATO

La RS6 della generazione C6 rappresenta un punto di non ritorno: il concetto di station wagon (e berlina) con prestazioni da supercar raggiunge la massima espressione in termini di cilindrata e frazionamento del motore. Questa serie, infatti, adotta il V10 progettato da Lamborghini e da Audi per la Gallardo e la R8, entrambe supercar a motore centrale. Collocato però, ovviamente, in posizione anteriore. Rispetto alla RS6 precedente, la C5, guadagna due cilindri e la cubatura sale da 4,2 a 5 litri. Successivamente, il downsizing obbligatorio per ridurre le emissioni costringe a ritornare al V8 (di 4 litri) per la serie C7. Insomma, rappresenta un unicum, che permetterà a questa generazione di assumere un significato importante a livello storico. In produzione dal 2007 al 2010, a questa RS6 va riconosciuto lo status di instant classic. Tra l'altro la RS6 C6 è l'ultima serie a essere disponibile anche come berlina

e non solo in versione Avant: nella generazione seguente la 4 porte sarà sostituita dalla RS7 fastback. Come tutte le auto più recenti, in particolare quelle ad alte prestazioni, la svalutazione è molto elevata e segue le logiche commerciali dell'usato. Però è questo il momento giusto per metterne una nel box: lo stato di conservazione e le percorrenze accumulate in poco più di 10 anni permettono di entrare in possesso di un esemplare ancora fresco, che non richiede interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria che, come si può immaginare, sulle RS hanno costi elevatissimi. Le quotazioni delle RS6 scenderanno ancora almeno per un paio d'anni, poi si stabilizzeranno, e cominceranno a risalire attorno al compimento dei fatidici 20 anni. Oggi si può acquistare attorno ai 25.000 euro (se in buone condizioni). Però gli esemplari dotati del pacchetto Plus, che porta la velocità massima dai 250 km/h limitati elettronicamente a 280 o a 303 km/h, meritano una maggiorazione fino a 30.000 euro (45.000 euro se in condizioni A+). **RC**



AUDI RS6 AVANT 2007-2010



La versione station wagon è stata quella di gran lunga più prodotta: 6.500 esemplari a fronte delle appena 1.500 berline. Per gli appassionati è questa la vera RS6.

che riduce i movimenti di rollio e beccheggio gestendo la taratura degli ammortizzatori e che, su molti esemplari, è abbinato alle sospensioni sportive Plus con tre tarature selezionabili dall'MMI sulla plancia. Le note tecniche di questa hyper wagon, che è stata realizzata in una sola versione (le uniche differenze tra un esemplare e l'altro sono affidate agli optional), sono fondamentali per capire gli effetti dirompenti che può avere su strada,

**580 CV, DA 0 A 100
ORARI IN 4,6
SECONDI E TOCCA
I 250 KM/H IN
POCO PIÙ DI UN
CHILOMETRO.
NON VI BASTA?**

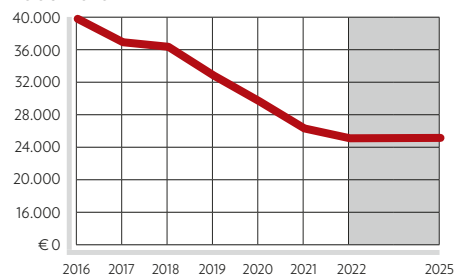
visto che alla faccia dei suoi 21 quintali nonostante la costruzione parzialmente leggera (con impiego di alluminio per cofano, portellone, parafranghi e padiglione) vola da 0 a 100 in 4,6 secondi. Terribilmente efficace e veloce, richiede un occhio molto attento sul tachimetro, perché la naturalezza con cui tocca punte elevate potrebbe mettere in difficoltà a ridosso di una curva: per raggiungere i 250 all'ora da zero le basta infatti poco più di un chilometro di lancio.



↑ AUDI RS6 2008-2010

↓ AUDI RS6 BERLINA

2008-2010



È ancora nella fase calante, anche se nel prossimo futuro i valori tenderanno a stabilizzarsi, per poi crescere attorno ai 20 anni d'età. La berlina salirà meno rispetto alla station.



QUESTIONE DI RAFFREDDAMENTO

A destare l'interesse dei collezionisti è stato in primis il Maggiolino, seguito dalle derivate. Poi l'attenzione degli estimatori del marchio si è estesa anche alle "water cooled". Con le Golf GTI in cima alle preferenze degli appassionati di youngtimer

Testo di **Marco Di Pietro**

Subito una considerazione, già anticipata nella parte dedicata all'Audi. Poiché questo fascicolo contempla due marchi, è stato necessario operare una selezione molto rigorosa, che purtroppo ha escluso numerosi modelli meritevoli di comparire nelle nostre pagine. Mancano quindi, per ragioni meramente di spazio, tante vetture che pure sono interessanti dal punto di vista collezionistico: per esempio molte derivate dal Maggiolino (le Typ 3, Typ 4 e Typ 181, meglio conosciuta come Pescaccia), la K70, le Polo, le Passat (una Syncro o una W8 sono modelli per palati raffinati), le Golf sportive delle generazioni successive alla terza e tante altre ancora. Chissà, un giorno potrebbero essere protagoniste di una seconda edizione... Ma torniamo a noi. Il collezionismo di automobili Volkswagen ha origini antiche: i "maggiolinisti" sono una setta nient'affatto misteriosa che esiste almeno dagli anni 70 (anche in Italia) e che è andata raffinandosi nel tempo. All'inizio viveva non nel culto dell'originalità, bensì in quello della personalizzazione: una reazione naturale al processo di standardizzazione assoluta della produzione di Wolfsburg, che all'epoca sfornava ancora più di un milione di esemplari all'anno. Era quasi una gara tra gli appassionati quella di presentarsi agli oceanici raduni con un Maggiolino il più possibile diverso dagli altri. Ma già negli anni 80 la passione per il restauro conforme alle caratteristiche d'origine prese il sopravvento e nacque una miriade di



Forme inconfondibili

La Volkswagen è legata a doppio filo alla sua prima e più nota creatura: il Maggiolino, la cui produzione si è protratta per oltre mezzo secolo. Sopra, le scocche della 1302. Nella pagina accanto, dall'alto, il Maggiolino a 6 Volt, la 1302 e la Karmann-Ghia.





restauratori e ricambisti specializzati. L'oggetto del desiderio era il Maggiolino, cui si aggiunsero il "Bulli" (il soprannome del Typ 2) e poi tutte le varianti di carrozzeria delle prime Volkswagen. Quello che distingueva la maggioranza dei fan era l'assoluto rifiuto per tutti i modelli non conformi a un principio considerato il simbolo stesso della Casa: il quattro cilindri boxer posizionato dietro e raffreddato ad aria.

IRROMPE LA GOLF

Negli anni 90 a questi integralisti del boxer si affiancò un nuovo tipo di appassionati: gli estimatori della Golf GTI prima serie. Un'auto che, oltre a inventare il fenomeno hot hatch, passò rapidamente da travolgente successo commerciale al mondo del collezionismo. Dalla prima generazione alle successive il passo fu breve. E mentre la serie d'origine diventava storica, divenendo la capostipite delle youngtimer, la passione si estese anche ad altri modelli. Nel corso di questo progressivo ampliamento, le "air cooled" mantenevano intatto il loro fascino collezionistico. Oggi il culto per le Volkswagen non accenna ad affievolirsi. È un mondo di passione assoluta, che raccoglie in Italia migliaia di entusiasti. E che alimenta un mercato di grande rilevanza. Si tratta di modelli in gran parte accessibili economicamente, con alcune eccezioni. Il Typ 2 (nelle diverse varianti) ha raggiunto quotazioni tali da essere quasi inavvicinabile (difatti non compare in questa "Guida al collezionismo"); lo stesso dicasi per i Maggiolino in versione scoperta prodotti fino a tutto il 1953 (ossia col motore 1.100): queste Cabriolet sono infatti rarissime e sfiorano i 50.000 euro (label AB), ben oltre il nostro limite di budget, che ricordiamo è fissato a 40.000 euro. Tuttavia la produzione del colosso di Wolfsburg propone tante possibilità di scelta, molte delle quali offrono la garanzia di una costante rivalutazione nel tempo.

AD ARIA E AD ACQUA

In questa "Guida al collezionismo" Volkswagen la redazione di Ruoteclassiche ha selezionato una quindicina di modelli, partendo



➡ dagli "air cooled": Maggiolino (6 Volt e 12 Volt), Maggiolone (1302 e 1303), Karmann-Ghia, tutti nelle versioni chiusa e scoperta. A questi si aggiunge la Volkswagen-Porsche 914 (escluse ovviamente le rare e costose 6 cilindri), sportiva a motore centrale oggi molto ambita. Esaminando il "nuovo corso" Volkswagen, avviato negli anni 70, la lista inizia con la coupé Scirocco, per poi passare subito a un approfondimento quasi completo della gamma Golf, puntando ovviamente sulle versioni sportive (GTI fino alla III serie, G60, Rallye) e sulle Cabriolet, per poi passare alla Corrado. E il cerchio si chiude idealmente con la New Beetle. Perché anche l'auto ispirata (soltanto sotto il profilo stilistico) al Maggiolino inizia a interessare i collezionisti, sebbene gran parte degli esemplari circolanti sia a gasolio, e quindi di nessun interesse storico.

LA PRESENZA DELLA CASA

Un vantaggio innegabile per i collezionisti della marca è l'eccellente disponibilità dei ricambi, ufficiali, originali o riprodotti con caratteristiche di fedeltà e qualità di ogni livello. La Volkswagen attraverso il suo sito volkswagen-classic-parts.com offre la possibilità di ordinare direttamente



Proposta variegata

Sopra, la Volkswagen-Porsche 914, sportiva col boxer (a quattro o sei cilindri) montato in posizione centrale. Qui accanto, la coupé Scirocco, che ha anticipato la Golf, dalla quale sarà poi messa in ombra. Sotto, l'iconica Golf GTI prima serie, capostipite di tutte le hot hatch. A sinistra, la Golf Cabriolet, allestita dal 1979 al 1993, e la GTI seconda serie.



centinaia di pezzi per tutti i modelli, dal Maggiolino alla New Beetle, dalla Scirocco alla Corrado, dalla Iltis alla Tuareg, dalla Karmann-Ghia alla Golf. Più semplice di così... Alla Casa si affianca una nutrita schiera di specialisti, italiani e stranieri, in grado di fornire una preziosa assistenza nel reperimento dei ricambi e nel fornire consigli sul restauro. Senza dimenticare, soprattutto per quanto riguarda le "air cooled", la disponibilità di una pressoché sconfinata bibliografia, grazie alla quale è possibile documentarsi sugli infiniti aggiornamenti introdotti sui vari model year, evitando costosi errori filologici. La facilità del restauro e del conseguimento dell'originalità contribuisce a mantenere elevati i valori di mercato. Volkswagen non è una marca da primato nell'ambito della rivalutazione economica, ma si difende egregiamente. Con qualche eccezione positiva, come per esempio la Corrado. Quella che è considerata, nella versione VR6, la prima vera sportiva ad alte prestazioni del brand, è una scoperta relativamente recente, ma ha scalato con grande rapidità le classifiche di gradimento, raggiungendo valori di mercato decisamente importanti, con un trend che a tutt'oggi sembra inarrestabile.

RC



Variazioni sul tema

In alto, la Rallye, versione nata per le competizioni. Basata sulla Golf seconda serie, si distingue a colpo d'occhio per i parafranghi allargati e per i proiettori rettangolari. Sopra, la Corrado, una delle youngtimer più ambite; le versioni G60 e VR6 sono un autentico must. Qui accanto, la New Beetle, esponente di spicco della moda rétro, che ha conosciuto un periodo d'oro a partire dagli anni 90.

L'AUTO DEL SECOLO

Nel 1999 è stata nominata tra le cinque automobili più importanti del 900. Sviluppata da Ferdinand Porsche, ha conquistato tutti i continenti con la sua simpatia e l'affidabilità del quattro cilindri boxer raffreddato ad aria. Un must, senza se e senza ma

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

I costruttori tedeschi hanno sempre avuto, molto più di altri, una predilezione per l'impianto elettrico a 6 Volt: sino a metà degli anni 60 lo montavano anche alcune ammiraglie. Il Maggiolino e le derivate non si sottrassero a questa regola, che a noi italiani - abituati a tensioni superiori sin dagli anni 30 - è sempre parsa un po' insolita. Così come può sembrare strano introdurre un'icona parlando della sua batteria. Eppure è proprio sulla discriminante tra impianto a 6 Volt e a 12 Volt (introdotta alla fine del 1967) che si cela

lo spartiacque fondamentale del suo sviluppo. Sotto la catalogazione "6V" - non ufficiale, però molto chiara - rientrano tutti i Maggiolini dalle origini al model year 1967. A proposito di origini: se è vero che la vettura nasce nel 1938, il suo debutto industriale avviene di fatto nell'agosto 1945, anche se la produzione in serie decolla a



tutti gli effetti nel 1946. Quindi, è di poco più di vent'anni l'arco temporale disegnato da questa serie. Erano gli anni delle due versioni fondamentali: standard ed Export, che significava sì destinata ai mercati esteri ma anche meglio finita. Scegliere oggi un Maggiolino "sei" significa mettere in conto alcune oggettive complicazioni d'uso: se piove e si è fermi al semaforo, bisogna spegnere i "tergi" perché sennò la batteria non ce la fa; se si rilascia la frizione nel punto non corretto e si spegne il motore, potrebbe essere complicato riavviarlo. Rispettandone però i limiti, vi compenserà con le coppe ruota bombate (sui modelli precedenti il 1965), i fanalini posteriori piccoli e soprattutto i proiettori cosiddetti "a fetta di salame": elementi d'antan che hanno tutt'altro sapore.

QUOTAZIONI

Oggi le versioni più accessibili sono le **1300-1500**, quotate 10.000 euro (label AB) e 15.000 euro (label A+). Le più costose sono ovviamente le "Due vetrini", che in buone condizioni valgono 28.400 euro, mentre perfettamente restaurate arrivano a 42.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

10.000

Valore massimo € (label AB)

28.400

2 RESTAURO

Rilassatevi. Se avete scelto un Maggiolino, quale che sia l'anno e la versione, i ricambi li trovate, in genere senza nemmeno eccessive difficoltà e, se non con prezzi bassi in assoluto, quantomeno con la possibilità di scegliere tra ricostruzioni eccellenti - e onerose - e altre più a buon mercato, ma comunque decorose. Questo quadro generale, declinato sui modelli più anziani - quindi anteriori al 1967 - deve fare i conti con la ruggine, che lavora sui laterali bassi della carrozzeria e sul telaio a piattaforma. Anche il più devastato dei quali è sostituibile, ma in caso di rifacimento integrale del fondo vanno messi a preventivo non meno di 6.000 euro. I lamierati migliori sono quelli di produzione scandinava: in Svezia c'è stato tanto mercato per le Volkswagen negli anni 50 e 60 e sono tanti, oggi, gli specialisti. Si tratta di pezzi ricostruiti a mano con dime di legno, usando lamiere da 10/10 di ottima qualità. Il nemico numero uno di

qualunque "6 Volt" è l'antirombo, molto diffuso, dietro cui si nasconde regolarmente una magagna. Se dunque individuate un esemplare apparentemente niente male ma con questo trattamento, non esitate a farlo sabbare. E preparatevi, perché appunto non ci saranno belle sorprese ad attendervi. In Germania c'è un fiorente commercio di tessuti interni a metratura per ogni anno e ogni variante di produzione. Costano un occhio (parliamo di 7.000 euro per il kit completo sedili, pannelli porta e imperiale, cui aggiungere tanta mano d'opera), ma il risultato ripagherà dei sacrifici economici. Viceversa il rifacimento del (semplicissimo) impianto elettrico con 550 euro di materiali si risolve. L'altra buona notizia è che per i motori 25/30 CV (quelli sino al 1960), riconoscibili "esteticamente" per via del supporto della dinamo integrato, ci sono importanti giacenze di pezzi nei magazzini Volkswagen. Ed è un bene, perché gli steli delle valvole sono molto più esili e delicati che nei milledue "definitivi" da 34 cavalli, con i quali l'intercambiabilità di parti è abbastanza limitata.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT FISSAGGIO BATTERIA	€ 54
SET BORCHIE RUOTA	€ 344
KIT MOQUETTE	€ 190
MARMITTA INOX	€ 390
PARAFANGO ANT.	€ 400

● I club



Maggiolino Club Italia

Sito maggiolinoclubitalia.it

Email info@maggiolinoclubitalia.it

Maggiolino Käfer Club Italia

Sito maggiolino.it

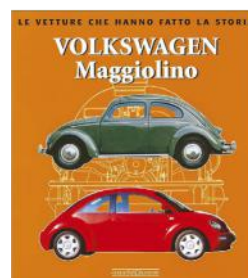
Email segreteria@maggiolino.it

Registro Italiano Volkswagen

Sito registro-italiano-vw.it

Email info@registro-italiano-vw.it

● I libri



Pressoché infinita la bibliografia. Questi alcuni dei titoli: "Volkswagen Maggiolino" di Marco Batazzi, Giorgio Nada Editore; "Maggiolino La vera storia della Volkswagen" di Mario Luraghi, Gaia Edizioni. In francese: "La Coccinelle de mon père" di Patrick Leseur, Etai; "The People's Car: a global history of the Volkswagen Beetle" di Bernhard Rieger, Harvard University Press.

● Specialisti

Boxerpoint

Sito vw-boxerpoint.com

Email info@vw-boxerpoint.com

Dei Kafer Service

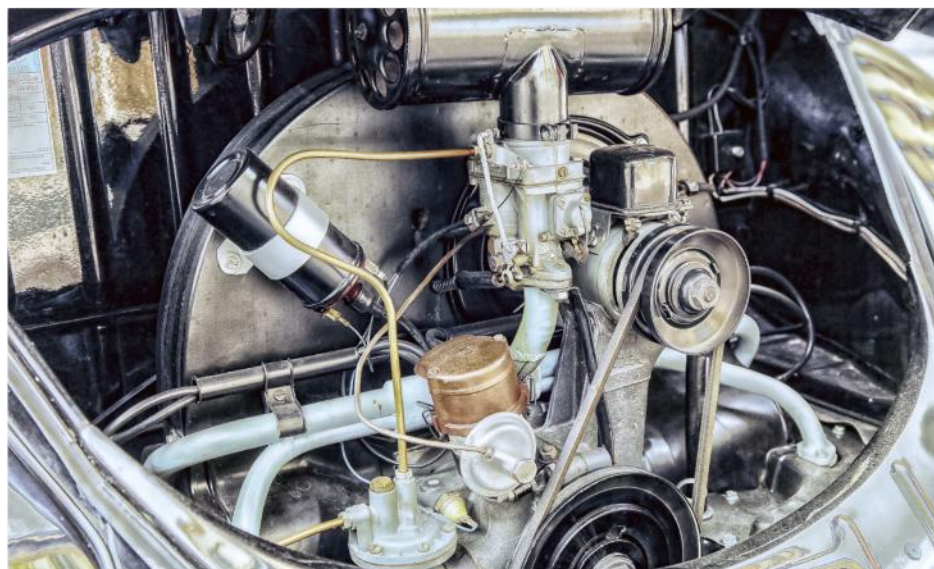
Sito deikaferservice.com

Email info@deikaferservice.com

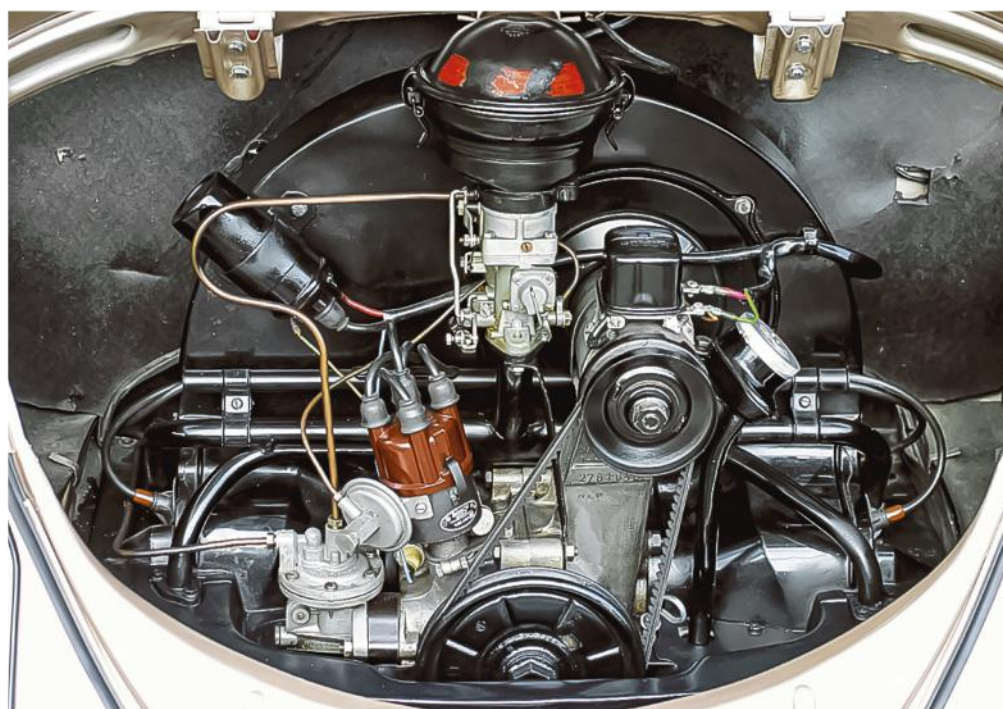
Maggiolino Shop

Sito maggiolinoshop.com

Email info@maggiolinoshop.com



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO "OVALINO" 1953-1957



3 SU QUALE PUNTARE

Il 10 marzo 1953 è una data storica per il Maggiolino. In quel martedì esce dalla linea di montaggio di Wolfsburg il primo Ovali-Käfer, che sostituisce il precedente Bretzel-Käfer. Tradotto con i soprannomi italiani, si passa dal "Due vetrini" all'"Ovalino", cioè al lunotto unico, senza più il montante centrale. È un passaggio a suo modo storico giacché segna la prima modifica estetica di un certo rilievo nell'evoluzione della vettura, aumentando tra l'altro la superficie vetrata del 23%. A fine dicembre dello stesso anno parte di questa aumentata vetratura viene impiegata per applicare l'adesivo "Jetzt um 5 PS stärker", ora con cinque cavalli in più, visto che, appunto per il 1954, l'originario 1.131 cm³ da 25 cavalli lascia il posto al 1.192 cm³ da 30. A ottobre del 1954 viene raggiunto un traguardo importante: la Volkswagen numero 100.000 lascia lo stabilimento di Wolfsburg. Ma torniamo a noi. Tra i due boxer, meglio puntare sul milledue. Ma non sarà difficile, perché un "Ovalino" millecento è un ago in un pagliaio, essendo stato costruito per circa nove mesi. In un caso come nell'altro, all'"Ovalino" va la nostra prima indicazione come modello da acquistare. E sarà bello agghindarlo con l'accessorio più iconico: il vasetto portafiori da applicare alla plancia. Quattroruote prova "la Volkswagen", come la si chiamava allora tout court, a novembre 1956. La rivista esiste da appena nove mesi, e l'Autogerma - importatore italiano, allora con sede a Bologna - da un paio d'anni. La velocità rilevata non è nemmeno malvagia (112,5 km/h) mentre l'accelerazione 0-100, letta con gli occhi di oggi, sembra quasi un refuso: ben 36 secondi. Progettata prima della guerra, questa 1200 (era la cilindrata, a fare da nome ufficiale del modello) conserva alcune particolarità che già negli anni 50 erano scomparse, e di cui è giusto tenere conto nell'uso ai nostri giorni: il rubinetto della riserva, che va aperto per poter sfruttare gli ultimi litri di benzina, e l'acceleratore a rullino, "più

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO 1957-1967

comodo nell'uso di quanto possa sembrare a prima vista", per dirla con le parole di Giancenzo Madaro che firmò la prova su strada. Alla guida l'"Ovalino" ha le caratteristiche tipiche di tutta la serie: il retrotreno, ben caricato dal peso del motore, rende la vettura ideale nella marcia in salita e sui fondi a scarsa aderenza. Zavorrando ulteriormente il retrotreno grazie alla piccola bagagliaia supplementare tra divano e parafiamma (in pratica, sopra la scatola del cambio) migliora ulteriormente la motricità. Se il pedale tondo e stretto non vi convince, potreste puntare su uno dei modelli successivi, in particolare quelli costruiti tra il 1957 - quando appunto arriva un acceleratore tradizionale - e il 1964, ultimo anno del parabrezza "basso" (per il 1965, il vetro è infatti più esteso verso l'alto di 28 mm). Vi sarete oramai fatti l'idea che in un mondo vasto come quello della madre di tutte

SEMBRA SEMPRE UGUALE. IN REALTÀ SONO NUMEROSE LE MODIFICHE INTRODOTTE ANNO PER ANNO SUL MAGGIOLINO

le Volkswagen anche i "sottoinsiemi" sono in realtà contenitori particolarmente spaziosi. Dunque, se parliamo di vetture costruite in questi sette anni, bisogna ulteriormente distinguere tra quelle prima e dopo il model year 1961, con il quale il motore milledue, il cui blocco motore è da quel momento realizzato in tre pezzi e ha un diverso albero motore, più robusto, raggiunge quella che si confermerà come la sua massima potenza: 34 cavalli. Cambia, sempre per il 1961, anche il serbatoio carburante, grazie alla cui nuova forma la capienza del vano bagagli cresce da 85 a 140 litri. Attenzione però alla 1200A: è una versione semplificata con il vecchio motore da 30 cavalli. Insomma, il Maggiolino è un "oggetto" irresistibile ma bisogna avere la pazienza di studiarlo bene per saperlo orientare.



4 IL MERCATO

Il Maggiolino non passerà mai di moda, anche se le sue quotazioni non hanno più lo sprint che le caratterizzava qualche anno fa. La crescita del valore è prevista da tutti gli esperti, ma in maniera meno evidente. Come si dice nel gergo degli addetti ai lavori, è un modello "arrivato", cioè ha già espresso quasi tutto il suo potenziale di crescita. La rivalutazione futura sarà dunque, nella migliore delle ipotesi, in linea con la media del mercato. Questo non fermerà, naturalmente, la passione, che per il Maggiolino è e rimarrà straordinaria, come si può notare dai raduni oceanici che si svolgono puntualmente in tutte le stagioni. I Maggiolino, specie nelle edizioni con impianto elettrico a 6 Volt, sono un classico fuori dal tempo, che gli appassionati curano nei minimi dettagli, restaurandoli e riempiendoli di accessori, a dire il vero spesso fantasiosi. Se da un lato

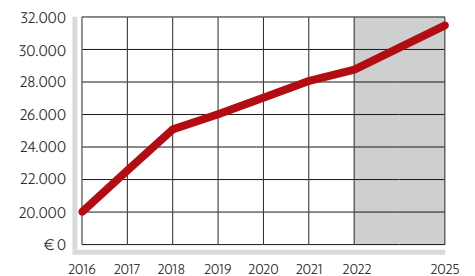
si contano numerosi estimatori addirittura fanatici di restauri all'insegna dell'assoluto rispetto delle specifiche d'origine, sono altrettanti i proprietari che preferiscono puntare sulla customizzazione, talvolta spinta oltre i limiti; per questo motivo non è sempre facile stabilire l'esatto valore di alcuni esemplari in vendita, le cui richieste economiche appaiono talvolta fuori luogo. I Maggiolino sono oggetto di scambio soprattutto tra i privati: per i 6 Volt le transazioni avvengono esclusivamente nell'ambito degli appassionati. Ormai

**LE "DUE VETRINI",
COSTRUITE FINO
AL MARZO DEL 1953,
OLTREPASSANO,
SE PERFETTE,
I 40.000 EURO**

è quasi impossibile imbattersi in un esemplare pre 1968 (model year che segnò il passaggio ai 12 Volt) abbandonato in un fienile di campagna e acquistarlo dal proprietario per una cifra simbolica. Molte vetture sono state oggetto di restauri in epoca non recente: se effettuati con la giusta professionalità, queste VW si presentano spesso ancora in perfetta efficienza e senza problemi ai lamierati e alla vernice. Un restauro integrale effettuato oggi supera il valore di mercato, e quindi sono sempre meno i possessori disposti a imbarcarsi in un'impresa del genere. Per effettuare l'acquisto giusto occorre essere preparati e molto ben documentati (la letteratura a cui attingere le informazioni è abbondante e facilmente reperibile), perché ogni anno-modello ha le sue peculiarità e la perfetta intercambiabilità delle parti complica le cose. Il consiglio di un esperto è sempre prezioso per fare l'acquisto giusto ed evitare spiacevoli sorprese. 

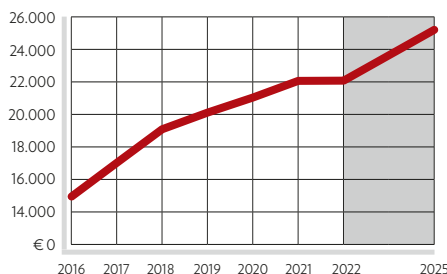


VW MAGGIOLINO "DUE VETRINI"
1946-1953



In Italia ne circolano pochissime e sono oggetto di culto. Il valore è alto (perfetta raggiunge i 42.500 euro). Non a caso il suo mercato è molto ristretto.

VW MAGGIOLINO "OVALINO"
1953-1957



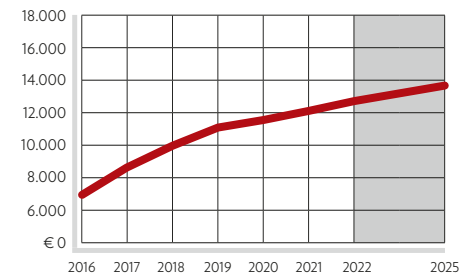
Anche questa versione è ormai molto rara in Italia. Le quotazioni si attestano su valori decisamente elevati: un esemplare immacolato raggiunge i 33.000 euro.





VW MAGGIOLINO

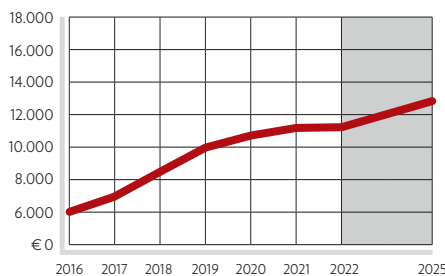
1957-1964



Nonostante gli esemplari più anziani siano in circolazione dalla fine degli anni 50, il valore di queste serie è di poco superiore a quello dei più diffusi model year seguenti (1964-67).

VW MAGGIOLINO 1200

1964-1967

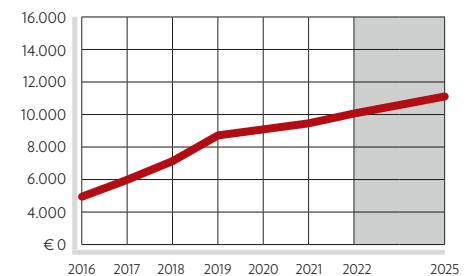


Sono i più diffusi nel nostro Paese nella gamma delle versioni a 6 Volt. Un esemplare perfetto tocca i 16.500 euro. Una cifra che non giustifica però un restauro professionale.

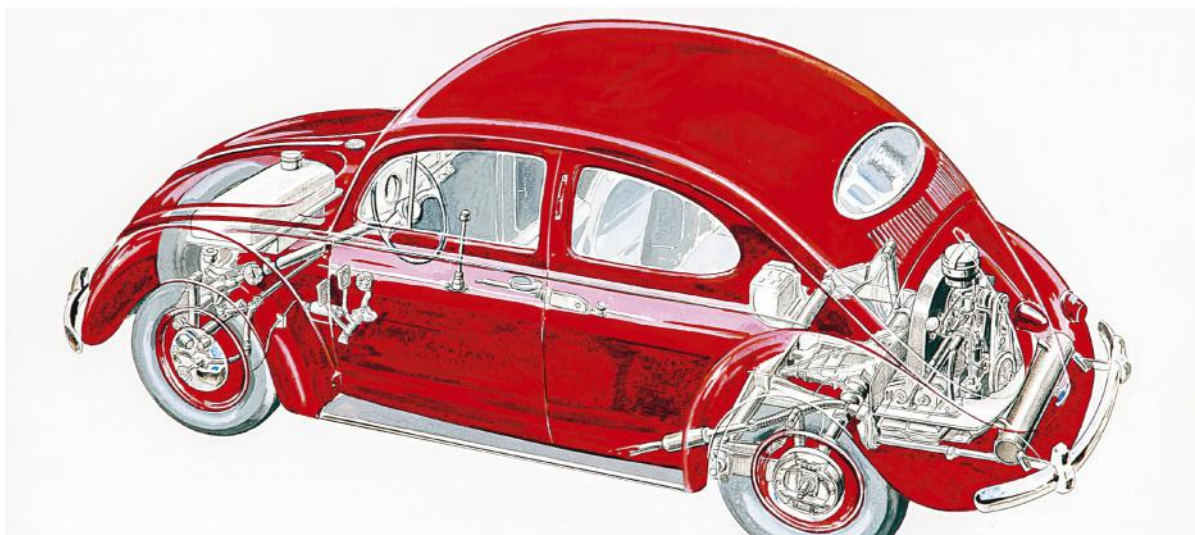


VW MAGGIOLINO 1300-1500

1965-1967



Sebbene abbastanza rare e più briose, il valore di queste versioni è leggermente più basso rispetto a quello delle coeve 1200. Potrebbe esserci un'inversione di tendenza.



QUESTIONE DI VOLT

Il passaggio all'impianto elettrico a 12 V è uno spartiacque. Nuovi proiettori "verticali", parafranghi anteriori rivisti e bocchettone del serbatoio spostato all'esterno, sul lato destro. Dal 1978 arrivano i "Mexico", declinati in una miriade di serie speciali

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Dei suoi oltre sessantacinque anni di produzione (che cessò alle 9 di mattina del 30 luglio 2003 nella fabbrica messicana di Puebla), il Maggiolino ne ha vissuti più di metà - esattamente trentacinque, a partire dal model year 1968 - con impianto elettrico a 12 Volt. Sono dunque, i "12V", i Maggiolino meno anziani, quelli più facili da usare nel traffico di oggi e quelli che consentono una superiore scelta di motori - anche "grossi" - visto che li hanno costruiti con il 1.200, il 1.300, il 1.500 e il 1.600, per quanto comunque tra il più piccolo e il più



grande ci ballino appena sedici cavalli. Sono anche quelli con cui il modello si è maggiormente internazionalizzato, ancorché per ragioni di forza maggiore: il 1° luglio 1974 viene costruito l'ultimo esemplare a Wolfsburg, dove le linee di montaggio hanno bisogno di spazio per fare le Golf. La costruzione prosegue,

ancora per poco meno di quattro anni, nella fabbrica tedesca di Emden, che sforna l'ultimo esemplare made in Germany il 19 gennaio 1978. Ma anche in questo caso il nuovo che avanza (la Passat, segnatamente) richiede spazi. Da lì, per il successivo quarto di secolo, il Maggiolino si trasferisce in Sudamerica, ma non solo: è stato infatti assemblato - in quantità certo secondarie - in diciannove Paesi, in tutti i continenti. La parte del leone la fanno però il Brasile e ancora di più il Messico, dove è molto apprezzato dagli automobilisti locali per la sua economia e la sua robustezza. Dallo stabilimento di Puebla viene caricato, in quantità sempre decrescenti, su navi container con destinazione Europa, dove la commercializzazione ufficiale sarebbe terminata nel 1986.



QUOTAZIONI

Le versioni più accessibili sono le "Mexico": 5.000 euro è il valore di riferimento. Se perfetta, raggiunge i 7.500 euro. Un più raro Maggiolino 1300-1500 (prodotto tra il 1967 e il 1970) è quotato invece 8.000 euro (label AB), fino a un massimo di 12.000 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

5.000

Valore massimo € (label AB)

8.000



2 RESTAURO

La diffusione che un modello ebbe da nuovo è direttamente proporzionale alla redditività della ricostruzione di ricambi in chiave collezionistica. Tradotto: con tutti i Maggiolino prodotti tra il 1967 e il 2003 che ci sono in circolazione, conviene a molti riprodurre i pezzi. Dunque, come e più di quel che comunque avviene per i "6 Volt", è letteralmente impossibile che un cantiere di ripristino si incagli per indisponibilità di materiali. Al massimo c'è da aspettare. Succede ad esempio per i paraurti a sezione "rettangolare", che debuttarono in contemporanea con il nuovo impianto elettrico: esistono aziende in Germania che li rifanno a mano. Costicchiano (650 euro più Iva cadauno) ma, pur non avendo la marchiatura interna Volkswagen, sono pezzi di grandissima qualità. L'importante, appunto, è non avere fretta, perché tempi di attesa anche di sei mesi sono la regola. Se invece dovete cambiare i cofani (anteriore e posteriore), solitamente non

attaccati dalla ruggine - che di preferenza si accanisce sugli sportelli - potete fare il giro dei rottamatori e anche senza percorrere troppi chilometri troverete dei ricambi d'occasione tranquillamente recuperabili. In generale il trattamento delle scocche è paragonabile a quello dei "6 Volt", quindi le possibilità di ossidazione sono elevate e legate in larga misura alla cura che si è avuta dell'auto nel corso degli anni: esemplari vissuti all'aperto o in luoghi con sale invernale o salsedine marina sono evidentemente più a rischio. Soprattutto, visto che parliamo di un'auto "da battaglia", è molto facile che su un "12 Volt" apparenze decorose della carrozzeria nascondano gli esiti di riparazioni approssimative. Dunque, fate controllare accuratamente da un bravo carrozziere soprattutto la simmetria dei parafranghi, perché di Maggiolini "buoni" a sinistra e sbilenchi a destra (o viceversa) è pieno il mondo. Sulla meccanica c'è ben poco da dire, essendo il boxer da 34 CV un motore sostanzialmente indistruttibile, facile da riparare e da "alimentare" con ricambi nuovi o di recupero.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CRISTALLO LUNOTTO	€ 88
PARAURTI ANT. (1967-74)	€ 295
CARBURATORE 34 PICT 3	€ 159
PROIETTORE HELLA	€ 203
FANALE POST. (1968-73)	€ 56

● I club



Gruppo Amici del Maggiolino

Sito

gruppoamicimaggiolino.it

Email info@gruppoamicimaggiolino.it

gruppoamicimaggiolino.it

Maggiolino Käfer Club Italia

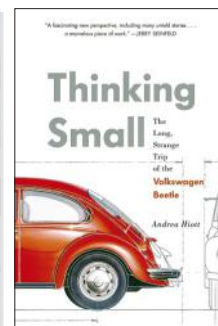
Sito maggiolino.it

Email segreteria@maggiolino.it

Club Volkswagen Italia

Sito clubvolkswagenitalia.it

● I libri



Oltre ai testi già indicati per i modelli a 6 Volt, segnaliamo il più specifico libro "VW Beetle Specification Guide 1968-1980" di Richard Copping, Crowood Press. Più divulgativo, ma molto interessante, "Thinking Small: The long, strange trip of the Volkswagen Beetle", di Andrea Hiott, Ballantine Books.

● Specialisti

Dimilito

Sito dimilito.it

Email info@dimilito.it

Hot Heads Garage

Sito hotheadsgarage.com

Email hotheadsgarage@yahoo.it

Maggiolino Garage

Sito maggiolinogarage.com

Email maggiolinogarage@gmail.com

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO "MEXICO" 1978-1985



i giorni. Un esempio? Il lavavetro elettrico introdotto nel 1981 su alcune versioni (poi esteso a tutta la gamma nel corso del 1982) al posto del vecchio sistema a depressione che sfruttava l'aria contenuta nella ruota di scorta. Il che significa che se lavavi spesso il parabrezza e poi foravi ti ritrovavi la gomma sgonfia... A colpo d'occhio la "Mexico" è il Maggiolino classico, ossia il 1200 L con motore di 1,2 litri (a richiesta in Europa fino al 1978 c'era anche il 1.600), quindi con il frontale basso e sfuggente, il parabrezza piatto e l'avantreno a barre di torsione. A distinguerlo dal gemello tedesco, il lunotto di dimensioni ridotte (879x408 mm, ossia quello montato fino al 1971; nel 1984 verrà adottato il vetro più ampio montato sulle versioni tedesche dal 1971 al 1978) e le prese d'aria sul cofano motore, che verranno però eliminate alla fine di luglio del 1981. Sulla "Mexico" mancava poi il ventilatore a due velocità. Tra le dotazioni, il lunotto termico e i poggiatesta.

LA COSIDDETTA "MEXICO" IMPORTATA IN EUROPA È IL CLASSICO MAGGIOLINO 1200, CON 34 CV

Nella prima metà degli anni 80 la produzione si distingue per le numerose serie speciali, proposte per vivacizzare il mercato europeo, ormai poco o per nulla interessato al vecchio Maggiolino. L'ultima arriva col model year 1986: denominata Giubileo, celebra i 50 anni della vettura e segna la fine della commercializzazione ufficiale del Maggiolino in Europa. Questi allestimenti sono molto appetibili, ma attenzione: i rivestimenti specifici sono oggi introvabili. La produzione in Messico però continua. Inizialmente proposto unicamente con il classico 1.200 da 34 cavalli, recupera anche il 1.600, alimentandolo a iniezione a partire dal model year 1993 (quando arriva il catalizzatore). E poi nel 2003 la fine definitiva. Alcuni esemplari arrivano comunque in Europa a opera di importatori paralleli. Lunga vita al Maggiolino.

4 IL MERCATO

Il Maggiolino 12 Volt è una delle auto storiche di produzione straniera più diffuse, se si escludono alcune youngtimer popolari. La 1200 "Mexico" è il Maggiolino più economico da acquistare: con 5.000 euro è sicuramente possibile comprane uno ben conservato e funzionante. Ricordiamo che dal 1978 al 1986 tutti i Maggiolino commercializzati dalla Volkswagen in Europa provenivano dallo stabilimento messicano di Puebla, da cui appunto il soprannome "Mexico". Nel 1986 termina la vendita ufficiale nel Vecchio Continente, ma non la produzione del Maggiolino, che prosegue fino al 2003. Sui mercati esteri è possibile trovare delle "Mexico" successive (per il mercato interno c'era anche la motorizzazione 1.600, l'unica disponibile dal 1991), importate parallelamente. Più costosi sono i Maggiolino costruiti nello

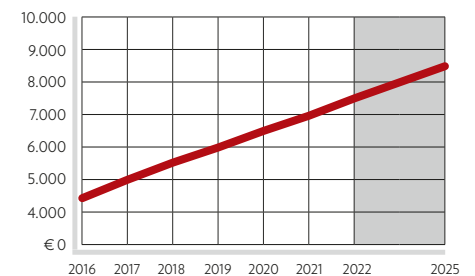
storico stabilimento di Wolfsburg, dove la produzione è terminata nel 1974: valgono fino al 50% in più rispetto alle "Mexico". Gli esemplari prodotti negli anni seguenti nello stabilimento di Emden, dove l'iconica utilitaria viene assemblata fino al gennaio del 1978, hanno quotazioni quasi allineate a quelle delle "Mexico". I modelli più apprezzati sono i 1300 - 1500: valgono un piccolo sovrapprezzo in più rispetto ai più diffusi 1200 contemporanei. Sono quotati da Ruoteclassiche 8.000 euro (label AB) e 12.000 euro (label A+). Essendo molto diffuso, il Maggiolino è facile da reperire e quindi la scelta è abbondante, e alla portata di tutti gli appassionati. Si possono ancora trovare alcuni esemplari nel normale circuito dell'usato non amatoriale, a cifre poco più che simboliche. Ma in molti casi non è un affare, se si intende riportarli alle condizioni d'origine. I Maggiolino, infatti, sono veicoli utilitari per eccellenza

I MAGGIOLINO "MEXICO" SONO I PIÙ ACCESSIBILI. PIÙ APPREZZATE SONO LE VERSIONI 1300 E 1500

e spesso hanno "lavorato" fino allo sfinimento, nonostante la proverbiale robustezza. A presentare i problemi più gravi e costosi da riparare sono le parti di carrozzeria, che solitamente presentano ammaccature e problemi di corrosione. Secondo i nostri esperti di mercato, il valore dei "12 Volt" non è destinato a una crescita clamorosa: salirà lentamente nei prossimi anni senza mai raggiungere le cifre più che rispettabili delle versioni ante 1968. Ma chi acquista un Maggiolino lo fa per passione, non certo per guadagnarci sopra... **RC**

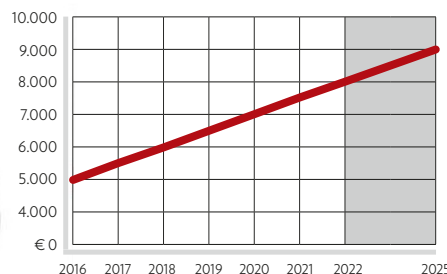


VW MAGGIOLINO 1200
1967-1974



I primi Maggiolino con i fari "verticali" riscosero un grande successo tra la fine degli anni 60 e i primi anni 70. Esemplari perfetti possono toccare i 11.300 euro.

VW MAGGIOLINO 1300-1500
1967-1970

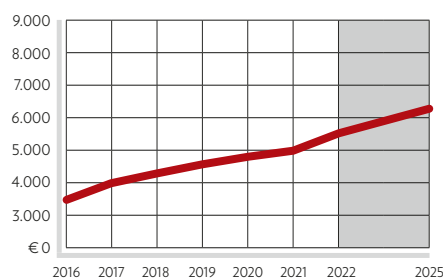


La maggiore rarità di queste motorizzazioni (in Italia) giustifica un lieve apprezzamento rispetto alle versioni 1.200. Esemplari in condizioni pari al nuovo arrivano a 12.000 euro.



VW MAGGIOLINO 1200

1974-1978

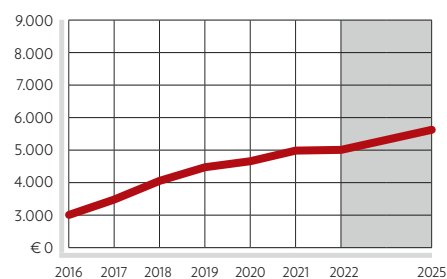


La produzione tedesca nello stabilimento di Emden si ridusse gradatamente. Nonostante ciò, le vendite erano ancora discrete anche in Italia, per via del prezzo di listino molto basso.



VW MAGGIOLINO "MEXICO"

1978-2003



La quotazione indicata è un riferimento generico: le serie speciali o i rarissimi esemplari 1.600 catalizzati di importazione parallela possono spuntare cifre nettamente superiori.

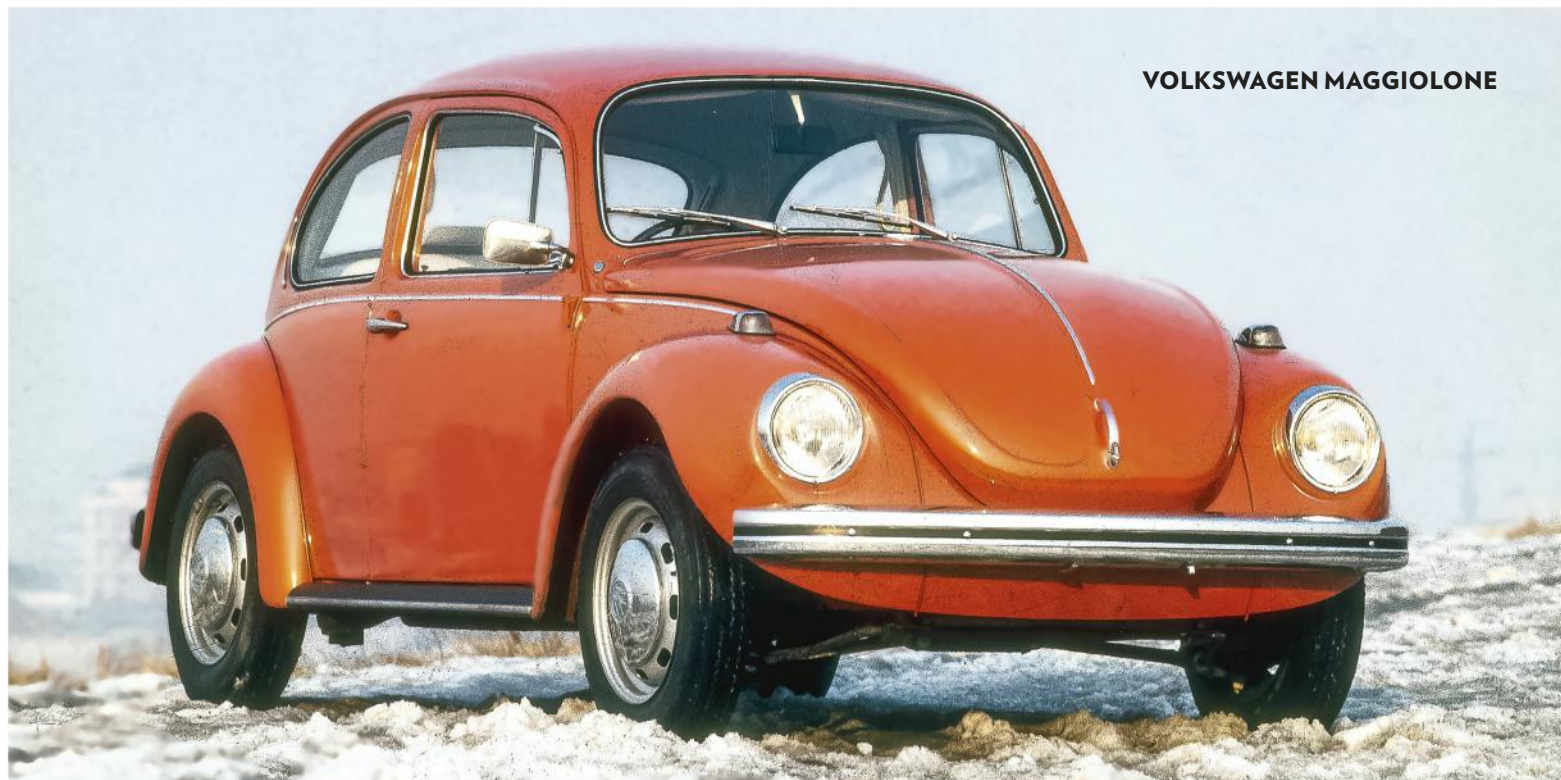


**VOLKSWAGEN
MAGGIOLINO ÚLTIMA EDICIÓN**

PUNTO D'ARRIVO

La nuova sospensione anteriore con schema MacPherson consente di ridisegnare il vano bagagli anteriore, molto più capiente e sfruttabile. Poi arriva anche il parabrezza panoramico. Il suo ciclo vitale è breve: dal 1970 al 1975

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



VOLKSWAGEN MAGGIOLONE

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per un'auto che ha vissuto 65 anni, dal 1938 al 2003, aggiornamenti periodici sono stati la regola. Molti li abbiamo anche già visti nelle pagine precedenti. Nessuno, però, è stato importante come quello che, alla fine del 1970, diede origine al Maggiolone, nome italiano di quello che internazionalmente venne identificato come Super Beetle e che nella denominazione commerciale ufficiale si chiamò, inizialmente, 1302. Importante come mai? Soprattutto perché, per la prima e unica volta, un upgrade non sostituisce i modelli precedenti, ma vi si affianca come

linea di prodotto parallela, il che giustifica appunto il nome simile eppure diverso. L'altra ragione per cui è molto significativa questa variante è che i miglioramenti che ha integrato sono stati meccanicamente radicali: quasi del tutto ferma restando la parte posteriore della vettura, è cambiata tutta la geometria dell'avantreno, che è passato al MacPherson, comportando un allargamento di 63 mm della carreggiata, un allungamento di 20 mm del passo e un restyling del muso, compreso il cofano. Sospensioni più basse, interasse e track maggiorato nonché coperchio rialzato hanno avuto come effetto più immediato un diverso stivaggio della ruota di scorta, orizzontale sotto il piano di carico e non più verticale. Morale: la capienza è quasi raddoppiata, passando da 140 a 260



litri. L'altra ragione per cui è così interessante il Maggiolone (diventato 1303 nel 1972) è che fu l'ultimo ad arrivare e il primo ad andarsene, visto che uscì di produzione già nel 1975, lasciando al Maggiolino il compito di presidiare una fetta di mercato sempre più di nicchia, quantomeno in Europa.

QUOTAZIONI

I prezzi sono nettamente inferiori a quelli indicati per i Maggiolino "tedeschi", quindi ante 1978. Le 1303 di ultima produzione hanno una quotazione AB di 5.000 euro (A+ 7.500 euro), mentre le 1302, meno diffusi, si attestano sui 6.000 euro, raggiungendo i 9.000 euro se perfetti.

Valore minimo € (label AB)

5.000

Valore massimo € (label AB)

6.000

2 RESTAURO

Quanto avete letto nelle pagine precedenti in riferimento al restauro dei Maggiolini con impianto a 12 V (tante auto uguale tanti ricambi) vale, però alla rovescia, per il Maggiolino: prodotto per appena cinque anni, per di più in due serie piuttosto diverse tra loro in alcuni elementi di carrozzeria, è la variante delle raffreddate ad aria che comporta più tribolazioni per chi debba affrontare un importante ripristino della struttura. Le complicazioni riguardano in particolare la 1302 (1970-1972), e in modo tutto speciale il suo cofano anteriore, che ha una forma leggermente diversa e non compatibile con quella del 1303: nessuno specialista ha rimesso in produzione la referenza e i bassi volumi produttivi rendono la ricerca di un pezzo di recupero, ai mercatini o presso gli sfasciacarrozze, molto complicata. Decisamente più semplice la faccenda sulle 1303: la produzione, sia pure della sola Cabriolet, è continuata sino al 1980

e quindi, in ragione della superiore diffusione, ci sono anche pezzi nuovi a catalogo. Di certo, trovare un parabrezza curvo è l'ultima delle difficoltà. In termini di ossidazione la situazione non è radicalmente diversa da quella dei Maggiolino, anche se la struttura differente della parte anteriore limita gli inneschi di ruggine. Che possono in ogni caso attaccare le staffe di sostegno dei paraurti: meglio smontarli per un'ispezione più accurata. Anche il vascone della ruota di scorta, il vano batteria sotto il divano e le grigliette dietro il vetro laterale posteriore sono zone potenzialmente critiche e da controllare. Rispetto al Maggiolino, c'è l'avantreno MacPherson, con molle elicoidali e la sua semplicità di regolazione, oltre ovviamente alla maggiore precisione nella guida. Il motore potrebbe richiedere giusto qualche attenzione periodica per l'accensione e la carburazione (mantenimento del minimo, pompetta di ripresa e difficoltà di avviamento a caldo); problemi facilmente risolvibili e comunque non così frequenti.



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

COFANO ANT. 1303	€ 299
PARABREZZA 1303	€ 159
MOTORINO AVV. (BOSCH)	€ 269
ALBERO A CAMME	€ 119
BRACCIOLO PORTA	€ 29

• I club



Registro Italiano Volkswagen

Sito registro-italiano-vw.it

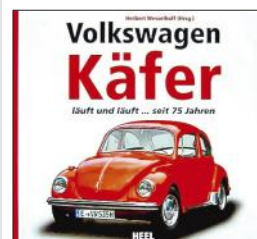
Email info@registro-italiano-vw.it

Volkswagen Club Italia

Sito clubvolkswagenitalia.it

Email segreteria@clubvolkswagenitalia.it

• I libri



Iniziamo con "Il Maggiolino La storia mai raccontata della piccola Volkswagen, dalla Germania degli anni Trenta al Duemila", di Alessandro Pasi, Marsilio Editori. Più specifico "VW Käfer 1302/1303: 1970-1980" di Alexander F. Storz, Motorbuch Verlag. Sempre in tedesco "Volkswagen Käfer: läuft und läuft ... seit 75 Jahren", di Herbert Wesselhoff.

• Specialisti

Autocentro Baistrocchi

Sito concessionarie-volkswagen.it/baistrocchi.html

Email info@baistrocchi.it

Maggiolino Service

Sito maggiolinoservice.com

Email info@maggiolinoservice.com

Volkswagen Zentrum Bari

Sito concessionarie-volkswagen.it/zentrumbari.html

Email info@volkswagenzentrumbari.com

3 SU QUALE PUNTARE

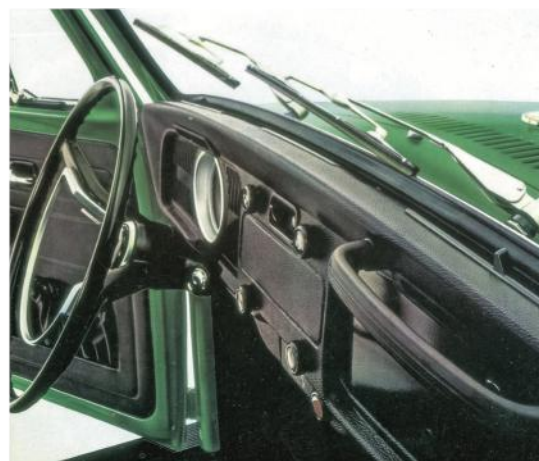
Riconoscere a tutta prima un Maggiolone da un Maggiolino può non essere così semplice se si tratta di una 1302, cioè della prima serie: bisogna infatti avere l'occhio piuttosto allenato per cogliere la maggiore

bombatura del cofano anteriore. Il trucco più semplice per cogliere la differenza è allora di quella di aprirlo, il cofano, e controllare se la ruota di scorta è sotto il pianale. Molto più semplice riconoscere una 1303, cioè il Maggiolone costruito da agosto 1972 a luglio 1975, verso cui il nostro consiglio di acquisto si indirizza in parallelo. La seconda serie ha infatti vari elementi molto più facili da identificare. Innanzitutto, il parabrezza curvo (mai visto

su nessun altro discendente della stirpe), poi la plancia interamente in plastica con tanto di strumentazione riparata da una palpebra antiriflesso, e infine i grossi gruppi ottici posteriori a zampa d'elefante, che rimpiazzano i precedenti "a ferro da stiro" (che però sono adottati nel 1973 anche sul Maggiolino). Mentre la 1302 nasce con una versione leggermente più compressa del 1.285 cm³ (44 cavalli) ma è anche disponibile, in versione 1302 S, con



VOLKSWAGEN 1302 1970-1972



4 IL MERCATO

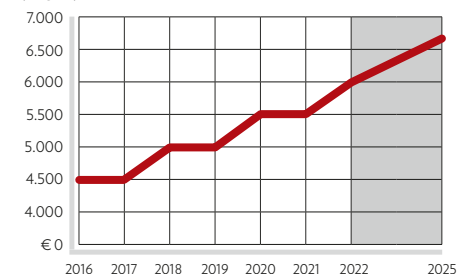
Il Maggiolone presenta caratteristiche stradali più moderne (ricordiamo che vanta l'avantreno con schema MacPherson e il retrotreno rivisto), offre maggior confort e più spazio per i bagagli. E oltretutto è più raro rispetto al Maggiolino. Ma il mercato non li premia come meriterebbero, anzi: si può affermare che siano decisamente sottovalutati, a differenza delle omologhe versioni cabriolet che sono molto ricercate. Per questo motivo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche ritengono che chi li acquista al prezzo in vigore oggi fa senz'altro un affare, perché è prevista una discreta rivalutazione. Per il momento i listini di Ruoteclassiche non distinguono le versioni Lusso dalle Standard e nemmeno tengono in considerazione la cilindrata del motore boxer. In futuro, però, potrebbero aggiungersi alcune differenze a vantaggio delle versioni meglio allestite

e della motorizzazione 1.600. Le quotazioni suggeriscono una migliore valutazione per le iniziali 1302, la cui produzione, pur durata soltanto due anni, è assai vicina a quella delle successive 1303 (1.769.603 unità per le prime, 1.830.888 per le seconde, per un volume complessivo di circa 3,6 milioni di esemplari, a esclusione della Cabriolet). Nessuna differenza, invece, per le prospettive di rivalutazione: per entrambi i modelli gli esperti di Ruoteclassiche prevedono una crescita del valore di medio livello, comunque superiore a quanto avvenuto negli scorsi anni, durante i quali le 1302 - 1303 sono rimaste pressoché stabili. I Maggiolone, come tutte le Volkswagen derivate dal primo modello costruito dalla Casa di Wolfsburg, vantano una schiera enorme di appassionati in tutto il mondo. I club dedicati alle "Volks" raffreddate ad aria sono numerosi anche in Italia e ben organizzati. I ricambi si trovano con estrema facilità e sono innumerevoli gli specialisti ai quali rivolgersi. **RC**



VOLKSWAGEN 1302

1970-1972



Si tratta del Maggiolone con la quotazione più alta: 6.000 euro, cifra che cresce del 50% se perfetto. Ha il fascino del parabrezza piatto e della spartana plancia in lamiera.

il 1.600 da 50 cavalli, la 1303 aggiunge a questi due motori il piccolo 1.200 da 34 cavalli (1303 A). Sono gli anni in cui, specie sui mercati esteri, inizia la moda delle serie speciali e il Maggiolone non si sottrae: arrivano così, nel 1973, la 1303 S Yellow and Black e la City Beetle, a sua volta su base meccanica millesei. Alcuni dati di vendita sono interessanti per capire la parabola discendente della più classica delle Volkswagen nel periodo in cui il

L'AVANTRENO MACPHERSON E LA SOSPENSIONE POSTERIORE AGGIORNATA MIGLIORANO LA TENUTA

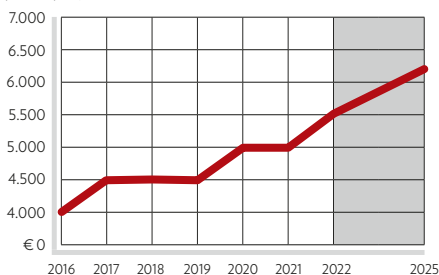
Maggiolone si trovò a operare: nel 1971 se ne vendettero 195 mila, nel 1974 119 mila, nel 1976 meno di 16 mila. Era arrivata la Golf, nel frattempo, e un Super Maggiolino non emozionava più nessuno. Non così oggi, visto che l'avantreno ridisegnato (e una leggera revisione anche del retrotreno) rende questa serie molto più stabile e rassicurante, decisamente meno propensa al sovrasterzo e globalmente più godibile.



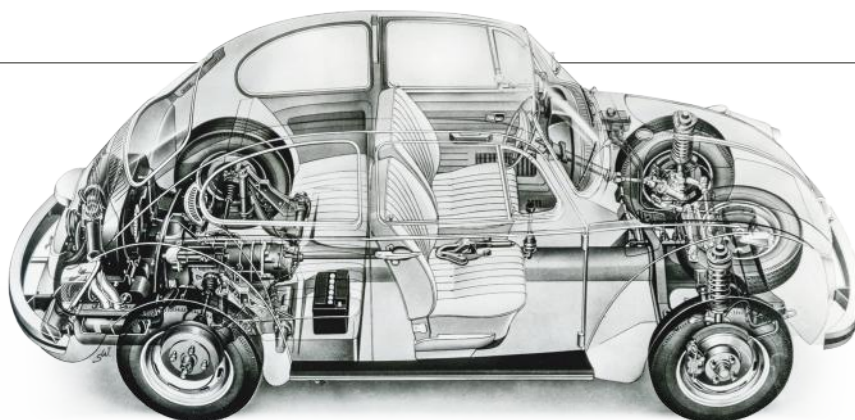
↑ **VOLKSWAGEN 1303** 1972-1975

↓ **VOLKSWAGEN 1303**

1972-1974

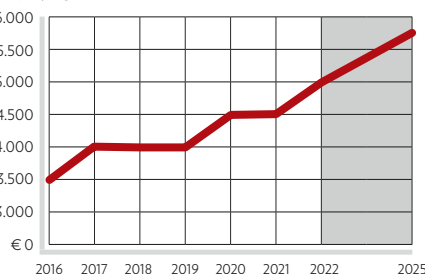


Il parabrezza panoramico cambia leggermente la fisionomia della simpatica vettura tedesca. Rivisto anche l'interno, con plancia del tutto inedita e più moderna.



→ **VOLKSWAGEN 1303**

1974-1975



Ormai il ciclo vitale del Maggiolone in versione berlina giunge al termine. Col model year 1975 gli indicatori di direzione vengono integrati nel paraurti.



TELE D'AUTORE

Alla base del suo successo c'è la qualità ineccepibile della capote: chiusa, regala alla vettura una linea piacevolissima e assicura una perfetta tenuta all'acqua. Insomma la scoperta ideale per passeggiate (al massimo ci sono 50 CV) con stile e simpatia

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

L'immagine, forse persino un po' inflazionata, di auto d'epoca da cerimonia, rende in fondo omaggio all'importanza che le versioni convertibili hanno avuto nella vita del Maggiolino. La scoperta ha accompagnato la berlina per un periodo importante, ma non altrettanto lungo, avendo vissuto "solo" trent'anni, dal giugno 1949 al 10 gennaio 1980. Di cabriolet è pieno il mondo; una delle ragioni che rende così attraente la coppia Maggiolino (sino al 1970) e Maggiolone (che lo ha sostituito negli ultimi dieci anni



di produzione) è la straordinaria qualità delle capote, merito dell'expertise della carrozzeria Karmann nel confezionare un mantice che, una volta chiuso, ricostruiva con straordinaria fedeltà la sagoma della berlina e aveva una tenuta all'acqua proverbiale: narrano le cronache che le operazioni di produzione e montaggio della

copertura richiedessero non meno di quattro ore. Ma questo conta fino a un certo punto. Conta invece, e non è affatto banale, che chi sceglie oggi una Volkswagen Cabriolet difficilmente imbarcherà acqua (evenienza viceversa pressoché scontata su qualunque scoperta dello stesso periodo). Per tutta la sua carriera la Cabriolet ha ricalcato le evoluzioni della versione chiusa, con qualche variante per le prese d'aria del cofano motore: dieci divise in due file nel 1957, dal 1969 ventotto in quattro file, "scalate" a ventisei dal 1971. Sino al 1991, il Maggiolino - Maggiolone mantenne il primato di scoperta più prodotta al mondo, con i suoi 331.847 esemplari. Non sono affatto pochi ma letteralmente scompaiono di fronte agli oltre 21 milioni e mezzo complessivi della mitica utilitaria tedesca.

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO CABRIOLET



QUOTAZIONI

I valori hanno un range molto ampio: dalle inavvicinabili Hebmüller e Karman del dopoguerra (che superano il budget di 40.000 euro) alle 1303 di fine produzione (1975-80), quotate 11.000 euro. Al vertice della nostra rassegna i Maggiolino del periodo 1954-57: 33.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

11.000

Valore massimo € (label AB)

33.000



2 RESTAURO

Situazione ambivalente, per quanto riguarda i pezzi di ricambio, se parliamo della variante decapottabile. E non ci sono differenze radicali tra Maggiolino e Maggiolone. C'è infatti un elemento fondamentale assai critico: il telaio della capote, che nessuno specialista riproduce e che è complicato e costoso revisionare. Quindi, appena mettete gli occhi su una Cabriolet, controllate non tanto che la capote abbia la tela in ordine, quanto che si apra e si chiuda senza problemi che non siano imputabili a una mancanza dei livelli minimi di lubrificazione degli snodi. Se poi il tessuto è rovinato, quello è un problema solo per il portafoglio: sia il vinile esterno, sia il cielo interno, l'imbottitura e il lunotto sono forniti da fior di specialisti non solo tedeschi - come la Himmelservice di Norimberga - ma anche polacchi e persino italiani. Da verificare con cura anche lo stato dei listelli di legno che completano lo scheletro, e che

a partire dal 1303 sono stati eliminati (rimane però, anche sui Maggioloni più recenti, quello sulla battuta anteriore della capote, che appoggia sopra la traversa superiore del parabrezza). La tenuta all'acqua dei Maggiolini è semplicemente leggendaria, tale da fare impallidire modelli con quattro quarti di nobiltà. Però l'assunto generale va messo in relazione a restauri (o anche solo a semplici manutenzioni) eventualmente eseguiti in passato: se il mantice non è stato montato con la massima cura, la questione può essere meno rosea. Su questo specifico aspetto le Cabriolet sino a metà degli anni 60 sono generalmente un po' meno "stagne" di quelle successive: piccole infiltrazioni - parliamo comunque di gocce - si introducono dall'angolo superiore della porta, il che invita a ispezionare con particolare accortezza lo stato del pianale, sotto i tappetini. I fianchetti posteriori scatolati, che accolgono i vetri discendenti, vanno a loro volta "sospettati" di annidare umidità e ossidazione. Ma il più delle volte si rivelano innocenti.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CAPOTE (SONNENLAND)	€ 1.500
FARO ANTERIORE (1967-73)	€ 192
DINAMO 12 V (BOSCH)	€ 268
RETROVISORE ESTERNO	€ 51
SET GUARNIZ. FINESTRINI	€ 49

● I club



Maggiolino Käfer Club Italia
Sito maggiolino.it
Email segreteria@maggiolino.it
Registro Italiano Volkswagen

Sito registro-italiano-vw.it

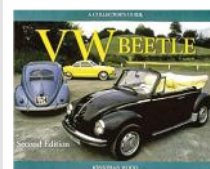
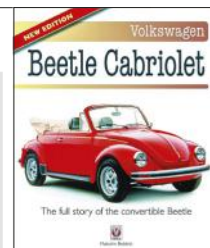
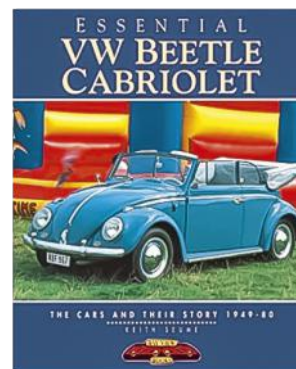
Email info@registro-italiano-vw.it

Volkswagen Club Italia

Sito clubvolkswagenitalia.it

Email segreteria@clubvolkswagenitalia.it

● I libri



"Essential VW Beetle Cabriolet The Cars and Their Stories 1949-80" di Keith Seume, Motorbooks; **"Volkswagen Beetle Cabriolet The full story of the convertible Beetle"** di Malcolm Bobbitt, Veloce Publishing; **"VW Beetle"** per la serie Collector's Guide, di Jonathan Wood, Motor Racing Publications.

● Specialisti

Carrozzeria Gazzera

Sito carrozzeriagazzera.it

Email carrozzeriagazzera@virgilio.it

Custom & Speed Parts

Sito csp-shop.com/en/

Email info@csp-shop.de

Mago Maggiolino

Sito magomaggiolino.it

Email magomaggiolino@libero.it

3 SU QUALE PUNTARE

C'è una fondamentale differenza, tra Maggiolino e Maggiolone berlina e i loro corrispettivi cabriolet: nelle versioni chiuse il Maggiolone ha vissuto in affiancamento al Maggiolino per un periodo di soli cinque

anni, dal 1970 al 1975, per poi uscire di produzione. In quelle scoperte, c'è stata invece una staffetta tra i due: dal 1970 al 1980 quindi la versione cabriolet è esistita solo su base Maggiolone (1302 - 1303). Dovendo orientare la scelta tra le miriadi di varianti prodotte in oltre trent'anni di carriera, non abbiamo dubbi nell'essere tranchant: le prime e l'ultima. Per "prime" intendiamo in realtà i modelli 6 Volt, costruiti dal 1954 al 1967 (i modelli

precedenti con motore 1.100 superano il nostro budget), e come tali appartenenti alla generazione Maggiolino. Quel poco che tolgono in termini di praticità di impiego a causa della debolezza dell'impianto elettrico lo rendono in fascino delle finizioni, di interni molto più vintage, di dettagli come per esempio i paraurti tubolari aggiuntivi tipici dei modelli destinati agli Stati Uniti (i cosiddetti paraurti America) e talora applicati come after market anche su quelli



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO CABRIOLET 1954-1967



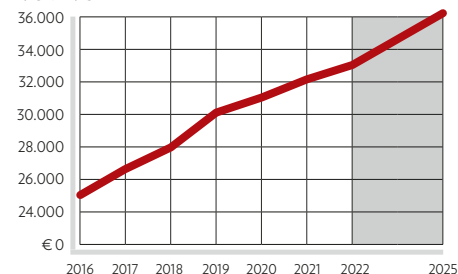
4 IL MERCATO

Come la berlina, anche il Maggiolino Cabriolet è un classico del mercato, con l'aggiunta di una maggiore raffinatezza costruttiva dovuta al carrozziere Karmann e valori di mercato che, per le versioni più recenti, arrivano a essere il doppio rispetto a quelli delle versioni chiuse di pari epoca. Le rare Karmann dei primi anni Cinquanta sono oggetti d'alta collezione e ormai superano i 50.000 euro anche se non in condizioni straordinarie (superano i 70.000 se perfette) e sono quasi introvabili. Le cabriolet di metà anni Cinquanta veleggiano anch'esse su cifre importanti: 33.000 euro se in buono stato e sfiorano i 50.000 se immacolate. Per chi desidera una "6 Volt" è più facile puntare sugli esemplari costruiti nel decennio tra il 1958 e il 1967: le valutazioni di mercato sono di 24.200 euro (label AB) e 36.500 euro (label A+). L'alternativa appena più economica è costituita dalle 1300-1500 (periodo di produzione 1965-67): rispettivamente

20.000 e 30.000 euro. Un po' più accessibili le ultime cabriolet con impianto elettrico a 12 Volt: le 1200 valgono tra i 17.000 e i 25.500 euro (rispettivamente label AB e A+), mentre le 1300-1500 di pari epoca sono quotate qualcosa in più (18.000 e 27.000 euro). Per arrivare a cifre più alla portata di tutti, occorre passare ai Maggiolone: le 1302 sono quotate tra i 13.000 e i 19.500 euro, le prime 1303 tra i 12.000 e i 18.000 euro, le ultime tra gli 11.000 e i 16.500 euro. Per i Maggiolone non vi sono sostanziali differenze di quotazione in base alle motorizzazioni. I più fruibili, e quindi ricercati dal maggior numero di appassionati, sono proprio i Maggiolone: auto da vacanze e da raduni anche lunghi per eccellenza, accolti con simpatia ovunque. Il mercato è in mano agli specialisti del modello e ai privati, con prezzi tutto sommato equivalenti, molto variabili in base alle condizioni di conservazione o restauro e all'originalità. Anche per le scoperte le personalizzazioni comportano in genere un deprezzamento. **RC**



VW MAGGIOLINO CABRIOLET 1954-1957



Un esemplare di metà anni 50 in perfetto stato sfiora ormai i 50.000 euro di quotazione. Secondo i nostri esperti il valore crescerà ancora.

europei. Semmai, per facilitare la manutenzione della capote, potrebbe essere utile puntare su un esemplare successivo al 1959 per via del lunotto separabile. A proposito di capote, nel 1964 venne nuovamente modificata e altrettanto avvenne nel 1967 e nel 1972. Ed è proprio verso il Maggiolone, arrivato nel 1970, che si indirizza l'altro nostro consiglio.

In particolare sulla 1303 con motore 1.600 dal model year 1975, che beneficia di tutti gli

VOLETE IL FASCINO D'ANTAN? SCEGLIETE UN MODELLO ANTE 1968. PREFERITE UNA SCOPERTA PIÙ FRUIBILE? ECCO LA 1303

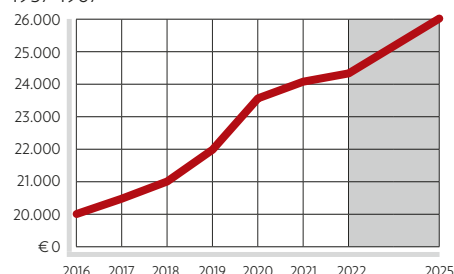
aggiornamenti introdotti via via: lunotto di dimensioni maggiorate, nuova scatola dello sterzo a cremagliera, freni a disco anteriori e paraurti anteriore modificato per ospitare gli indicatori di direzione. Un'assoluta rarità il 1303 con motore 1.200. I cerchi sportivi da 15 pollici gommati 175/70-15, che erano optional ma venivano scelti da un gran numero di clienti, aggiungono una nota di garbata modernità su un insieme dallo stile senza tempo.



↑ **VOLKSWAGEN 1303 CABRIOLET** 1972-1980

↓ **VW MAGGIOLINO CABRIOLET**

1957-1967

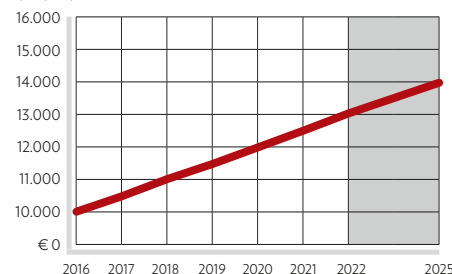


Sono ormai oggetti da collezione di un certo calibro. Il valore riportato da Ruoteclassiche è una media tra i diversi model year. Gli esemplari più datati meritano un apprezzamento.



↑ **VW 1302 CABRIOLET**

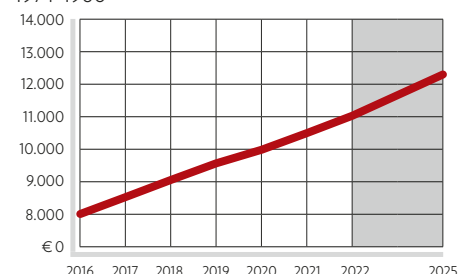
1970-1972



Il Maggiolone "vetro piatto" è abbastanza facile da reperire, ma meno comune del 1303: per questo motivo la sua valutazione è un poco superiore. Perfetto sfiora i 20.000 euro

↓ **VW 1303 CABRIOLET**

1974-1980



È la versione più diffusa tra i collezionisti e comunque molto ambita. Gli esemplari più anziani (1972-74) hanno quotazioni superiori di 1.000 euro, ma sono sfumature di mercato.



ABITO ALLA MODA

Le linee filanti da coupé sportiva traggono in inganno: sotto infatti si nasconde la meccanica paciosa del Maggiolino. Eppure lo stile firmato da Mario Boano conferisce a questa "air cooled" un fascino senza tempo

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

VOLKSWAGEN KARMANN-GHIA



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Tra le Volkswagen "air cooled" è l'unica con un (bel po') di Italia dentro: il suo stile, come lascia chiaramente intuire il nome, è infatti dovuto alla carrozzeria torinese Ghia. È anche stato il primo modello, Typ 2 (cioè il commerciale) a parte, a travasare la meccanica Maggiolino su una carrozzeria completamente diversa, affidandone la costruzione alla Karmann di Osnabrück che già produceva il Maggiolino Cabriolet. Tanto la Typ 1 era ancorata al suo passato e alla sua forma caratteristica, tanto la Typ 14 (è questo

il suo nome in codice) era moderna, affilata e affascinante. Una linea di quelle che non si discutono, che seppe resistere mirabilmente agli attacchi del tempo (rimase in produzione per ben diciannove anni, dal 1955 al 1974) e che fu apprezzata più negli Stati Uniti - mercato per il quale era stata in effetti pensata - che nella vecchia Europa. Oggi rappresenta una scelta originale, specie per un collezionista italiano, considerando che da noi si tende semmai a premiare modelli di altre marche quando si parla di coupé e cabriolet. Cabriolet, sì, perché la Karmann-Ghia venne proposta con entrambe le carrozzerie, anche se il mercato preferì largamente la variante chiusa: 283.501 esemplari contro gli 80.897 della scoperta, che tuttavia era arrivata



due anni più tardi. È esistita - lo scriviamo per completezza di informazione - anche un'altra e meno famosa Karmann-Ghia, la Typ 34 (1961-1969), con una carrozzeria diversa e meccanica di derivazione Typ 3. Non la trattiamo in questo volume in ragione dei suoi modesti volumi produttivi e della sua sostanziale assenza dal nostro mercato, all'epoca come oggi.

QUOTAZIONI

Alla base del listino le coupé degli ultimi anni di produzione: valgono 17.600 euro. Al vertice gli ormai rari esemplari di inizio commercializzazione: 30.000 euro (label AB) e 45.000 euro (label A+). Le Cabriolet, a parità di anno-modello, valgono circa dal 10 al 20% in più.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

17.600

30.000

2 RESTAURO

Avrete notato che le note sul restauro delle Volkswagen "air cooled" tendono a concentrarsi sugli elementi di carrozzeria. Questo sia perché i motori, con un rapporto cavalli/litro molto basso, sono poco sfruttati e altamente resistenti, sia perché - con l'eccezione di alcune varianti - sono sempre gli stessi che girano da un modello all'altro della serie. Il discorso è applicabile anche alla Karmann-Ghia, che pure ha alcune peculiarità tutte sue. Queste piccole differenze sono però gli elementi che possono trarre in inganno perché l'adattabilità è comunque totale, ma l'originalità è un'altra cosa. E siccome molte Karmann-Ghia rientrano in Europa dopo una vita passata negli Stati Uniti, è un dato di fatto che il "fine tuning" che abbiamo noi sui temi della filologia del ripristino sia ben diverso rispetto a quello degli americani. Attenzione (come per tutte le VW "ad aria") alla presenza della guarnizione in gomma intorno

ai lamierati di copertura del motore: la "tenuta" del vano favorisce il corretto raffreddamento del boxer, evitando pericolosi surriscaldamenti. Altro piccolo tranello, alcuni lamierati: a dispetto di un'apparenza sostanzialmente identica, dall'estate del 1959 è cambiata la linea dei parafanghi anteriori, che ha accompagnato un diverso disegno (e un altrettanto specifico posizionamento) dei fari e degli archi ruota. Sulle vetture spesso il pomello della leva cambio o il "maniglione" del freno a mano sono spesso gli stessi del Maggiolino: la Volkswagen, però, li aveva previsti diversi. Ennesima complicazione, la qualità dell'acciaio, di origini jugoslave e non svedesi come quello utilizzato sulle berline: non altrettanto valido, è trattato con meno cura contro l'ossidazione sugli esemplari più recenti. La ruggine va a nozze con le prese d'aria sul musetto e i cavi che sbloccano i due cofani sono abbastanza soggetti alla rottura. L'avantreno prende gioco, un po' come su tutti i Maggiolini, e lo sterzo va registrato periodicamente.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

COPRICAPOTE IN VINILE	€ 245
PARAURTIANTE POST. '69-71	€ 1.483
VOLANTE AVORIO	€ 238
CONVOGLIATORE ARIA	€ 141
INGRANAGGIO ASSE CAMME	€ 90

● I club



Karmann-Ghia Club Italia

Il sodalizio nasce nel 2007 e nel

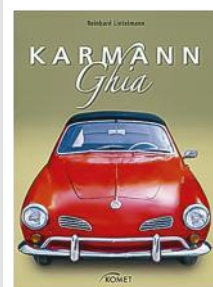
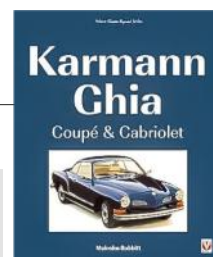
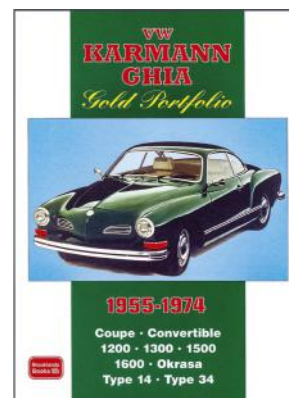
2012 ha partecipato quale socio fondatore alla costituzione del Karmann-Ghia World Club, con riferimenti in tutto il mondo.

Sito karmannghia.it

Email club@karmannghia.it

Telefono 02 76013860

● I libri



In inglese segnaliamo "VW Karmann-Ghia Gold Portfolio 1955-1974", Brooklands; "Karmann-Ghia Coupé & Cabriolet" di Malcolm Bobbitt, in inglese, Veloce Publishing; in tedesco "Karmann-Ghia" di Reinhard Lintemann, Komet editore; "Karmann-Ghia, der VW im Gala-Kleid", di Peter Kurze e Lutz Gaas, Delius Klasing.

● Specialisti

Boxerpoint

Sito vw-boxerpoint.com

Email info@vw-boxerpoint.com

Dei Kafer Service

Sito deikaferservice.com

Email info@deikaferservice.com

VW Store

Sito vwstore.it

Email info@vwstore.it

3 SU QUALE PUNTARE

Se c'è, al mondo, un'automobile lontana dal concetto di sportiva, quell'auto è il Maggiolino. La magia della Karmann-Ghia consiste nell'aver rivestito una meccanica che più paciosa non si potrebbe

immaginare con una carrozzeria che suggeriva prestazioni ben diverse. Gli adattamenti meccanici tra la "madre" e la "figlia" sono cose da manuali d'officina: inclinazione della colonna dello sterzo, leva cambio accorciata e batteria nel vano motore e non sotto il divano. Ma l'essenziale non cambia, e del Maggiolino la Typ 14 riprende tutte le evoluzioni meccaniche, prudenti e progressive, compresa la panoplia di motori 1.200,

1.300, 1.500 e 1.600. Per orientare la vostra scelta sceglieremmo, tra le coupé, la 1.200: è la versione originaria, nasce con appena 30 cavalli per 118 km/h, e solo con il model year 1961 se ne regalerà 34 (ma la velocità non andrà comunque oltre i 120), prima di lasciare il posto col model year 1966 al 1.285 cm³ con 40 CV, che qui durerà una sola stagione. Per il 1967 arrivano i freni anteriori a disco e il motore 1.493 cm³ da 44 CV. Vengono



VOLKSWAGEN KARMANN-GHIA COUPÉ (1.200) 1955-1965

4 IL MERCATO

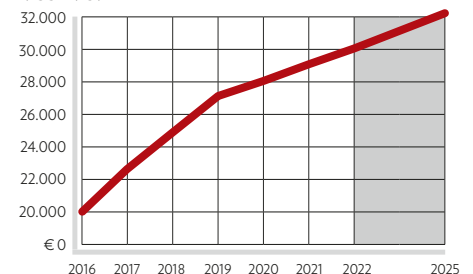
Versione sfiziosa ed elegante del Maggiolino, la Karmann-Ghia è sempre stata considerata un'auto importante nella gamma Volkswagen, al punto che negli anni ne sono state esportate moltissime dagli Stati Uniti, che fu il mercato di riferimento. Protagonista di un aumento costante delle quotazioni, che però si è leggermente affievolito negli ultimi anni, la "fuoriserie" del Maggiolino è abbastanza facile da reperire sul mercato, ma non negli esemplari di inizio produzione (fino al 1958), ormai divenuti rari: questo determina una forte differenza di quotazione rispetto ai modelli successivi. Il potenziale di rivalutazione dei prossimi anni, a detta degli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, rimane intatto: le quotazioni continueranno a salire, anche se in maniera appena più alta rispetto alla media del mercato, senza particolari scossoni. In generale la Karmann-Ghia è

un modello di nicchia, con un'utenza composta principalmente da appassionati del marchio. Sono collezionisti "puri", poco interessati agli aspetti speculativi: chi ne possiede una tende alla perfezione e investe nella ricerca dell'originalità. Anche se i restauri professionali, a differenza di quanto accadeva in passato, sono sempre meno diffusi, dato l'alto costo di ripristino, specie se si parte da una base bisognosa di molte cure. In sostanza, quindi, il parco circolante in Italia è costituito soprattutto da esemplari oggetto di restauro non recente, ma conservati in buone condizioni dalle cure amorevoli dei proprietari. Le compravendite si basano soprattutto sul passaparola tra appassionati: la frequentazione di un club di marca o dedicato ai Maggiolino e derivati è sicuramente la strada giusta per chi intende acquistare una Karmann-Ghia, sia coupé sia cabriolet. Il supporto degli esperti dei sodalizi permette senz'altro di selezionare il modello giusto e di migliore qualità. **R.C.**



VW KARMANN-GHIA COUPÉ

1955-1959



Le quotazioni delle prime Karmann-Ghia sono in crescita, anche se in maniera meno elevata rispetto al passato. Un esemplare perfetto vale una cifra importante: 45.000 euro.

rivisti anche il cruscotto e altri dettagli. A fine anno vi è poi la rivoluzione dell'impianto elettrico a 12 Volt, che interessa anche il Maggiolino. Per il model year 1971 ecco il 1.584 cm³ con 50 CV, potenza grazie alla quale si riescono a raggiungere i 145 km/h. E coppia conica 8:31, con marce più lunghe. È con il millesei, che comporta tra l'altro una maggiore coppia e quindi una superiore elasticità di marcia, che noi sceglieremmo

LA VERSIONE COUPÉ HA AVUTO MOLTO PIÙ SUCCESSO. MA COME NON SUGGERIRE LA CABRIOLET COL BOXER 1.600?

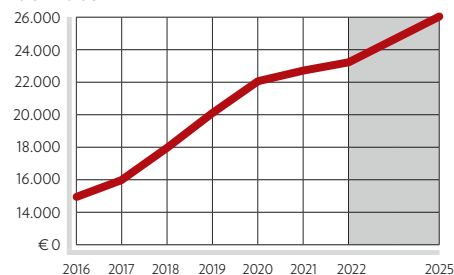
la nostra - la vostra - Karmann-Ghia Cabriolet ideale. Tra l'altro se incappate in un esemplare post 1971 vi porterete a casa anche tante altre migliorie nel frattempo intervenute, come i paraurti maggiorati, meno affascinanti ma di gran lunga meno delicati, la plancia interamente nera antiriflesso, nella quale è inserita la strumentazione derivata dalla 411 E, e parafranghi posteriori modificati per ospitare gruppi ottici maggiorati.



↑ **VOLKSWAGEN KARMANN-GHIA CABRIOLET (1.600) 1970-1974**

↓ **VW KARMANN-GHIA CABRIOLET**

1957-1965

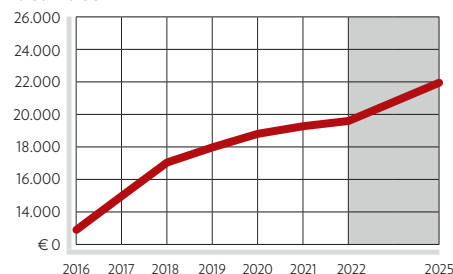


La versione scoperta col 1.200 è oggi molto apprezzata; tuttavia non raggiunge le quotazioni delle prime Karmann-Ghia Coupé. Le prospettive di rivalutazione sono buone.



↑ **VW KARMANN-GHIA COUPÉ**

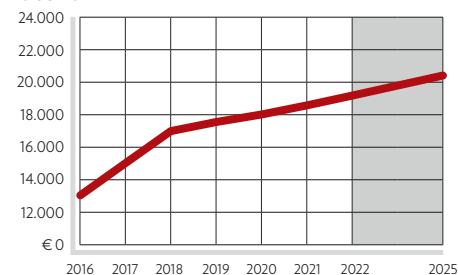
1959-1965



Le Coupé dei primi anni 60 sono un po' più diffuse: le quotazioni sono inferiori a quelle degli esemplari più vecchi, oltre il 30% in meno. In condizioni A+ si avvicinano ai 30.000 euro.

↓ **VW KARMANN-GHIA CABRIOLET**

1965-1974



Le motorizzazioni di cilindrata e potenza un po' più elevate rendono più gradevoli e fruibili queste serie. Dalla fine del 1967 l'impianto elettrico passa a 12 Volt.



NOBILI ORIGINI

Motore centrale, ottimo comportamento dinamico e carrozzeria tipo "Targa": ecco gli ingredienti principali della più blasonata tra le vetture di Wolfsburg. Nonostante la potenza limitata del suo boxer, diverte fra le curve. Ed è pure affidabilissima

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



VOLKSWAGEN-PORSCHE 914

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

È probabilmente la più nobile tra le Volkswagen. Di certo, come i nobili ha il doppio cognome, e il secondo patronimico è di quelli da togliersi il cappello. Spesso liquidata come "la Porsche dei poveri", in realtà non è solo un interessantissimo esempio di cooperazione industriale tra due marchi comunque legati a prescindere: fu anche, a suo tempo, un "carotaggio" tecnico per esplorare un nuovo layout meccanico - il motore centrale, ispirato al mondo delle competizioni - che la Porsche avrebbe ripreso poi da sola, oltre un

quarto di secolo più tardi, sulla prima Boxster. In più ha uno stile di rottura, molto originale, che non rimanda a nessuna Volkswagen e nemmeno a nessuna Porsche. E che si fa notare anche per la soluzione, che inizia a diffondersi giusto all'alba degli anni 70, dei fari a scomparsa. La carrozzeria tipo "Targa", punto d'incontro che molti



giudicano ideale tra una roadster e una coupé, aggiunge un elemento di praticità a un modello che è nato per emozionare. E che ci riesce ancora benissimo, a oltre mezzo secolo dal debutto. Anche la presenza di un doppio bagagliaio (un'eredità indiretta delle Volkswagen Typ 3 e Typ 4 degli anni 60) è un elemento che ne valorizza gli aspetti di fruibilità quotidiana. In più, è stata la sola Volkswagen-Porsche della storia, il che ne accentua il valore, per così dire, documentale. Mentre la prima serie, costruita da fine 1969 al 1973, propone la scelta tra il quattro cilindri 1.7 "di casa" (Volkswagen, intendiamo) e il sei cilindri 2.0 della Porsche, la seconda, arrivata sino al 1976, si limita ai più sostenibili (come costi di gestione) VW, con una diversa scelta di cilindrata: 1,8 e 2 litri.

QUOTAZIONI

Le Volkswagen-Porsche a 4 cilindri sono cresciute in misura considerevole a partire dall'inizio del decennio scorso. I valori attuali sono di 16.000 euro per una 1.7 o una 1.8. Un po' più alte le quotazioni delle 2.0, sempre con motore "boxer" Volkswagen: 18.000 euro (label AB).

Valore minimo € (label AB)

16.000

Valore massimo € (label AB)

18.000

2 RESTAURO

Doppio marchio, doppie difficoltà: restaurare una 914 mette di fronte a numerosi intoppi dovuti al fatto che né la Volkswagen né la Porsche, con la sua pur molto attiva divisione Classic, ricostruiscono parti di ricambio certificate. Certo, ci sono aziende private che coprono alcuni settori, però a macchia di leopardo: in Germania, ad esempio, è ripresa di recente la produzione di paraurti ma se sono i fanali a mancarvi, l'unica via è attaccarsi a Internet e setacciare con pazienza i rivenditori americani, visto che gran parte del circolante si concentra Oltreoceano. Abbastanza semplice individuare parabrezza e lunotto; sulle guarnizioni, in particolare quelle angolari che assicurano la tenuta tra porte e parabrezza, non c'è invece santo che tenga. Se una 911, una qualunque, con la collaborazione di un'équipe di professionisti motivati e concentrati, in tre mesi si può rifare, chi restaura una 914 deve mettere in preventivo

numerosi stop dovuti alla difficoltà di trovare i pezzi. Di carrozzeria. Perché invece per la meccanica è molto più semplice: le quattro cilindri, nelle tre cubature, hanno una coincidenza di parti quasi assoluta con i millesette delle 411/412 Typ 4. Ma è possibile cannibalizzare anche dei T2 per recuperarne basamento e testate. Attenzione all'alimentazione, specie sulle millesette. I frequenti capricci dell'iniezione Bosch hanno suggerito a molti proprietari il passaggio ai carburatori, che saranno pure più affidabili, ma non hanno nulla a che spartire con l'originalità. Il miglioramento delle performance degli iniettori rende molto meno frequente questa eventualità sulle due litri. Buone notizie dal comparto sospensioni: per l'avantreno sono utilizzabili le 911 - 912 contemporanee, per il retrotreno si recupera qualunque Volkswagen. Attenzione infine a freni e mozzi, che non sono intercambiabili tra le versioni a quattro cilindri (che hanno quattro bulloni) e quelle a sei (con cinque colonnette di fissaggio). Ma essendo le 914/6 rare e costose, questo è tutto sommato un problema relativo.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PLASTICA FANALE POST.	€ 98
SERBATOIO	€ 224
SET TUBI FLESSIBILI FRENI	€ 123
KIT FRIZIONE	€ 444
LAMIERA ROLLBAR LAT.	€ 209

● I club



Registro Italiano VW Porsche 914

Nasce nel 1986 ed è riconosciuto dalla Casa di Stoccarda, oltre a essere federato Asi. Tra gli scopi del sodalizio quello di registrare le 914 immatricolate e circolanti in Italia: il conteggio ha già superato i 200 esemplari.

Sito porsche914.it

Email info914@porsche914.it

● I libri



Tra i testi fondamentali ci sono: "50 Jahre Porsche 914", di Jürgen Lewandowski, Delius Klasing; "VW-Porsche 914 & 914/6", di Brian Long, Heel; "Porsche 914 An Enthusiast's Guide", di Richard Gooding, The Crowood Press; "The Porsche 914 and 914-6, a Restorer's Guide to Authenticity", di Brett Johnson e George Hussey.

● Specialisti

Carrozzeria Bottini

Sito carrozzeriabottini.com

Email info@carrozzeriabottini.com

Kfz-Kauert Est

Sito kfz-kauert.de

Email info@kfz-kauert.de

Porsche Classic Parts

Sito content.eu.porsche.com/prod/pag/classic/ClassicExplorer.nsf/

3 SU QUALE PUNTARE

Chiunque metta gli occhi sulla 914 sogna la "barra sei", che è l'unica equipaggiata (come lascia intuire il nome: 914/6, appunto) con il "flat six" della 911 T. Smorziamo subito ogni entusiasmo

al riguardo: la sua quotazione eccede il nostro budget di riferimento, ragion per cui ci concentreremo sulle quattro cilindri, che montano motori 100% Volkswagen. Attenzione a un dettaglio estetico: le 914 "base" non devono avere le fasce cromate sotto il profilo gommato del paraurti: sono una particolarità delle sole sei cilindri, e se ci sono c'è qualcosa che non è andato per il verso giusto nel restauro. La prima serie, quella largamente più diffusa,

è anche la meno potente: il suo millesette a iniezione scarica alle ruote posteriori 80 cavalli, che sarebbero diventati 85 sulla 1.8 del 1973. Cento, invece, i cavalli della due litri quattro cilindri apparsa pochi mesi prima. Le versioni dal model year 1973 in avanti hanno massicci paraurti neri totalmente in plastica e differenti cerchi in lega. Minime le modifiche all'interno: tachimetro con fondo scala a 250, maniglie porte e manovelle alzacvetri nere.



VOLKSWAGEN-PORSCHE 914 1.7 1969-1973

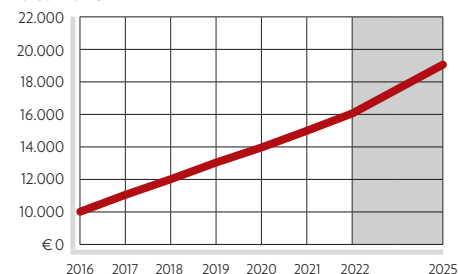
4 IL MERCATO

Le quotazioni delle 914 variano in relazione ai numeri di produzione: delle circa 119.000 unità costruite, oltre 65.000 appartengono alla versione d'origine con motore 1.700, quasi 33.000 alla motorizzazione 1.800 e oltre 17.000 sono le 914 con il 2 litri. La 914/6, che è una vera Porsche, è stata realizzata in sole 3.351 unità. Quest'ultima è quindi di gran lunga la più pregiata: la sua quotazione supera abbondantemente il limite di 40.000 euro fissato per la nostra "Guida all'acquisto" e quindi non figura in queste pagine. Le quattro cilindri 1.700 e 1.800, con oltre i ¾ della produzione, raggiungono i 16.000 euro; le 2.000 (sempre a quattro cilindri) valgono circa il 15% in più. Le 914 sono protagoniste da decenni del mercato delle storiche, grazie anche alla presenza di un club specifico dedicato e molto attivo. Percepita all'epoca di produzione come una "Porsche dei poveri", già negli

anni 90 si è emancipata raggiungendo lo status di modello importante e di qualità. I valori sono saliti progressivamente trainati dalle quotazioni delle 914/6 che, sull'onda del fenomeno del mercato Porsche in generale, sono salite a dismisura perché considerate, a ragione, un modello molto raro e dalle peculiarità stradali di eccellente livello. Nonostante la potenza non strabiliante (si va dagli 80 ai 100 CV), la 914 regala un gran divertimento di guida. Questo feeling unito alla praticità della carrozzeria "targa", che trasforma questa spider in una vera coupé da utilizzare in ogni stagione, è il motivo che ha determinato l'importante apprezzamento economico, un trend destinato a proseguire anche nei prossimi anni. La 914 è facile da restaurare, anche se costosa, perché le parti di ricambio sono facilmente reperibili (ma a prezzi da Porsche): questo è un'ulteriore freccia al suo arco, che contribuisce a mantenere alto l'interesse dei collezionisti. Insomma per la sportiva a motore centrale il futuro è roseo. **RIC**



VOLKSWAGEN PORSCHE 914 1.7 1969-1973



Pur con volumi di produzione importanti (oltre 65.000 unità), è una storica di riconosciuto prestigio, ricercata anche perché rappresenta un buon investimento.

Un ulteriore aggiornamento ai paracolpi interviene per il 1975. Dal punto di vista dell'appeal collezionistico non c'è una sostanziale differenza fra le tre versioni: la scelta dipende molto dalla disponibilità del mercato e dalle esigenze individuali, fermo restando che evidentemente la duemila è la più tonica, capace com'è di avvicinarsi ai 200 all'ora di velocità massima (196 km/h, per la precisione) e di scattare da 0 a 100 in meno di 10

IL BOXER A QUATTRO CILINDRI VIENE DECLINATO IN TRE CILINDRATE: 1.700, 1.800 E 2.000. LE POTENZE VANNO DA 80 A 100 CV

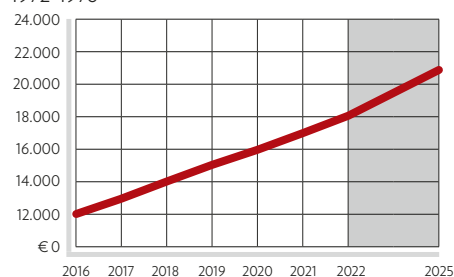
secondi (9,9, esattamente). Tutte hanno cinque marce; a richiesta veniva offerta la trasmissione semiautomatica Sportomatic (quattro rapporti): solo pochissimi esemplari la montarono e nel 1972 fu tolta dal listino. Ennesimo elemento comune a tutta la serie, che ne facilita l'impiego nel caotico traffico di oggi, l'impianto frenante con quattro dischi. Due soli invece i posti, il che la rende decisamente più romantica ma ne limita anche le possibilità di impiego.



↑ **VOLKSWAGEN-PORSCHE 914 2.0** 1972-1976

→ **VOLKSWAGEN PORSCHE 914 2.0**

1972-1976



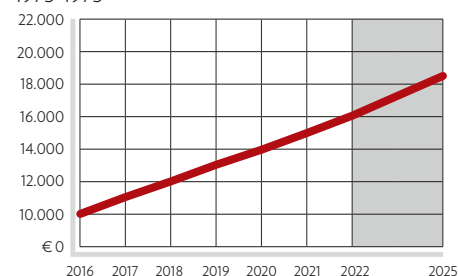
La cubatura del quattro cilindri

portata a 2 litri e il modesto incremento di potenza conferiscono una verve maggiore e un'elasticità straordinaria: questi sono i motivi per cui è la versione più apprezzata.



← **VOLKSWAGEN PORSCHE 914 1.8**

1973-1975



Con una produzione di circa la metà rispetto a quella della 1.7, la 1.8 ha le medesime quotazioni: le prospettive di crescita sono identiche.

LA GOLF... COUPÉ

Oggi pochi la ricordano. Eppure anticipa in tutto e per tutto la celeberrima sorella, destinata a entrare nella storia. Ed è anche firmata dallo stesso Giugiaro. Realizzata dalla Karmann, è una coupé da riscoprire e un'ottima occasione per difendersi da scelte scontate

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Si scrive Scirocco, si legge Golf coupé. O forse dovrebbe essere la Golf che si legge Scirocco berlina, visto che è stata quest'ultima ad anticiparla nel debutto commerciale. Comunque la giriamo, stiamo parlando della stessa meccanica della compatta (di cui condivide pianale e motori) rivestita con una bella carrozzeria opera, anche in questo caso, di Giorgetto Giugiaro. Se la Golf - la GTI in particolare - può contare su un ampio parterre di ammiratori, la Scirocco è un veicolo molto più di nicchia, come d'altronde lo sono gran parte delle



coupé della seconda metà degli anni 70. È dunque la vettura giusta per chi, a una meccanica semplice, solida e rassicurante, voglia associare un'immagine diversa, per la semplice ragione che ai raduni, alle fiere - figuriamoci per strada - di Scirocco è praticamente impossibile incrociarne una. Sono esistite tre generazioni di questo

modello: dopo le prime due, vissute consecutivamente (rispettivamente, dal 1974 al 1981 e dal 1981 al 1992) ce n'è stata una terza in tempi assai recenti, dal 2008 al 2017, che delle sue ispiratrici riprendeva di fatto solo il nome. In queste pagine limiteremo la nostra analisi alla prima serie, cui arrise un non banale successo, se è vero che venne replicata in oltre mezzo di milione di esemplari. Pur non avendo avuto un ruolo diretto nella sua progettazione, anche nella Scirocco c'è lo zampino della carrozzeria Karmann, che ne curò la produzione, assicurando così un'ideale continuità alla Karmann-Ghia che la Scirocco di fatto sostituiva, pur con un'impostazione meccanica ribaltata: trazione anteriore invece che tutto dietro, raffreddamento ad acqua anziché ad aria.



QUOTAZIONI

I valori sono compresi tra i 6.000 euro indicati per le 1100 - 1300 - 1500 post-restyling e i 12.000 euro delle più performanti 1600 GLI - GTI. Le Scirocco 1100-1500 ante model year 1978 valgono 1.000 euro in più rispetto alle 1100 - 1500 successive.

Valore minimo € (label AB)

6.000

Valore massimo € (label AB)

12.000



2 RESTAURO

A differenza delle Golf, GTI comprese, che hanno chilometraggi spesso importanti, alle Scirocco sono state in generale risparmiate percorrenze particolarmente elevate: evidentemente, la minore versatilità di una coupé rispetto a una berlina ha avuto questo effetto, che in chiave collezionistica è una manna dal cielo. A cavallo tra gli anni 70 e gli anni 80 la zincatura non era certo al suo state of the art, dunque di ruggine se ne trova, sia pure con esiti generalmente meno inquietanti rispetto a modelli di altri costruttori. Da controllare: base di parabrezza e lunotto, lamierati intorno al bocchettone carburante, fasce sottoporta, zona intorno agli indicatori laterali di direzione, supporti del serbatoio, attacchi del retrotreno. Smontare i parafranghi anteriori, specie nelle vetture prive di carenature protettive di plastica, è il modo migliore per mettere a nudo gli altamente probabili problemi che

nascondono. Trafilaggi d'olio dal coperchio punterie e dal supporto del filtro olio sono frequenti, specie sul 1.600 da 110 cavalli. La sostituzione della guarnizione di testa comporta l'acquisto contestuale dei prigionieri, forniti dalla Volkswagen in un unico kit: meglio valutare accuratamente con un meccanico esperto se sia realmente il caso di procedere anche alla loro sostituzione (c'è il rischio di fessurarne le sedi, svitandoli e riavvitandoli). Le canalizzazioni dei flussi d'aria verso il radiatore, fatte di un materiale che comprende cartone pressato, sono quasi sempre degradate. Sino al 1981 i fusibili sono ancora del vecchio tipo; solo le Scirocco degli ultimi mesi di produzione montavano quelli a forchetta, ancor oggi in uso. Uno dei difetti ricorrenti è la poca precisione delle due velocità del tergicristallo (pressoché coincidenti e sostanzialmente impossibili da regolare). La frizione tende a staccare in alto di default, ma è facile cambiare la regolazione agendo sul cavo. Abbastanza complessa, infine, la ricerca di particolari interni.

DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

DEFLETTORE	€ 80
FANALE POSTERIORE	€ 104
INDICATORE CARBURANTE	€ 36
COMANDO ALZACRISTALLI	€ 60
SILENZIATORE POST.	€ 81

• I club



**Passion
Scirocco Club**

Sito passion-scirocco.fr

Email president@passion-scirocco.fr

Original Scirocco Club

Sito original-scirocco.de

Email scirocco.ritchie@web.de

Volkswagen Club Italia

Sito clubvolkswagenitalia.it

Email segreteria@clubvolkswagenitalia.it

• I libri



In francese, "La VW Scirocco de mon père", di René Soulard, Etai: il volume fa parte di una collana molto apprezzata e comprende tabelle, gamma colori, numero di esemplari e la storia del modello. In tedesco, "VW Scirocco & Corrado: die Sportlichen Volkswagen" di Joachim Kuch, Motorbuch Verlag.

• Specialisti

Autocentro Baistrocchi

Sito concessionarie-volkswagen.it/baistrocchi.html

Email info@baistrocchi.it

Volkswagen Classic Parts

Sito volkswagen-classic-parts.com

Email kundensupport@vw-classicparts.de

Volkswagen Zentrum Bari

Sito concessionarie-volkswagen.it/zentrumbari.html

Email info@volkswagenzentrumbari.com

3 SU QUALE PUNTARE

La Scirocco condivide con la Golf la meccanica. Compreso i millesei da 110 CV della Golf GTI, introdotto sulla coupé nel giugno del 1976. Equipaggia sia la Scirocco GTI sia la GLI, distinte solo a livello

di allestimento. Entrambe queste versioni più performanti beneficiano, al pari dell'intera gamma, del leggero restyling intervenuto nell'estate 1977 e fatto di paraurti maggiorati (in plastica armata internamente), lampeggiatori anteriori più avvolgenti e poco altro. Dal punto di vista meccanico, l'aggiornamento più rilevante è l'adozione per il model year 1980 del cambio a cinque marce. Il 1.600 a iniezione ci pare la motorizzazione più adatta allo

spirito sportivo della Scirocco ed è dunque verso di essa che si orienta il nostro primo consiglio. Come alternativa, meno dinamica ma comunque valida considerando le masse non certo elevate in gioco, punteremmo sul 1.500, che vive in due edizioni. La prima ha una cubatura di 1.471 cm³ ed eroga 85 cavalli: il suo ciclo vitale è breve perché viene sostituito già nell'autunno del 1975 dal 1.600. La seconda, che arriva nel 1977, ha una cilindrata di 1.457 cm³, una potenza



VOLKSWAGEN SCIROCCO 1974-1981

4 IL MERCATO

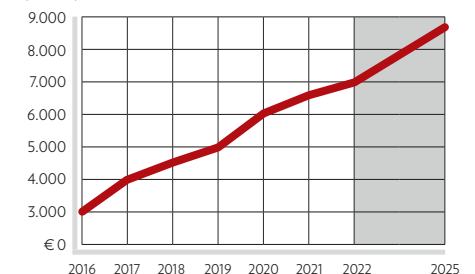
La Scirocco è in pratica una Golf prima serie in versione coupé (anche se è nata qualche mese prima), che condivide con la più popolare delle auto Volkswagen non soltanto la meccanica, ma anche la paternità dello stile, dovuto alla matita di Giorgetto Giugiaro. Ne sono state costruite oltre mezzo milione di unità, ma sul mercato italiano ne sono sopravvissute pochissime, anche perché all'epoca se ne vendettero veramente poche, data la concorrenza nazionale composta soprattutto dalle Alfasud Sprint e dalle Fiat 128 Coupé. La scarsa presenza si riflette sulle quotazioni, perché le transazioni sono ridotte al lumicino. Anche le pregevoli GLI - GTI risentono di questi fattori negativi e, pur essendo molto più rare rispetto alle cugine Golf GTI prima serie, valgono il 30% in meno. Col tempo, secondo gli esperti, le quotazioni delle Scirocco sportive potrebbero avvicinarsi a quelle della prima generazione dell'iconica hot hatch.

In sostanza, quindi, acquistare una Scirocco potrebbe rivelarsi un affare economico di buon livello. Peccato che trovarne una non sia affatto semplice. I pochi esemplari in Italia sono quasi tutti nelle mani di collezionisti Volkswagen, che mai e poi mai se ne separerebbero. Anche perché la Scirocco è un'auto divertente, persino nelle versioni più povere di cavalli. E poi lo stile di Giugiaro risulta molto gradevole ancora oggi. Ovvio che puntare su una GLI o su una GTI (la meccanica è identica, e i dettagli differenti sono minimi) sarebbe il top, ma anche una rara TS, con il motore 1.500 da 85 CV, sarebbe una scelta opportuna. Sconosciuta ai commercianti di auto da collezione, estranea ai soliti canali di compravendita, nella ricerca non resta che affidarsi alla fortuna, magari spulciando gli annunci su siti di e-commerce generici, oppure sul marketplace di Facebook: chissà, magari una Scirocco in medio stato di conservazione potrebbe anche spuntare fuori. Ma attenzione a non lasciarsi attirare da esemplari fatiscenti: il restauro sarebbe complicato e costoso. **RC**



VOLKSWAGEN SCIROCCO

1974-1977



Le quotazioni non distinguono fra le diverse cilindrata e allestimenti (GTI e GLI a parte ovviamente). Una rara TS con motore 1.500 da 85 CV merita un apprezzamento.

di 70 CV e viene proposta sulle versioni L, LS, GT e GL. E Quattroruote sottopone proprio una Scirocco GT al vaglio degli strumenti sul numero di dicembre 1977. Il motore venne giudicato "potente, generoso, subito disponibile all'accelerata; anche a 5.000 giri ha in serbo una discreta dose di potenza utile nei sorpassi. La notevole elasticità si riflette favorevolmente anche nei consumi". Che sono decorosi: a 130 all'ora le servono 10,1 litri per percorrere 100 km.

LA GLI MONTA LO STESSO MOTORE DI 1,6 LITRI DA 110 CV DELLA GOLF GTI. AGGRESSIVO IL FRONTALE A 4 FARI ROTONDI

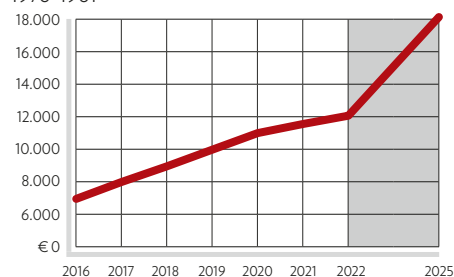
Numeri a parte, sempre per usare le parole di Quattroruote la Scirocco "è una vettura con la quale ci si intende subito grazie alla facilità di guida, al suo sterzo e all'ottimo comportamento delle sospensioni che, unite alla distribuzione dei pesi, prevalentemente all'avantreno, le conferiscono una netta tendenza sottosterzante". E anche se il giudizio sullo sconnesso è un po' meno lusinghiero, gran parte della casella "Tenuta di strada", nella pagella, è in zona "ottimo".



➔ VOLKSWAGEN SCIROCCO GLI - GTI 1976-1981

➔ VOLKSWAGEN SCIROCCO GLI-GTI

1976-1981

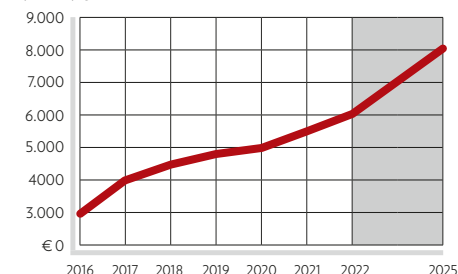


Le versioni sportive sono quelle giuste su cui puntare; inoltre non risentono negativamente del restyling del 1977. Le prospettive di crescita sono interessanti.



➔ VW SCIROCCO (RESTYLING)

1977-1981



Per quanto riguarda le versioni "normali", il restyling del model year 1978 (paraurti avvolgenti in plastica) determina un lieve deprezzamento.

HA LASCIATO IL SEGNO

Tre lettere che sono entrate nella storia e che hanno fatto scuola. Inventa di fatto la categoria delle hot hatch, destinate a una carriera luminosa. Tutti i costruttori l'hanno imitata, ma la tedesca, giunta oggi all'ottava generazione, è sempre un riferimento

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Con i se e con i ma non si fa la storia, però la domanda è troppo suggestiva per evitarla: se non fosse esistita la GTI, la Golf sarebbe diventata il "monumento" che è ancora oggi, dopo quasi mezzo secolo e otto generazioni? Azzardiamo un no, che è un omaggio e, prima ancora, una presa d'atto dell'importanza epocale di questa versione sportiva. Certo, anche prima di lei alcune compatte avevano avuto diritto a una variante con qualche cavallo in più, ma erano timidi complementi di una gamma che interessarono a poche persone.

E in fondo i loro stessi creatori ci credevano molto poco. Non così la Volkswagen che, riemersa dai suoi anni più bui proprio grazie alla Golf, seppe capitalizzarne il successo moltiplicandolo con la capostipite di una generazione di hot hatch che l'hanno imitata, copiata, talora superata per poi esserne sorpassate man mano che le varie serie si succedevano. Prima di lei, sportiva significava essenzialmente coupé. Dopo la GTI, sigla che è diventata molto più che un brand, arrivando a identificare un vero e proprio genere trasversale a marche e modelli, le coupé sono passate di moda. Il nuovo verbo della sportiva era quello della berlina con portellone, tanti cavalli e qualche particolare di "arredamento" che ne sottolineasse la personalità, ma senza esagerare. Come i filetti rossi intorno alla



mascherina nera oppure il pomello del cambio a forma di pallina da golf (standing ovation per chi, a suo tempo, ebbe l'idea). Insomma, con una GTI prima serie non vi portate a casa solo una classica bella, divertente e iconica ma un'autentica pietra miliare nella storia dell'automobile. Un'ottima ragione per non farsela scappare.

QUOTAZIONI

I valori attuali partono da **12.100 euro** per le ultime 1.800 da 112 CV in buone condizioni (18.200 euro se perfette), per arrivare ai 17.600 euro delle prime 1.600 con cambio a 4 marce (nel label A+ sono quotate 24.600 euro). A metà strada le 1.600 a 5 marce.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

12.100

17.600

2 RESTAURO

Il nemico numero uno, sulle millesei, è la pompa della benzina, comune alle Golf di potenza inferiore dei primi anni di produzione. Intanto, è fondamentale installare un "Fispino" a valle del serbatoio (interamente metallico) per evitare che le impurità in esso contenute passino agli iniettori, danneggiandoli irreparabilmente. Poi bisogna fare i conti con cablaggi non idonei e molto delicati e con contatti che si ossidano con frequenza; rimanere a piedi per una panne dell'alimentazione è dunque un rischio elevato, sconsigliabile con un'ispezione preventiva dell'impianto. Tutti problemi, per fortuna, risolti sulle successive milleotto. Di carrozzeria si trova pressoché tutto: molti specialisti riproducono i lamierati, che sono però di qualità spesso mediocre, con conseguenti difficoltà di adattamento tra le parti contigue. Tra i pezzi (non strutturali) di migliore qualità, quelli prodotti dalla ISAM Spa di Locate Triulzi, in provincia di Milano: hanno a catalogo

paraurti, spoiler, codolini, mascherine con prezzi anche molto competitivi, tipo 70 euro per un paracolpi anteriore completo di staffe di fissaggio. Anche per l'abitacolo la situazione è confortante: ogni sottoserie della prima generazione è "servita" da uno stuolo di specialisti che forniscono i tessuti in metratura; si trovano facilmente anche le schiume dell'imbottitura. Quanto all'ossidazione, se ne riscontra diffusamente, anche se raramente è passante: i punti che preferibilmente aggredisce sono i bordi della griglia frontale, l'angolo posteriore delle porte e gli attacchi delle bandelle sottoporta (qui, in particolare, la ruggine fiorisce che è un piacere). La vasca servizi del vano motore - quella verso il parafrangente - ha due passaggi di scolo laterali in cui ristagna l'umidità, facendo marcire le lamiere sottostanti sino ai parafranghi esterni (siamo all'altezza delle frecce laterali, per capirci). Un modo per evitare questa evenienza è tenere pulite queste canaline, liberandole da foggia o da altre impurità.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SCRITTA POST. "GOLF GTI"	€ 39
SPOILER ANTERIORE	€ 44
TESS. SCOZZESE (1 METRO)	€ 54
KIT ADESIVI LATERALI	€ 27
COPPIA PANNELLI PORTA	€ 215

● I club



Registro Italiano Volkswagen

Sito registro-italiano-vw.it

Volkswagen Golf Club Italia

Sito vwgolfclub.it

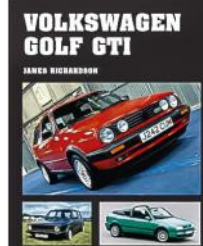
GTI Club

Facebook [facebook.com/groups/114058802014885/](https://www.facebook.com/groups/114058802014885/)

Volkswagen Golf GTI

Facebook [facebook.com/golfgti.volkswagen](https://www.facebook.com/golfgti.volkswagen)

● I libri



Fabbri Editore, per la serie "Quattroruote Collection", pubblicò "Golf GTI il capolavoro di Giugiaro", reperibile sul web. In inglese, "Volkswagen Golf GTI" di James Richardson, Crowood Press, mentre in francese troviamo "Golf GTI" di Thibaut Amant, edito da Hermet.

● Specialisti

Cesare

Sito cesareautovalenza.com

Email cesare@cesareauto.com

Heritage Parts Centre

Sito heritagepartscentre.com

Email help@heritagepartscentre.com

Volkswagen Classic Parts

Sito volkswagen-classic-parts.com

Email kundensupport@vw-classicparts.de

3 SU QUALE PUNTARE

Questa è una delle poche automobili che, alla domanda che suggerisce il titolo che avete appena letto, dovrebbe prevedere una risposta del tipo “vanno bene tutte”. Perché di fronte a una tale icona della storia dell'automobile non è il caso di andare troppo per il sottile: avere una GTI prima generazione in garage è un gran bel colpo a prescindere per qualunque collezionista, sia esso alle prime armi o già smalzato. Ma siccome qualche differenza tra una variante e l'altra comunque c'è, e siccome vogliamo aiutarvi come sempre a coglierle e a portarvi a casa la Golf migliore in base alle vostre esigenze e alle vostre sensibilità, entreremo anche questa volta più nel dettaglio. Prima scelta, quasi obbligatoria, la “uno punto uno” (se fossimo nel linguaggio dei software), cioè la millesei a iniezione (da cui la “I” della sigla) con 110 cavalli - il motore deriva, con pochissimi adattamenti, da quello dell'Audi 80 GTE - e quattro sole marce. Con un peso-piuma di appena 810 kg viaggia a 182 km/h e scatta in appena 9,2 secondi da 0 a 100. Costruita dal 1976 al 1979, la madre di tutte le GTI ha quei dettagli che sono oramai dei feticci per gli appassionati del modello: i paraurti piccoli in lamiera con solo gli angolari in plastica, lo spoiler anteriore in alluminio senza fascia protettiva in gomma, il retrovisore esterno non regolabile se non abbassando il cristallo e orientabile direttamente afferrandone il guscio, il pomello a pallina senza però ancora la pastiglia con su l'ideogramma della posizione delle marce. La fanno solo argento metallizzato e rossa, quantomeno sino alla fine del 1977, quando diventa disponibile anche bianca (Alpinweiss) e nera (Ebenholzschwarz). Quest'ultima ha le decorazioni laterali grigie invece che nere, è priva della cornice nera intorno al lunotto (non si noterebbe) e ha i quadretti dei tessuti interni bianchi anziché rossi. Nel 1978 arrivano paraurti più avvolgenti; con l'estate del 1979 viene adottato il cambio a cinque marce. Esattamente un anno dopo vengono

📌 **VOLKSWAGEN GOLF GTI (4 M) 1976-1979**



VOLKSWAGEN GOLF GTI (1.8) 1982-1983



rivisti i gruppi ottici posteriori, che assumono dimensioni ben più importanti. Anche la strumentazione è più ampia e completa, e ha elementi quadrati anziché circolari; il volante è a quattro razze, i tessuti sono rigati invece che quadrettati. La panchetta posteriore ha un diverso disegno per tentare di migliorare un po' l'abitabilità, che non è mai stata il pezzo forte delle prime Golf. Ma ci sono anche un portaguanti chiuso più ampio di fronte al passeggero e una mensola inferiore portaoggetti maggiorata. Non vi diremo di non comperarla (ci mancherebbe altro): vi suggeriamo, però, sempre che l'offerta del mercato lo consenta, di passare - se di GTI prima serie seconda maniera si deve trattare - alla ancora successiva, e certamente più tonica, milleotto, che arriva nel 1982 e che accompagna la carriera del modello sino alla sua naturale conclusione, nell'estate 1983.

L'ORIGINARIA 1.6 "4 MARCE" HA L'APPEAL DELLA CAPOSTIPITE. LA 1.8 È L'EVOLUZIONE MASSIMA DELLA PRIMA SERIE

La potenza cambia di ben poco (112 cavalli, giusto due in più) mentre migliora considerevolmente la coppia, che cresce da 137 Nm a 5.000 giri a 153 Nm ad appena 3.500. Le non molte modifiche meccaniche nel frattempo intervenute hanno aumentato la massa di mezzo quintale, peggiorando leggermente il rapporto peso/potenza da 7,4 a 7,7 kg/CV: l'accelerazione 0-100 è immutata, la velocità recupera un simbolico chilometro all'ora piazzandosi a 183 km/h. Riconoscerla da una millesei del periodo 1980-81 è facile: ha delle carenature perimetrali in plastica intorno al parabrezza. È parte di questa ultima serie la versione speciale Pirelli (10.500 pezzi) prodotta nella primavera 1983, a fine serie, e distinta dagli inconfondibili cerchi con nove P stilizzate.

NOI CE L'ABBIAMO

Un mito che conquista.

Addirittura ha convertito Paolo, che ha abiurato la fede "maggiolinista" per abbracciare la GTI, divenendo un esperto del modello. Difficile poi che basti un solo esemplare: spesso nei garage le GTI dormono in buona compagnia.



PAOLO ZANI
 ➔ VOLKSWAGEN GOLF GTI
 1981

Nato "maggiolinista" ma presto convertito alle Volkswagen raffreddate ad acqua (ne ha una ventina), Paolo - che è stato il nostro consulente per i restauri, e che per questo ringraziamo - ha acquistato questa GTI radiata nel 2004 completandola nel 2007. Ha scelto per lei un colore e cerchi extraserie.

FEDERICO PIRANI
 ➔ VOLKSWAGEN GOLF GTI
 1982

Ha acquistato questa Golf GTI a vent'anni, nel 2007: apparteneva a un anziano vicino di casa. Dopo un lungo restauro effettuato quasi per intero nel suo garage ora è di nuovo in splendida forma nonostante i suoi 280 mila chilometri. La giudica "favolosa da usare tutti i giorni e divertente sulle strade di montagna, dallo stile inconfondibile e dal sound coinvolgente, come solo una GTI prima serie riesce ad avere".



GIOVANNI MENEGAZZO
 ➔ VOLKSWAGEN GOLF GTI
 1982

Dal 1984 smonta auto per passione.

Nel 1991 acquistò la sua prima Golf, una Cabriolet 1100 del 1979. Quando conobbe Luisa, sua moglie, lei guidava una Cabriolet 1.8 Sportline del 1992. Questa GTI con tetto apribile è arrivata a casa loro grazie all'amico Alessandro, il quale trovandola per caso mentre era alla ricerca di rivestimenti per l'abitacolo l'ha subito ceduta a Giovanni. Dopo un lungo e meticoloso restauro, adesso questa 1.600 a cinque marce dorme vicino ad altre GTI.

GIOVANNI FERRARI
 ➔ VOLKSWAGEN GOLF GTI
 1983

Appassionato di Golf dall'età di 15 anni,

quando i suoi genitori gli regalarono una Cabriolet 1100 del 1979 che possiede tuttora, Giovanni ama però le GTI in particolar modo. Acquistò questa 1.800 nel 2002, conservata, nelle stesse condizioni in cui si trova oggi.

Ha però sostituito il motore con uno compatibile, mettendo da parte l'originale per una futura revisione. Come daily car guida una Golf GTI "otto valvole" del 1985.





1976

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La cosa più importante della GTI è stata... la GTI. Cioè l'idea, che nacque proprio con questo modello, di una compatta sportiveggianti, vivace come una coupé, ma molto più versatile, trattandosi di una hatchback con il portellone. Le carte vincenti della GTI erano il motore 1.600 a iniezione da 110 CV e un allestimento sportivo particolarmente indovinato.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

420.000

• I principali modelli



GOLF GTI (1.6)
1976-1979

La prima serie conservò sino al restyling dell'estate 1978 i paraurti sottili.

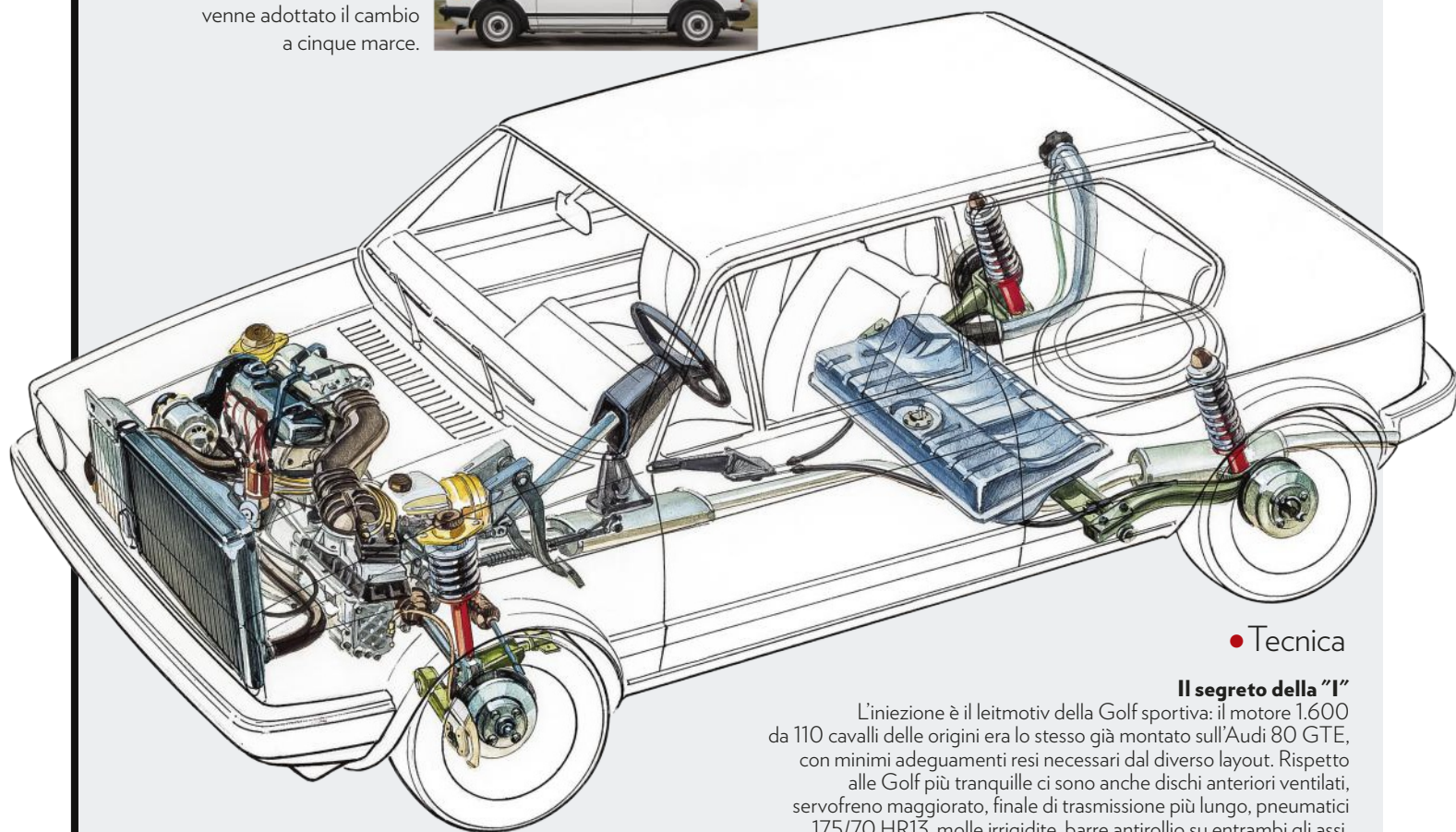


GOLF GTI (1.8)
1982-1983

Ormai a fine carriera la prima serie della GTI monta un 1.800.

GOLF GTI (1.6)
1979-1982

Nell'estate del 1979 venne adottato il cambio a cinque marce.



• Tecnica

Il segreto della "I"

L'iniezione è il leitmotiv della Golf sportiva: il motore 1.600 da 110 cavalli delle origini era lo stesso già montato sull'Audi 80 GTE, con minimi adeguamenti resi necessari dal diverso layout. Rispetto alle Golf più tranquille ci sono anche dischi anteriori ventilati, servofreno maggiorato, finale di trasmissione più lungo, pneumatici 175/70 HR13, molle irrigidite, barre antirollio su entrambi gli assi.

4 IL MERCATO

Un'auto che rappresenta un simbolo delle hot hatch, che ha mandato in pensione anticipatamente il concetto di coupé, che spopolava negli anni 70, per introdurre la moda della berlina compatta con caratteristiche di elevata sportività sotto una sembianza innocua. La Golf GTI è un vero e proprio mito, in particolare la prima serie. E più ancora, tra le tre versioni che si sono succedute tra il 1976, l'anno di nascita del fenomeno, e il 1983, l'anno in cui venne sostituita dalla seconda serie, l'originaria versione di lancio con il cambio a 4 marce e i paraurti sottili in metallo. Se all'epoca della produzione i patiti di hot hatch sognavano l'ultimo modello, la 1.800, da almeno un decennio gli appassionati cercano come fosse il Sacro Graal la favolosa "4 marce". Di conseguenza le sue quotazioni sono schizzate verso l'alto, trascinando anche le due versioni successive, che però

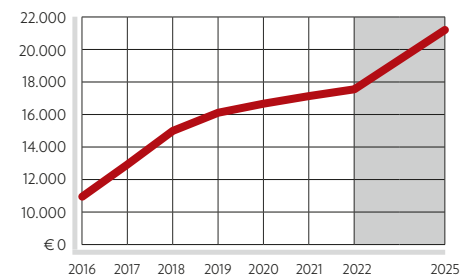
si mantengono a distanza. Una Golf GTI con cambio a 4 marce era un'auto che, anche se perfetta, non arrivava a 10.000 euro fino a 10 anni fa. Oggi un esemplare immacolato (quasi sempre restaurato, quelle conservate si contano sulle dita di una mano) supera di slancio i 25.000 euro. E trova immediatamente un compratore. È l'auto giusta per un raduno, una gita turistica (ma neanche troppo...) su un percorso misto veloce, e persino l'ideale per le gare di regolarità. Oppure, se preparata a dovere, è l'asso nella manica per puntare all'assoluto in una gara come il Rallye Monte-Carlo Historique. Ecco perché la Golf GTI vale pienamente i tanti soldi che vengono richiesti nelle transazioni, fino all'ultimo centesimo. Per comprarla occorre sondare tutti i canali di mercato: il web, come ricerca iniziale, i club di marca e di modello, le mostre-scambio e i commercianti specializzati in youngtimer. E occorre prestare molta attenzione nella verifica della carrozzeria: molte Golf GTI hanno passato

L'ORIGINALE CON CAMBIO A 4 MARCE È RICERCATISSIMA. È IDEALE PER RADUNI, GITE E GARE DI REGOLARITÀ

avventure inconfessabili... Statisticamente le 1.800 sono meno rischiose: sono parecchi gli esemplari ben conservati, con una storia più trasparente alle spalle e percorrenze pregresse accettabili. Perché questo accada, è un mistero. Eppure questa è la realtà del mercato. Ipotizzare un acquisto all'estero potrebbe essere una strada da percorrere, avendo l'accortezza di evitare la Germania, dove le Golf GTI sono molto diffuse, ma hanno valori di mercato inavvicinabili. Meglio puntare, per esempio, sulla Francia e sui Paesi Bassi. **RC**

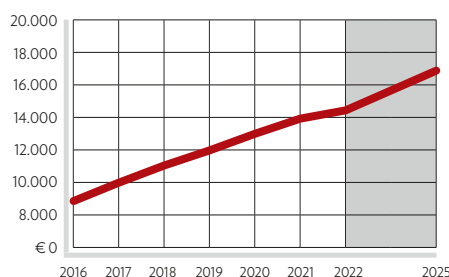


VOLKSWAGEN GOLF GTI (4 MARCE)
1976-1979



La Golf GTI per antonomasia: è la versione di riferimento, con valori in continua crescita (anche se negli ultimi tempi l'incremento è meno vistoso) e un potenziale ancora da esprimere.

VOLKSWAGEN GOLF GTI (5 MARCE)
1979-1982

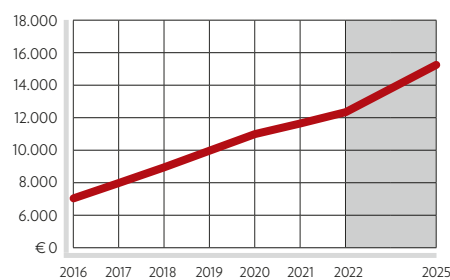


È la versione più diffusa e facile da reperire, con quasi lo stesso fascino della mitica "4 marce", ma a prezzi più avvicinabili. Attenzione allo stato di conservazione.



VOLKSWAGEN GOLF GTI (1.8)

1982-1983



Statisticamente è la versione conservata meglio nel corso degli anni. Il suo valore è inferiore del 30% rispetto alla "4 marce" e la sua rivalutazione sarà inferiore. Ma rimane un grande affare.



UNA LUNGA ESTATE

Rimane sulla cresta dell'onda per quattordici anni, mantenendosi pressoché immutata nel tempo. Solo piccoli aggiornamenti estetici, come gli scudi paraurti verniciati in tinta con la carrozzeria. Qualità e tenuta della capote sono ineccepibili

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Il fecondo binomio Karmann e Volkswagen, avviato all'alba della fabbricazione del Maggiolino scoperto e consolidato nella lunghissima stagione delle Karmann-Ghia Coupé e Cabriolet, si rinnova con la Golf Cabriolet. Scegliere, oggi, una Golf decapottabile non significa solo regalarsi un modello a mezza via tra oldtimer e youngtimer piacevole da usare nel traffico quotidiano, ma anche immergersi in un racconto storico molto diverso da quello della berlina. Questo perché, diversamente dalle Golf "chiuse", le cabriolet sono durate



molto più a lungo, saltando di netto alcune generazioni. Questa serie di singolari alternanze ha avuto come protagonista principale proprio la Cabriolet prima serie, che è continuata non solo per tutta la vigenza della Golf 2, ma addirittura per quasi metà della carriera della Golf 3, quando venne finalmente sostituita dalla

convertibile con la nuova carrozzeria. Arrivata con grande ritardo rispetto alla berlina (nel 1979, con cinque anni di scarto) la Cabriolet prima maniera le sopravvisse di ben dieci stagioni - un record, nel suo genere - totalizzando quattordici anni di presenza sul mercato: nessun'altra serie della Golf è stata così longeva. E lo ha fatto rimanendo fedele a se stessa, con aggiornamenti di dettaglio, che non ne hanno quasi per nulla mutato la fisionomia anche a causa di coercizioni strutturali: la fanaleria posteriore, per esempio, è sempre rimasta quella piccola perché le dimensioni del portello di accesso al bagagliaio non permettevano l'upgrade ai gruppi ottici maggiorati nel frattempo usati sulla versione con padiglione metallico.

VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET



QUOTAZIONI

Il listino di Ruoteclassiche è molto sintetico sulle Golf Cabriolet I serie: pur suddividendo le versioni in due categorie (fino al 1987 e post-restyling del 1987), attribuisce a entrambe lo stesso valore: 5.000 euro se in buone condizioni (label AB), 7.500 euro se perfette (label A+).

Valore € (label AB)

5.000



2 RESTAURO

Come tutte le Golf della prima serie paga alcune economie costruttive, peraltro comuni a gran parte delle compatte della stessa epoca, che presentano il conto sul lungo periodo. La meno visibile - ma più fastidiosa - è la mancanza dei locari, cioè dei rivestimenti in plastica all'interno degli archi ruota: a parte che innesca una maggiore rombosità, il fatto è che la lamiera si trova totalmente esposta ad acqua, pietrisco, sale e fango, con il rischio che l'interno dei parafranghi diventi un ricettacolo di ruggine. E le pure abbondanti iniezioni cerosi che venivano fatte in fabbrica perdono efficacia nel tempo. Tutto questo poco confortante quadro è però molto circoscritto nel tempo, perché già nel corso del 1981 vennero adottati archetti interni di protezione: sono dunque solo le Cabriolet dei primi due anni a richiedere attenzione. Come su tutte le Golf prima serie, nella cui famiglia la Cabriolet rientra a pieno titolo, va monitorata la situazione

degli scoli laterali in fondo al vano motore. La capote, di eccellente qualità, difficilmente presenta problemi strutturali: va essenzialmente lubrificata. Raro, ma non impossibile, che traversine e agganci siano preda della corrosione (molto dipende da come - e dove - è stata conservata la vettura). Nei primi anni di produzione la copertura era in PVC: è il tipo che dura di più. Le successive, realizzate in stoffe più piacevoli alla vista e al tatto, sono maggiormente delicate. Anche sulla Golf decappottabile è quasi impossibile che entri acqua; gli scoli, ben disegnati, si trovano generalmente sgombri da impurità. Può invece essere un nemico invisibile il tirante di acciaio che ancora la parte posteriore della centinatura alla scocca: non ha alcuna protezione antiruggine e può fare da punto di innesco, irradiandola ai lamierati. Il ricambio si trova e costa appena 20 euro: meglio sostituirlo a prescindere. I vetri sono reperibili, sia riprodotti sia d'occasione; pressoché introvabili la vaschetta del lavavetro e la traversina che divide il deflettore dal cristallo della porta.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SET PARAURTI ANT./POST.	€ 480
CAPOTE (SONNENLAND)	€ 828
COPRICAPOTE IN VINILE	€ 630
SCRITTA POST. "CABRIOLET"	€ 33
KIT CINGHIA DISTRIB. (ORIG.)	€ 88

● I club



Volkswagen Golf Club Italia

Anche la Cabriolet fa riferimento a questo sodalizio, che accoglie tutte le versioni della Golf.

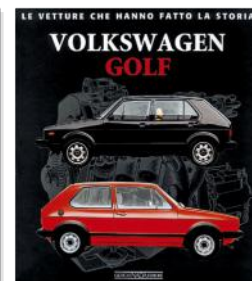
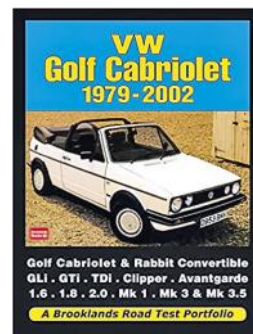
Sito vwgolfclub.it

Registro Italiano Volkswagen

Sito registro-italiano-vw.it

Email info@registro-italiano-vw.it

● I libri



Specifico sulla scoperta è "VW Golf Cabriolet 1979 - 2002"

A Brooklands Road Test Portfolio:

raccoglie le prove su strada in inglese.

In italiano, nella serie di Giorgio Nada Editore "Le auto che hanno fatto la storia", imperdibile il volume "Volkswagen Golf" di Marco Batazzi dedicato a tutti i modelli e a tutte le versioni.

● Specialisti

Carrozzeria Gazzera

Sito carrozzeriagazzera.it

Email carrozzeriagazzera@virgilio.it

Heritage Parts Centre

Sito heritagepartscentre.com

Email help@heritagepartscentre.com

Volkswagen Classic Parts

Sito volkswagen-classic-parts.com

Email kundensupport@vw-classicparts.de

VOLKSWAGEN GOLF GLI CABRIOLET 1979-1982



3 SU QUALE PUNTARE

Allenate gli addominali: vi saranno particolarmente utili in manovra. Come già il vecchio Maggiolino - Maggiolone, anche la Golf Cabriolet presenta infatti il limite di avere un mantice estremamente ingombrante una volta abbassato. Talmente alto da rendere perfettamente inservibile il retrovisore interno. Per cui o vi fidate degli specchietti sulle porte, che però sono molto piccoli e come tali poco informativi, o allentate la cintura di sicurezza e vi sollevate sul sedile cercando l'equilibrio per capire cosa succede dietro. Questo difetto, persino simpatico alla lunga però all'inizio piuttosto imbarazzante, è una costante di tutta la serie di cui è bene tenere conto; è peraltro l'unico vero neo nella fruibilità quotidiana della vettura. Viceversa, se fa freddo, la copertura è sollevata e il vetro posteriore si appanna, vi sentirete (quasi) come su una berlina: il lunotto è in vetro e ha lo sbrinatori elettrico. Basta quindi premere il relativo pulsante sulla plancia per renderlo di nuovo trasparente. E i cinque strati di tessuto in cui è realizzata la protezione sono una garanzia in termini di tenuta all'acqua. Pur pesantissima (ben 40 kg), la capote è asservita da due piccole molle a gas che la rendono facilmente movimentabile anche da una sola persona, in mezzo minuto o poco più. Tipica rappresentante della generazione di cabriolet con il rollbar (l'arco centrale ha funzioni di sicurezza e di rinforzo strutturale), la Golf porta con una certa naturalezza questo elemento. Offerta, nella sua lunghissima carriera, con una decina di motori, tutti a benzina (non era ancora scoppiata la moda delle scoperte a gasolio, per fortuna), la Golf Cabriolet va scelta a nostro avviso o "millesimata" (una delle prime, intendiamo) o, all'opposto, puntando sul fascino un po' fané degli ultimi anni - quelli dal 1987 in avanti - quando i paraurti avvolgenti in plastica tentarono di dare una parvenza di modernità a un modello che giovane evidentemente più non era. Ma c'era

📌 VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET 1987-1993

anche, sulle ultime serie, un generale miglioramento della componentistica interna. Tra le prime, la nostra preferenza si indirizza alla 1.6 GLI, sigla che - con un cambio di consonante - occhieggia a GTI. E non certo a caso, visto che il suo motore è lo stesso 1.588 cm³ da 110 cavalli della primissima Golf GTI abbinato all'allestimento GL, quindi con qualche piccolo lusso. Nulla di che, intendiamoci: contagiri, orologio, comandi del riscaldamento illuminati, ma considerando quanto fossero essenziali le Golf delle origini bisogna sapersi accontentare. Il cruscotto prima maniera (quello con gli strumenti circolari e la palpebra più piccola) è una rarità in quanto venne montato solo nel primo anno di produzione. Non rappresenta, di suo, un valore aggiunto però può essere quel dettaglio che dà ancora più sapore a un esemplare, giacché conferisce all'abitacolo un aspetto molto più datato. Attenzione

LA NOSTRA PRIMA SCELTA CADE SULLA GLI, IN PRATICA UNA GTI SCOPERTA: MOTORE 1.600 DA 110 CV

che anche sulla Cabriolet, come su tutte le Volkswagen di quell'epoca, c'è l'indicatore del livello carburante ma non la spia della riserva. Al di là del fascino del modello d'appendice, l'ultima edizione (1987-1993) la sceglieremmo ovviamente con la motorizzazione più "grossa": il 1.781 cm³, con pressoché la stessa potenza del millesei (112 cavalli) o addirittura con meno cavalli (98) se catalizzato, ma con una coppia superiore di circa il 10 per cento. Ciliegina sulla torta? La Classicline degli anni 1991-1993 ha anche l'atout della capote elettrica e degli interni in pelle, due elementi che ne innalzano lo status e la rendono complessivamente più pratica. Costruita in quasi 390 mila esemplari, la Golf Cabriolet è anche abbastanza semplice da reperire sul mercato.



4 IL MERCATO

La Golf Cabriolet è stata l'auto che ha fatto tornare di gran moda questa tipologia di carrozzeria. Modello di grande successo, è rimasta in listino fino al 1993, ben oltre la vita commerciale della prima serie berlina, che è restata in produzione fino al 1983, e addirittura dopo la nascita della III generazione, sulla quale è stata poi realizzata la nuova edizione scoperta, saltando dunque la II serie. Il lungo ciclo vitale e l'alto numero di esemplari prodotti si sono riverberati sui valori di mercato, che sono molto bassi, soprattutto in relazione all'importanza storica del modello. E, soprattutto, che non differiscono nella media tra una versione e l'altra. Anche le versioni più sportive, che hanno condiviso la meccanica delle prestigiose GTI, non presentano quotazioni più elevate, come invece sarebbe logico attendersi. È molto

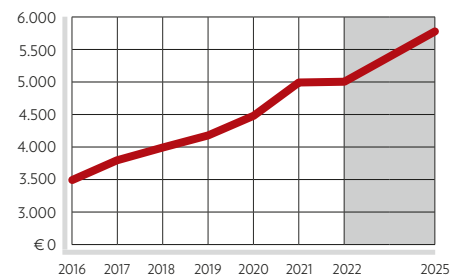
probabile che questo possa avvenire nell'arco dei prossimi anni, quando il Comitato Prezzi sarà in grado di analizzare in maniera più specifica il mercato della Cabriolet. In linea generale, comunque, al contrario di quanto avviene per la berlina, sono le versioni prodotte negli ultimi anni a essere più gradite dagli appassionati, perché hanno un allestimento più ricco e sono meglio rifinite. E anche più piacevoli dal punto di vista estetico grazie ai paraurti più avvolgenti e in tinta con la carrozzeria (una modifica introdotta nel

GLI AMANTI DELLA GOLF CABRIOLET NON È DETTO CHE SIANO ESTIMATORI DEL MARCHIO VOLKSWAGEN

1987). Piacciono molto anche le serie speciali introdotte in listino nella parte finale della lunga carriera commerciale della Golf scoperta: è molto probabile che queste versioni in un prossimo futuro raggiungano quotazioni più elevate. Mentre per gli originari allestimenti iniziali (GL e GLI) gli esperti di mercato non prevedono incrementi sostanziali, oltre alla normale rivalutazione media che caratterizza tutte le auto storiche nei periodi di non recessione del mercato. La Golf Cabriolet è un'auto di nicchia, che si rivolge, in ambito storico, a una parte di collezionisti ben precisa, che non è la stessa delle precedenti cabriolet derivate dal Maggiolino e dal Maggiolone. Non necessariamente gli appassionati della Golf scoperta sono patiti del marchio Volkswagen: spesso sono semplicemente amanti delle vetture cabriolet, storiche anagraficamente, ma con caratteristiche di guida vicine a quelle delle auto moderne. "Youngtimeristi" Doc, insomma... **RC**

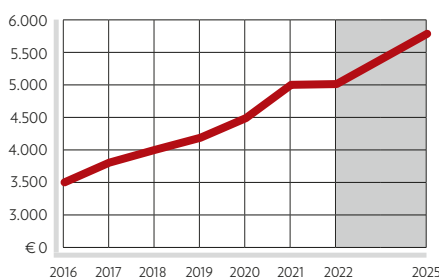


VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET
1979-1987



Le versioni con prospettive di rivalutazione migliori sono quelle più "giovani". Non si segnalano, per il momento, apprezzamenti per le motorizzazioni più performanti.

VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET
1987-1993



Gli esemplari post-restyling 1987 sono più gradevoli esteticamente, rifiniti con maggiore cura e più accessoriati: per questo hanno un potenziale di rivalutazione superiore.





SEQUEL DI SUCCESSO

Difficile dare un'erede alla prima GTI. Eppure il secondo capitolo è ancora più avvincente. La nuova vettura è più spaziosa, meglio profilata e con una gamma ampliata di motori: al 1.800 aspirato, 8V e 16V, si affianca anche la versione sovralimentata

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

VOLKSWAGEN GOLF GTI



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

A costo di apparire blasfemi, la Golf seconda generazione è ancora più importante della prima. Perché azzeccare una macchina riesce a molti costruttori, almeno una volta nella vita. Consolidarne e moltiplicarne il successo come ha fatto la Volkswagen con la serie delle GTI è un'impresa che va a segno una volta ogni secolo, forse. Se la prima serie era un po' italiana per via dello stile firmato Giugiaro, la seconda è una produzione tutta made in Germany anche nella carrozzeria: non tradisce l'aspetto generale delle origini

ma è più grande, meno angolosa, più abitabile e aerodinamica (il Cx è sceso da 0,41 a 0,34). Segna un'evoluzione netta in termini di offerta meccanica della versione sportiva. Che a partire dalla "due" si sdoppia: ci sono infatti, dal 1985, una Golf GTI e una Golf GTI 16V, inevitabile omaggio alla moda imperante dei motori



multivalvole. Ma questo è ancora (relativamente) poco: a questa coppia di GTI tradizionali, verso fine carriera si aggiunge infatti la G60, che formalmente rientra nella famiglia GTI di cui mantiene effettivamente la sigla, anche se convenzionalmente si parla più spesso di Golf G60 tout court. È il primo modello che apre alla famiglia delle compatte sportive le porte della sovralimentazione, che viene interpretata in modo originale: con un compressore volumetrico invece che con l'assai più diffuso turbo, che dovrà attendere ancora due generazioni prima di salire a bordo di una GTI. E a proposito di porte: in un mondo in cui la "fusion" tra generi diversi inizia a farsi strada con prepotenza, anche una sportiva dev'essere pratica. Ecco allora che si amplia la clientela della 5 porte.

QUOTAZIONI

Il gradino d'accesso è presidiato dalla GTI "otto valvole" model year 1990: 6.100 euro, cifra che sale a 9.100 nel caso di un esemplare perfetto (label A+). Regina della famiglia è la GTI G60: 12.000 euro (label AB) e 18.000 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

6.100

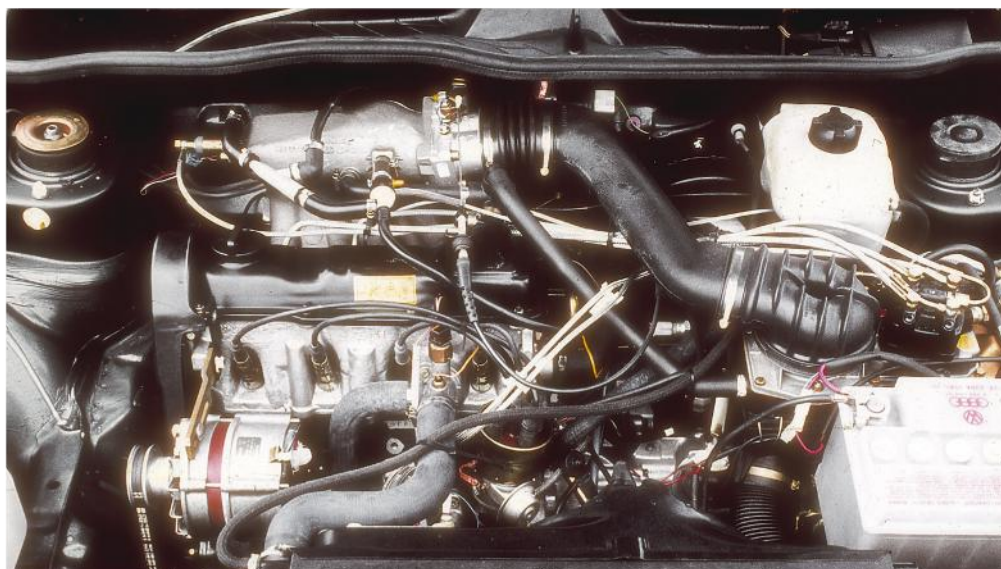
Valore massimo € (label AB)

12.000

2 RESTAURO

Se non volete complicarvi troppo la vita, lasciate perdere le vetture delle annate 1990 e 1991 (le ultime due prodotte, insomma). A meno che non abbiano abitacoli perfetti. Questo perché sono le sole per le quali tuttora non vengono ricostruiti i tessuti di rivestimento, viceversa disponibili per il resto della produzione della GTI seconda maniera. Il punto debole di questa serie è il portellone, in cui si concentrano un po' tutti i difetti che si possono immaginare. Il lunotto lascia passare acqua, che ristagnando nel bordo inferiore innesca corrosione sia sul portellone medesimo sia sulla spessa traversa inferiore della scocca. Poi ci sono le guaine dei cablaggi, fini e soggette a usura: si crepano facilmente e dopo ci vuole davvero poco perché i cavi si spezzino. Morale: non arriva più corrente al tergilunotto, al lavavetro, al lunotto termico e alle luci targa.

La protezione della carrozzeria da fenomeni di ossidazione è affidata a tanta cera: è per quello che, osservando la fascia sottoparaurti di una delle prime "due", quelle con i paracolpi non ancora del tipo grosso, a scudo, si notano spesso abbondanti colature. Nonostante lo sgradevole effetto estetico, la misura è efficace: rispetto alle GTI prima maniera, al massimo ci può essere qualche bolla tra porte e brancardi. Attenzione ai cerchi, se amate l'originalità: tra misure di serie e alternative a libretto questa GTI ha spaziato tra 13 e 15 pollici ma quasi tutte quelle in circolazione montano i 15 (anche quando non dovrebbero). I pannelli porta, la cui parte interna è in cartone pressato, non sono coerenti con la tradizione di qualità del marchio: anche a causa della brutta abitudine di tagliarli per alloggiare gli altoparlanti dell'Hi-Fi, importano umidità dai cristalli e fanno gonfiare i rivestimenti. Molti esemplari, per ovviare a questo inconveniente, sono stati dotati di "anime" in vetroresina che dribblano l'inconveniente (ma non rispettano l'originalità).



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

POMPA BENZINA	€ 61
MOTORINO AVVIAMENTO	€ 198
KIT GUARNIZIONI TESTA	€ 93
SILENZIATORE CENTRALE	€ 64
SCRITTA POST. "GTI"	€ 20

● I club



VW Golf Community

Sito vwgolfcommunity.com

Email segreteria@vwgolfcommunity.com

VW Golf Passion

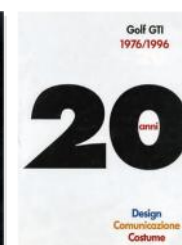
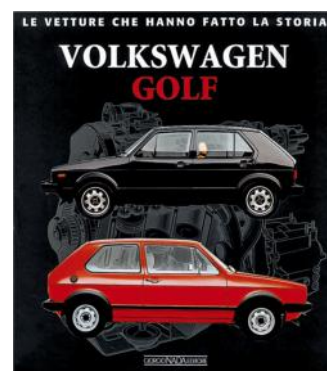
Sito vwgolfpassion.com

Email vwgolfpassion@virgilio.it

Volkswagen Golf Club Italia

Sito vwgolfclub.it

● I libri



Anche per la seconda serie della GTI è consigliabile il libro "Volkswagen Golf" di Marco Batazzi, Giorgio Nada Editore, che racconta la storia del modello e la sua evoluzione. "Golf GTI 1976-1996 20 anni Design Comunicazione Costume" venne invece pubblicato all'epoca da Autogerma.

● Specialisti

Autoriparazioni GTI

Sito autoriparazionigti.it

Email info@autoriparazionigti.it

Heritage Parts Centre

Sito heritagepartscentre.com

Email help@heritagepartscentre.com

Volkswagen Classic Parts

Sito volkswagen-classic-parts.com

Email kundensupport@vw-classicparts.de

3 SU QUALE PUNTARE

La prima GTI su cui ci permettiamo di indirizzare il nostro consiglio è la milleotto "otto valvole". La GTI - e - basta, insomma, quella senza altri codici alfaumerici a indicarne il livello di "specializzazione" meccanica: la sportiva compatta cruda, che rimanda alle origini di un genere di cui la Golf medesima, come abbiamo visto nelle pagine precedenti, è stata l'iniziatrice planetaria. La GTI "otto valvole" della seconda generazione, carrozzeria a parte, è una copia carbone delle ultime GTI prima maniera: 1.781 cm³, 112 cavalli, iniezione meccanica. Soluzioni tutto sommato semplici che però rivelano qualche punto di vantaggio sulle concorrenti dirette che nel frattempo hanno organizzato la resistenza all'avanzata della grintosissima Volkswagen: ha quattro dischi quando molte rivali, dietro, si accontentano dei tamburi ed è la sola che può montare, sia pure pagandolo a parte, il servosterzo. Quattroruote la sottopone a una prova su strada sul fascicolo di agosto 1984. "È un'ottima espressione della tecnologia tedesca - si legge - concilia al meglio le esigenze sportive e quelle familiari. La tenuta di strada assolutamente sicura e la stabilità eccellente in ogni situazione si traducono in una guida molto divertente e facile anche per i meno esperti. Tutto ciò senza rinunciare al confort e all'economia tipiche delle tranquille berline da famiglia. Rappresenta un deciso miglioramento rispetto alle vecchie versioni. Supera i 190 km/h e percorre facilmente oltre 10 km con un litro. Il motore ha raggiunto la piena maturità: all'occorrenza sa essere grintoso o tranquillo senza scompensi di funzionamento e senza risentire minimamente delle più gravose condizioni d'impiego: basta schiacciare l'acceleratore e subito il quattro cilindri a iniezione fornisce tutta la sua notevole potenza da 2.000 a 6.000 giri". Insomma, un quadro che incarna la percezione più diffusa che si ha della Golf GTI: quello di una sportiva decisamente brillante, senza alcun complesso di inferiorità di fronte a modelli più blasonati e insieme con un'aura

📌 **VOLKSWAGEN GOLF GTI 1983-1991**



VOLKSWAGEN GOLF GTI G60 1990-1991



di perfezione che aleggia positivamente sulla quasi totalità dei prodotti Volkswagen di tutte le epoche. Anche in termini di finitura, giudicata “curata, superiore alla media della categoria, con materiali e tessuti di qualità”. La GTI “due” prima serie ha vita breve: già nel 1985 arrivano calandra a quattro fari, scarico sdoppiato, inserti rossi sui paraurti e cerchi da 14 pollici. Nel 1987 l’iniezione meccanica lascia il posto alla Digifant elettronica, calano le lamelle della griglia frontale e vengono eliminati i deflettori, mentre per il 1990 i paraurti diventano più massicci e cambia lo stile delle ruote. In questa girandola di aggiornamenti è particolarmente significativo il debutto, nel giugno del 1985, della GTI 16V da 139 cavalli. Che qui citiamo solo per completezza, invitandovi - se la GTI 8V vi sembra troppo “educata” - a scegliere piuttosto come alternativa la GTI G60 (debutta al Salone di Ginevra nel 1990),

LA “OTTO VALVOLE” DA 112 CV È LA VERSIONE PIÙ PURA. PERÒ LA G60 HA UNA DOTAZIONE PIÙ RICCA E 160 CV

che monta lo stesso propulsore milleotto (1.781 cm³) però sovralimentato mediante un compressore volumetrico, grazie al quale la potenza sale a 160 cavalli. Si tratta dello stesso propulsore impiegato sulla Corrado e sulla Passat. Nonché sulla Rallye, anche se qui la cilindrata è di 1.763 cm³ in virtù dell'alesaggio lievemente inferiore. La sua sigla si spiega con la stilizzazione della girante a lobi (vagamente simile a una G) e con la larghezza in millimetri della sua camera interna. Rispetto alle altre GTI ha un cambio con rapporti più corti, il servosterzo, l'ABS e il condizionatore di serie, l'assetto ribassato (di 2 cm davanti e 1 cm dietro) e irrigidito. È insomma non solo più sportiva ma anche una versione più adatta nella prospettiva di un impiego quotidiano o, quantomeno, frequente.

4 IL MERCATO

Le Golf sportive della seconda serie sono molto apprezzate dai collezionisti, pur mantenendosi a distanza dai valori delle GTI I serie più pregiate. Per il momento il listino di Ruoteclassiche non opera distinzioni tra le versioni con carrozzeria a 3 porte e quelle a 5 porte. Ma il gradimento da parte degli appassionati volge senz'altro a favore delle 3 porte: in futuro le nostre quotazioni terranno conto anche di questa distinzione, quando la differenza di valore sarà significativa. Non sono presenti anche le quotazioni specifiche delle serie speciali Edition per le G60 e Special per GTI e GTI 16V: le valutazioni reali vengono stabilite di volta in volta nelle trattative tra appassionati ed è, per il momento, assai difficile stabilire un valore medio di riferimento. Il listino distingue le Golf

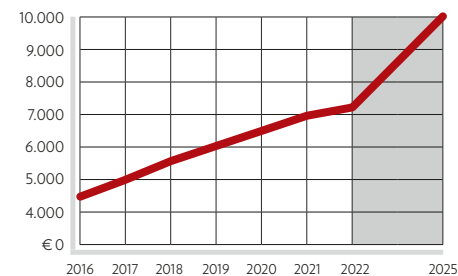
GTI ante model year 1990 (quindi produzione 1983-1989) dalle successive, e lo stesso avviene per le contemporanee GTI 16V. Mediamente le ante-restyling valgono 1.100 euro in più nel label AB rispetto alle successive: è una differenza che dovrebbe mantenersi grossomodo costante nel tempo. Nessuna differenza, invece, è prevista per il restyling del model year 1988 (identificabile immediatamente per l'assenza dei deflettori fissi alle porte anteriori), di per sé meno significativo. Le GTI G60 sono le versioni più pregiate e continueranno a esserlo: per gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche saranno queste le Golf II serie che cresceranno in maniera più significativa. Come molte delle Volkswagen più ricercate, subiscono la caccia dei collezionisti stranieri, che sono avvantaggiati dalle quotazioni italiane, tuttora più basse rispetto a quelle in vigore in Germania (il mercato di riferimento in Europa per questi modelli), nonostante

LE G60 SONO OVVIAMENTE LE PIÙ PREGIATE E CONTINUERANNO A ESSERLO ANCHE IN FUTURO

l'apprezzamento registrato negli ultimi anni. Gli appassionati provenienti dall'estero sono disposti a spendere cifre considerevoli per gli esemplari in stato di conservazione originale e con percorrenze basse all'attivo, mentre invece trascurano gli esemplari in condizioni più precarie. Le GTI e derivate sono modelli che si acquistano prevalentemente nell'ambito delle transazioni tra privati: ecco perché le oscillazioni di prezzo sono molto più evidenti che nelle auto da collezione trattate dai commercianti. **RIC**

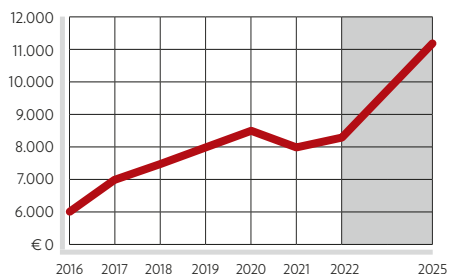


VOLKSWAGEN GOLF GTI
1983-1989



Non si segnalano differenze di quotazione tra le 3 e le 5 porte, anche se le prime sono più richieste. La serie limitata Special merita un sovrapprezzo di almeno il 10%.

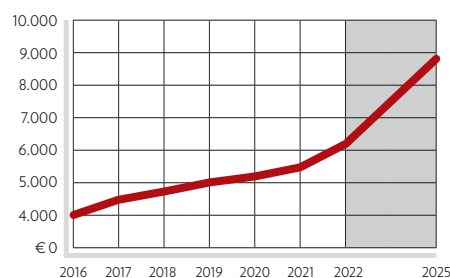
VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V
1986-1989



Se si esclude la più pregiata e rara G60, la GTI 16V "prima maniera" è la più apprezzata. Ha già adesso un valore superiore: in futuro la distanza potrebbe crescere.



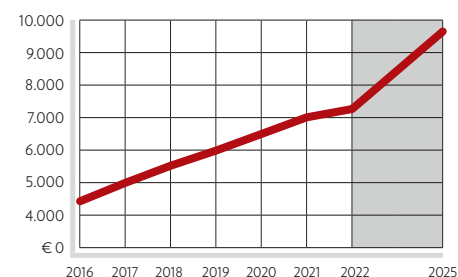
VOLKSWAGEN GOLF GTI 1989-1991



Come già sottolineato, le versioni successive al restyling introdotto col model year 1990 hanno quotazioni leggermente inferiori rispetto ai modelli precedenti.



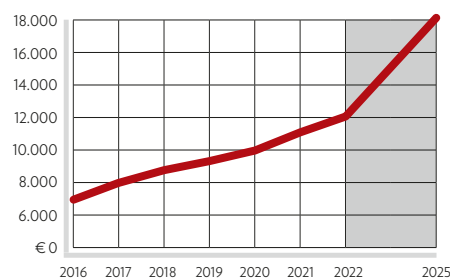
VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V 1989-1991



La quotazione delle ultime GTI 16V è allineata a quella delle prime GTI "otto valvole": nei prossimi anni, invece, il valore delle 16V crescerà in maniera più accentuata.



VOLKSWAGEN GOLF GTI G60 1990-1991



Negli ultimi anni le quotazioni delle GTI G60 sono cresciute in maniera nettamente più elevata rispetto alle più comuni GTI. E il trend continuerà anche in futuro.



PASSIONE INTEGRALE

Ad accomunarle c'è solo la trazione Syncro. Una infatti è una vettura ad alte prestazioni da 160 CV e una spiccata caratterizzazione sportiva della carrozzeria; la seconda invece è una versione rialzata, sviluppata per affrontare il fuoristrada leggero

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

C'è chi sostiene che le migliori Golf di sempre siano quelle che appartengono alla seconda generazione, ossia quella costruita tra il 1983 e il 1992. Sono in molti a pensarla così, soprattutto tra i collezionisti di Golf, e non si può certo dar loro torto. Ebbene, tra la miriade di versioni che in dieci anni si sono susseguite nella gamma, ce ne sono due su cui Ruoteclassiche suggerisce di puntare i riflettori: la Rallye Golf e la Golf Country. La prima è la base per l'utilizzo nelle competizioni che,



come da regolamento dell'allora Gruppo A, doveva essere prodotta in almeno 5.000 esemplari (e la produzione è arrivata infatti a 5.071 unità, secondo il Registro Rallye Golf), la seconda, invece, è una curiosa Golf Syncro smodatamente rialzata per l'utilizzo nel fuoristrada leggero, derivata dal prototipo Golf Montana, esposto come

show car al Salone di Ginevra del 1989 e messo in produzione in seguito all'entusiasmo mostrato all'anteprima dalla rete di vendita. In realtà non ha ottenuto poi un successo così clamoroso (ne sono state costruite 7.735 unità), forse per l'alto costo di listino, dovuto al complicato iter produttivo. Ma può essere considerata senz'altro una delle più accreditate antesignane delle odierne Suv. Oggi questi due modelli sono rari e molto apprezzati, con sicure prospettive di rivalutazione, ovviamente soprattutto la Rallye, come avviene per tutte le auto corsaiole. Ma anche la Country è ricercata: in Italia ne circola qualcuna, conservata gelosamente dai proprietari e talvolta qualche esemplare spunta tra gli annunci di vendita. Fiate subito l'affare...

VOLKSWAGEN RALLYE GOLF



QUOTAZIONI

Le due Golf "speciali" a trazione integrale hanno prezzi molto diversi: la Country arriva a 9.000 euro (label AB) e fino a un massimo di 13.500 euro (label A+); la sportiva Rallye, top di gamma e costosissima all'epoca (oltre 40 milioni di lire), vale 27.500 euro (41.500 euro se perfetta).

Valore minimo € (label AB)

9.000

Valore massimo € (label AB)

27.500



2 RESTAURO

Di solito, sulle serie speciali o comunque a produzione limitata, il vero incubo - nella prospettiva di un restauro - sono gli adesivi. Quelli laterali appiccicati sulle fiancate della Country, invece, si trovano, perché li rifanno. Ma è l'unica buona notizia che siamo in grado di fornirvi su questa versione. Che per il resto delle sue caratteristiche di carrozzeria è tale da mettere a dura prova il più paziente dei collezionisti e il più ostinato dei carrozzieri. Nessuno specialista ha rimesso in produzione i parasassi, i paraspruzzi o le slitte inferiori di protezione, per esempio; il poco che c'era da razzare dai demolitori è già stato saccheggiato e da almeno una decina d'anni non si trova più assolutamente nulla. A ciò si aggiunga che anche alcuni particolari che danno l'illusione ottica di essere comuni ad altre Golf 2 sono in realtà diversi: è il caso dei gruppi ottici posteriori, privi di catadiottri perché sulla Country sono montati a parte.

E non parliamo della coppia di fari anteriori di profondità o dei tessuti di rivestimento. Quantomeno i paraurti sono gli stessi delle altre Golf (vanno solo forati per ancorarci le griglie) e le bandelle sottoporta sono compatibili con quelle della Rallye. Anche la meccanica coincide con quella, semplice ed "eterna", di una GTI otto valvole, però rigorosamente catalizzata. Fatta eccezione per i sottolai anteriore e posteriore, che se sono stati per caso danneggiati in un incidente non lasciano alcuna speranza di poter essere recuperati. Citavamo prima la Rallye: a sua volta è un terno al lotto per i passaruota allargati, la griglia e i fari rettangolari, con in più qualche complicazione meccanica tutta sua. È il caso della pompa del servosterzo montata dietro il motore, in posizione opposta rispetto alle altre Golf, in modo da farci stare il compressore. Siccome la prima non è esente da perdite, intervenire - in quella posizione così insolita - diventa parecchio complicato. E quantomeno comporta notevoli costi di manodopera.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SET GUARNIZIONI MOTORE	€ 366
TERMOSTATO ACQUA	€ 75
CERCHIO IN LEGA COUNTRY	€ 199
CERCHIO IN LEGA RALLYE	€ 300
COMPRESSORE	€ 1.845

● I club



Non vi sono sodalizi specificamente dedicati a questi due modelli.

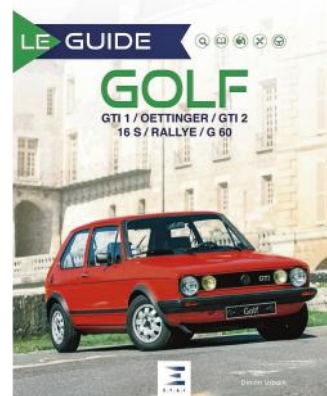
Gli appassionati quindi possono rivolgersi a numerosi siti e forum già indicati nelle scorse pagine, ai quali aggiungiamo:

Volkswagen Golf Mania

Sito vwgolfmania.altervista.org

Email golfmania@alice.it

● I libri



Da avere in biblioteca il francese "Le guide de la Golf GTI 1/Oettinger/GTI 2/16S/Rallye/G60", di Dimitri Urbain, Etai; in inglese ecco "The Volkswagen Golf Story", di Russell Hayes, Behemoth Publishing Ltd: l'evoluzione attraverso quarant'anni di storia della bestseller tedesca.

● Specialisti

Cesare

Sito cesareautovalenza.com

Email cesare@cesareauto.com

Heritage Parts Centre

Sito heritagepartscentre.com

Email help@heritagepartscentre.com

Volkswagen Classic Parts

Sito volkswagen-classic-parts.com

Email kundensupport@vw-classicparts.de

VOLKSWAGEN RALLYE GOLF 1989-1990



3 SU QUALE PUNTARE

Il consiglio degli esperti di Ruoteclassiche è di puntare su uno dei due modelli a seconda delle proprie inclinazioni e in base al budget a disposizione che, per chi intende acquistare una Rallye, deve essere sensibilmente più alto.

La Golf Country, commercializzata nel 1990, viene preceduta, come accennato, dalla concept car Montana, esposta al Salone di Ginevra del 1989. È la proposta di una variante fuoristrada della Golf II serie, con sospensioni rialzate e trazione integrale Syncro. La rete dei concessionari spinge la Casa a mettere la Montana in produzione: nasce la Golf Country, che non viene costruita a Wolfsburg assieme alle altre Golf, ma a Graz, in Austria, dallo specialista Steyr-Daimler-Puch. Le Golf Syncro pre assemblate in Germania vengono inviate a Graz per la trasformazione, che consiste nell'adozione di un telaio ausiliario di rialzo, nuove sospensioni, un supporto per la ruota di scorta esterna e le barre di rinforzo a protezione dei paraurti e della fanaleria. La carrozzeria risulta rialzata di 120 mm a causa del telaio tubolare sottostante; per poter mantenere inalterata la trasmissione, il motore viene abbassato; l'altezza da terra è superiore di 63 mm rispetto a quella della normale Golf Syncro. Tuttavia, a causa della mancanza di bloccaggi dei differenziali, la capacità di muoversi su terreni più accidentati e insidiosi non è quella di un veicolo specializzato. In compenso nel fuoristrada leggero la Country se la cava egregiamente. Come nella Golf Syncro, il bagagliaio è di gran lunga meno capiente (il pavimento del bagagliaio è più o meno allo stesso livello della linea superiore del paraurti, mentre sui modelli a trazione anteriore è allineato al bordo inferiore del paraurti). Ciò è causato ovviamente dalla presenza del differenziale posteriore. La base di partenza, in termini di allestimento, è quella della Golf Syncro CL, mentre il motore è il 1.800 a carburatore da 98 CV. La produzione si arresta già un anno dopo, nel 1991, dopo che

VOLKSWAGEN GOLF COUNTRY 1990-1991

ne sono state assemblate 7.735 unità. Di cui 558 della serie speciale Chrome, con finiture lucide sui tubolari dei paraurti, interno in pelle beige e tetto elettrico retrattile in tela (non è mai stata importata in Italia). Già nel 1990, però, era stata realizzata un'altra piccola serie limitata, la Country Allround, costruita in appena 160 esemplari: unica tinta il verde bosco, interni in finta pelle lavabile, ruote in tinta con la carrozzeria. Tutt'altra vettura è la Rallye, in pratica una super-GTI G60. Omologata per uso stradale, è la base per le corse di Gruppo A. Viene presentata in anteprima nel 1988, ma la produzione è compresa tra il 1989 e il 1990. A colpo d'occhio si riconosce immediatamente: parafranghi allargati, pannelli laterali più massicci (ma le porte rimangono identiche a quelle delle normali Golf), ampie minigonne, paraurti modificati, nuova mascherina verniciata in tinta con la carrozzeria e proiettori

VOLETE UNA GOLF DA CORSA? ECCO LA RALLYE, MOSSA DA UN MOTORE 1.800 CHE EROGA 160 CV GRAZIE AL COMPRESSORE

rettangolari. Il motore con compressore sviluppa sempre 160 CV, ma ha una cilindrata leggermente più ridotta (da 1.781 a 1.763 cm³, per rientrare nella classe). L'intercooler è maggiorato rispetto a quello della G60. Disponibile soltanto come 3 porte, ha la trazione integrale Syncro, ABS, servosterzo, cerchi in lega da 15" con pneumatici 205/50 R15V, sedili sportivi (Recaro a richiesta), rivestimenti in tessuto quadrettato e pelle, tetto apribile a manovella (tranne che in 50 esemplari per il mercato svizzero). La gamma colori prevedeva il nero, il Rosso Tornado, il Blu Perla, il Verde Perla e il Grafite metallizzato. Una vettura quindi esclusiva, anche nel prezzo: nell'agosto del 1989 chi vuole portarsi a casa una Rallye deve sborsare ben 40.257.700 lire.



4 IL MERCATO

Due modi di interpretare l'auto a trazione integrale agli estremi opposti: ecco cosa sono la Country e la Rallye, realizzate per un paio d'anni ciascuna sulla base della Golf II serie. La destinazione differente ha ripercussioni anche sul valore attuale: la Rallye è certamente la più interessante delle Golf II dal punto di vista collezionistico, una vera sportiva utilizzata anche come base per le competizioni che negli anni scorsi è stata protagonista di una corsa al rialzo eccezionale; la Country è una berlina rialzata più rustica, più da campagna che da montagna, che è cresciuta di valore per la sua originalità e per la sua rarità, pur senza raggiungere cifre strabilianti. Diverso è anche il destino che il futuro riserverà loro: la Rallye continuerà la sua crescita in linea a quanto accade a tutte le auto che hanno avuto un passato nei rally in uno dei periodi più

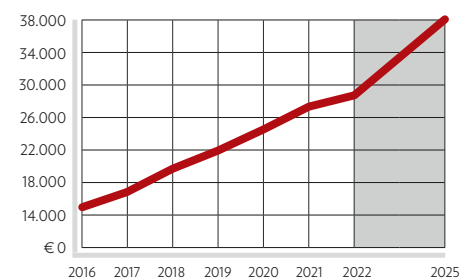
magici della specialità, quello a cavallo fra gli anni 80 e 90; la Country, invece, salirà di valore, ma in maniera più "morbida". In ogni caso sono entrambe un simbolo delle tante trasformazioni che la Volkswagen ha saputo dare alla sua auto per antonomasia (assieme al Maggiolino, naturalmente), con l'ulteriore vantaggio di essere state realizzate sulla base della seconda serie che, a detta di molti appassionati ed esperti, è stata la migliore di tutte le generazioni che si sono succedute dal 1974 a oggi. Ecco perché chi

LA RALLYE IN PARTICOLARE È UN INVESTIMENTO ECCELLENTE. È UNA VERA SPORTIVA A 360°

punta su una (o su entrambe) di queste Golf "fuoriserie" non sbaglia, e ha la certezza di fare un investimento eccellente. In particolare sulla Rallye, nonostante alcuni sostengano che il suo valore attuale sia persino troppo alto in relazione alle qualità sportiva del modello. Gli esperti di Ruoteclassiche non sono d'accordo: la Rallye non è soltanto una Golf G60 con i parafranghi allargati, la trazione Syncro e i fari rettangolari. È una vera sportiva a 360 gradi. Così come la Country non può essere considerata semplicemente una variante della Golf Syncro "sui trampoli". Sebbene le sue prestazioni siano limitate dal motore 1.800 a carburatore con soli 90 CV, la generosità della coppia permette doti da fuoristrada eccellenti, anche in assenza di marce ridotte (però la prima marcia è più corta) e dunque si inquadra alla perfezione nella moda attuale che sta spingendo verso l'alto le quotazioni di questa tipologia di auto da collezione. **RIC**

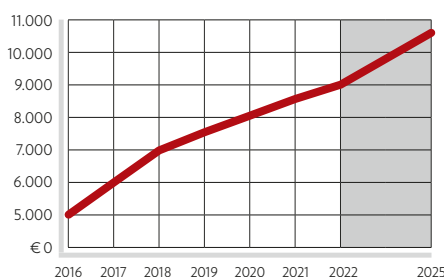


VOLKSWAGEN RALLYE GOLF
1989-1990



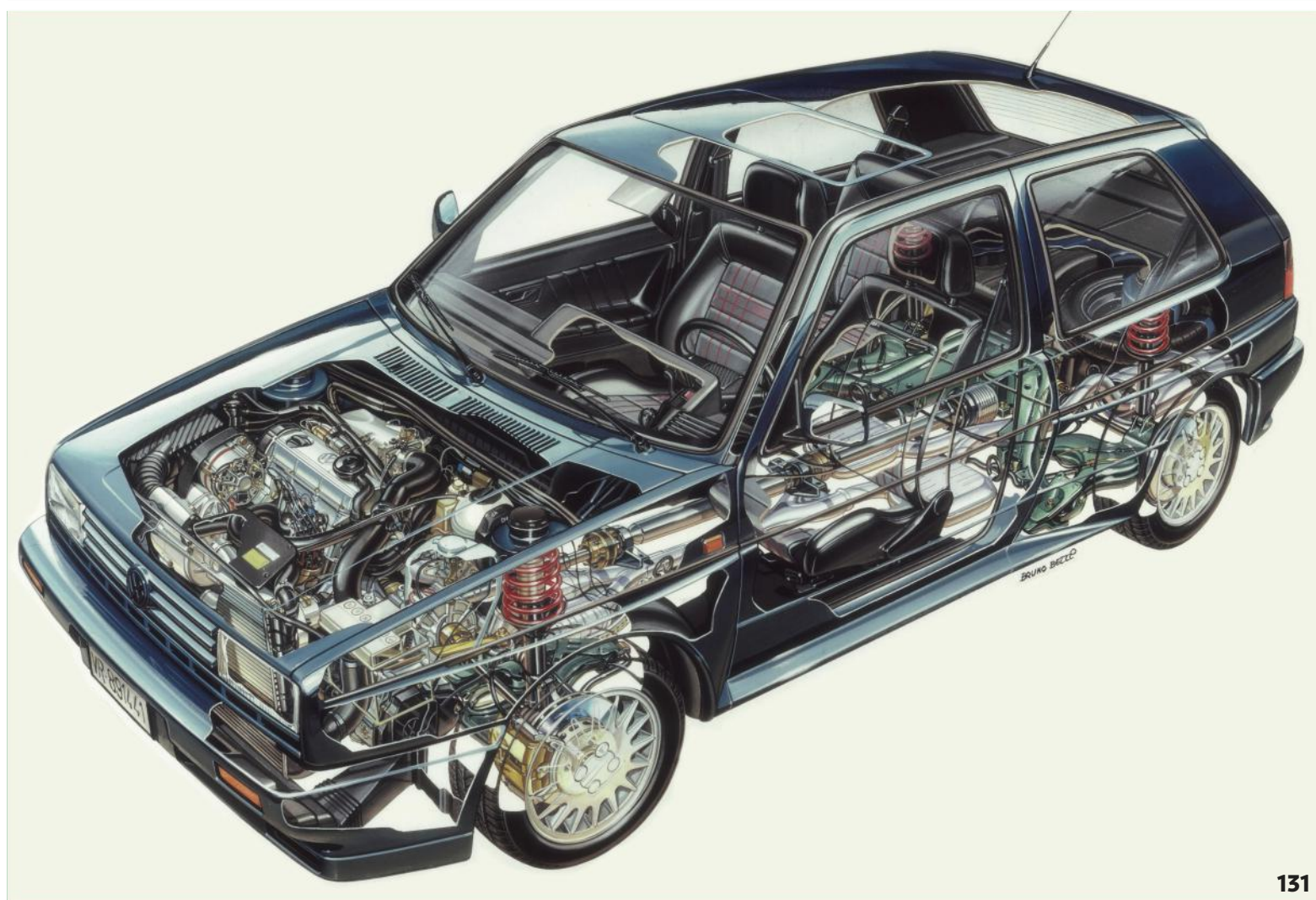
Dal 2016 a oggi le quotazioni della Rallye sono quasi raddoppiate. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche il trend di crescita continuerà anche nei prossimi anni.

VOLKSWAGEN GOLF COUNTRY
1990-1991



La Country rappresenta uno dei primi esempi di auto stradale trasformata pur un utilizzo polivalente. Prodotta soltanto per due anni per un totale di 7.735 esemplari, è molto ricercata.





IL MITO SI EVOLVE

Aumentano dimensioni e cubature. Il motore della terza generazione della sportiva è infatti un due litri, in versione a otto valvole da 115 CV o in quella 16V da ben 150.

Ma ad assegnare un nuovo status alla compatta tedesca è il V6 di 2,8 litri

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



VW GOLF GTI

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se il passaggio dalla "uno" alla "due" era stato nel segno della continuità, ancora più progressivo è quello tra la Golf GTI di seconda generazione e la terza. Visivamente lo stacco tra le due serie è particolarmente soft: anche se la vettura è completamente diversa, a fare la differenza a occhio nudo è soprattutto l'abbandono dei fari circolari, che l'avevano accompagnata sin dal 1976. Dietro, sono cresciuti i gruppi ottici e il portellone, a filo paraurti, favorisce le operazioni di carico e scarico. Crescita, appunto: è questa,

la parola chiave di questa serie, in auge dal 1991 al 1996: di poco più lunga (quattro centimetri), più sicura e resistente, con una scocca irrigidita del 30% e dotata di barre antintrusione nelle porte, pesa 1.035 kg contro i 920 della GTI seconda serie.

I motori sono obbligati a seguire questo ritmo di crescita attraverso, prima di tutto, un aumento della cilindrata. Nata millesei e diventata quasi subito una milleotto, la GTI "base" viene promossa a due litri, guadagnandoci peraltro assai poco in termini di potenza (appena tre cavalli in più, per un totale di 115): più veloce della precedente per via dell'aerodinamica migliorata (il Cx è di 0,30 contro lo 0,34 precedente) perde però smalto in accelerazione (che risale a 10,1 secondi da 9,7 che erano). La GTI 16V, a sua volta



duemila, stabilisce invece un maggiore delta prestazionale con la serie precedente (passando da 139 a 150 cavalli). Con la terza generazione c'è anche un importante ampliamento verso l'alto della gamma, con la VR6: per la prima volta un sei cilindri viene abbinato al corpo vettura di una Golf.

QUOTAZIONI

Ruote classiche distingue solo tra le GTI - GTI 16V e le poderose VR6 2.8-2.9 Syncro. Le GTI sono tutte quotate 5.000 euro (label AB) e 7.500 euro (label A+); le VR6 valgono invece 6.000 euro (label AB) e 9.000 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

5.000

6.000

2 RESTAURO

Persino gli attacchi dei motori alla scocca sono identici a quelli della Golf 2, dunque c'è la possibilità di recuperare numerose componenti meccaniche tra le due serie. Viceversa, l'ancora relativa "freschezza" del modello ha poco motivato gli specialisti nella produzione di ricambi. Di buono c'è che gli sfasciacarrozze sono abbastanza ben forniti, e con prezzi molto "pop": ci vuole niente a procurarsi gli interni completi per meno di 300 euro. Non è un'evenienza così strana, quella di trovarsi a rifare i sedili: la stoffa dei laterali è sottile, si consuma e tende ad aprirsi. Anche le imbottiture si sfaldano con una certa facilità. Alcuni dettagli esterni fanno penare non poco, a iniziare dai listelli sottoporta, che per di più - essendo fatti di un materiale plastico mediocre - si fessurano regolarmente e avrebbero bisogno di essere rimpiazzati periodicamente. Tra 8V e 16V l'intercambiabilità di componenti ha qualche limite che interessa

anche la trasmissione: il 115 cavalli monta infatti un cambio della stessa famiglia (con leveraggi meccanici) delle prime due generazioni della Golf mentre invece il 150 cavalli è equipaggiato con una scatola con comandi a cavo, oltre che con rapporti allungati. Attenzione: molti proprietari avevano fatto modificare i medesimi per recuperare spunto ai bassi regimi. Se i freni sono mediamente più efficaci che sulle GTI che l'hanno preceduta, bisogna in ogni caso fare delle distinzioni cronologiche: sino al 1995, l'ABS è lo stesso delle Golf 2, poco "incisivo", con frequenti perdite della pompa e conseguenti allarmi sul quadro di bordo. Dal 1995 è stato montato un antibloccaggio molto più evoluto, lo stesso poi travasato sulla quarta generazione (a partire dal 1997) e anche sulle successive: il dettaglio serve a scegliere con consapevolezza tra vari model year e a distinguere un esemplare perfettamente originale (ovvero correttamente restaurato) da uno viceversa "pasticciato" (e nel mondo delle hot hatch, come abbiamo visto, la tentazione del "kit" è sempre molto forte).



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT FRIZIONE	€ 156
GRUPPO OTTICO ANT.	€ 99
POMPA ACQUA	€ 45
KIT DISTRIBUZIONE VR6	€ 239
DEBIMETRO VR6	€ 79

● I club



**Volkswagen
Golf Club
Italia**
Sito vwgolfclub.it

Facebook [facebook.com
groups/316516821865324](https://www.facebook.com/groups/316516821865324)

VW Golf Community

Sito vwgolfcommunity.com

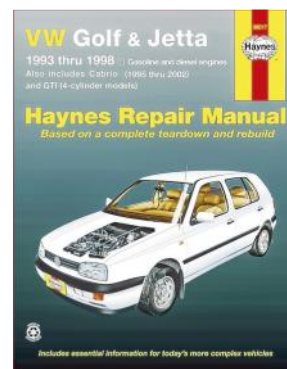
Email segreteria@vwgolfcommunity.com

Volkswagen Golf Mania

Sito vwgolfmania.altervista.org

Email golfmania@alice.it

● I libri



Fabio Suvero ha firmato "Golf GTI 1976-2010", editore AAVE, che descrive le varie serie e fornisce consigli per il restauro. "VW Golf & Jetta 1993 thru 1998 Haynes Repair Manual" spiega invece nel dettaglio come prendersi cura della della Golf, compresa la GTI con motore a quattro cilindri.

● Specialisti

Autodoc

Sito auto-doc.it

Email info@auto-doc.it

Autoriparazioni GTI

Sito autoriparazionigi.it

Email info@autoriparazionigi.it

Volkswagen Classic Parts

Sito volkswagen-classic-parts.com

Email kundensupport@vw-classicparts.de

3 SU QUALE PUNTARE

Per le ragioni che abbiamo esposto nelle due pagine precedenti non daremo grande importanza alla GTI "otto valvole", andando dritto alla 16V: con 150 cavalli contrasta con maggiore efficacia la massa

in crescita (1.090 kg) e, forte di un rapporto peso/potenza di 7,3 kg/CV, viaggia a 215 km/h - la più alta velocità sino ad allora mai raggiunta da una Golf GTI - e scatta da 0 a 100 in 8,3 secondi, stabilendo anche in questo caso un nuovo record "interno". È sempre la GTI 16V che fa, tra l'altro, da base alla serie speciale 20 Years Edition che nel 1996 celebra il ventennale del modello. Ancora più interessante la VR6, che comprendiamo nella nostra disamina

delle Golf sportive pur non essendo, a stretto rigore filologico, una GTI, sigla a cui non ha mai avuto diritto. E non a caso, visto che la sua mancanza serviva a suggerire un posizionamento ancora più elevato in termini di mercato e di potenzialità dinamiche. Con 174 cavalli il suo 2,8 litri rende possibili performance ancora migliori della GTI 16V: 226,013 km/h di velocità massima e appena 7,2 secondi nello scatto 0-100 km/h, in base alle



VOLKSWAGEN GOLF VR6 1991-1997

4 IL MERCATO

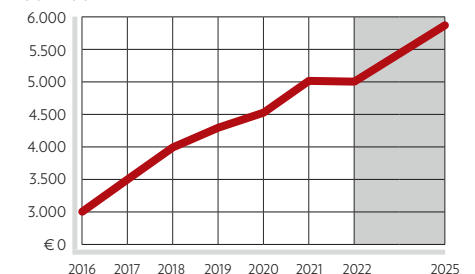
Tra tutte le serie della Golf, la terza, prodotta in circa 4,8 milioni di esemplari dal 1991 al 1998, è quella che ha avuto un'accoglienza più tiepida da parte degli appassionati, anche nelle versioni sportive GTI e VR6. L'accusa da parte dei clienti è di uno scadimento qualitativo rispetto alla precedente II serie. I valori di mercato attuali di tutte le versioni sono molto più bassi di quanto questa serie meriterebbe. Gli esperti, però, ritengono che col passare degli anni le quotazioni siano destinate a crescere, in particolare per le poderose VR6 che oggi sono valutate molto meno delle corrispondenti Corrado (e spesso sono state cannibalizzate come auto donatrici per il restauro della meccanica delle coupé). Per il momento il listino di Ruoteclassiche non differenzia le valutazioni delle GTI da quelle delle GTI 16V, non riporta una quotazione specifica della pur più apprezzata GTI 16V 20 Years Edition, non

fa distinzione tra le quotazioni delle VR6 2.8 (a trazione anteriore) e VR6 2.9 Syncro e non distingue i valori degli allestimenti a 3 porte o a 5 porte. È certo però che nei prossimi anni, con la progressiva rivalutazione di questa serie, il nostro listino registrerà le differenze che già adesso iniziano a delinearsi. Per il tipo di carrozzeria, le 3 porte godranno di maggiore favore. In prospettiva le VR6 rappresentano l'investimento migliore, perché introducono un nuovo concetto di Golf sportiva. Le GTI III serie sul mercato non sono moltissime: innanzitutto perché le vendite furono nettamente inferiori a quelle delle due serie precedenti, poi perché lo scarso valore economico ha reso poco conveniente la conservazione, specie nei casi di necessità di interventi di ripristino sostanziali. Per le VR6 la disponibilità è ancora inferiore, perché in Italia ne sono arrivate pochissime, dato il prezzo di vendita molto elevato. Questi sono elementi che favoriranno ulteriormente la crescita del valore. **RIC**



VOLKSWAGEN GOLF GTI

1991-1997



La GTI con motore 2 litri a 8 valvole crescerà di valore. Un markup di prezzo lo merita la serie speciale Edition (e Edition Air con climatizzatore) con cerchi BBS e dettagli specifici.

rilevazioni pubblicate da Quattroruote nel corso della prova su strada pubblicata a ottobre 1992. Al di là dei numeri, il VR6 (la sigla sta per V-Reihe, cioè un V quasi in linea in quanto aperto con un angolo di appena 15 gradi) è un interessantissimo motore che, visto in sezione, sembra appunto un sei in linea con cilindri appena un po' sfalsati. A suo tempo in Italia fu una mosca bianca per via dell'Iva pesante che la poneva fuori mercato. Essendo un problema

IL PIACERE DI GUIDARE UNA GOLF CON UN V6 DI 2,8 LITRI DA 174 CV È NOTEVOLE: 226 KM/H E 0-100 IN 7,2 SECONDI

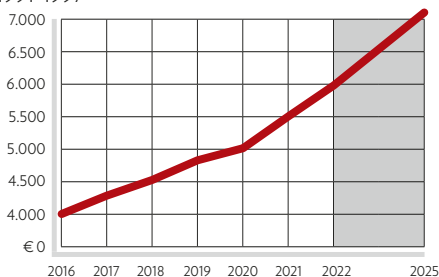
oggi ampiamente superato, trovarne una è un modo per portarsi a casa una super Golf che, come e più delle GTI, interpreta con grande understatement il proprio ruolo di compatta sportiva. Senza però rinunciare ad alcune peculiarità tutte sue quali l'assetto leggermente ribassato, i pneumatici serie 50, i cerchi in lega di disegno specifico. Alla guida è pronta, silenziosa, molto elastica: un'autentica granturismo contenuta nella "confezione" di una Golf.



↑ **VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V** 1992-1997

↓ **VOLKSWAGEN GOLF VR6 (2.8)**

1991-1997

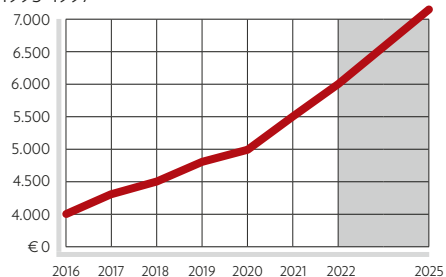


Diventerà una delle Golf sportive da collezione di maggior pregio: per il momento però il suo valore è molto basso e ingiustificato in relazione al suo valore tecnico e storico.



↓ **VOLKSWAGEN GOLF VR6 SYNCRO (2.9)**

1995-1997

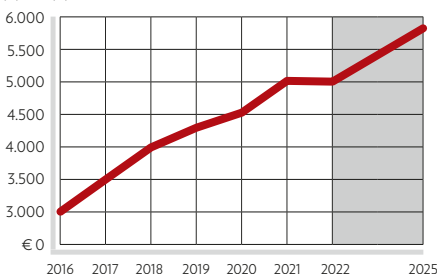


La trazione integrale affina le qualità stradali di questa Golf, assieme alla maggiorazione di cilindrata, che porta la potenza da 174 a 190 CV. Il potenziale di crescita è molto alto.



↑ **VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V**

1992-1997



Per il momento vale come la "8 valvole". Da considerare il giusto upgrade di quotazione per la serie limitata 20 Years Edition, prodotta nel 1996-97 per i 20 anni della Golf GTI.

BENTORNATA COUPÉ

Sembrava che l'era delle berlinette fosse tramontata dopo l'arrivo delle hot hatch.

Ma alla fine degli anni 80 ecco il ritorno di fiamma. L'erede della Scirocco è moderna, ben costruita e veloce. Al top le versioni G60 e la poderosa VR6

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Il periodo a cavallo tra gli anni 80 e 90 ha segnato l'epoca aurea per le coupé: l'ultimo colpo di coda per una tipologia di carrozzeria che fece furore negli anni 60 per poi inabissarsi dalla seconda metà degli anni 70 con l'arrivo sul mercato della Golf GTI, l'auto che convinse tutti a disfarsi delle scomode coupé per passare alle berline hot hatch. È proprio un tiro mancino del destino quello che ha indotto la Volkswagen, che ha inventato la Golf GTI, a riportare in auge la coupé più di un decennio dopo, in compagnia di altre concorrenti: la Fiat



Coupé, la Opel Calibra e l'Alfa Romeo GTV (916). Sono tutte auto che fanno battere il cuore agli "youngtimeristi". Ma la Corrado ha qualcosa in più, almeno per quella schiera di appassionati, italiani e stranieri, che stravedono per lei. E a ragion veduta: la Corrado è il prototipo della granturismo moderna e compatta, comoda

quanto basta, veloce e divertente. Ci sono però due versioni della Corrado che sono... più Corrado di tutte: la G60 (160 CV) e la VR6 con il sei cilindri a V strettissima (192 CV), che sono nettamente una spanna sopra alle Corrado più comuni. Le Corrado, trainate appunto dalle G60 e VR6, sono state protagoniste di un'ascesa dei valori di mercato che ha quasi del miracoloso, con grande soddisfazione per chi ha creduto in loro anche quando se ne trovavano a decine nei piazzali dell'usato "popular" degli autosaloni di provincia, sotto uno spesso strato di polvere a indicare una lunga sosta forzata. Dire che sia il momento giusto per comprarne una, purtroppo, non è il caso: gli affari migliori sono probabilmente già andati. Ma, come direbbe James Bond, "never say never again"...

VOLKSWAGEN CORRADO G60



QUOTAZIONI

Oggi è la coupé della sua categoria più costosa tra le youngtimer: si parte dai 7.500 euro per un esemplare in buone condizioni delle versioni 16 valvole (1.8 o 2.0 catalizzato) per arrivare ai 15.000 euro della 2.9 VR6 (label AB).

Valore minimo € (label AB)

7.500

Valore massimo € (label AB)

15.000



2 RESTAURO

G60 e VR6, che sono le due versioni verso le quali troverete indirizzati i nostri consigli d'acquisto, sono motori non molto diffusi (certo più riscontrabili sulla Corrado che su altri modelli), che presentano alcune caratteristiche tecniche non comuni delle quali occorre tenere conto anche in termini di cure. Il G60 richiede un'accurata manutenzione della cinghia del compressore: meglio cambiarla anche più spesso rispetto ai 60 mila chilometri indicati dal costruttore (una cinghia che cede comporta un danno irreversibile alla sovralimentazione). Il volumetrico può essere a sua volta fonte di problemi allorché, con il passare dei chilometri, le parti interne si usurano. È anche un motore soggetto a frequenti fenomeni di surriscaldamento: meglio, dunque, verificare con frequenza la salute dei manicotti e del radiatore. Quanto al blocco motore in sé, è estremamente semplice e direttamente collegabile al milleotto delle

altre Volkswagen dello stesso periodo: il kit della distribuzione, per dire, costa una quarantina di euro. Il VR6, su cui pochissimi meccanici sanno mettere mano (è quasi obbligatorio rivolgersi a un autorizzato Volkswagen) ha una pompa elettrica supplementare dell'acqua comandata dal relé dell'elettroventola: quando salta, il motore gira a prescindere ma ben presto smette di arrivare acqua al cilindro più lontano, con conseguenze non difficili da immaginare. Invece che a cinghia come negli altri motori della stessa epoca il comando della distribuzione è, qui, a catena, montata in una posizione mal raggiungibile e tale da richiedere parecchia manodopera per la sua regolazione periodica. Comune alle Golf seconda e terza serie, la delicatezza dei silentbloc dell'avantreno, che fessurandosi inficiano la tenuta di strada e possono compromettere la durata dei trapezi. Ma siccome, quando succede, la macchina tira da tutte le parti, è molto facile rendersene conto e, di conseguenza, rimediare prima che - appunto - sia troppo tardi.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT GUARNIZIONI TESTATA	€ 208
INIETTORE BENZINA	€ 59
KIT FRIZIONE	€ 148
MARMITTA	€ 354
POMPA LAVAVETRO	€ 19

● I club



Volkswagen Corrado Club Italia

Sito volkswagenclubitalia.forumfree.it

Facebook facebook.com/groups/vwcorradoclub

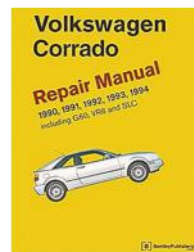
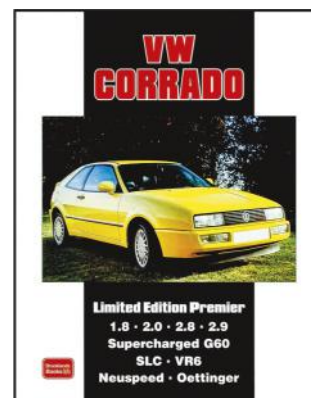
Corrado Club Deutschland e.V

Sito corradoclub.de

VW Corrado Club of Great Britain

Sito corradoclubgb.co.uk

● I libri



In tedesco c'è "VW Scirocco & Corrado: die Sportlichen Volkswagen", di Joachim Kuch, Motorbuch Verlag; in inglese troviamo "VW Corrado Limited Edition Premier", edito da Brooklands Books. Infine ecco l'utilissimo manuale d'officina "Volkswagen Corrado Repair Manual", della Bentley Publishers.

● Specialisti

Autocentro Baistrocchi

Sito concessionarie-volkswagen.it/baistrocchi.html

Email info@baistrocchi.it

Volkswagen Classic Parts

Sito volkswagen-classic-parts.com

Volkswagen Zentrum Bari

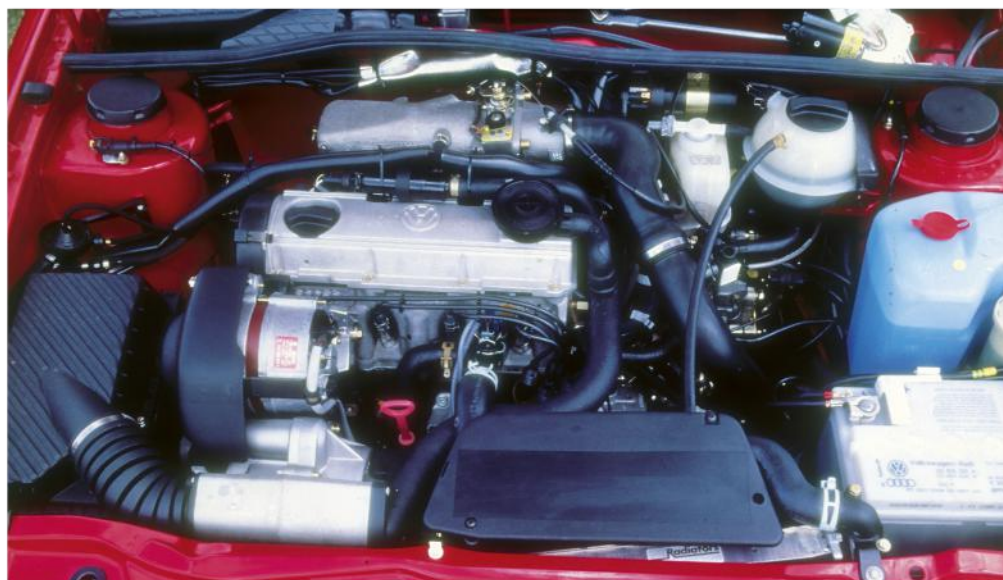
Sito concessionarie-volkswagen.it/zentrumbari.html

Email info@volkswagenzentrumbari.com

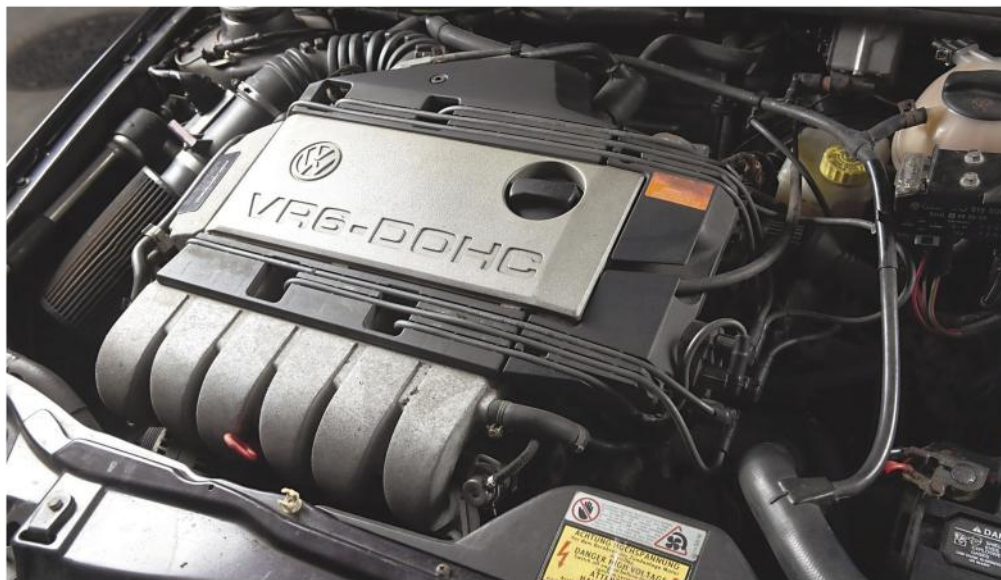
3 SU QUALE PUNTARE

Come accennato poc'anzi, le Corrado da collezione si dividono in due fasce: le "normali" 1.8 16V (133 CV), 2.0 cat (116 CV) e 2.0 16V cat (136 CV) e le più brillanti 1.8 G60 (160 CV) e 2.9 VR6 (192 CV). Tra una "normale" Corrado e la top di gamma VR6 la differenza di valore è esattamente il doppio. E in futuro la distanza è destinata a crescere ancora. Per questo il consiglio degli esperti si concentra sulle due versioni top: la G60 e la VR6. Più facile da reperire è la prima, una sorta di araba fenice la seconda. La Corrado debutta nel 1988. È una sportiva compatta, di circa 4 metri, con linea fastback a 2 porte con portellone, sormontato da uno spoiler che fuoriesce automaticamente quando la velocità supera i 72 km/h (ma può essere azionato anche manualmente). L'aerodinamica è particolarmente curata. Non viene assemblata a Wolfsburg, bensì negli storici stabilimenti della Karmann a Osnabrück: un ulteriore indice di qualità costruttiva e del ruolo di punta che la Volkswagen riserva a questo modello. La produzione è di circa 90 esemplari al giorno. Basata sul pianale della Golf II, la Corrado prende il posto della Scirocco, ma da questa si distanzia anni luce: è moderna, veloce e raffinata. Ha ovviamente la trazione anteriore e i motori sono montati in posizione trasversale. La gamma dei propulsori, cui corrisponde un allestimento via via più raffinato, comprende due versioni, entrambe di 1,8 litri di cilindrata: la 16V (133 CV) e la 8 valvole G60 con compressore volumetrico (160 CV). Sono entrambi motori della Golf. La prima raggiunge i 213 km/h (grazie all'eccellente aerodinamica) e la seconda i 225 km/h (ed è nettamente migliore nell'accelerazione, perché copre lo 0-100 km/h in 8,5 secondi). Per il 1992 si aggiungono il 2.0 16V da 136 CV, che è catalizzato (il precedente 1.8 non lo era) e il VR6 di 2,9 litri (2.861 cm³) da 190 CV, che assume il ruolo di top di gamma. Il 2 litri è un po' meno brillante e veloce (208 km/h). Il VR6 è spettacolare: ha un tiro ai

📌 **VOLKSWAGEN CORRADO G60** 1988-1993



 VOLKSWAGEN CORRADO VR6 1991-1995



bassi da auto elettrica e frulla in un concerto di melodie fino ai 6.500 giri. La velocità di punta è di 235 km/h, dato che ne fa la Volkswagen più veloce per quasi 10 anni. L'accelerazione scende a soli 6,9 secondi nello 0-100. Verso la fine della carriera alla gamma si aggiunge il più modesto 2 litri 8 valvole da 116 CV. Ma è la VR6 a impressionare il mercato, pur nei piccoli numeri di produzione raggiunti (in relazione alle colossali dimensioni della Casa tedesca). Ne vengono costruite solamente 7.755 unità, a fronte di una produzione complessiva di 97.521 esemplari (alcune fonti riportano 71.535 unità): meno dell'8% sul totale. La VR6, in buona parte assemblata a mano dalla Karmann, ha molti dettagli differenti: i parafranghi sono più bombati, il cofano del motore è solcato da profonde nervature e presenta un vistoso rigonfiamento necessario per alloggiare il VR6, che è compatto in lunghezza,

A IMPRESSIONARE IL MERCATO È LA VR6: MOTORE DI 2,9 LITRI DA 190 CV E 235 KM/H. PER QUASI 10 ANNI È LA VW PIÙ VELOCE

ma più alto dei quattro cilindri, la calandra ha un disegno diverso e nelle portiere ci sono le barre antintrusione. Forniti direttamente dalla Casa sono anche i cerchi BBS da 15 pollici accoppiati a pneumatici 205/50. Per quanto riguarda l'allestimento interno, corona del volante, pomello del cambio e impugnatura del freno di stazionamento sono rivestiti in pelle. Il 2,9 litri è dotato di aspirazione a geometria variabile; l'impianto frenante viene rivisto per assecondare le prestazioni ben più elevate e adotta dischi di maggiori dimensioni; la dotazione elettronica comprende di serie l'ABS e il differenziale autobloccante elettronico (EDS). L'assetto ha una taratura più rigida. La Corrado esce dai listini nel 1995, anche se in alcuni mercati continua a essere venduta fino al 1996.

4 IL MERCATO

La Corrado, prodotta tra il 1988 e il 1995, un periodo in cui le coupé erano tornate di moda, è stata costruita in circa 100.000 esemplari. È stata dunque un modello di buon successo per la Casa di Wolfsburg. Per quasi un decennio è stata la Volkswagen più veloce in assoluto, perché la versione VR6 raggiungeva i 235 km/h. Ma i favori del pubblico ottenuti all'epoca non sono nulla se confrontati con quelli di oggi: attualmente la Corrado è la Volkswagen più amata dai collezionisti di youngtimer, con quotazioni di mercato in sensibile crescita negli ultimi anni. La rivalutazione della Corrado ha origine proprio dalla VR6, che è la versione più rara: la produzione tra il 1991 e il 1995 è stata di 7.755 esemplari. L'apprezzamento si è poi esteso a cascata anche alle altre versioni, a cominciare dalla G60 che è considerata dai collezionisti l'altra

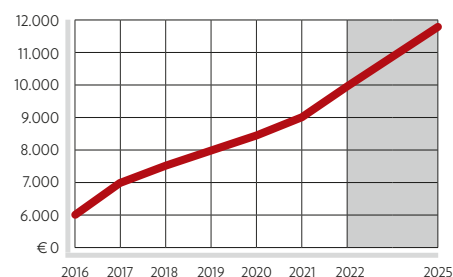
versione più pregiata. La Corrado è quindi molto ambita, anche perché in Italia ne circolano molte meno di quante ne siano state vendute: tante sono state esportate verso il mercato tedesco dove questa coupé è stata riscoperta prima (anzi, non è mai passata di moda, transitando direttamente al mercato amatoriale fin dall'uscita di produzione). A questo occorre aggiungere che da noi la VR6 aveva un prezzo di listino quasi proibitivo che la metteva di fatto in concorrenza con modelli di maggiore prestigio. La VR6 era quasi completamente costruita a mano presso la catena di montaggio della Karmann e presenta numerosi dettagli differenti dalle altre versioni (per esempio i parafranghi più larghi e il cofano del motore bombato). Accade quindi che sul mercato vengano proposti esemplari di VR6 a cifre persino più alte rispetto alle quotazioni di Ruoteclassiche, scatenando una corsa al rialzo che però non sempre si traduce in vendite effettive, e che talvolta si estende

LA CORRADO È UNA DELLE POCHE YOUNGTIMER PER CUI VALE INVESTIRE IN UN RESTAURO PROFESSIONALE

anche alle altre versioni. Una vera e propria speculazione? No, non si può parlare della Corrado in questi termini negativi. Semplicemente questa coupé è molto amata da una vasta schiera di appassionati. Cosa accadrà in futuro? Secondo gli esperti il trend di crescita continuerà anche nei prossimi anni, magari in maniera un po' meno evidente. E, parallelamente, si allargherà la forbice delle quotazioni tra gli esemplari in buone o discrete condizioni e quelli conservati in uno stato pari al nuovo oppure restaurati professionalmente. **RIC**

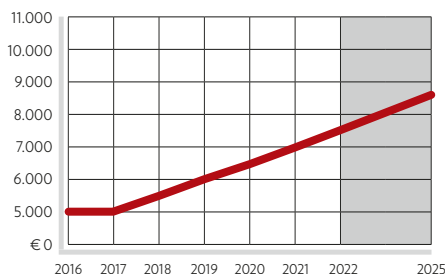


VOLKSWAGEN CORRADO 1.8 G60
1988-1993



È la Corrado più equilibrata nel rapporto prezzo-prestazioni. Forte differenza di valore tra un esemplare in buono stato e uno perfetto: quest'ultimo vale il 70% in più.

VOLKSWAGEN CORRADO 1.8 16V
1988-1993

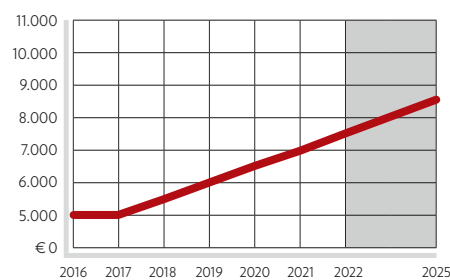


Al momento non ci sono differenze di quotazione tra le 1.8 e le 2.0. In futuro la 1.8, non catalizzata, potrebbe essere leggermente penalizzata.



→ VOLKSWAGEN CORRADO 2.0 16V

1991-1995

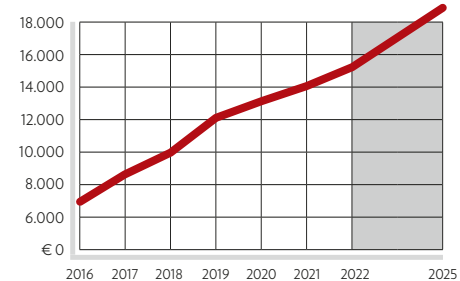


La **2.0 16V** potrebbe salire in modo più rapido rispetto alla 1.8 16V. Per soli 4 mesi del 1993 (da settembre a dicembre), la Volkswagen vendette in Italia anche la versione 2.0 8V da 116 CV.

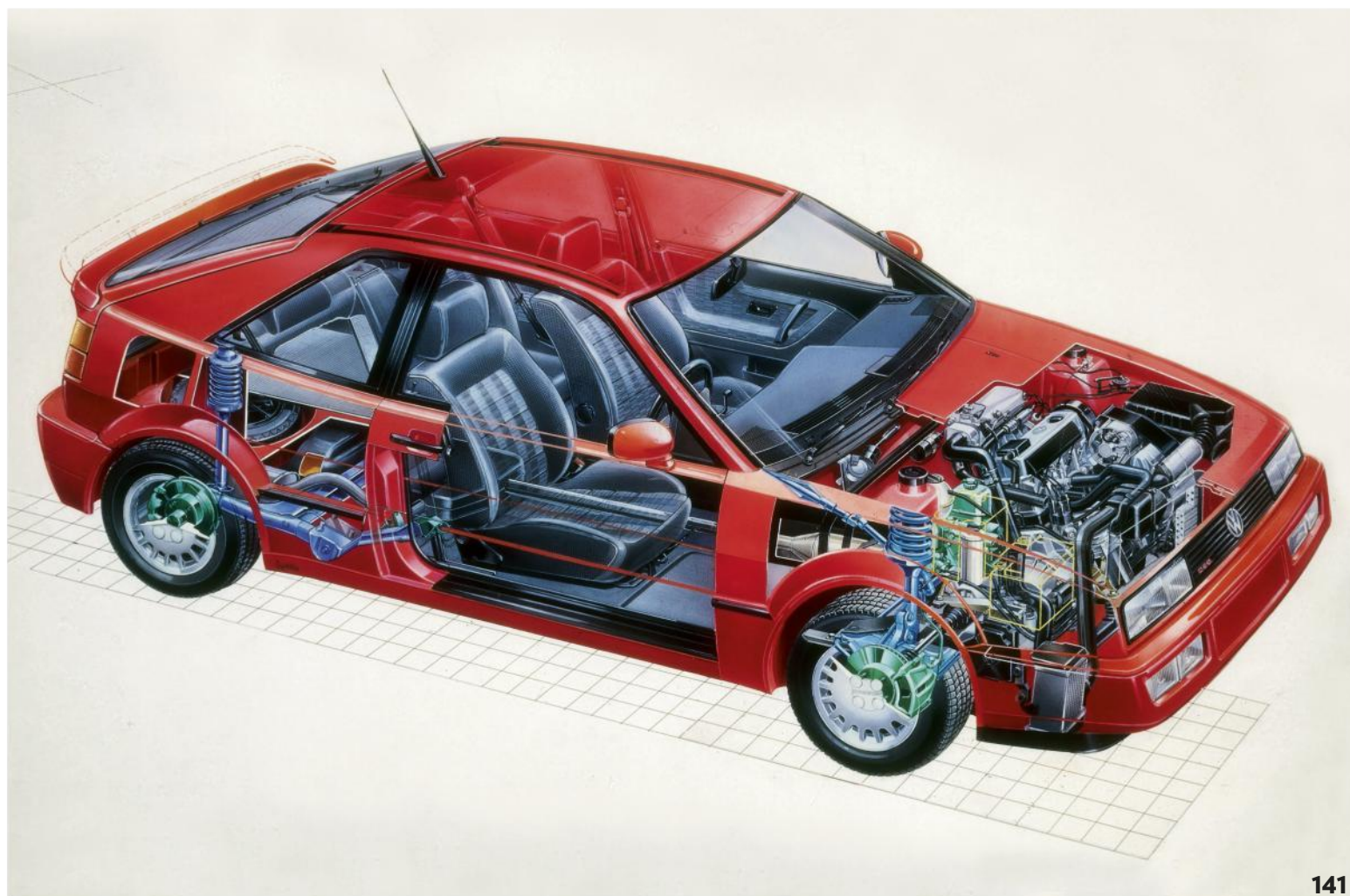


← VOLKSWAGEN CORRADO 2.9 VR6

1991-1995



Ormai è considerata una sportiva di grande valore collezionistico. Protagonista di una forte crescita delle quotazioni, secondo gli esperti di Ruoteclassiche continuerà a crescere.



NOSTALGIA CANAGLIA

Il richiamo al mitico Maggiolino è più che evidente. E infatti è uno dei primi frutti della moda rétro nata a metà anni 90. Sotto però è una Golf IV serie. Una scelta sfiziosa per coloro che vogliono distinguersi senza spendere una fortuna

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



VOLKSWAGEN NEW BEETLE

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Col senno di poi la New Beetle è stata un'operazione in perdita per Volkswagen, soprattutto sul mercato europeo. In 13 anni ne sono state prodotte poco più di 1,1 milioni, di cui 930.000 circa in versione berlina e le restanti 234.000 in edizione cabriolet. Eppure la New Beetle è stata, nel bene e nel male, un fenomeno di mercato interessante: è stata la prima rappresentante del filone "modern-retro", cioè quello della produzione di nuovi modelli ispirati allo stile del passato, che ha avuto poi casi di successo con la Fiat 500

e la Mini. Lo stile della New Beetle è un'interpretazione futuribile della sagoma dello storico Maggiolino. Al lancio, avvenuto nel 1997, anche se la produzione vera e propria è iniziata nel 1998, il mercato di riferimento è quello degli Stati Uniti: viene fabbricato nello stabilimento di Puebla, in Messico, dove il vecchio



Maggiolino è ancora in produzione (lo sarà fino al 2003). In Europa si scatena la caccia all'importazione parallela. Peccato che, in Italia, gli esemplari che tentano l'immatricolazione vengono respinti dalla Motorizzazione per mancanza di omologazione. Nel corso del 1998 inizia la commercializzazione delle versioni europee; in Italia è in vendita dall'aprile 1999, in forte ritardo e con un clima d'attesa sempre evidente. All'inizio se ne vendono tante, soprattutto diesel, poi il successo si spegne, anche in seguito alla constatazione che la qualità costruttiva è nettamente più modesta rispetto a quella delle "cugine" Golf costruite a Wolfsburg. Oggi acquistare una New Beetle, rigorosamente a benzina, ben conservata e con pochi chilometri all'attivo, è una scelta controcorrente.

QUOTAZIONI

Entry level sono le berline 1.6: 3.000 euro se in buone condizioni, 4.500 se perfette. All'estremo opposto troviamo la rarissima RSI (250 esemplari), mai ufficialmente importata in Italia: 15.000 euro (label AB) e 22.500 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

3.000

Valore massimo € (label AB)

15.000

2 RESTAURO

Specie sugli esemplari dei primi di anni di produzione (sino al 2005) i problemi di carrozzeria e di impianto elettrico sono numerosi: fari che si staccano (sono incastonati nei parafranghi e bloccati con il silicone, ragion per cui un eventuale disallineamento delle parti di carrozzeria in pratica li espelle), meccanismo degli alzacristalli difettoso, retrovisori esterni riscaldabili che in realtà non scaldano, infiltrazioni di acqua sul portellone (per la berlina), capote che cigola (per la Cabriolet). L'interruttore elettromagnetico per l'apertura delle porte si "incanta" con facilità. Le vetture con trasmissione manuale hanno spesso la cuffia alla base della leva cambio che si screpola, un difetto peraltro comune alla maggior parte delle Volkswagen dalla fine degli anni 80. Meccanicamente si segnalano frequenti panne del debimetro, che difficilmente supera i 100 mila chilometri, e malfunzionamenti dell'acceleratore

elettronico. La spia dell'airbag determina numerosi falsi positivi, peraltro molto comuni a tante vetture a cavallo del millennio, anche se nel caso della New Beetle la diagnosi elettronica d'officina indica sovente la necessità di sostituire il sensore crash che vale almeno 200 euro. Lo sblocco del portellone spesso non si attiva se non lo si "clicca" una seconda volta. Sul motore 1.800 sovralimentato la turbina tende a dare forfait ed è consigliabile anticipare la scadenza degli intervalli di distribuzione, che prevedono di cambiare la cinghia ogni 100 mila chilometri integrando la sostituzione della pompa acqua, e comunque al massimo ogni cinque anni, in caso di basse percorrenze medie. Aspettatevi, sul duemila a benzina, una durata non proprio esemplare della frizione, anche a fronte di un impiego non urbano; la pompa carburante talora si pianta e quella dei freni trafila aria. Le vetture precedenti il 2008 con cambio DSG a sei marce, qualora non sia stato cambiato con regolarità il relativo olio, sono a rischio di onerose rotture.



DA SAPERE

●Prezzi dei ricambi

VALVOLA EGR (VALEO)	€ 352
COMPRESSORE CLIMA	€ 457
PARAFANGO ANTERIORE	€ 343
COPRIRICERCHIO	€ 52
CAPOTE COL. EXTRA NERO	€ 1.350

●I club



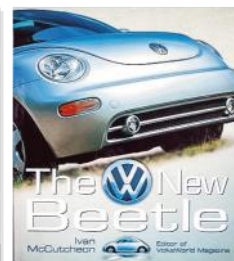
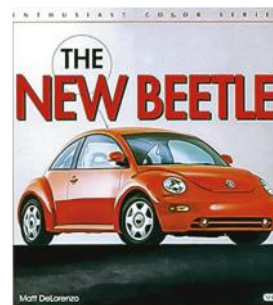
New Beetle Club Italia

Nonostante la giovane età

la New Beetle può già contare su un sodalizio specifico. Dal 2019 è attivo il registro storico, che aiuta i soci nelle procedure per ottenere la certificazione dell'Asi.

Sito newbeetleclubitalia.it

●I libri



Specifici sulla nuova interpretazione

del Maggiolino sono "The New Beetle", di Matt Delorenzo, Motorbooks e "The New Beetle", di Ivan McCutcheon. In italiano ricordiamo "Pensieri in movimento Il mondo Volkswagen tra passato e futuro", stampato nel 1999 grazie all'iniziativa dell'importatore italiano VW.



●Specialisti

Autocentro Baistrocchi

Sito concessionarie-volkswagen.it/baistrocchi.html

Email info@baistrocchi.it

New Parts Ricambi

Sito newpartsricambi.com

Email info@newpartsricambi.com

Volkswagen Classic Parts

Sito volkswagen-classic-parts.com

3 SU QUALE PUNTARE

La scelta suggerita da Ruoteclassiche è di puntare sulle 2.0, che è la più diffusa tra le berline, mentre per gli amanti delle scoperte la più indicata è la Cabriolet con motore 1.600, dalle prestazioni più che

sufficienti e facile da reperire. Sicuramente le 1.8 Turbo da 150 CV hanno valutazioni superiori, ma in Italia ne sono state vendute pochissime. La New Beetle impiega come base la Golf IV serie, nata nel 1997. Di fatto è un'auto sfiziosa, non certo un'utilitaria come il vecchio Maggiolino intendeva essere: nonostante tali ambizioni, la qualità costruttiva e dei materiali non era al pari dei modelli made in Germany. La scelta tra le opzioni delle motorizzazioni disponibili

nei primi anni evidenzia che il posizionamento di mercato è verso l'alto: il 2 litri a benzina da 115 CV, il 1.8 Turbo 20V da 150 CV (è quello della Golf GTI) e un diesel 1.9 TDI a iniezione diretta da 90 CV. Si aggiungerà in seguito il 1.600 da 101 CV e poi ancora un asfittico 1.4 da 75 CV (prelevato dalla Polo), nel tentativo di allargare verso il basso le potenzialità di vendita. Il 1.400 è precluso alla gamma italiana, tranne che nella versione scoperta,



↑ VOLKSWAGEN NEW BEETLE 2.0 1998-2010

4 IL MERCATO

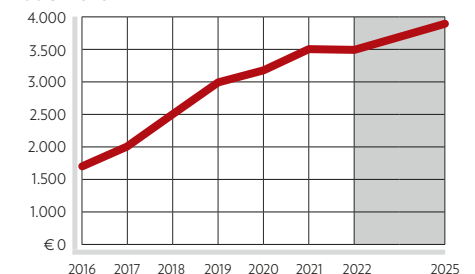
La New Beetle, dopo l'eccezionale fiammata iniziale, non può essere considerata un successo commerciale straordinario. Infatti, dopo il tentativo di rilancio che ha preso la denominazione commerciale di Maggiolino, è stata tolta di produzione senza eredi. È un modello considerato, per il momento, semplicemente vecchio, che si trova con facilità sul mercato dell'usato, soprattutto nelle più comuni versioni a gasolio che però non raggiungeranno mai l'interesse storico. Tra l'altro le condizioni medie di conservazione delle New Beetle diesel sono quasi sempre molto approssimative e i chilometraggi elevatissimi. Abbastanza diffuse sono anche le 2.0 a benzina, mentre più rare sono le 1.8 Turbo, per non parlare delle 2.3 V5 che non furono nemmeno importate in Italia. Tra le Cabriolet, che potrebbero diventare più interessanti in prospettiva collezionistica, le più facili da reperire sono, TDI a parte,

le 1.6. Meno comuni le 1.4 (una motorizzazione che in Italia è rimasta esclusiva delle versioni scoperte), mentre più rare sono le 1.8 Turbo e le 2.0 a benzina. Le prospettive di rivalutazione, secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, sono abbastanza lontane: è difficile che i valori di mercato crescano sensibilmente nel medio periodo, anche se qualche collezionista dall'occhio lungo ha cominciato a mettere da parte gli esemplari ben conservati e con poca strada, in particolare se appartengono alla serie limitata Red Edition della Cabriolet (al momento non quotata da Ruoteclassiche, ma che merita un buon 20-30% in più rispetto alla valutazione degli esemplari con medesima motorizzazione). In futuro è probabile che le quotazioni delle 1.8 Turbo e, più ancora, quelle delle 2.3 V5, salgano in maniera più significativa rispetto a quelle delle 1.6 e 2.0; le Cabriolet incrementeranno ulteriormente il vantaggio sulle corrispondenti versioni chiuse. Per le quasi corse RSi il futuro è di alto livello. **RC**



↑ VW NEW BEETLE 1.8 T - 2.0

1998-2010



Le versioni con le motorizzazioni più potenti sono, in linea teorica, più interessanti, ma le quotazioni reali rimangono comunque molto basse. Prospettive modeste.

che però è una entry level quasi virtuale. Il diesel è potenziato a 101 CV già nel corso dell'anno 2000, ma il 90 CV rimane in listino fino al 2004, per poi essere sostituito da una versione da 105 CV. Viene prodotta anche una V5 2.3, ma non per il nostro mercato. La New Beetle Cabriolet debutta nel 2003 e, nella stessa occasione, qualche piccolo aggiornamento viene apportato anche alle berline: nuovi i tessuti e gli indicatori di direzione laterali sono integrati

UNA VETTURA CHE SI ACQUISTA PER LA SIMPATIA DELLE LINEE, NON CERTO PER LE PRESTAZIONI. IL 2.000 EROGA 115 CV: SUFFICIENTI

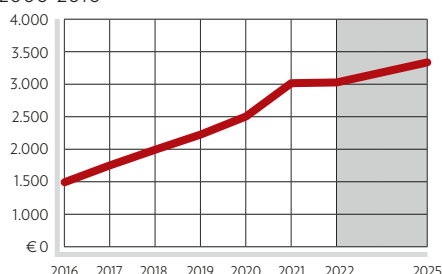
negli specchi esterni. Più importante il restyling del 2005, che comprende paraurti ridisegnati e gruppi ottici differenti. Nel 2007 arriva l'unica serie speciale disponibile sul mercato italiano: è la Limited Red Edition, con la capote rosso granata abbinabile alle tinte esterne nero perla, bianco perla e beige. Cerchi di disegno Sarasota da 17" e sensori di parcheggio di serie. Motorizzazioni disponibili: 1.6, 1.8 Turbo, 2.0 e 1.9 TDI 105 CV.



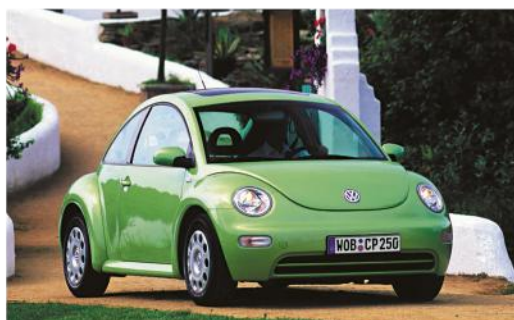
↑ VOLKSWAGEN BEETLE 1.6 CABRIOLET 2003-2010

↓ VW NEW BEETLE 1.6

2000-2010

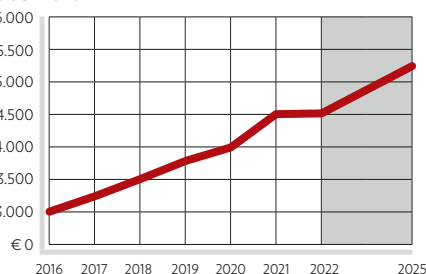


È difficile trovare una New Beetle conservata in maniera decente: per questo è possibile trovare esemplari anche a cifre inferiori alle già basse quotazioni attuali.



↑ VW NEW BEETLE CABRIOLET 1.4 - 1.6

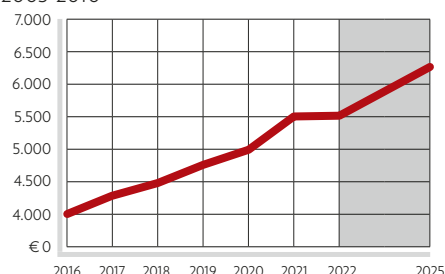
2003-2010



Le Cabriolet sono viste, in prospettiva storica, come un investimento migliore. Si è già passati dalla svalutazione dell'usato alla risalita come auto da collezione.

↓ VW NEW BEETLE CABR. 1.8T - 2.0

2003-2010



Il valore delle versioni più potenti è superiore di circa il 20% rispetto alle 1.4 e 1.6. La Turbo sarà la motorizzazione che raggiungerà le quotazioni più alte. Ma occorre attendere...



UNITI SI VINCE

I quattro anelli rappresentano le Case automobilistiche Audi, DKW, Horch e Wanderer che nel 1932 formano il gruppo Auto Union. Il nome Volkswagen, ossia Automobile del popolo, diventa un logo semplice, formato dalle iniziali V e W sovrapposte



1909



1909 - 1932



1949



1969



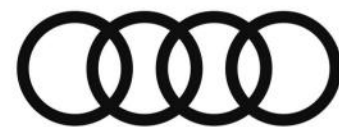
1969



1995



2009



2016

AUDI

VOLKSWAGEN



1937



1939



1945



1948



1967



2000



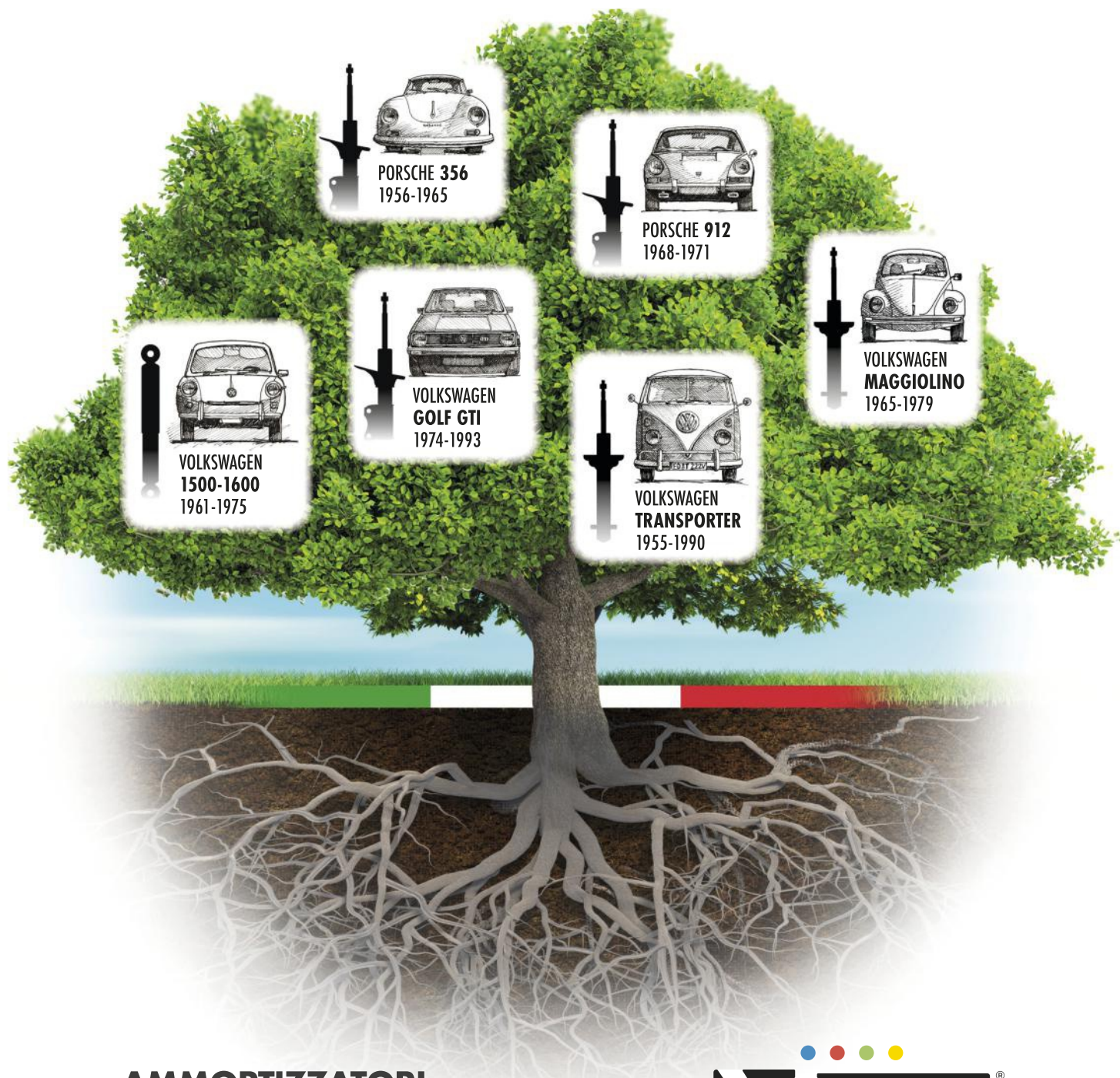
2012



2020

L'ALBERO DEI DESIDERI

GRUPPO VOLKSWAGEN-PORSCHE-AUDI



**AMMORTIZZATORI
E SOSPENSIONI
NUOVI E RIGENERATI
ANNI 1955 - 1995
IN PRONTA CONSEGNA**

**DISPONIBILITÀ A RIGENERARE
QUALSIASI AMMORTIZZATORE**

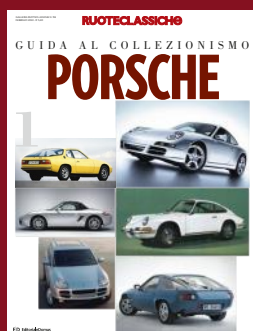
VITAL®
SUSPENSIONS

UNA GAMMA COMPLETA

www.VITALSUSPENSIONS.it

ITALIAN QUALITY

Una collana di sei volumi dedicata alle auto straniere nella fascia di prezzo bassa e media: ecco la nuova serie di allegati che vi accompagnerà da febbraio a luglio. Una guida, un vademecum indirizzato soprattutto agli appassionati che desiderano entrare nel mondo delle auto storiche. Una carrellata di circa 130 modelli, suddivisi tra i marchi Porsche, BMW, Jaguar, Citroën-Peugeot, Mercedes-Benz e Audi-Volkswagen. All'aspirante collezionista vengono 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 suggerimenti sul restauro, individuando i punti deboli e fotografando la situazione sulla disponibilità dei ricambi. Completano il quadro gli elenchi dei club più attivi e degli specialisti



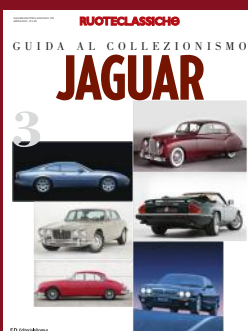
PORSCHE

La seconda stagione della collana "Guida al collezionismo" inizia col botto. Protagonista del primo volume è infatti la Porsche, uno dei marchi da sempre privilegiati dai collezionisti dal palato fine. Pur con un budget limitato a 40.000 euro è possibile accedere a una gamma inattesa di sportive di razza. Si parte con la 912 del 1965, per proseguire con le 911 2.7, Super Carrera (SC), 964, 996 e 997. Ci sono poi le cosiddette "transaxle", ossia i modelli a motore anteriore con cambio al retrotreno in blocco col differenziale: 924, 944 e 968, tutte con un quattro cilindri, in versione sia aspirata sia turbo. Ovviamente non manca la regina di questa longeva e prolifica famiglia: la 928, equipaggiata con un poderoso V8. Nel campo delle youngtimer, ecco le divertentissime e raffinate Boxster e Cayman. Il nostro viaggio finisce con la Cayenne.



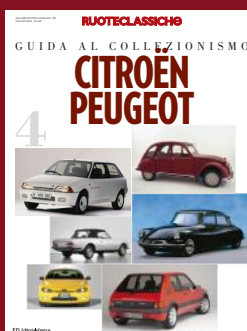
BMW

Nata come fabbrica di motori aeronautici, la BMW entra nel settore automobilistico nel 1928, costruendo su licenza la piccola Austin Seven. Nel giro di pochi anni il marchio si afferma a livello internazionale per la vocazione sportiva dei suoi modelli, che culmina con la 328 del 1936. Nel dopoguerra però la Casa è sull'orlo del fallimento: a risollevarne le sorti è la piccola Isetta. La nostra guida parte dalla 1500 del 1961, la berlina media che inaugura un nuovo corso nella storia della BMW. Disegnata in collaborazione con Giovanni Michelotti, è la capostipite della Neue Klasse. Proseguiamo con la Serie E9, ossia con le splendide coupé CS e CSi. Poi una carrellata di berline: Serie 5 e Serie 3. Senza dimenticare la possente coupé Serie 8. Immaneabili le M3 della generazione E36 ed E46. Per finire con le Z3 e Z4.



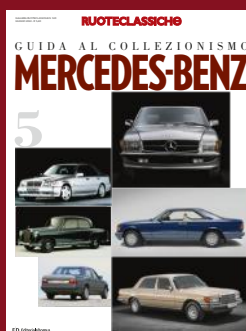
JAGUAR

La Casa nasce nel 1922 come Swallow Sidecar Company. Il nome Jaguar compare per la prima volta solo nel 1935 e nel 1945 vede la luce la Jaguar Cars Ltd. Il nostro budget non ci consente di accedere alle sportive più iconiche del marchio, ossia le XK e le E Type. Tuttavia non mancano le proposte di grande interesse. Come le eleganti berline MK VII, VIII e IX. Di grande fascino le 2.4-3.4 Litre (poi denominate ufficiosamente "MK 1") e le seguenti MK 2. Simbolo per eccellenza delle berline Jaguar è la serie XJ, che nata nel 1968 ha accompagnato la storia del marchio fino ai nostri giorni. Tra i modelli di vocazione più sportiva, ecco le XJS (nate nel 1975) e l'erede XK8 (al debutto nel 1996) e derivate.



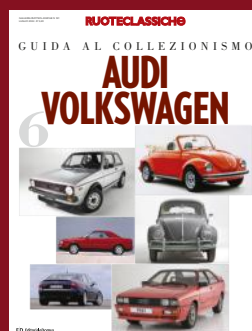
CITROËN PEUGEOT

Tra i marchi francesi, Citroën è stato senza dubbio il più coraggioso, il più innovativo e capace di proporre soluzioni all'avanguardia dal punto di vista sia meccanico sia stilistico. Emblematika è la Traction Avant, presentata nel 1934 e già a scocca portante e a trazione anteriore. Accompagna la Casa fino a metà degli anni 50, sostituita da un altro capolavoro: la DS. E che dire della simpatica 2 CV, una delle vetture più amate in assoluto? Peugeot dal canto suo è sempre stata sinonimo di eleganza. Del resto molte delle sue vetture recano la firma della Pininfarina. La nostra galleria comprende le 403, le 504, le 205 e le coupé 406 e 407.



MERCEDES-BENZ

Il nome è legato indissolubilmente alla nascita stessa dell'automobile: la Benz Patent Motorwagen del 1885. Non stupisce quindi che la Mercedes-Benz, denominazione impiegata a partire dal 1926, sia uno dei costruttori più stimati al mondo. Per gli amanti delle storiche "meno giovani" la nostra carrellata presenta le berline della famiglia "Ponton", seguite dalle "Codine". Il nostro budget ci consente anche di accedere alle spider SL della serie R107, R129 e R230. Come pure alla mitica coupé C126, ossia la Sec, uno dei capolavori di Bruno Sacco. C'è anche spazio per una AMG e precisamente per la C36. Certo non è la prima vettura a venire in mente quando si cita la magica sigla del reparto sportivo della Stella, ma questa versione "pompatata" della berlina W202 merita attenzione.



AUDI VOLKSWAGEN

Il nostro viaggio termina con Audi-Volkswagen. Mai come in questo caso vale il detto "last but not least". Scopriamo la Casa di Ingolstadt partendo dalla Quattro, una denominazione destinata a entrare nel lessico di ogni automobilista. E poi l'innovativa ammiraglia A8 con scocca in alluminio, la "cattivissima" RS6 e le coupé e roadster di stile rétro TT. Per la Volkswagen ovviamente non si poteva che iniziare dalla mitica Maggiolino, eletta a buon diritto l'auto del secolo (scorso). Ma alla Casa si deve un altro capolavoro: la Golf GTI, che dal 1976 è il punto di riferimento imprescindibile nel suo segmento. E poi la Scirocco e la sempre più apprezzata Corrado. A chiudere idealmente questo "pellegrinaggio", la New Beetle. Inizio e fine si toccano.