

GUIDA AL COLLEZIONISMO

BMW

2





DAL 1967 IL FUTURO PRENDE FORMA.

La Concessionaria Nanni Nember continua a essere il vostro punto di riferimento sull'innovazione e la tecnologia motoristica oltre ad essere partner certificato BMW Classic. Nei nostri showroom scoprirete le novità della gamma BMW e MINI grazie all'esperienza di un team di professionisti sempre pronti a offrirvi un'assistenza veloce e impeccabile e a illustrarvi i nostri servizi. Inoltre potete scegliere tra un'ampia selezione dedicata al miglior usato.

VI ASPETTIAMO.

Concessionaria BMW e MINI

Nanni Nember

Via Valcamonica, 15 c/d – Brescia - Tel. 030 3156411

Via Mapella - Desenzano del Garda (BS) – Tel. 030 3156499

www.nanninember.it

SOGNANDO LA BAVIERA

Nonostante il blasone, sono numerose le vetture della Casa tedesca alla portata di molte tasche. Una lista che comprende le ammiraglie della Serie 7, le sportivissime berline M3 e M5, le grandi coupé della famiglia E9 ed E24 e persino l'avveniristica roadster Z1

Testo di **Marco Di Pietro**



La schiera di appassionati che collezionano BMW è in costante aumento. La qualità costruttiva, le prestazioni, l'affidabilità e il divertimento di guida sono i valori fondanti delle vetture bavaresi, doti che hanno proiettato la Casa nella ristretta elite dei marchi premium più graditi e ambiti a livello internazionale. Protagonista del secondo volume della nostra "Guida al collezionismo 2022" quindi non poteva che essere la Bayerische Motoren Werke e la redazione scommette che le prossime pagine saranno molto apprezzate. La Casa di Monaco presenta nel suo listino tantissimi modelli che rientrano nella fascia di prezzo prevista per questa collana (fino a 40.000 euro per un esemplare in buone condizioni, ossia la nostra fascia AB), al punto che abbiamo dovuto, sia pure a malincuore, escludere non poche vetture (che pure avrebbero meritato

una trattazione) per ovvi motivi di spazio. Quindi nel caso la vostra amata non fosse qui presente, non ce ne vogliate.

UN MONDO DA SCOPRIRE

In linea generale, il mercato delle BMW da collezione è florido, con quotazioni in costante aumento. Ma, outlier a parte (i "mostri sacri" Motorsport e le sportive top di gamma), è ancora possibile trovare modelli dai prezzi ingiustificatamente bassi, che non hanno ancora sviluppato tutto il loro potenziale di crescita, ma che sicuramente sono destinati a spiccare il volo nei prossimi anni. Insomma, appassionarsi al marchio BMW non richiede affatto di poter disporre di un budget rilevante: basta saper cercare e puntare sulla versione giusta e sull'esemplare corretto sotto il profilo dell'originalità e dello stato di conservazione. Per ciascuna delle 25

protagoniste trattate in questo volume, che abbracciano il periodo che va dai primi anni 60 (l'esordio della "Neue Klasse") fino agli albori del nuovo millennio (le M3 della serie E46 e le Z4), gli esperti di Ruoteclassiche indicano le versioni consigliate, l'analisi e le tendenze di mercato, i club di riferimento e i punti chiave del restauro. Una carrellata di berline, coupé e roadster capaci di appagare il senso estetico e il desiderio di prestazioni della stragrande maggioranza dei petrolhead. Il prossimo volume, abbinato a Ruoteclassiche di aprile, sarà dedicato a un marchio che è da sempre protagonista del motorismo storico: Jaguar, che non ha certo bisogno di presentazioni. Dalla razionalità e dal rigore delle tedesche Porsche e BMW alle atmosfere "grace, space and pace" ("eleganza, spazio e ritmo veloce") di Coventry, il passo è breve. Coraggio: un mese passa in fretta... **RC**

RUOTECCLASSICHE

BMW



10



16



36



60



70



88



108



122



128

SOMMARIO

3 EDITORIALE	70 SERIE 5 (E28)
6 INTRODUZIONE	74 SERIE 5 (E34)
10 "NEUE KLASSE"	78 M5 (E34)
16 SERIE 02	84 SERIE E3
22 SERIE 02 TOURING - CABRIOLET	88 SERIE 7 (E23)
26 SERIE 3 (E21)	92 SERIE 7 (E32)
30 SERIE 3 (E30)	98 2000 CS - 2000 C
36 SERIE 3 (E30) CABRIOLET	102 SERIE E9
40 SERIE 3 (E36)	108 SERIE 6 (E24)
46 SERIE 3 (E36) COUPÉ - CABRIOLET	116 SERIE 8 (E31)
52 M3 (E36)	122 Z1
60 M3 (E46)	128 Z3
66 SERIE 5 (E12)	136 M (Z3)
	140 Z4 (E85 - E86)
	146 STORIA DEL LOGO

Galleria Ruoteclassiche

Numero 137 - Marzo 2022
periodico mensile

Direttore Responsabile David Giudici

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

GUIDA AL COLLEZIONISMO - BMW

A cura di Fabrizio Greggio

Testi di Marco Chiari, 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: responsabledati@edidomus.it

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

QUALITÀ E TEMPERAMENTO

Ecco le doti che attirano gli appassionati del marchio. Difatti, oltre alla cura costruttiva, le vetture tedesche sono molto divertenti da guidare: potenza e trazione posteriore sono una garanzia. E tra le youngtimer le versioni Motorsport sono regine indiscusse

Testo di **Marco Di Pietro**

A partire dagli anni 70 il duello tra Alfa Romeo e BMW non si è svolto soltanto sui campi di gara (o sulle strade), ma anche sul mercato. Con la lenta erosione delle quote di vendita della Casa del Biscione, il brand di Monaco si è imposto all'attenzione della clientela sportiva e premium, grazie anche a una gamma di modelli sempre più vasta: berline di classe media, alta e altissima, coupé, cabriolet, roadster e sport wagon. Una proposta così ampia si è tradotta, col passare del tempo, in un grande apprezzamento anche nel settore delle auto da collezione. Basterebbe un dato per comprendere quanto oggi la BMW sia tra le protagoniste del mercato amatoriale: le Z3 Roadster ancora circolanti in Italia sono ben oltre 8.000, un numero impressionante.

SCelta SOFFERTA

Nello stilare la lista dei modelli presentati in questa "Guida al collezionismo BMW" la redazione di Ruoteclassiche ha sudato parecchio: sono infatti numerosissime le vetture che, pur mantenendo un limite massimo di 40.000 euro (per un esemplare in buone condizioni, label AB delle nostre quotazioni), sono meritevoli di attenzione. Alla fine, pur compiendo qualche scelta di esclusione dolorosa, siamo riusciti a ridurle a 25, il massimo consentito dai volumi della nostra collana. Le prossime pagine si pongono come obiettivo quello di far conoscere la Casa bavarese attraverso le sue "creature" più importanti e di guidare chi si affaccia a questo mondo verso la scelta più



Una nuova era

Sopra, la catena di montaggio della "Neue Klasse". Nella foto, la 1500, capostipite della "Neue Klasse", famiglia di berline a quattro porte che segnò una svolta nella storia della Casa.





“giusta”, indicando per ciascuna automobile i pregi, i difetti, le tendenze del mercato, le dritte sul restauro, la bibliografia e infine i club e gli specialisti. Nessuna pretesa di completezza, ma l'intento di fornire gli strumenti essenziali per orientarsi con cognizione di causa ed evitare passi falsi.

BERLINE, COUPÉ E ROADSTER

Nella selezione che Ruoteclassiche propone si trovano modelli che accontentano gli appassionati che dispongono di ogni tipo di budget. Possono bastare poche migliaia di euro per acquistare una fasciosa berlina sportiva anche di 40-50 anni (in alcuni casi si tratta di cifre quasi simboliche). Con somme ancora contenute si può puntare su una granturismo coi fiocchi; mettendo in preventivo una spesa di livello superiore, è possibile mettere in garage una quasi supercar, approdando persino alla prestigiosa gamma Motorsport, il fiore all'occhiello delle BMW (dalla M5 E34 alle M3 E36 ed E46, fino alle M Roadster e Coupé, su base Z3 e Z4). C'è però un denominatore comune che abbraccia tutte le BMW da collezione: quasi tutti i modelli di questa marca, dopo il necessario periodo di flessione delle quotazioni nel momento di permanenza nel comparto dell'usato, prendono a salire di valore con molta lentezza e poi, una volta preso l'abbrivio, iniziano a crescere con maggior vigore. Naturalmente ci sono alcune doverose eccezioni a questo trend. Però le BMW possono essere definite le “maratonete” del mercato delle auto storiche: escono alla distanza. E quando si presentano sul traguardo, spesso sono davanti alle concorrenti.



Serie fortunata

Dall'alto, una Serie 02 del 1966, antesignana della fortunata Serie 3; una coupé 2000 C; la prima Serie 3 (E21) debuttò nel 1975.



LA “CURVA BMW”

C'è anche un'altra regola aurea da tenere presente, che gli esperti di BMW conoscono bene: il differenziale tra un esemplare in condizioni immacolate (che nei listini di Ruoteclassiche è identificato dalla fascia A+) e una vettura in ordine, ma non perfetta (label AB: ben conservato, con qualche dettaglio da riprendere, oppure restaurato da qualche anno e bisognoso di piccoli aggiornamenti) è tendenzialmente più elevato rispetto a quanto avviene di media con gli altri marchi. Al punto ➔

➡ che gli esperti dell'Analisi di Mercato di Ruoteclassiche, cioè coloro che governano le variazioni delle quotazioni sulla base dei suggerimenti del Comitato Prezzi e dei report che continuamente affluiscono dal mercato, hanno dovuto mettere a punto una "curva di rivalutazione" specifica, denominata appunto nel gergo degli addetti ai lavori "curva BMW". Questo è un fattore che chi si accinge a comprare una BMW deve assolutamente tenere presente perché significa che per portare un esemplare all'eccellenza assoluta si dovranno spendere cifre importanti. Ecco quindi spiegato il motivo per cui le BMW veramente ineccepibili non sono moltissime. E anche perché il nostro parco circolante BMW è oggetto di costante razzia da parte dei collezionisti stranieri.

PIACERE DI GUIDA

I modelli da collezione BMW hanno tutti alcuni comuni denominatori: sono auto belle, rifinite con eleganza e con materiali di qualità e, soprattutto, sono molto divertenti da guidare. Questi principi sono scritti nel patrimonio genetico della Casa e sono ben identificabili in tutte le "creature" bavaresi, dalla modesta Serie 3 E30



Anni 80 e 90

Sopra, a sinistra, una 328i (E36); accanto, una Serie 3 della generazione E30 ritratta a Monaco di Baviera, presso la torre denominata BMW-Vierzyylinder; qui a destra, l'ammiraglia 750iL, mossa da un V12 di 5 litri. A sinistra, una Serie 5 Touring (E34).



con motore a quattro cilindri alla 520 a sei cilindri della Serie E12, dall'ammiraglia 750i V12 alla "cattivissima" M3 E46 da 343 CV. Senza dimenticare ovviamente le coupé della Serie 6 o l'avveniristica roadster Z1. E di conseguenza gli estimatori del marchio sono appassionati che utilizzano le proprie amate a quattro ruote tutte le volte che possono. In occasione dei raduni, delle competizioni di regolarità e persino nei track day. Difficile quindi che una M3 o una M Roadster restino ferme nel box per molto tempo...

UN INVESTIMENTO SICURO

In linea generale tutti i modelli BMW costituiscono un investimento interessante. A differenza di altre marche premium o sportive, i cui valori sono talvolta persino troppo alti, nella lunga lista di modelli papabili se ne trovano alcuni che, per il momento, sono ancora sottovalutati, soprattutto se si dà uno sguardo alle quotazioni internazionali. Alcune BMW, insomma, potrebbero rivelarsi un vero affare perché oggi sono sottostimate. Qualche esempio? Tutte le berline a 4 porte, in special modo quelle dotate di motori di elevata cubatura e plurifrazionati. Occorre sempre tenere

presente, in ottica storica, che il sei cilindri in linea BMW ha sempre rappresentato lo stato dell'arte dell'ingegneria motoristica: acquistare una gloriosa Serie 5 E28, magari col motore 2.800, potrebbe rivelarsi un investimento coi fiocchi. "Poca spesa, tanta resa", dice il vecchio adagio. Così come una 735i della generazione E23. Per non parlare delle fasciose 540i (berlina o Touring) della serie E34, con il V8 tutto in lega leggera: veri lupi travestiti da agnelli... Che hanno poco da invidiare, in termini di classe, a una ben più ambita 840i della famiglia E31, ma costano molto, molto meno. Infine un'osservazione importante: BMW è un brand che tiene moltissimo al proprio heritage,

un'attenzione che si è concretizzata in BMW Classic, sezione che si occupa di aiutare i collezionisti a mantenere in perfetta efficienza le loro vetture attraverso un nutrito catalogo ricambi, continuamente ampliato. Inoltre è stato creato un network di concessionari specializzati in grado di riportare all'antico splendore i modelli non più giovanissimi. A questo si aggiunge l'intensa attività "sociale" legata al mondo BMW. Si pensi che nel mondo esistono circa 700 club riconosciuti ufficialmente dalla Casa madre, con oltre 200.000 soci. Una community che vive intensamente la passione attraverso raduni ed eventi organizzati ovunque. Un valore aggiunto di non secondaria importanza. **RIC**



Declinazione sportiva

Sopra, a sinistra, l'indimenticabile Z1, roadster distinta dall'originale carrozzeria (in materiale plastico) con porte a scomparsa nei braccardi. Sopra, la M Coupé su base Z3; a sinistra, la Z4 Roadster 3.0i.

UNA NUOVA ERA

L'inedita berlina disegnata in collaborazione con Giovanni Michelotti segna una svolta nella storia della Casa, che allontana lo spettro della chiusura. Una media briosa, ben costruita, che definisce i nuovi tratti distintivi del marchio

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

BMW 1500



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Spesso la definizione di una vettura come fondamentale nella storia di una Casa è altisonante. Nel caso della 1500 però non risulta affatto eccessiva. Se non fosse stata "inventata" probabilmente oggi la BMW non esisterebbe nemmeno più. O nel migliore dei casi sarebbe una realtà molto meno importante e articolata. Arrivata con le ossa rotte alle soglie degli anni 60, dopo aver cercato - senza trovarlo - un difficile equilibrio tra l'alto di gamma (le berline 502-503 e la splendida roadster 507) e la vettura popolare (la Isetta costruita su

progetto della milanese Iso), nel settembre 1961 la Bayerische Motoren Werke trova la quadra grazie a Giovanni Michelotti, che già aveva realizzato il disegno della 700 un paio di anni prima. E che per qualche tempo avrebbe utilizzato proprio una 1500 per andare da casa al suo studio, che era - all'epoca - in Corso Francia a Torino. Solo



che, mentre la 700 è una utilitaria con qualche velleità elitaria, con la 1500 la BMW trova per la prima volta nella classe media. Stile modernissimo ma non appariscente, con quella fiancata divisa da una profonda scalfatura, il frontale e la coda protesi in avanti a suggerire l'idea di dinamismo. E certamente anche tanta tecnica (quella sì, 100% made in Germany) che si articola tra un inedito motore monoalbero a camme in testa da 80 cavalli, freni anteriori a disco (per nulla scontati, al tempo) e sospensioni a quattro ruote indipendenti. La vettura esposta al Salone di Francoforte del 1961 è ancora un prototipo che serve ad alimentare l'attesa del pubblico: la produzione vera e propria decolla nell'estate 1962.

QUOTAZIONI

Le prime versioni, dall'originaria 1500 alla 1600 e 1800 sono valutate 7.500 euro, fino a un massimo di 11.300 se perfette. Le più quotate sono le 2000 Ti e Tilux, che nel label AB hanno un valore di 14.500 euro (nella fascia A+ raggiungono i 21.800 euro).

Valore minimo € (label AB)

7.500

Valore massimo € (label AB)

14.500

2 RESTAURO

Iniziamo da una brutta, ancorché prevedibile, notizia: anche le BMW arrugginiscono, specie quelle degli anni 60. Le "Neue Klasse" sono attaccabili dall'ossidazione in particolare a livello delle porte, del montante centrale, dei parafranghi anteriori, del pianale - lato guida, soprattutto - e del "mascherone" anteriore, sotto il paraurti. Talora la ruggine è passante; vetture eventualmente importate dai Paesi del Nord Europa, che più spesso che da noi si sono trovate a percorrere strade ghiacciate e "salate", sono evidentemente da controllare con un occhio particolarmente attento. Meglio avere pazienza e cercare con insistenza un esemplare sano, visto che i costi di ripristino superano facilmente (e largamente) le valutazioni commerciali correnti. Trovare i ricambi è complicato, specie per le 1500, 1600 e 1800; migliore la disponibilità di pezzi della 2000, nelle sue varie declinazioni. La sofferenza

è garantita non solo per quanto attiene ai lamierati: anche per cornici e profili l'unica speranza è trovare una carcassa da cannibalizzare, per quanto proprio questi elementi siano quelli più soggetti all'inclemenza degli anni. Non impossibile acquistare delle guarnizioni nuove, che però come spesso succede con la gomma ricostruita tendono a dare problemi di imperfetta chiusura. I rivestimenti interni sono un terno al lotto, a meno che non si tratti del tessuto Marine Blau, abbastanza comune, riprodotto ai giorni nostri sia pure con una trama leggermente imperfetta. Più complicata la situazione per lo skai, sia liscio che lavorato. La componentistica interna, in larga misura comune alle E3 a partire dal 1969, fa preferire (in termini di semplificazione del cantiere) i modelli più giovani. I carburatori Solex montati sulle Ti - Tilux richiedono quasi sempre una revisione che dà esiti spesso poco confortanti, visto che si sregolano comunque con grande facilità. A discapito dell'originalità, meglio preferire componenti Weber o Dell'Orto.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

FARO ANTERIORE (2000)	€ 190
FILTRO ARIA	€ 15
MARMITTA	€ 220
DISCHI FRENO (COPPIA)	€ 180
AMMORTIZZATORI (COPPIA)	€ 260

● I club

BMW Auto Club Italia



BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

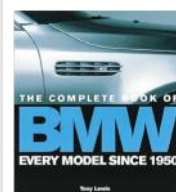
Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

● I libri



Sono disponibili due pratici manuali:

"Jetzt helfe ich mir selbst" di Dieter Korp e "BMW 1800 1964-70 Autobook" scritto in inglese da Kenneth Ball (Autopress Ltd). Molto interessante anche "The Complete Book of BMW Every model since 1950" di Tony Lewin (Motorbooks International).

● Specialisti

Reda Racing

Sito redaracing.it

Email info@redaracing.it

Stefan Ries Oldtimer Teile

Sito shopware.bmw-oldtimerteile.de

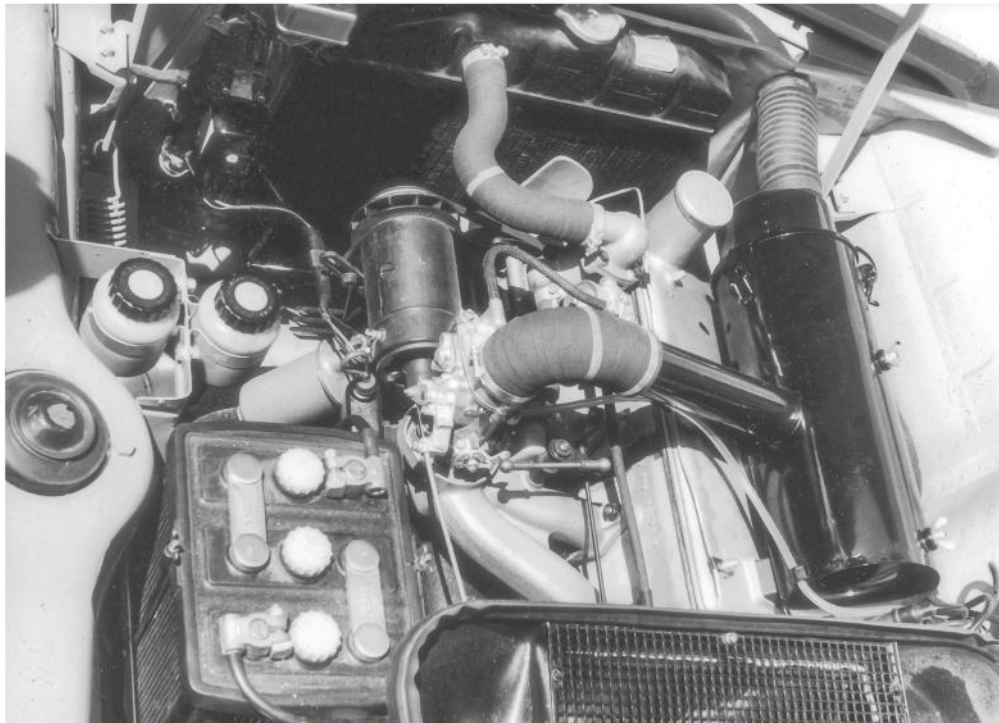
Email info@bmw-oldtimerteile.de

Walloth & Nesch

Sito wallothnesch.com

Email info@wallothnesch.com

 **BMW 1500** 1962-1964



3 SU QUALE PUNTARE

La "Neue Klasse", ossia Nuova Classe, come viene abitualmente definita questa famiglia di berline riprendendo uno slogan pubblicitario impiegato dalla stessa BMW a partire dal 1964, si compone di quattro modelli fondamentali che disegnano un arco temporale di dieci anni tondi, sino al 1972 (contando come inizio della produzione in serie il 1962). Premesso che nel nostro Paese l'offerta è tutto tranne che abbondante e che per scegliere bene è meglio puntare l'ago della bussola verso la Germania (in fondo, quantomeno per chi vive al Nord, non è nemmeno così lontana), avendo una teorica rosa a disposizione tra cui effettuare una selezione, noi ci sentiamo di consigliarvi le prime due versioni: la 1500 e la 1800. Capostipite di una serie di importanza capitale per la marca, la 1500 (80 CV) ha tutto il fascino della serie d'origine: fari tondi, poche cromature e quel certo understatement che visto con il senno di poi può apparire persino eccessivo. La plancia per esempio ha, sì, una palpebra superiore in materiale plastico nero antiriflesso, però la fascia centrale portastrumenti è tutta metallica, verniciata in tinta carrozzeria. Il che fa cheap, ma insieme aggiunge quel tocco d'antan che non guasta affatto. Le prestazioni non sono certo da lasciare a bocca aperta, però con i suoi 148 km/h si difende onorevolmente ancor oggi sulle lunghe percorrenze. E poi ha il cambio a cloche: scelta che, collocata nella logica del suo tempo, vale da sola come sinonimo di guida con quel certo non so che in più. La 1800, arrivata nell'autunno 1963 in affiancamento alla 1500, è sostanzialmente la stessa macchina, ma con un importante upgrade meccanico: più coppia, 90 cavalli, 162 km/h (ben 14 più della "piccola", e sono tanti) e qualche raffinatezza estetica in più, come i listelli cromati sottoporta e il cruscotto in finto legno. Per inciso, le perplessità della stampa dell'epoca sul fatto che questo legno fosse appunto solo un'imitazione è l'indizio che la BMW era percepita, già allora, come un marchio

serio e importante. La 1800 Ti, arrivata solo pochi mesi dopo, sposta ancora più su l'asticella: 110 cavalli, ben 175 all'ora, contagiri di serie. Ecco, se la 1500 rappresenta l'anima più borghese della "Neue Klasse", la 1800 Ti ne incarna - tra le varianti iniziali - quella più dinamica: meglio a questo punto la "purezza" della prima o la grinta della seconda? Una risposta, evidentemente, non c'è: è questione di sensibilità individuali. Se 1500 e 1800 - 1800 Ti sono a nostro avviso le preferibili, esistono anche altre berline della medesima famiglia. Una è la effimera 1600, erede della 1500, costruita dal 1964 al 1966: il vantaggio in termini di potenza (appena tre cavalli supplementari, per un totale di 83) e coppia è minimo, e in più si perde la soddisfazione di possedere la madre di tutte le "Neue Klasse". Diverso il discorso per la 2000, che si issa nel 1966 al vertice della gamma proponendo

DAL PUNTO DI VISTA DELLA RILEVANZA STORICA LA VERSIONE PREFERIBILE È LA PRIMA 1500

un restyling significativo, con proiettori rettangolari e gruppi ottici posteriori sviluppati in orizzontale invece che verticali. Ha 100 cavalli e viene affiancata, inizialmente, dalla 2000 Ti, che di cavalli ne ha 120 ma che conserva curiosamente la "vecchia" carrozzeria delle 1600 - 1800. In un caso come nell'altro, i motori sono i medesimi della coupé 2000 C - CS. Dopo pochi mesi la gamma si amplia con la 2000 Tilux, che sfoggia la carrozzeria unificata a fari rettangolari. Anche la plancia delle 2000 viene ritoccata ed è diversa, sia pure solo in alcuni dettagli, rispetto a quella delle 1800. L'ultima evoluzione col motore di 2 litri (1990 cm³) della famiglia, che nel frattempo ha "perso" la 2000 Ti, arriva nel 1969, con la 2000 Ti, dotata di iniezione meccanica Kugelfischer, che eleva la potenza a 130 CV.

BMW 1800 1963-1972



4 IL MERCATO

Pur prodotta in circa 340.000 esemplari, la BMW "Neue Klasse" è diventata un oggetto raro, quasi dimenticato, se non fosse per qualche fugace apparizione nei film "poliziotteschi" dei primi anni 70, in cui se la vedeva con le Alfa Romeo Giulia della Polizia. Sul mercato italiano fu un modello di discreto successo, al contrario di oggi dove raccoglie consensi solamente tra uno sparuto numero di collezionisti fanatici della Casa di Monaco, molti dei quali preferiscono le più agili Serie 02 e i modelli successivi. Ciò non toglie che la "Neue Klasse" sia stato un modello fondamentale per la BMW. Non solo contribuì in maniera determinante a salvarla dal fallimento (solo la piccola Isetta aveva permesso al marchio di sopravvivere fino all'inizio degli anni 60), ma introdusse concetti stilistici poi tramandati per decenni. Per esempio il

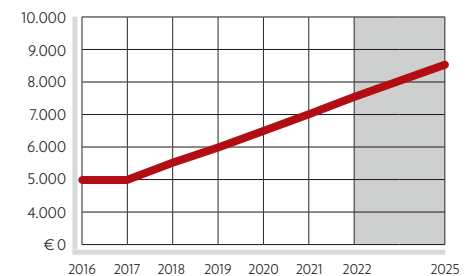
frontale inclinato verso il basso, dominato dallo scudetto "a doppio rene" e il taglio del finestrino posteriore "a zampa di cane". La "Neue Klasse" fu anche la prima BMW ad adottare la sospensione anteriore con schema MacPherson. Questi dettagli tecnici e stilistici, uniti ai trascorsi sportivi di eccellente livello, fanno presupporre che in futuro le quotazioni possano crescere in maniera più significativa, come del resto è già avvenuto in patria. In Germania, infatti, le quotazioni di questi modelli sono sensibilmente superiori, tant'è che

IN ITALIA NON È UN MODELLO RICERCATO. MOLTI ESEMPLARI SONO QUINDI FINITI IN GERMANIA

numerosi esemplari venduti in Italia negli ultimi anni sono stati comprati da collezionisti stranieri. Questa BMW "naviga" nell'ambito della fascia di quotazioni comprese tra i 10.000 e i 20.000 euro (esclusa naturalmente la 1800 Ti SA, che è la Giulia Ti Super di Casa BMW e che quindi non è presente in questa "Guida al collezionismo"): i pochi esemplari circolanti sulle nostre strade appartengono tutte a collezionisti BMW, che ben difficilmente se ne separano. I commercianti non trattano questo genere di modello. Fino a qualche anno fa qualche 1800 o 2000 era conservata religiosamente dall'unico anziano proprietario, ma oggi sono tutte passate tra le mani di appassionati. Per questo è molto difficile riuscire a comprarne una al giusto prezzo. Talvolta capita di trovarne qualcuna in vendita, ma di solito sono malmesse e bisognose di interventi importanti. Il che, dato il costo dei ricambi, diventa un'operazione antieconomica. **RC**

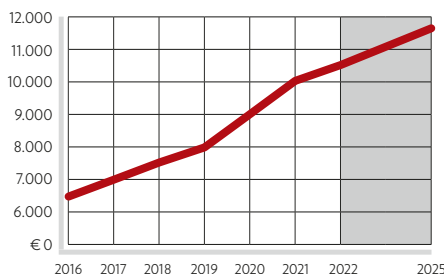


BMW 1500 - 1600 - 1800
1962-1972



La 1500 è decisamente sottomotorizzata, ma nemmeno le 1600 e 1800 possono definirsi brillanti. Per questo le quotazioni sono sottotono. Crescita modesta.

BMW 1800 Ti
1964-1966



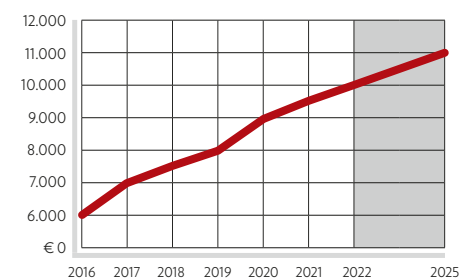
La Ti, con potenza di 110 CV, è decisamente un acquisto migliore. Infatti merita un incremento di quotazione del 30%: se perfetta può superare i 15.000 euro.





BMW 2000

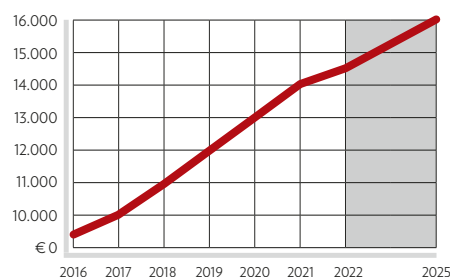
1966-1972



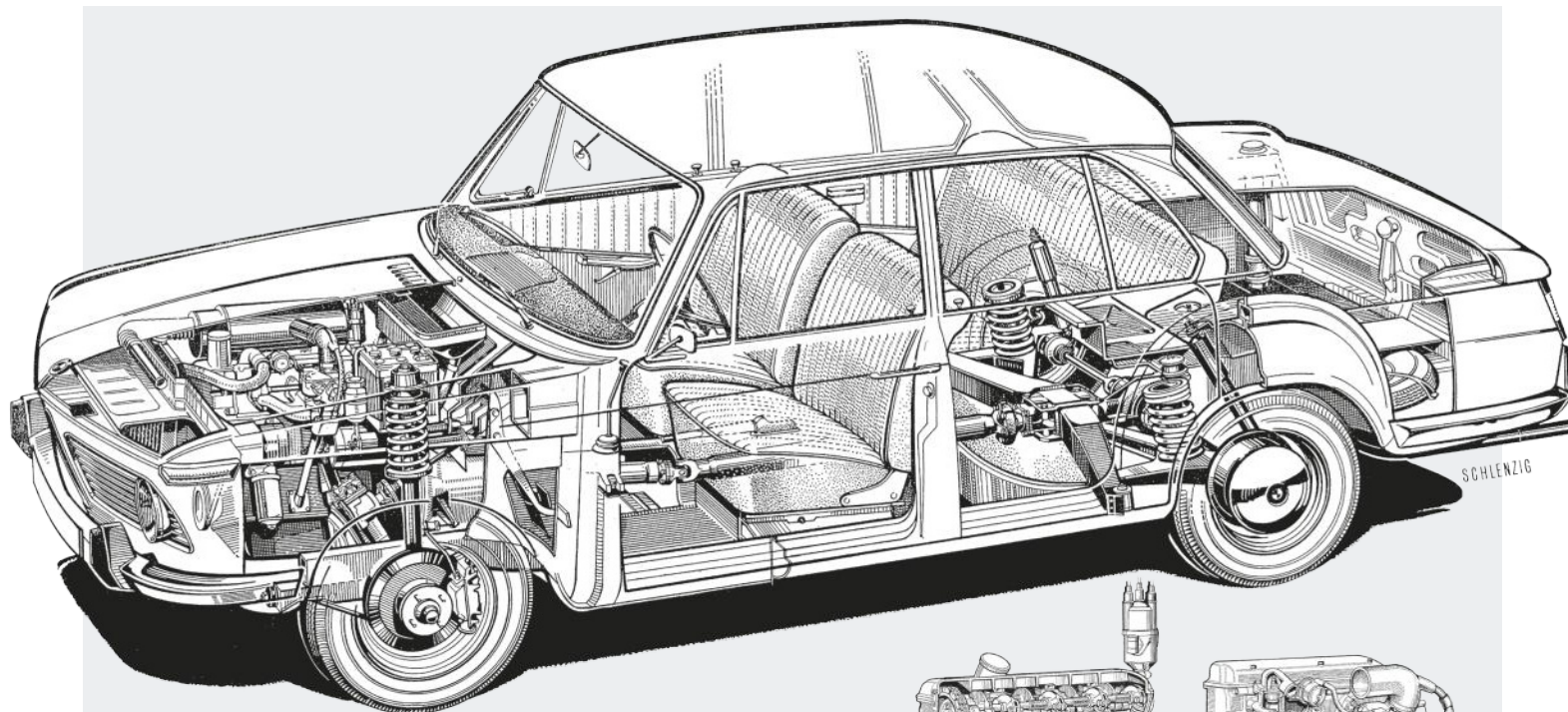
Prima versione a raggiungere i 2 litri di cilindrata e ad adottare il nuovo frontale con proiettori rettangolari e gruppi ottici posteriori a sviluppo orizzontale.

BMW 2000 Ti

1966-1968

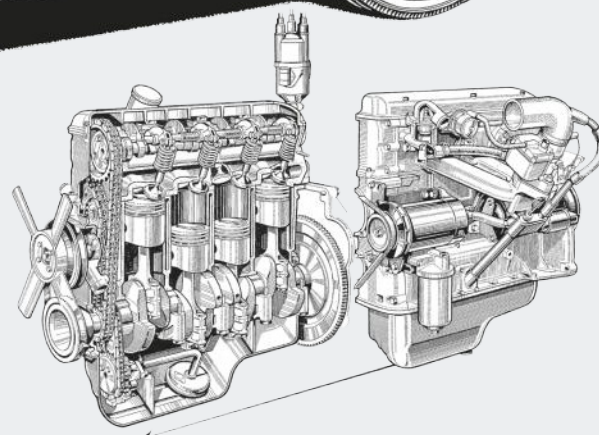


La più sportiva delle "Neue Klasse" di serie, se si esclude la rarissima 2000 Tii (circa 1.900 unità) è la più apprezzata e presenta buone prospettive di rivalutazione.



Meccanica onesta

La "Neue Klasse" era mossa da un quattro cilindri con distribuzione a singolo albero a camme in testa. Inizialmente la potenza era di 80 CV. Le sospensioni erano a quattro ruote indipendenti. Fin dall'esordio l'impianto frenante prevedeva dischi all'avantreno e tamburi dietro.



BRIOSI E COMPATTA

Così la Casa di Monaco inventa la berlina a due porte di carattere sportivo. È l'antesignana della Serie 3. Tre motorizzazioni, 1.600, 1.800 e 2.000, e potenze da 85 a 130 CV, escludendo la 2002 Turbo da 170 CV, fuori budget

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se con la "Neue Klasse" la BMW ha finalmente trovato lo spartito giusto da suonare, con la successiva serie 02 (1966) inizia a sbizzarrirsi con le variazioni sul tema. E inventa un genere, quello della berlina a due porte con motori brillanti quando non addirittura sportivi, di cui resterà a lungo maestra: riuscirà a farlo apprezzare persino in quei Paesi (Italia e Francia, soprattutto) in cui le due sole porte si "perdonano" tutt'al più alle utilitarie. Strutturalmente e meccanicamente la cosiddetta 02 altro



non è se non una "Neue Klasse" con passo accorciato di 5 centimetri e una carrozzeria diversa, in cui c'è tuttavia sempre lo zampino di Michelotti, che accompagnerà a lungo le fasi della crescita BMW. Più compatta e leggera della sorella a quattro porte, la "piccola" di Monaco ha uno stile personale: è una delle prime auto con

i cofani a coperchio, cioè debordanti sui fianchi. Poc'anzi abbiamo usato un "cosiddetta" perché la faccenda della cifra identificativa richiede di essere chiarita. Al suo debutto (marzo 1966) la prima serie si chiama infatti semplicemente 1600, come l'omonima versione base della "Neue Klasse", che scompare dal listino per evitare sovrapposizioni. Per non dare adito a confusioni, nel linguaggio corrente viene impiegata la sigla 1600-2, con l'ultimo numero a indicare la carrozzeria a due porte: una convenzione utile a fare chiarezza, però mai utilizzata dalla Casa. Sarà soltanto all'inizio del 1971, quindi tre anni dopo l'arrivo della 2002 (versione che il "2" finale lo ha sempre avuto), che la 1600 inizierà a chiamarsi ufficialmente 1602. In quella stessa circostanza debutterà anche la 1802.



BMW 1600

QUOTAZIONI

Una 1502 è quotata **6.000 euro** (label AB), una 2002 Tii vale invece 26.000 euro. Se perfette, le quotazioni salgono rispettivamente a 9.000 e 39.000 euro. Del tutto fuori dal nostro budget la rarissima 2002 Turbo, che va da 84.000 a 125.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

6.000

Valore massimo € (label AB)

26.000



2 RESTAURO

La complicazione maggiore di questa serie, a livello meccanico, è la messa a punto dell'iniezione meccanica Kugelfischer delle 2002 Tii: sono praticamente scomparsi gli artigiani capaci di metterci mano e, nel caso, la fattura sarà parecchio salata, anche per via della congenita complessità di questo sistema di alimentazione. Specie sui modelli più potenti, che possono avere invitato i precedenti proprietari a spremersi in termini di prestazioni, la testa del motore presenta con una certa frequenza la brutta sorpresa di creparsi: va da sé che non c'è altro da fare che sostituirla. Tendenzialmente meno problematiche le 1502 e 1600-1602, che però sono difficili da trovare complete o comunque in condizioni che consiglino di intraprenderne il ripristino. Come sovente capita con le versioni base di modelli declinati in varianti assai più "nobili", sono state spesso utilizzate come donatrici di organi. Persino molte 2002 Ti

a carburatore hanno fatto la stessa fine. L'ossidazione colpisce la parte bassa del frontale, i montanti delle porte, l'alloggiamento della ruota di scorta e i brancardi. Vale lo stesso per il pavimento e la pedaliera, con particolare attenzione all'ancoraggio dell'acceleratore, dove si annida la maggiore quantità di ruggine. Trattandosi di modelli che per molti anni, prima che assumessero interesse collezionistico, sono stati trattati alla stregua di banali vetture usate, il rischio è quello che presentino riparazioni di fortuna a seguito di incidenti non gravi: sempre bene ispezionare le lamiere interne di vano motore e bagagliaio. La palpebra superiore antiriflesso della plancia e il volante hanno inoltre tendenza a screpolarsi; l'imbottitura dei sedili, a causa delle spugne in uso all'epoca, si polverizza, perdendo ogni elasticità e lasciando passare polvere dalle cuciture. L'unica speranza è un bravo tappeziere "all'antica", che smonti il rivestimento, lo ripulisca, ricostruisca l'imbottitura e riconfezioni l'intera seduta.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PARAFANGO ANTERIORE	€ 170
RADIATORE	€ 154
ALTERNATORE (RIGEN.)	€ 120
DISCO FRIZIONE	€ 90
POMPA BENZINA	€ 35

● I club

BMW Auto Club Italia



BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW 02 Club e.V.

Sito bmw-02-club.de

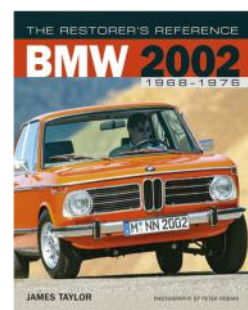
Email info@bmw-02-club.de

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

● I libri



C'è l'imbarazzo della scelta. In particolare, segnaliamo "BMW 2002 The restorer's reference" di James Taylor edito da Motorbooks International (in inglese) e, nella collana "Young Classics" di Delius Klasing, "BMW 02". Bello infine "The BMW 2002 The real story behind the legend" di Jackie Jouret (in inglese).

● Specialisti

Nanni Nember

Sito nanninember.it/bmw-classic...

Email info@nanninember.bmw.it

Kona Classic Cars

Sito konaclassiccars.nl

Email info@konaclassiccars.nl

Munich Legends

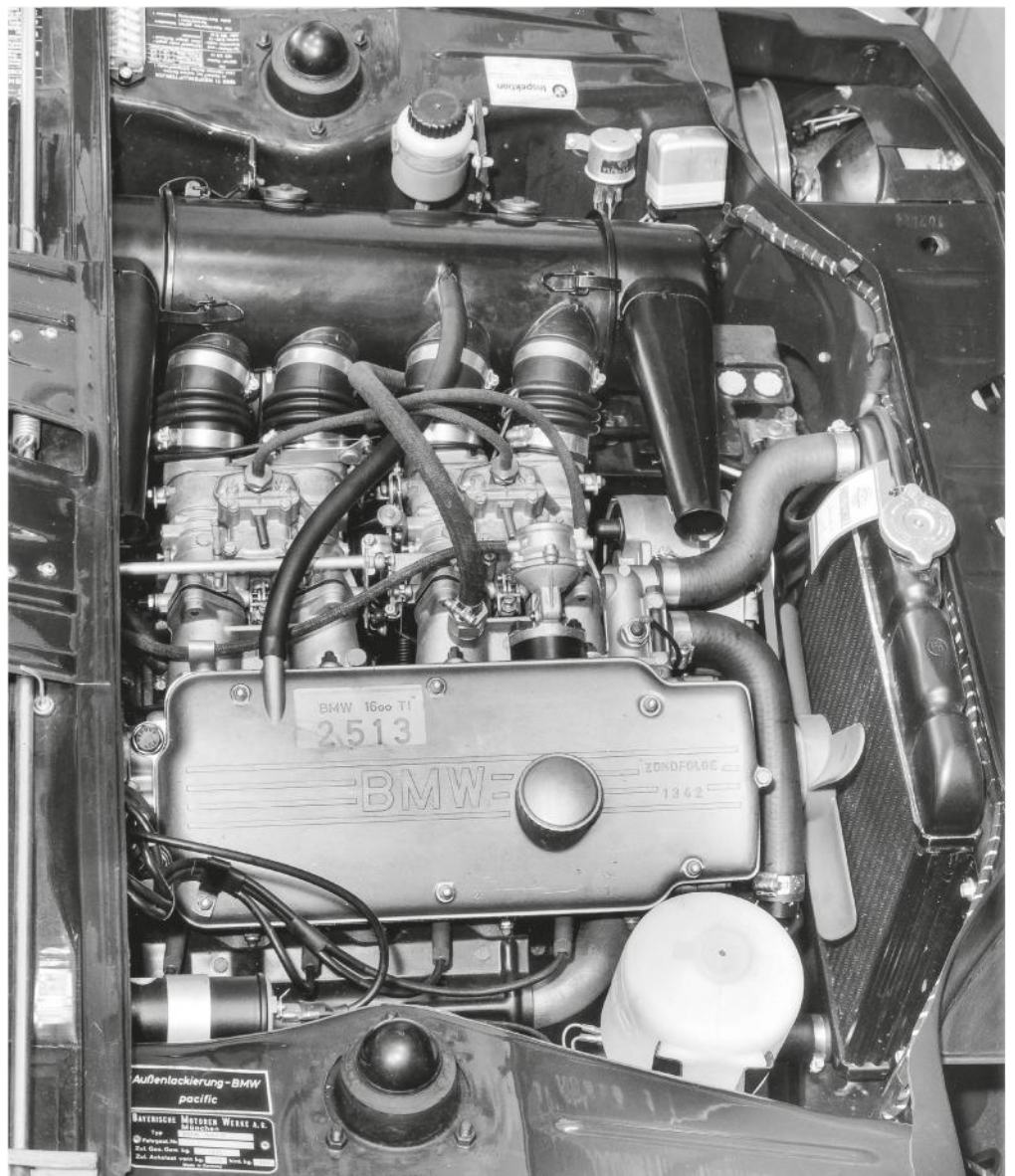
Sito munichlegends.co.uk

Email info@munichlegends.co.uk

3 SU QUALE PUNTARE

Nata nella seconda metà degli anni 60, quando oramai tutti i costruttori iniziano a sviluppare vere e proprie gamme nelle gamme, la 02 - nelle sue varie declinazioni mossa da un quattro cilindri in linea monoalbero - ha beneficiato di tre cilindrata base (1.573, 1.766 e 1.990 cm³) e ben otto potenze, dovute alla combinazione tra carburatore mono o doppio corpo, alla presenza o meno dell'iniezione (meccanica, Kugelfischer) e persino alla sovralimentazione, di cui è stata una delle prime "praticanti" con la 2002 Turbo del 1973. Su quest'ultima tuttavia sorvoliamo giacché, pur tecnicamente e storicamente interessantissima, eccede (e di parecchio) i limiti del nostro budget di 40 mila euro. Mentre le 1600 - 1602 si accontentavano di 85 cavalli, la 1600 Ti (presentata a settembre 1967) arrivava, grazie all'alimentazione "singola" con due doppio corpo, a 105 cavalli e a 175 km/h. Se vi piacciono gli anni della prima serie, quella su cui mettere gli occhi è proprio lei, che abbina un signor motore e prestazioni decisamente brillanti al fascino, un po' fané, delle 02 delle origini, con i fanalini posteriori tondi e i cerchi ruota di disegno classicheggiante. Ma non sono solo questi contrasti da granturismo travestita da berlina a rendere la 1600 Ti una delle 02 migliori: c'è pure che, ad accompagnare l'incremento prestazionale, la BMW ci montò il servofreno e la barra antirollio anche al retrotreno (misure pressoché indispensabili, su un'auto tanto dinamica). Un altro modello su cui puntare la propria attenzione è la 2002 Tii, ovvero la massima espressione della serie, limitatamente ai propulsori aspirati. Motore 2 litri a iniezione (questo indica la seconda "i" della sigla), 130 cavalli e 190 orari la collocano di diritto tra le berline più divertenti della sua epoca. Sempre che l'offerta lo consenta, con la 2002 Tii ci si può persino sbizzarrire a scegliere tra la prima serie (maggio 1971 - luglio 1973), con i fanalini dietro tondi, e la seconda, dall'estate 1973 a fine carriera (luglio

BMW 1600 Ti 1967-1968



BMW 2002 Tii 1971-1975



1975) con calandra in plastica nera, gruppi ottici posteriori rettangolari e poggiatesta di serie. Quanto alle altre 02 che ancora non abbiamo citato, erano sicuramente più interessanti come completamento dell'offerta commerciale da nuove di quanto non lo siano oggi in chiave collezionistica: il discorso vale per la 2002 normale (100 CV), giunta a inizio 1968, per la 2002 Ti a carburatori (120 CV), che arriva nel settembre del 1968 e rimpiazza la 1600 Ti, e per la 1802 (con 90 CV è meno potente della 1600 Ti, però più elastica). Un discorso a parte lo merita la 1502, che non era una millecinque come sarebbe logico pensare, ma una "millesei" esattamente come la 1602, e che deve la sua cifra "abbassata" a un taglio semmai della potenza, scesa a 75 cavalli. Di tutta la serie, è quella meno performante (fa i 157 km/h) e con l'allestimento meno completo (i deflettori alle porte sono fissi e i cerchi ruota hanno fori di ventilazione

CON 130 CV E 190 KM/H, LA 2002 Tii È UNA DELLE BERLINE PIÙ PRESTAZIONALI E DIVERTENTI DELLA SUA EPOCA

talmente piccoli che sembrano pieni, come sulla 1600 del 1966) ma ha ugualmente le sue ragioni di interesse: è stata l'ultima a essere presentata, a gennaio 1975, e soprattutto l'ultima a uscire di produzione, visto che ha affiancato le prime Serie 3 sino a luglio 1977. Avvertenza utile quale che sia la versione che sceglierete: la 02 ha un'abitabilità posteriore risicata, più vicina a quella di una coupé che a quella di una berlina, anche per via dell'accesso reso meno agevole dalla presenza di due sole porte, dunque non particolarmente adatta a chi la voglia impiegare come auto da famiglia. Un pegno però che si paga volentieri pur di assicurarsi una vettura dall'immagine dinamica, piacevole e fuori dalla mischia.

4 IL MERCATO

La Serie 02 è il modello BMW che ha imposto la Casa sul mercato italiano e che, per alcuni aspetti, ha iniziato la tradizione delle berline sportive della marca, trasformandola nella rivale per eccellenza delle omologhe Alfa Romeo, rispetto alle quali si distingueva per la tenuta di strada più "difficile", soprattutto sul bagnato. Le 02 sono protagoniste da decenni del mercato del collezionismo, con un alto grado di interesse da parte degli appassionati, non soltanto quelli della Casa di Monaco. Escludendo per ragioni di prezzo la 2002 Turbo (perfetta tocca i 125.000 euro), è la 2002 Tii a riscuotere il maggior gradimento, con quotazioni in costante crescita fin dagli ultimi anni del secolo scorso. È un'auto ben rifinita, elegante e molto sportiva, capace di prestazioni molto elevate in relazione alla cilindrata. Pur soggetta

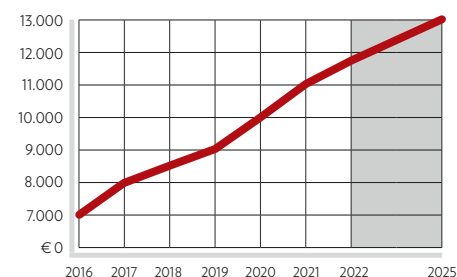
a ruggine che obbligava a ripristini integrali (un difetto comunque comune a tutte le vetture degli anni 60 e 70), oggi questa versione si trova quasi esclusivamente già restaurata. Non di rado tali lavori di ripristino sono datati e necessitano di qualche attenzione. Tuttavia se l'intervento è stato eseguito a regola d'arte, la scocca è senza dubbio in condizioni eccellenti. Il grande balzo verso valori importanti la BMW 2002 Tii (che ricordiamo è a iniezione meccanica) l'ha compiuto oltre una decina di anni fa, e il trend di crescita non accenna a rallentare. Una salita che ha trainato dietro di sé tutte le altre versioni meno potenti e prestigiose, a iniziare dalle 2002 con alimentazione a carburatore (doppio nel caso della Ti), seguite dalle 1802 e 1602. Cenerentola della famiglia è la 1502, versione economica e depotenziata della 1602, che ha un valore più basso ed è decisamente meno ricercata. Meno ambite anche le prime 1600 all'origine

LA PIÙ APPREZZATA È LA 2002 Tii, LA QUALE HA TRAINATO AL RIALZO ANCHE LE ALTRE VERSIONI

della gamma nella seconda metà degli anni 60. In Germania esistono veri e propri specialisti delle 02. Da noi, invece, il mercato è appannaggio quasi esclusivo dei privati. Trovarne una in vendita non è facilissimo, ma talvolta si trova un "biemmevuaista" che se ne separa perché punta su un modello di maggiore importanza. Ma la 02, come berlina sportiva a 2 porte degli anni 70, non ha rivali sul mercato. La tendenza dei prossimi anni sarà un consolidamento della crescita delle quotazioni. **R/C**

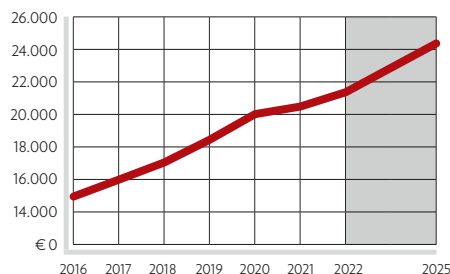


BMW 2002
1968-1975



Entrando nella fascia di cilindrata 2 litri, la Serie 02 raggiunge i vertici di gradimento. Anche se le quotazioni sono inferiori a quelle delle 2002 Ti e 2002 Tii. Ma è un primo passo.

BMW 2002 Ti
1968-1971

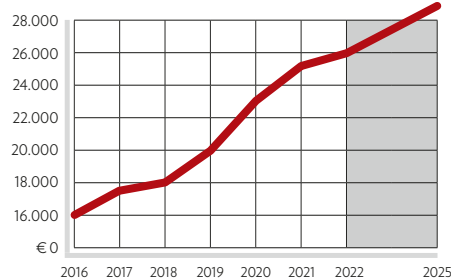


Se perfetta, la 2002 Ti supera i 30.000 euro: una cifra di tutto rispetto per una berlina compatta degli anni 70. Il suo valore crescerà ancora, trainato dalla sorella Tii.



BMW 2002 Tii

1971-1975

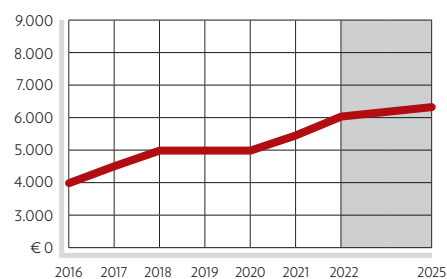


È questa la BMW 02 per antonomasia: un'auto dalle prestazioni elevatissime, anche se impegnativa. Un esemplare perfetto sfiora ormai i 40.000 euro. Ma la Tii non si fermerà.



BMW 1502

1975-1977



È il gradino di accesso al mondo delle BMW 02, ma è un po' come entrare dalla finestra e non dalla porta principale. Per questo non è molto gradita. Stabile.



PORTELLONE O CAPOTE

La prima hatchback della Casa rappresenta oggi una scelta alternativa di notevole interesse. La versione scoperta conosce due interpretazioni: quella classica “integrale” e quella più sportiva con tettuccio asportabile tipo “Targa”

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



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

C'è una differenza importante, tra la “Neue Klasse” e la 02: mentre la prima, in dieci anni di carriera, è stata una berlina e basta, la seconda - vissuta un anno in più - ha conosciuto altre due declinazioni di carrozzeria: Touring e Cabriolet, la quale in realtà venne “sdoppiata” in due modelli distinti. Abituati come siamo da decenni a considerare il nome Touring come la definizione di station wagon nel dizionario BMW, giova ricordare che quando venne introdotto per la prima volta nel 1971 questo termine non indicava

una familiare ma una hatchback. Soluzione molto ardita, al tempo, specie su un modello dall'indole sportiva che si giustificava con l'apparentamento di questa due volumi a una ben più esclusiva shooting brake. Acquistarla oggi come vettura da collezione significa compiere una scelta distintiva, con un occhio di riguardo alla praticità d'uso. La 02 Touring è stata, tra l'altro, la prima BMW di serie con il portellone; per ritrovarne un'altra si dovrà attendere la E30 Touring nel 1987 mentre la successiva compatta con caratteristiche simili sarà la Serie 3 Compact del 1994. L'altra variante, la Cabriolet, ha avuto due vite e due interpretazioni completamente diverse, benché entrambe firmate dalla Baur: la 1600 Cabriolet (1967-1971) è stata una



scoperta pura, senza rollbar, con uno stile molto pulito; la successiva 2002 Cabriolet (che la sostituì nel 1971 continuando sino al 1975) aveva una carrozzeria tipo “Targa”: tettuccio rigido amovibile, sezione posteriore “soft” ripiegabile con lunotto e massiccio montante centrale, alleggerito però dalla presenza di un vetro laterale.

QUOTAZIONI

La gamma delle shooting brake e delle cabriolet della Serie 02 offre un'ampia gamma di prezzi: dai 9.000 euro per una 1600-1800 Touring in buone condizioni ai 40.000 euro per una rarissima 1600 Cabriolet. Molto quotata la 2002 Cabriolet: 22.300 euro (38.000 se perfetta).

Valore minimo € (label AB)

9.000

Valore massimo € (label AB)

40.000

2 RESTAURO

Per la parte meccanica e telaistica valgono evidentemente le medesime considerazioni già espresse a pagina 17 per le berline. In termini di carrozzeria le due decapottabili aggiungono però criticità tutte loro: tanto la 1600 "full" Cabriolet quanto la 2002 Cabriolet con l'arco di protezione superiore hanno infatti lamierati specifici e, nel caso della 2002, cristalli che non coincidono con quelli di nessun altro modello della gamma: la ricostruzione diventa allora la sola strada percorribile, con fatture che saranno di conseguenza elevatissime. Molto meno difficile il reperimento di pezzi per la Touring, che è a sua volta una carrozzeria "specializzata" ma che - in ragione dei superiori volumi produttivi - lascia ragionevoli speranze di imbattersi in qualche elemento di recupero. Se per portellone, fianchi e lamierati di coda non è impossibile ipotizzare "trapianti" di parti

di carrozzeria tramite tagli e saldature, la faccenda diventa più complessa a livello di rivestimenti interni, specie delle sedute del divano e della "fodera" del vano bagagli. A proposito di abitacolo: quasi impossibile trovare un esemplare di una qualunque delle due versioni decapottabili in cui non ci siano state infiltrazioni di acqua dalla capote. Solo che in questo i casi danni sono assai poco visibili. Siccome, a evitare tribolazioni successive, è meglio stanarli preventivamente, vi suggeriamo di smontare il sedile posteriore e di ispezionare con grande attenzione la parte di scocca sottostante, ripetendo l'operazione con i fianchetti laterali: di fronte a un esemplare apparentemente in ordine, è un'operazione che può apparire strana, configurandosi come uno scrupolo eccessivo (e certamente lasciando assai perplesso il venditore). Però, fidatevi: vincete ogni esitazione e "curiosate" perché in questi modelli le magagne hanno il brutto difetto di nascondersi.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

FARO ANTERIORE	€ 175
CAPOTE (1967-1971)	€ 1.190
MOLLA PORTELLONE (T.)	€ 46
PARABREZ. (CABRIO 1967-71)	€ 440
LAMIERATO FRONTALE	€ 485

● I club



BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

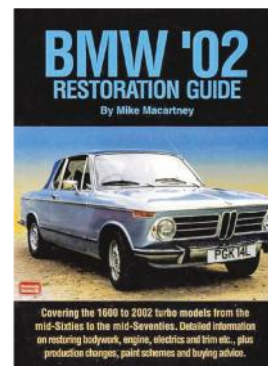
Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

● I libri



Bisogna cimentarsi con le lingue straniere:

in inglese c'è "BMW 02 Restoration Guide" di Mike Macartney; in tedesco "Legende BMW 02" di Schneider Media e, nella collana "Young Classics" di Delius Klasing, "BMW 02". Includono anche le coupé.

● Specialisti

Nanni Nember

Sito nanninember.it/bmw-classic_

Email info@nanninember.bmw.it

Eurotop

Sito verdeck.de

Email info@eurotop.de

JFI Classic Cars

Sito jficlassiccars.co.uk

Email james@jficlassiccars.uk

3 SU QUALE PUNTARE

Come altri modelli forse troppo avanti per il loro tempo, la Touring non è stata esattamente un successo, ed è anche stata la variante della 02 prodotta per il periodo più breve: poco più di 30 mila esemplari

da gennaio 1971 ad aprile 1974. Briciole, se confrontati con le circa 830 mila berline (il 6% delle quali prese a suo tempo la strada dell'Italia). La sua rarità e la fruibilità quotidiana la rendono ancora più stuzzicante in prospettiva collezionistica. Noi punteremmo tutte le carte sulla più potente 2002 Tii Touring: a parte che ha 130 cavalli e promette soddisfazioni alla guida, è anche più facile da trovare rispetto alle meno potenti 1602 e 1802. Le varianti

a due litri (il dato comprende sia la 2002 normale sia la Tii) hanno rappresentato da sole il 72% del mercato dell'epoca. Se viceversa vi attrae la guida en plein air, "votate" la 2002 Cabriolet: la 1600 ha l'innegabile vantaggio che, aperta, è enormemente più filante ed elegante, ma come (e più di) altre decappottabili senza archi di protezione, ha il difetto di avere una rigidità torsionale estremamente bassa. Con questi limiti fisici l'unico motore



↑ **BMW 2002 Tii TOURING** 1971-1974

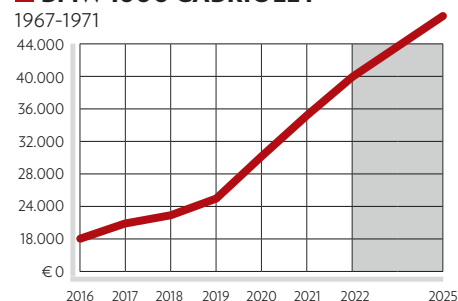
4 IL MERCATO

Con circa 800.000 esemplari prodotti, la BMW Serie 02 è stato un successo planetario per la Casa di Monaco, che si accingeva a entrare nel novero dei grandi costruttori. A caratterizzare la vastissima produzione di questa serie non sono state solamente le berline a 2 porte, ma anche le cabriolet e le Touring. La 02 scoperta è stata interpretata in due versioni di carrozzeria. La prima, realizzata dalla Baur sulla base della berlina 1600, era una cabriolet propriamente detta, con capote in tela integrale completamente apribile. Oggi la 1600 Cabriolet è rarissima. La seconda versione, sempre firmata da Baur, veniva allestita sulla base meccanica della 2002 ed era in pratica la corrispettiva berlina "tagliata". Si trattava infatti di una scoperta tipo "Targa": tettuccio rigido asportabile, l'immane massiccio rollbar centrale e una sezione posteriore "soft" (con lunotto integrato), che pertanto poteva

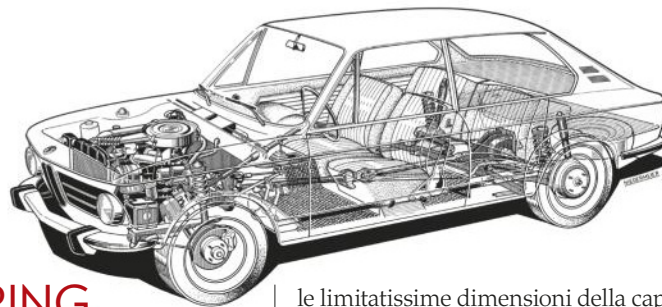
venir ripiegata. Le Touring, comunque piuttosto rare, introducevano nella gamma il concetto di hatchback: familiare sportiveggiante a 2 porte più portellone. Dato il mercato di nicchia, la produzione delle Touring è stata modesta in relazione a quella delle berline tradizionali: circa 30.000 unità. Non ebbe quindi un successo strabiliante e ancora oggi ha quotazioni di mercato non molto dissimili a quelle delle 02 "normali" (talvolta anche più basse, specie per le versioni più sportive). Sono però un oggetto raro, con ampie possibilità di rivalutazione. La versione su cui puntare è la 2002 Tii Touring, che si può acquistare a prezzi appena superiori ai 20.000 euro se in buone condizioni (oltre 30.000 se perfetta). La 2002 Cabriolet ha valutazioni quasi equivalenti nel caso di esemplari ben conservati oppure restaurati da qualche anno. In presenza di vetture perfette, però la scoperta vale un po' di più, una differenza dovuta ai più alti costi di ripristino: 38.000 euro anziché 32.000. **RC**



↑ **BMW 1600 CABRIOLET**



È diventata ormai un cult per i patiti del marchio, nonostante la discutibile rigidità della scocca e la scarsa resistenza alla corrosione. Tasso di rivalutazione formidabile.



“giusto” era il quattro cilindri alla base della gamma 1.600, quello da 85 cavalli. La 2002 Cabriolet ha dal canto suo una carrozzeria tipo “Targa” dallo stile decisamente più tormentato, ma in ogni caso non privo di fascino, con il vantaggio però di una rigidità torsionale di gran lunga superiore. Più stabilità, meno scricchiolii e un motore da 100 cavalli: quanto a piacere di guida non c’è partita tra le due. Senza contare che, una volta chiusa,

LA TOURING HA AVUTO VITA BREVE: TRE ANNI E POCO PIÙ DI 30 MILA UNITÀ. PRIMA BMW DI SERIE COL PORTELLONE

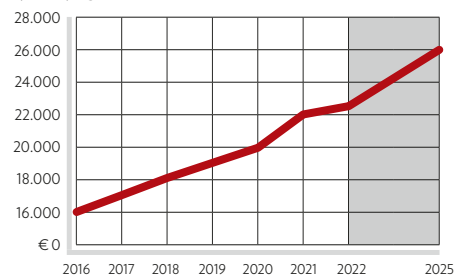
le limitatissime dimensioni della capote la rendono, di fatto, una coupé, il che evita anche l’antiestetico effetto “palloncino” che le cabriolet tradizionali producono alle alte velocità. Mentre Touring e 1600 Cabriolet conservarono per tutto il loro ciclo i fanalini posteriori tondi, la 2002 Cabriolet passò, ad agosto 1973, ai gruppi ottici rettangolari, alla mascherina nera e ai cerchi di diverso disegno (e con bulloni a vista), adeguandosi quindi all’evoluzione stilistica delle berline.



↑ **BMW 2002 CABRIOLET** 1971-1975

↓ **BMW 2002 CABRIOLET**

1971-1975

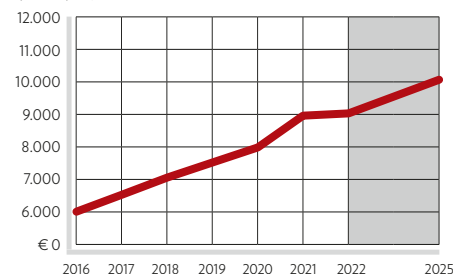


Questa versione tipo “Targa”, con scocca ben più rigida grazie al rollbar centrale, è un modello di alto valore e raro al punto giusto. Rivalutazione costante.



↑ **BMW 1602 - 1802 TOURING**

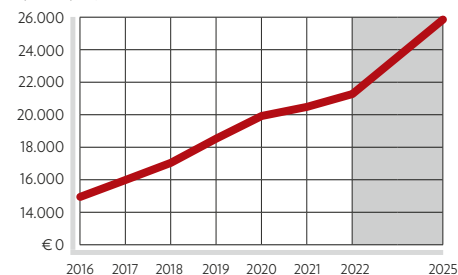
1971-1974



La Touring dotata di motorizzazioni “base” (1.600 e 1.800) non è nella top list: i suoi valori di mercato si aggirano attorno ai 10.000 euro. Saliranno lentamente.

↓ **BMW 2002 Tii TOURING**

1971-1974



Decisamente più apprezzata la Touring con motore a iniezione, anche se è quotata un po’ meno della berlina. Le prospettive di rivalutazione, però, sono eccellenti.



ARRIVA IL 6 IN LINEA

Ecco la chicca meccanica della nuova generazione; il propulsore, sigla M60, è impiegato anche sulla sorella maggiore Serie 5. Si tratta di una scelta che conferisce grande prestigio alla compatta berlina

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Capostipite di una fortunatissima serie di modelli che, con progressivi sviluppi, continua sino ai giorni nostri, la prima Serie 3 (1975-1983) non porta alcuna rottura con il passato: la sua bella carrozzeria segna senza dubbio un marcato progresso rispetto alla 02 che va a sostituire, ma sotto cela una meccanica che costituisce una semplice e naturale evoluzione rispetto a quella della progenitrice. E a differenza di quello che succederà con le generazioni successive non ci sarà, qui, molto di che sbizzarrirsi: la E21



(questa la sigla interna della serie) esiste solo come berlina due porte oltre che sotto le spoglie di un'effimera cabriolet di produzione Baur (denominata TC, ossia Top Cabriolet), che altro non è se non la trasposizione sulla nuova scocca degli stessi concetti estetici e costruttivi della precedente 2002 Cabriolet. Certo, sulla E21

il pianale è nuovo e più ampio - l'interasse è cresciuto di sei centimetri, passando da 2,50 a 2,56 metri - e finalmente viene adottato lo sterzo a cremagliera, ma la meccanica ricalca il solco tracciato dalla 02, tanto per quanto riguarda i motori a quattro cilindri, tutti monoalbero con comando a catena, quanto per il resto: sospensioni pressoché identiche (di diverso c'è solo che molle e ammortizzatori posteriori sono coassiali), impianto frenante misto dischi/tamburi. Di veramente importante, in termini evolutivi e storici, c'è invece la disponibilità (negata sulla 02) di motori a sei cilindri in linea come alternativa prestigiosa ai più comuni quattro. E la console centrale ergonomica orientata verso il conducente, a sua volta ispirata a quella della Serie 5.

BMW 316



QUOTAZIONI

Oggi le versioni di minor valore sono le 316 e 318, valutate 4.500 euro (perfette arrivano a 6.800). Al vertice, le 323i Cabriolet Baur: 12.000 euro (label AB) e 18.000 euro (label A+): sono quotazioni leggermente superiori a quelle delle 323i berlina (rispettivamente 11.300 e 17.000 euro).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.500

12.000



2 RESTAURO

Un fazzoletto di lamiera, di quelli che rinforzano la struttura della scocca: è sovrapposto, mediante saldatura, al pianale, nello "spigolo" tra il brancardo e la parte posteriore dell'arco ruota anteriore. È in questo punto che la carrozzeria della vostra E21 con ogni probabilità vi tradirà. Perché è qui che si annida principalmente la corrosione, viceversa in generale molto meno invasiva rispetto a quanto accadesse sui modelli che l'hanno preceduta. Altro punto di innesco della ruggine, la base dei vetri laterali posteriori, più ancora sulle vetture con cristalli fissi (nelle quali la condensa ristagna) che in quelle che li hanno apribili a compasso (nelle quali invece una periodica asciugatura dell'umidità è possibile). La guarnizione del vano bagagli è incollata alla lamiera: meglio sarebbe, per assicurarsi che non nasconda trappole (parliamo sempre di ossidazione), staccarla e sostituirla. Nell'abitacolo

il refrain è abbastanza noto: tessuti che non si trovano e plastiche che si crepano (quelle della palpebra superiore del cruscotto) o si deformano, pregiudicando la funzionalità di alcuni comandi, segnatamente quelli del riscaldamento. L'iniezione meccanica Bosch K-Jetronic della 323i è più complessa delle vecchie Kugelfischer ma comunque "affrontabile" in termini di ripristino. L'elemento più complesso è la pompa elettrica, in cui non è così immediato regolare il rapporto tra pressione e portata del carburante. Anche la testina del corpo iniezione dev'essere perfettamente messa a punto; superfluo aggiungere che gli ugelli degli iniettori vanno tarati e puliti alla perfezione. È inoltre tassativo verificare che non ci siano aspirazioni di aria parassite. La moltitudine di tubi e manicotti che popola questo impianto deve essere ispezionata con attenzione (facile che siano secchi o screpolati): meglio sostituire anche boccole e O-ring. La cinghia della distribuzione, molto stretta, va cambiata ogni cinque anni anche se i chilometri sono pochi.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

DISCHI FRENO (LA COPPIA)	€ 90
POMPA OLIO	€ 130
GUARNIZIONE PARABREZZA	€ 72
SEMIASSE	€ 110
SPINGIDISCO FRIZIONE	€ 125

● I club

BMW Auto Club Italia



BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

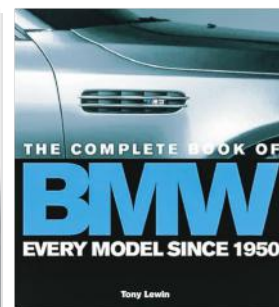
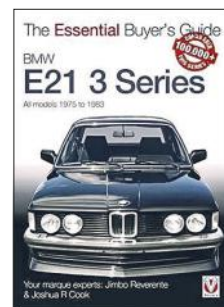
Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

● I libri



Per coloro che hanno dimestichezza

con l'inglese c'è "The Essential Buyer's Guide BMW E21 Series - All models 1975 to 1983", edito da Veloce Publishing. Molto interessante anche "The Complete Book of BMW Every model since 1950" scritto da Tony Lewin (Motorbooks International).

● Specialisti

Nanni Nember

Sito nanninember.it/bmw-classic_

Email info@nanninember.bmw.it

Munich Legends

Sito munichlegends.co.uk

Email info@munichlegends.co.uk

Oldenzaal Classics

Sito oldenzaal-classics.nl

Email info@oldenzaal-classics.nl

3 SU QUALE PUNTARE

Questa è la classica situazione in cui è il motore a fare la macchina. Senza nulla togliere alle versioni a quattro cilindri, la valenza storica e documentale del sei in linea su un corpo vettura comunque

compatto ci fa infatti sbilanciare senza mezzi termini verso le plurifrazionate, che sono a nostro avviso le E21 da valorizzare in ottica collezionistica. Anche perché sono state i primi modelli di questa categoria mossi da un motore pensato per vetture di ben altra classe e dimensioni. Le varianti verso cui indirizzarsi sono due: la 320 e la 323i. Non prima di avervi messo in guardia sul fatto che, sino al 1977, la 320 era in realtà

una quattro cilindri, con 109 cavalli in versione 320 (a carburatore) e 125 nella 320i (a iniezione). Unica peculiarità di queste prime due litri che le avrebbe accomunate alle successive sei cilindri, il frontale a quattro fari invece che a due soltanto. È nel settembre 1977 che la 320 passa al sei cilindri a carburatore, che pure è leggermente meno potente del quattro a iniezione avendo 122 cavalli. Per non confonderla con le precedenti,



BMW 320 1977-1982



4 IL MERCATO

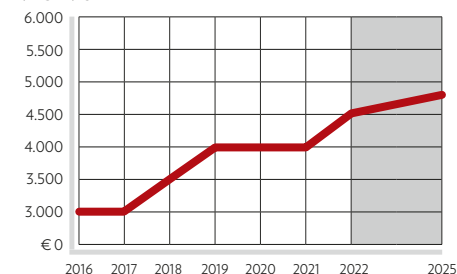
La Serie 3 di prima generazione è stata per anni il simbolo del successo del marchio BMW in Italia. Un gradimento in particolare rivolto alla versione top di gamma, la 323i. Veniva infatti considerata la berlina sportiva per eccellenza, una sorta di "sorella maggiore" della celeberrima Volkswagen Golf GTI per i rampolli di buona famiglia. Come spesso accade per le berline, col passare degli anni i riflettori sulle E21 si sono un po' spenti, relegando questo modello nella riserva dei patiti BMW. Anche perché gli esemplari migliori hanno preso la via dell'esilio, con forti richieste dagli appassionati tedeschi che trovavano i prezzi italiani molto convenienti. Secondo gli esperti di Ruoteclassiche, però, ben presto le E21 usciranno dal dimenticatoio, per crescere di valore molto più rapidamente che in passato. Due sono le versioni

potenzialmente migliori in termini di rivalutazione: le sei cilindri con motore M60, soprattutto la 323i, ma anche la 320 a carburatore e le omologhe versioni trasformate in cabriolet da Baur, decisamente rare sul nostro mercato e che, per il momento, si attestano su valutazioni appena superiori a quelle delle berline a 2 porte. Una piccola accortezza: come già accennato se puntate una 320 prestate attenzione all'anno. Fino all'estate del 1977 questa versione era equipaggiata non con l'ottimo sei cilindri, bensì con un più convenzionale quattro cilindri, sempre di 2 litri. Le E21 sono auto di grande qualità: per questo motivo buona parte degli esemplari ancora in circolazione sono in stato di conservazione più che buono, se non eccellente. Possono rappresentare il gradino di ingresso nel mondo BMW e si prestano magnificamente a un utilizzo intenso con costi di gestione accettabili: ecco uno dei motivi per i quali vale la pena scommettere su di loro. **RC**

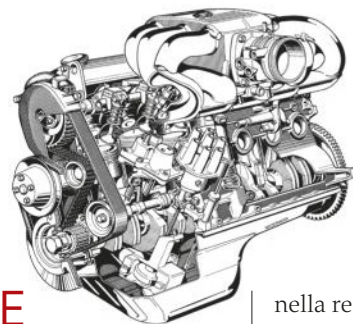


BMW 316 - 318

1975-1982



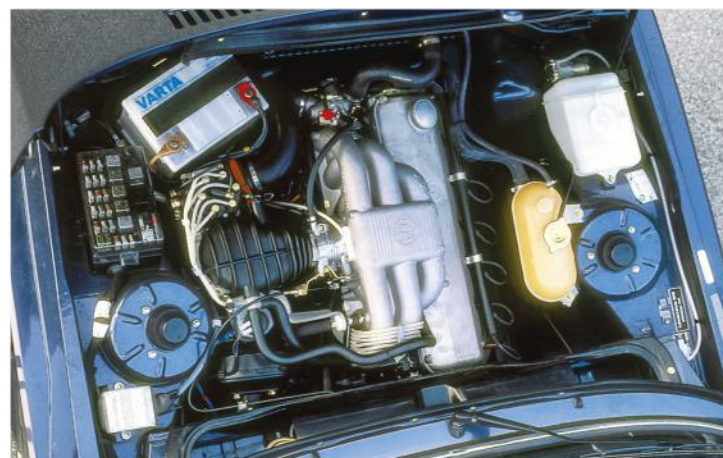
Relativamente diffuse, non brillano per appeal. Leggermente più alte sono le quotazioni delle versioni restyling, tra cui si segnala la 318i, che presenta un potenziale di crescita migliore.



questa versione viene talora identificata come la 320/M60 (dalla sigla del motore). Molto più tonica la 323i, con cilindrata elevata da 2 a 2,3 litri e iniezione meccanica Bosch: ha 143 cavalli e fa segnare agli strumenti di Quattroruote, nel corso della prova su strada pubblicata a novembre 1978, 192,71 km/h; lo 0-100 km/h si copre in 9"3. Oggi che persino molti diesel sfoggiano due scappamenti ci facciamo forse meno caso; ma riportata

SE VOLETE IL SEI, ATTENZIONE ALL'ANNO: FINO ALL'AUTUNNO DEL 1977 LA 320 MONTA UN QUATTRO CILINDRI

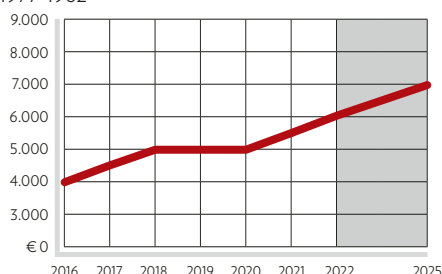
nella realtà degli anni 70, una berlina media con uno scarico a sinistra e uno a destra fa una gran scena. La 323i è una delle rare rappresentanti di questa piccola, intrigante nicchia. Attenzione che, una come l'altra, montavano di serie il cambio a quattro marce (a richiesta poteva essere montato un cinque rapporti): in caso di lunghe percorrenze autostradali questo significa più giri, più rumore e più consumo.



↑ **BMW 323i** 1977-1982

↓ **BMW 320 (6 CILINDRI)**

1977-1982

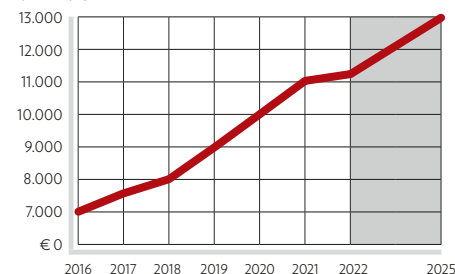


Al momento le sue quotazioni sono inferiori rispetto a quelle della precedente versione a 4 cilindri (carburatore o a iniezione). In futuro il trend potrebbe ribaltarsi.



↑ **BMW 323i**

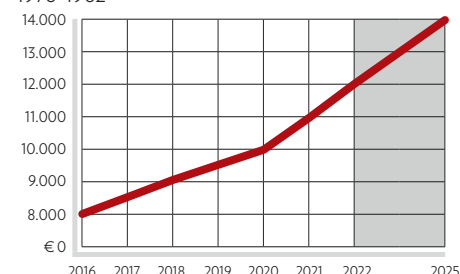
1977-1982



Considerata la versione d'elite della gamma, la 323i è ormai rara sul nostro mercato, e il suo potenziale è tuttora ancora inespresso. Ma una forte rivalutazione è imminente.

↓ **BMW 323i TC**

1978-1982



La cabriolet prodotta da Baur utilizza lo stesso sistema di tetto asportabile, rollbar e lunotto ripiegabile della precedente Serie 02. La 323i è il top di gamma.



FAMIGLIA ALLARGATA

Con questa generazione, la compatta di Monaco viene declinata in una miriade di versioni, divenendo quasi un brand nel brand. Nel 1985 arriva la trazione integrale e due anni dopo debutta la Touring, prima station wagon della Casa

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

BMW 320i



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Di rivoluzione per questo modello dalla struttura in sostanza convenzionale non è proprio il caso di parlare. È tuttavia un'evidenza che, mentre la E21 era stata molto conservatrice nelle sue scelte tecniche, la E30, che ne raccoglie il testimone alla fine del 1982, rappresenta nella sua lunga evoluzione (le ultime versioni della E30 rimarranno a listino fino al 1994) un punto di svolta fondamentale. Certo, al debutto la Serie 3 seconda maniera sembra un film già visto: rispetto alla prima generazione nasce su un pianale migliorato, con affinamenti

non radicali - passo allungato di 1 cm, cerchi da 14", diverse geometrie delle sospensioni con tanto di telaio ausiliario al retrotreno, anche per togliere "swing" alla coda sul bagnato) - però l'articolazione della gamma è la copia carbone della vettura a cui succede. Falso allarme: basta infatti attendere la fine del 1983 per assistere



al primo allargamento della famiglia, la quattro porte, misura necessaria per rispondere a un mercato dalle esigenze sempre più strutturate ma, soprattutto, per contrastare l'avanzata della Mercedes-Benz 190. È solo uno dei numerosi innesti che faranno della Serie 3 non più un semplice modello ma una sorta di brand nel brand come mai era successo prima a una BMW: nel 1985 sarebbero arrivate la trazione integrale, la prima M3 e il diesel e nel 1987 la Touring, debutto assoluto della marca nel settore delle station wagon. Se nelle esecuzioni ancora successive la Serie 3 è diventata un best seller con una referenza cucita su misura per ogni cliente, dal padre di famiglia al pilota, dal macinatore di chilometri allo sportivo praticante, il merito è tutto della E30.

QUOTAZIONI

Le 316 e 318i sono le entry level della gamma, con valori di 2.500 euro. Al vertice troviamo la 320is, una sorta di M3 appositamente allestita per il mercato italiano, con il quattro cilindri Motorsport ridotto a 2 litri: la due porte vale 17.100 euro, la quattro porte qualcosa meno.

Valore minimo € (label AB)

2.500

Valore massimo € (label AB)

17.100

2 RESTAURO

Segna lo spartiacque tra le BMW che, poco o tanto, arrugginiscono e quelle che affrontano con assoluta serenità l'esposizione all'umidità e alla pioggia. Tuttavia la serie E30 è preferibile in versione restyling (successiva cioè dal model year 1988) per via di una protezione ancora migliorata. Per la seconda generazione della Serie 3 è anche disponibile, presso la rete ufficiale, la stragrande maggioranza delle parti di ricambio di carrozzeria (che sono generalmente più critiche da trovare rispetto a quanto avvenga per la meccanica), a prezzi non proibitivi in assoluto ma coerenti con lo status di marchio premium. Possono esserci alcune difficoltà di reperimento solo per gli spoiler e, più in generale, per gli elementi decorativi di alcune versioni realizzate per pochi mercati: è il caso ad esempio della 320is a quattro cilindri, venduta esclusivamente in Italia (e, in quantitativi assai più modesti, in Portogallo). In generale i quattro cilindri

sono affidabili, unicamente in cambio di una manutenzione corretta. Una certa attenzione la richiede il tendicatena della distribuzione, unico tallone d'Achille: dopo un certo numero di anni la pressione dell'olio a motore caldo cala, ragion per cui all'avviamento dopo una sosta la catena sbatte con il rischio di piegare le valvole. Iniettori con molti anni e molti chilometri suggeriscono all'utente previdente la loro sostituzione: al di là del rendimento in termini prestazionali cambiano parecchio anche i consumi. Altro elemento che causa difetti ricorrenti, la tenuta delle guarnizioni: sia quelle della coppa olio (e qui il problema, entro certi limiti quantomeno, è solo del pavimento del vostro garage) sia quelle della testata (e qua la faccenda diventa più delicata, visto che non è raro bagnare di olio le candele, con conseguenze facili da immaginare in termini di efficienza dell'accensione). Negli esemplari sottoposti a chilometraggi più gravosi è facile che le articolazioni dell'avantreno prendano gioco. Ma non è così complicato (né così oneroso) rimetterle a posto.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

DISCHI FRENO (LA COPPIA)	€ 75
CENTRALINA INIEZ. (RIGEN.)	€ 845
ALTERNATORE (RIGEN.)	€ 260
PARAURT ANTERIORE	€ 485
COFANO ANTERIORE	€ 260

● I club

BMW Auto Club Italia



BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

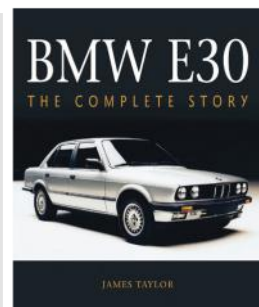
Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

● I libri



La bibliografia a tema è vasta;

ci limitiamo a segnalare due tra le numerose pubblicazioni esistenti. In inglese ci sono "The Essential Buyer's Guide BMW E30 Series 1981 to 1994" oppure "BMW E30 The Complete Story" di James Taylor.

● Specialisti

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw

Email vendite@autoclub.it

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic...

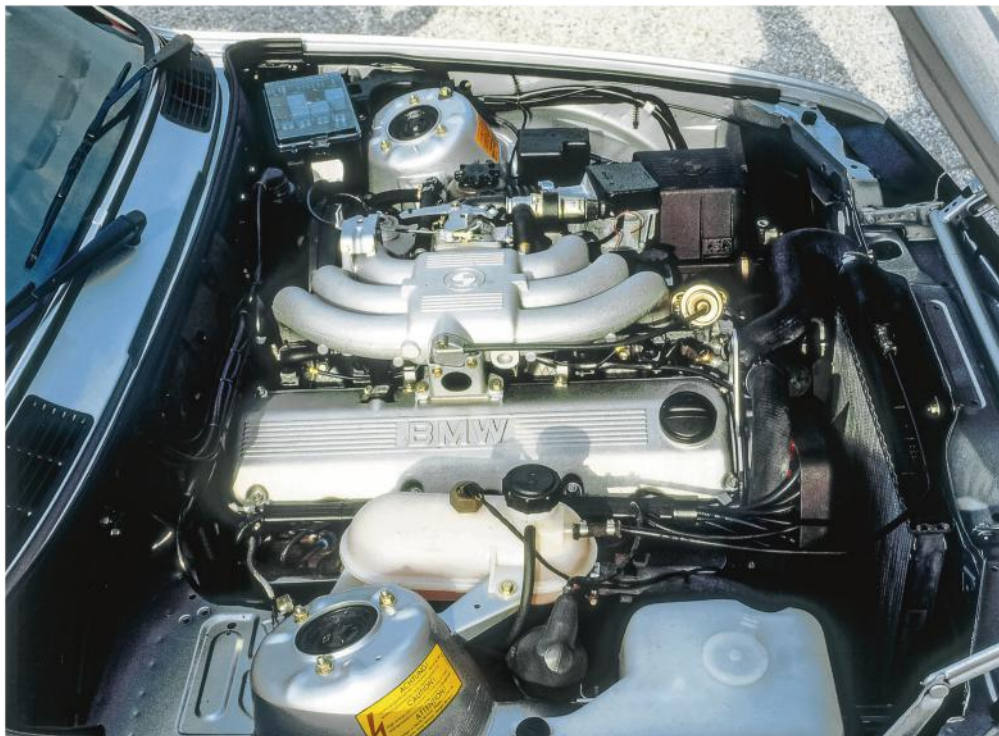
Email info@nanninember.bmw.it

Reda Racing

Sito redaracing.it

Email info@redaracing.it

 **BMW 325iX** 1985-1991



3 SU QUALE PUNTARE

Un bel "salto" sulla neve di Courmayeur, sparata dalle quattro ruote e con Emanuele Sanfront, firma storica della rivista, al volante. Con questa bella immagine si apre, sul fascicolo 364 di febbraio 1986, la prova su strada che Quattroruote dedica alla 325iX, che segna il debutto della BMW nel settore delle auto "normali" (non fuoristrada, cioè) a trazione integrale. Siccome però, giustamente, la Serie 3 a trazione totale è un'auto da strada, più ancora che da fondi difficili, c'è anche - come di frequente accade per le prove delle vetture per una ragione o l'altra speciali - un tester esterno eccellente: Ivan Capelli, fresco di debutto in Formula 1 con la Tyrrell. Ce n'è abbastanza, in termini storici, tecnici e puramente evocativi, per eleggere la prima "X" della Casa di Monaco come una delle versioni da preferire, oggi, se è una E30 la vettura che sognate di portare nel vostro garage. Il sistema 4x4 di questo modello, non sconfessando le origini "posteriori" della 325i standard, assegna una prevalenza al retrotreno nella distribuzione della coppia (63%) e ha un alberino di rinvio piuttosto sottile che corre parallelo al cambio e al motore per trasferire parte della trazione all'avantreno. I differenziali centrale e posteriore sono autobloccanti, non c'è un collegamento diretto tra i due assali e la catena cinematica è compatibile con l'ABS, allora ai suoi esordi nella grande serie. La cifra tecnica tradotta in sensazioni di guida è una sostanziale neutralità di comportamento, che la rende facile e intuitiva in gran parte delle condizioni di guida. Il resto della meccanica, dal motore alle sospensioni al cambio, è identico a quello della 325i a trazione posteriore. E questa, in termini di semplicità di manutenzione e reperibilità delle parti di ricambio, è un'ottima notizia. Esiste sia a due sia a quattro porte ed esteticamente si riconosce dalle altre Serie 3 solo per i discreti profili di plastica sugli archi ruota e i sottoporta: un'auto ideale per confondersi tra qualunque altra E30.

📌 **BMW 320i TOURING** 1987-1991

Un inno all'understatement. Se alle sirene dell'integrale (e alla possibilità di andare in settimana bianca in tutta serenità con una classica, e badate che non è poco) preferite la versatilità di una giardinetta, la 320i Touring rappresenta la nostra preferita. È stata la prima station BMW, ed era molto più BMW che station. Tradotto: puntava sull'immagine sportiva ed elegante, ma non era (e non è) un'auto realmente da carico, perlomeno non viaggiando in cinque. Anzi siamo di fronte a uno dei non frequenti casi in cui la familiare ha una capacità di carico (dichiarata dal costruttore) inferiore, e nemmeno di poco, a quella della berlina da cui deriva: 370 litri invece di 425. Ma poi quando si abbassa la panchetta (parzializzabile in due metà, volendo) si libera un vano di 1.125 litri che giustifica la conversione e la scelta di una youngtimer che abbina praticità a dinamismo. Sì, perché sotto il cofano

LA TOURING È UNA STATION SUI GENERIS: PER CARICARLA A DOVERE OCCORRE RINUNCIARE AI POSTI DIETRO

c'è il classico sei cilindri in linea di due litri (il frazionamento varrebbe da solo il prezzo del biglietto) con 129 cavalli. Gradevole, pimpante e versatile, la E30 Touring resta, da guidare, una BMW degli anni 80: non è impegnativa tout court, però ha un'importante sensibilità del retrotreno al rilascio e passa senza troppo preavviso dal sottosterzo al sovrasterzo, specie sui fondi umidi. È un "modo di fare" che diventerà i conducenti più smaliziati (e che conferma che non occorrono cifre spropositate ed esclusive granturismo per divertirsi) ma di cui è bene che tengano conto i guidatori più giovani, avvezzi al generale perdono procurato dalle assistenze elettroniche (di cui la Touring numero uno è ovviamente sprovvista).



4 IL MERCATO

Chi è a caccia di una berlina sportiva della categoria youngtimer trova nella BMW E30 una vastissima possibilità di scelta, sia in termini di versioni sia di disponibilità di esemplari in vendita. Lo sterminato listino offre opzioni per tutte le tasche: dalle più economiche quattro cilindri 316 e 318i (quest'ultima anche in versione Touring, cioè station wagon) e sei cilindri 320i (a 2, 4 e 5 porte), alle più prestazionali 323i e 325i (la prima è tuttora molto sottovalutata), alle sofisticate 325iX, prime BMW a trazione integrale. Ma i veri "crack" sono le 320is a quattro cilindri, da non confondere con la serie speciale per il mercato italiano 320iS (con la "S" maiuscola), che altro non è che una 320i 2 porte col sei cilindri da 129 CV e allestimento sportivo. La 320is, di fatto una M3 con qualche cavallo in meno e senza parafranghi

allargati, è una "chicca" che i patiti BMW adorano senza limiti: sulla scorta della spettacolare rivalutazione delle M3 E30, anche le 320is hanno preso il largo rapidamente negli ultimi anni. Con una netta prevalenza della più sportiva versione a 2 porte. Il trend è sicuramente destinato a continuare anche nei prossimi anni, quindi l'acquisto di una di queste rare versioni è sempre consigliabile. La Serie 3 di seconda generazione è un'auto bella da vedere (anche se meno originale rispetto alla E21)

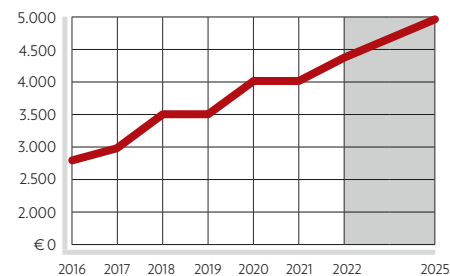
**FACILE FARSI
TENTARE DALLA
320is: BLASONE
MOTORSPORT,
MOTORE DI 2 LITRI
E 192 CV**

ed estremamente godibile da utilizzare come storica: affidabile, facilmente restaurabile, anche se il costo di alcuni ricambi è elevato, e si compra a cifre modeste, destinate sicuramente a un'ampia rivalutazione. Le sei cilindri al top della gamma sono raffinate quanto basta e, generalmente, riccamente accessoriate. Le Touring erano meno diffuse in termini di volumi produttivi, ma oggi equivalgono come rarità alle berline a 2 e a 4 porte. Sicuramente le versioni su cui puntare sono le più originali 2 porte, che enfatizzano il concetto di berlina "quasi coupé", molto diffuso all'epoca in Germania, e le station wagon. Al momento attuale le iX, a trazione integrale, disponibili sia a 2 sia a 4 porte, e anche Touring, hanno quotazioni più basse rispetto alle 325i a trazione posteriore (perché sono meno rare in Italia e in genere più sfruttate). In un futuro prossimo il trend potrebbe però ribaltarsi a favore della station. **RC**



BMW 325iX

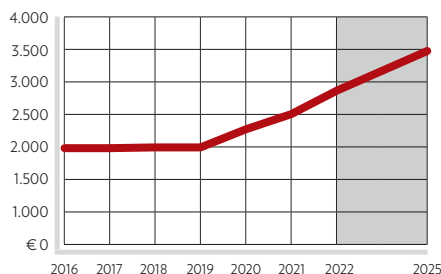
1985-1991



Le prime BMW a trazione 4x4 hanno, come quasi tutte le Serie 3 E30, quotazioni molto accessibili e ancora distanti dal potenziale di crescita che meritano.

BMW 320i TOURING

1987-1991



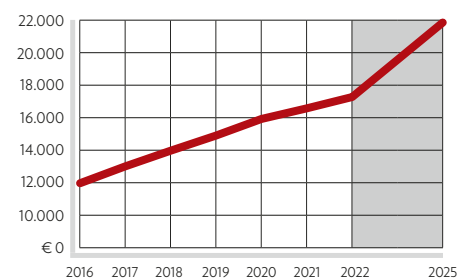
La station wagon con il raffinato motore a 6 cilindri da 129 CV è un'altra delle versioni su cui puntare: attualmente ha quotazioni quasi ridicole, che senz'altro cresceranno nel tempo.





BMW 320is (2 PORTE)

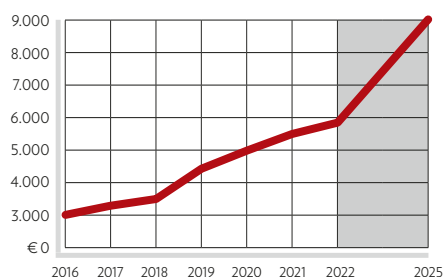
1987-1990



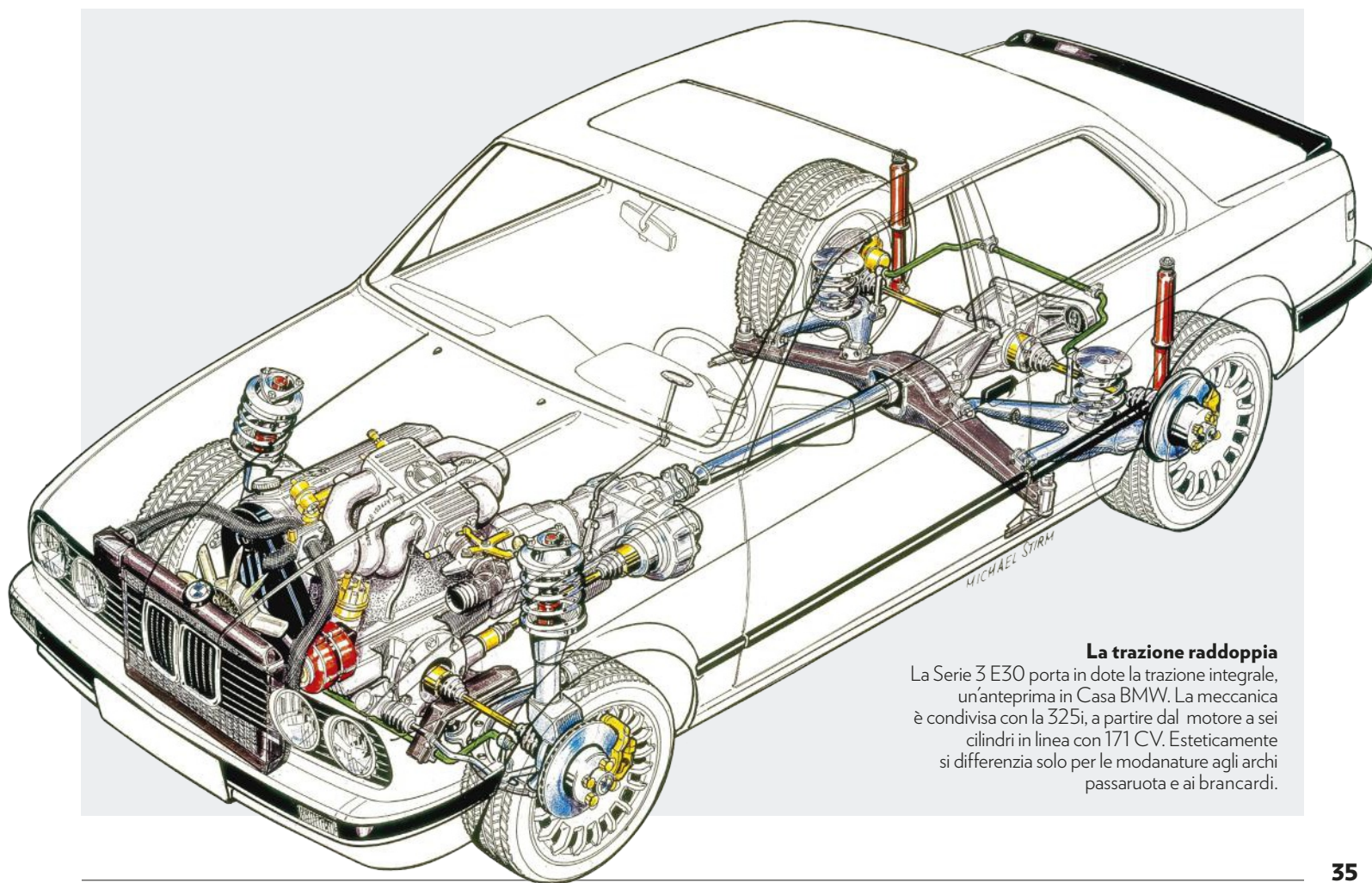
È considerata un vero gioiello. La 2 porte, con caratterizzazione estetica più accentuata, ha quotazioni superiori del 20% circa rispetto alla 4 porte, peraltro prodotta in minor numero.

BMW 318is

1989-1992



È la versione che porta al debutto le 4 valvole sui motori quattro cilindri di normale produzione. Esteticamente si avvicina alla 320is. Ha un notevole potenziale.



La trazione raddoppia

La Serie 3 E30 porta in dote la trazione integrale, un'anteprima in Casa BMW. La meccanica è condivisa con la 325i, a partire dal motore a sei cilindri in linea con 171 CV. Esteticamente si differenzia solo per le modanature agli archi passaruota e ai brancardi.

VIA COL VENTO

Dopo anni di carrozzeria tipo "Targa" ecco che finalmente viene proposta una scoperta vera e propria con capote integrale e senza il massiccio rollbar centrale. I motori tra cui scegliere sono il quattro cilindri 1.800 e i due sei in linea di 2 e 2,5 litri

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Si è chiuso un cerchio, con la E30, a proposito di cabriolet. Nate "lisce", cioè senza alcun arco superiore di protezione, ai tempi della 02, le decapottabili BMW erano diventate "sovrastruzzate" già nella seconda fase di vita dello stesso modello: rollbar, tettuccio rigido e capottina posteriore ripiegabile. Una struttura complessa (a cura della carrozzeria Baur) dovuta all'esigenza di assicurare la necessaria rigidità torsionale e mantenuta, in seguito, pressoché inalterata sulla Serie 3 E21, che in variante cabrio aveva assunto il



nome TC (Top Cabriolet). Anche la seconda generazione della "3-Reihe" inizia la sua carriera con questa configurazione, assumendo il nome TC 2 per riconoscerla dalla precedente. E la prosegue anche, nel senso che la conversione, sempre curata dalla Baur di Stoccarda, continua sino al 1987 sia in primo equipaggiamento,

cioè ordinando la vettura in concessionaria, sia in retrofit, ovvero facendosi "tagliare" e adattare una berlina a due porte successivamente all'acquisto. Ma nel 1985 ecco una delle novità più ghiotte: debutta la E30 Cabriolet, una vera e propria scoperta, pulita, senza nessun elemento oltre la linea di cintura che non sia il parabrezza. E si riporta la costruzione "in house", cioè nella fabbrica di Monaco, non ricorrendo più a un fornitore esterno. Architettura della carrozzeria a parte, differenziano le due cabrio, la Baur (14.455 unità) e la BMW (143.425 pezzi), le scelte possibili per i motori: mentre la TC 2 è fornibile con qualunque cilindrata e frazionamento previsti per la berlina, la Cabriolet è proposta dapprima con i sei cilindri di 2 e 2,5 litri e infine con il quattro cilindri 1,8 l.



BMW 320i CABRIOLET

QUOTAZIONI

Sul gradino più alto del podio troviamo la 325i: 9.100 euro, se in buone condizioni. All'estremo opposto ecco le più popolari 318i (4.000). Un po' più alte le quotazioni delle 320i (da 5.900). Le TC Baur sono attualmente molto sottostimate.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.000

9.100



2 RESTAURO

Al netto dei numerosi rumori parassiti che genera la sua carrozzeria, e che vanno considerati del tutto naturali per una decapottabile "integrale", la Cabriolet classica comporta molti vantaggi collaterali, a iniziare da un'agevole disponibilità delle parti specifiche di ricambio per la carrozzeria (ci riferiamo a capote, copricapote e via dicendo). Situazione decisamente meno felice per gli elementi superiori della TC 2 di produzione Baur. Come anche sulle altre Serie 3, la seduta delle poltrone anteriori tende spesso a deteriorarsi. Situazione corrosione: pur senza alcun esito drammatico, la struttura di una decapottabile è inevitabilmente più complessa di quella di una berlina o di una station wagon, per cui un controllo preventivo più accurato si impone. Di fatto, le possibili infiltrazioni di acqua dal tetto riportano potenzialmente indietro l'orologio del tempo di un paio di generazioni costruttive, consigliando

controlli molto più attenti prima di far partire il bonifico. Trattenendo dunque l'entusiasmo per la Cabriolet (o la TC 2) al cospetto della quale vi troverete, sorvegliate le saldature tra pianale e parafanghi, l'interno dei passaggi ruota, le parti inferiori della scocca con particolare riguardo alle vasche laterali sul fondo del vano bagagli. Anche all'interno dei passaruota posteriori possono annidarsi punti di innesco e lo stesso vale per i brancardi, in particolare nella congiunzione tra i longheroni e la parte posteriore della carrozzeria (dietro le porte, insomma). Molto difficilmente, alla fine di queste verifiche, troverete un quadro realmente preoccupante, ma non è nemmeno pensabile di andarci a cuor leggero come si farebbe su una E30 con carrozzeria chiusa. Attenzione anche al lunotto della capote, che come sulla stragrande maggioranza delle vetture apribili è facilmente "segnato" quando non addirittura tagliato. Per le parti meccaniche vi rimandiamo invece a quanto già indicato per le Serie 3 berlina e station wagon.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CAPOTE	€ 715
FANALE POSTERIORE	€ 130
PARAFANGO ANTERIORE	€ 85
PARAURTI POSTERIORE	€ 125
PARABREZZA	€ 250

● I club

BMW Auto Club Italia



BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

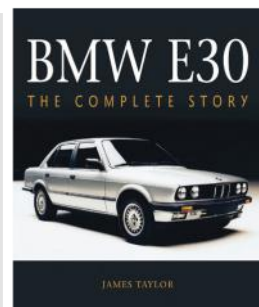
Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

● I libri



Non ci sono volumi specifici sulla versione cabriolet. Quindi segnaliamo ancora "The Essential Buyer's Guide BMW E30 3 Series 1981 to 1994" e "BMW E30 The Complete Story" di James Taylor.

● Specialisti

Classicbahn Stormers

Sito classicbahnstormers.com

Email info@classicbahnstormers.com

Eurotop

Sito verdeck.de

Email info@eurotop.de

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic...

Email info@nanninember.bmw.it

Reda Racing

Sito redaracing.it

Email info@redaracing.it

3 SU QUALE PUNTARE

Prima discriminante: meglio la TC 2 o la Cabriolet? La valutazione non è solo questione di sensibilità estetica: ha anche elementi oggettivi di riscontro. Grazie all'immenso rollbar la rigidità strutturale

della Baur è notevole; se c'è vento, si riesce a viaggiare parzialmente all'aperto abbassando la sola tela posteriore e lasciando in posizione l'hardtop davanti. Ci sono però anche svantaggi: le operazioni di apertura e chiusura sono laboriose (l'hard top va riposto nel bagagliaio), l'estetica è personale ma un po' tormentata. Priva di montante centrale, con finestrini posteriori a scomparsa e porte senza cornice, la Cabriolet è meno originale

ma più armoniosa. Due ammortizzatori a gas integrati nell'intelaiatura del mantice lo rendono particolarmente agevole da movimentare. Per compensare la mancanza di padiglione i passaruota, i fianchi posteriori e il pianale sono rinforzati, i montanti del parabrezza maggiorati, la paratia tra vano bagagli e abitacolo raddoppiata. Tutti questi aggravi fanno aumentare il peso di circa un quintale. A capote aperta, si entra con più agio visto



BMW 325i CABRIOLET 1985-1992



4 IL MERCATO

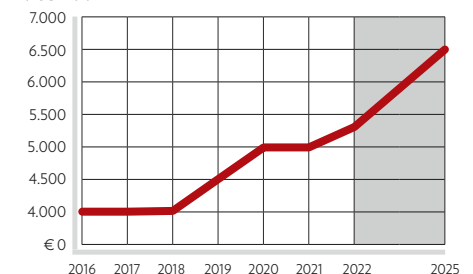
Così come avviene per le berline e Touring della Serie E30 (tranne rare eccezioni), anche le versioni scoperte della Serie 3 degli anni 80 hanno quotazioni inferiori al potenziale di mercato. Questo significa che, prima o poi, il trend cambierà e i prezzi inizieranno a crescere in maniera più consistente. La E30 cabriolet che vale di più è la 325i, dotata del sei cilindri da 171 CV, che fu anche la versione dell'esordio nel 1985: se perfetta vale 14.500 euro. Su un livello inferiore la 320i e ancora più basse sono le quotazioni della 318i, che è anche la versione più diffusa in Italia. Rarissime sono invece le TC 2 della Baur, la cui produzione continuò anche dopo la presentazione della cabriolet firmata BMW, sebbene sempre su scala ridotta per accontentare le richieste di una scoperta più pratica. Le Baur sono quotate attorno ai 5.000 euro, se in buone condizioni (con una

leggera prevalenza per le 323i sulle 320i), ma non sfiorano nemmeno i 10.000 euro se in condizioni di conservazione o restauro straordinarie: il potenziale di crescita, perciò, è molto elevato. Anche le cabriolet ufficiali sono, secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, decisamente sotto tono: si ritiene altamente probabile che le quotazioni siano destinate a crescere parecchio nei prossimi anni. Sono vetture abbastanza diffuse in Italia e generalmente sono ben conservate. Pochi sono però gli esemplari restaurati in maniera professionale, perché il valore modesto non consente interventi di alto livello. L'acquisto più frequente è dai venditori privati: la E30 è un'auto "trasversale", cioè non si trova solamente da collezionisti BMW, ma anche presso appassionati più "generalisti" e persino nelle mani di possessori non interessati alle storiche. In questi casi è abbastanza facile acquistare a prezzi modici, addirittura inferiori a quelli indicati da Ruoteclassiche. **RC**



BMW 323i TC 2 BAUR

1983-1991



In Italia è molto rara, parimenti alla 320i, che è quotata leggermente meno. Il suo potenziale di valutazione è sottostimato: gli esperti ritengono che crescerà molto.

che il padiglione non esiste; sulla TC 2 è come accomodarsi su una berlina. Cambia non poco la sensazione di guida: anche sui fondi più irregolari la TC si comporta come una qualunque altra Serie 3. La Cabriolet paga invece pegno al suo topless ed evidenzia una rigidità torsionale inferiore: passando sulle buche dà l'impressione di una solidità aleatoria e lascia filtrare più cigolii. E tra i vari motori disponibili qual è il più interessante? Usando come guida

**LA TC 2 SI
COMPORTA COME
LA BERLINA. LA
CABRIOLET INVECE
FLETTE E SULLE
BUCHE SI SENTONO
CIGOLII VARI**

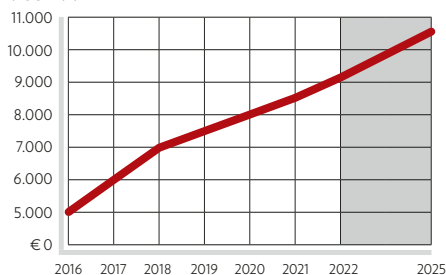
l'offerta della cabriolet "classica" di produzione BMW, ci sembrano più coerenti i due estremi della gamma: la 318i Cabriolet, mossa dal milleotto a quattro cilindri da 113 cavalli, è un valido compromesso tra dinamica di guida e consumi contenuti mentre la grossa 325i Cabriolet può contare sulla pastosità del sei in linea e sui suoi 171 cavalli a prezzo di qualche sacrificio (comunque non eccessivo) sul piano delle percorrenze.



↑ **BMW 318i CABRIOLET** 1990-1993

↓ **BMW 325i CABRIOLET**

1985-1992

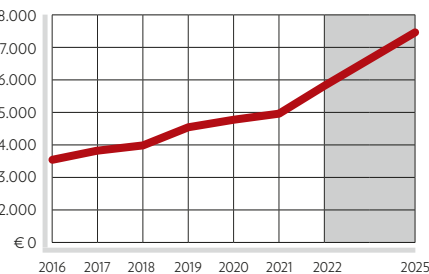


È sicuramente la versione più apprezzata dai collezionisti. Anche la 325i è destinata a crescere di valore e rimarrà sempre la più quotata della gamma.



↑ **BMW 320i CABRIOLET**

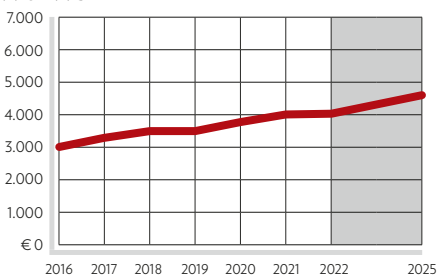
1987-1992



Le sei cilindri da 129 CV hanno quotazioni più alte rispetto a quelle delle 318i, ma sempre troppo basse in relazione al blasone del marchio e alla qualità di questo modello.

↓ **BMW 318i CABRIOLET**

1990-1993



Ultima versione della Cabriolet, rappresenta il modello d'accesso alla gamma. Come per tutte le E30 Cabriolet, è decisamente sottostimata.



DICA “TRENTASEI”

È la berlina compatta d'intonazione sportiva che ha dominato l'ultimo decennio del secolo scorso. I motori a sei cilindri sono ovviamente i più desiderabili, con cilindrata comprese tra i 2 e i 2,8 litri, con potenze che arrivano a 193 CV. Il tutto con una spesa risibile

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



BMW 323i

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Può una berlina a 4 porte prodotta in quasi un milione e mezzo di esemplari essere considerata un'auto da collezione? La risposta è sì, se si tratta della BMW Serie 3 E36. Oggi è ancora diffusissima sulle nostre strade e quindi, se si vuole puntare sulla vettura giusta, occorre selezionare una delle versioni di maggiore prestigio. Concetto che per la Casa di Monaco si traduce ovviamente nelle alte prestazioni. La gamma delle E36 è stata pressoché sterminata, con ben 5 tipologie di carrozzeria: la berlina a 4 porte, la coupé

a 2 porte (nettamente più sportiva, in termini stilistici, della precedente E30, che era una berlina a 2 porte, sulla falsariga della genitrice E21), la Cabriolet, la Compact a 3 porte e, infine, la station wagon Touring. In questa analisi gli esperti di Ruoteclassiche analizzano la prima e l'ultima, lasciando al servizio successivo le sportive coupé e cabriolet. Partendo dalla berlina, nella quale lo stile classico si abbina a numerosi dettagli originali, come per esempio il doppio rene della mascherina allargato e a sviluppo orizzontale perfettamente raccordato ai fanali, sempre accoppiati, ma con un'unica superficie che li racchiude. La gamma delle motorizzazioni offre infinite possibilità di scelta, ma è nelle versioni a 6 cilindri, tutti a 24 valvole, che occorre concentrare l'attenzione: si può optare per



la più diffusa 320i, oppure puntare sulla 325i (per entrambe il sofisticato sistema di fasatura variabile Vanos entra in produzione nel 1992, a due anni dall'esordio della E36), o ancora sulla 328i che prende il posto della 325i o infine sulla rara 323i, che dal 1995 si inserisce tra la 320i e la 328i rispolverando il motore della 325i CV.

QUOTAZIONI

Si parte dai 1.500 euro per una 316i o 318i ben conservate, per salire a 2.200 euro per una 320i. All'estremo opposto la serie limitata 318is Racing: 6.000 euro è il valore di riferimento della label AB. Le Touring, pur più rare, valgono quanto le berline a 4 porte.

Valore minimo € (label AB)

1.500

Valore massimo € (label AB)

6.000

2 RESTAURO

La E36 è tuttora disponibile in una grande quantità di esemplari, e questo è un bene. All'opposto, la leggerezza con cui molte di esse sono state trasformate in repliche della M3 disorientano nella ricerca di un esemplare corretto o quantomeno meritevole di attenzione, quando non addirittura di un restauro. Su questa serie la BMW ha utilizzato moltissime varianti sia di carrozzeria che di interni, con un approccio modulare dove tutto era trapiantabile a livello meccanico ed estetico: ottima idea da un punto di vista industriale, fonte di pensieri in prospettiva collezionistica. Le carrozzerie sono ben protette dalla ruggine e i problemi possono tutt'al più sorgere dai molti inverni passati al sale del Nord: controllate nel caso il sottoscocca (il ponte dell'officina è sempre un alleato fondamentale) e sotto le eventuali minigonne in plastica. Il portellone delle Touring è abbastanza delicato. Molte plastiche esterne con il

tempo si seccano e vanno sostituite: si trova tutto, e a prezzi ottimi. I fari spesso hanno le lenti interne ingiallite: esistono elementi in vetro aftermarket per il ripristino. Da nuove il must della E36 erano le frecce bianche, ora quelle arancioni sono molto richieste, spesso con materiali replicati: verificate che siano omologate anche se ovviamente la prima scelta rimangono sempre le parti originali. L'avantreno richiede frequentemente la sostituzione di snodi e boccole, specie se i cerchi sono grandi e le strade dissestate. Esistono, pure in questo caso, molti prodotti di alta qualità e buon prezzo. Il retrotreno a volte va revisionato, con costi di manodopera non indifferenti. Diffidate degli assetti rasoterra: a volte per installarli vengono allargati i passaruota, cosa che è fonte di ruggine e di ingenti costi di ripristino. Senza contare che settaggi fatti in economia rendono l'auto meno guidabile. La gamma di cerchi in lega era ampia, e con le possibilità che molti produttori offrivano in aftermarket diventava smisurata: una volta ancora, non date per scontato che siano pezzi di qualità.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

RADIATORE	€ 100
POMPA FRENI	€ 80
GRUPPO OTTICO ANT.	€ 90
ALZACRISTALLO COMPLETO	€ 90
COMPRESSORE CLIMATIZ.	€ 200

● I club



BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

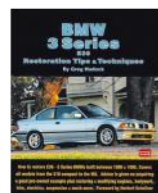
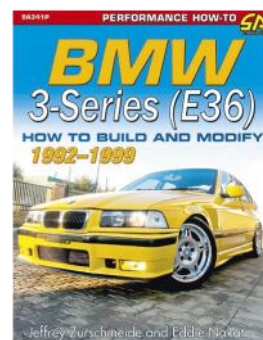
Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

● I libri



Buona disponibilità di volumi in lingua inglese: "BMW 3 Series (E36) How to build and modify" di Jeffrey Zurschmeide e Eddie Nakato, "BMW 3-Series Book" di Richard Dredge edito da Haynes oppure "BMW 3 Series E36 Restoration Tips & Techniques" di Greg Hudock, pubblicato da Brooklands Books.

● Specialisti

Munich Legends

Sito munichlegends.co.uk

Email info@munichlegends.co.uk

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic...

Email info@nanninember.bmw.it

AutoClub

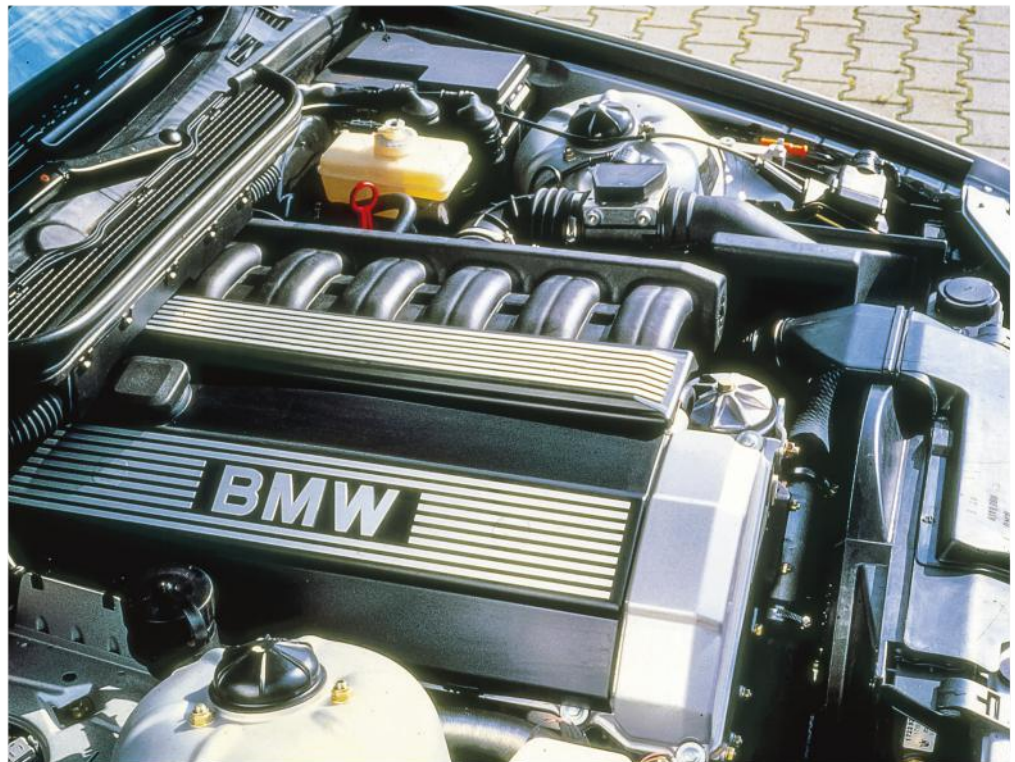
Sito autoclub.it/bmw

Email vendite@autoclub.it

3 SU QUALE PUNTARE

Secondo i nostri esperti BMW, le versioni consigliate sono la 325i berlina, che con i suoi 192 CV offre divertimento massimo con spesa minima (4.000 euro possono bastare per un buon esemplare), mentre per le Touring suggeriamo di puntare sulla 320i, comunque brillante e facile da reperire a prezzi modestissimi (2.200 euro). Sono entrambe adatte ai neofiti del collezionismo e permettono con un investimento molto contenuto un ritorno economico, anche se soltanto nel lungo periodo. Sono versioni facili da reperire sul mercato (più la 320i Touring rispetto alla 325i, meno diffusa in Italia, nonostante una produzione di oltre 173.000 esemplari, perché venduta soprattutto all'estero). La E36 nasce nel 1990 in sostituzione della E30: rispetto a questa è più grande e ha il passo maggiorato (270 cm) per migliorare l'abitabilità, uno dei pochi punti critici delle precedenti Serie 3. Lo stile è spettacolare: una delle più belle berline sportive degli anni 90, e molto personale, nonostante le forme classiche. È uno degli ultimi capolavori di Claus Luthe, designer che aveva sostituito Paul Bracq nel 1976 e che avrebbe caratterizzato tutto lo stile BMW fino all'avvento di Chris Bangle. Nella sua carriera, l'eclettico Luthe ha realizzato auto di ogni genere, dalla NSU Prinz 4 alla BMW Serie 8, ma la E36 resta una delle sue opere migliori. Nata con quattro motorizzazioni iniziali, la 316i (100 CV), la 318i (113 CV), la 320i (150 CV) e la 325i (192 CV), la Serie 3 nel corso di 10 anni viene sottoposta a un continuo affinamento, che riguarda soprattutto i motori: si aggiungono le turbodiesel (che rivestono scarso interesse collezionistico), ma soprattutto la 320i e la 325i adottano il sistema di fasatura variabile Vanos (1992), che non interviene sulla potenza, che resta identica, ma sul regime di coppia massima, che si abbassa notevolmente e che rende il già elastico sei cilindri ancora più fruibile. Nel 1993 il motore 1.800 bialbero della coupé 318is da 140 CV entra nel vano motore della berlina a 4 porte, dando origine a una

BMW 325i 1990-1994



BMW 320i TOURING 1994-1999



delle versioni più interessanti della gamma, in particolare la serie speciale Class II Racing, con spoiler anteriore, minigonne, alettone posteriore e differenziale autobloccante di serie. Il nuovo 1.800 diventa un'alternativa al 2 litri più frazionato, consentendo una scelta differenziata: la potenza, la coppia e le prestazioni sono molto simili, ma il carattere è nettamente diverso. È evidente l'intenzione della BMW di andare incontro alle esigenze di tutta la clientela, saturando ogni nicchia di mercato. Tranne quella degli amanti della trazione 4x4, che con la E36 non verranno accontentati, dopo il riuscito esperimento con la E30, e potranno tornare a guidare una Serie 3 "X" soltanto con la successiva E46. La Touring debutta nel 1994, con una gamma semplificata di motori. Nell'inverno 1994-1995 la 325i viene sostituita dalla 328i, con potenza pressoché analoga (193 CV anziché 192),

**UNA BLASONATA
BERLINA SPORTIVA
MOSSA DA UN SEI
CILINDRI DA 192 CV
A 4.000 EURO?
NO, NON È UNO
SCHERZO**

ma coppia più consistente e "bassa". Nel 1995 c'è un piccolo restyling, che riguarda i paraurti, la calandra, gli specchi retrovisori esterni, i cerchi in lega e le plastiche degli indicatori di direzione che diventano bianche. All'interno, nuove sellerie, cruscotto leggermente rimaneggiato e volante con stemma a colori anziché semplicemente impresso nella plastica del mozzo centrale. Torna in auge il motore di 2,5 litri, questa volta depotenziato a 170 CV, che dà origine alla 323i. Nel 1996 la 318is aumenta la cilindrata del motore fino a 1,9 litri, con potenza identica, ma coppia migliore. È lo stesso 4 cilindri utilizzato sulla roadster Z3. Nella primavera del 1998 debutta la nuova Serie 3 E46, inizialmente soltanto berlina: la 4 porte E36 esce di produzione, la Touring le sopravvive un altro anno.

4 IL MERCATO

Ormai tutte le Serie 3 della generazione E36 hanno superato i 20 anni di vita e quindi, secondo la normativa italiana, possono ambire allo status di storiche. Per molti appassionati, però, queste auto di categoria media ma premium rientrano ancora nella fascia dei modelli vecchi, con poca attrattiva a livello collezionistico, tranne ovviamente le derivate M3, le Coupé e le Cabriolet, che però sono trattate nelle prossime pagine. Questa impressione è favorita anche dal fatto che la E36 appare ancora oggi molto moderna dal punto di vista stilistico. In ogni caso la Serie 3, in versione berlina o Touring, è una scelta da consigliare, perché sotto il profilo economico richiede un investimento molto modesto e beneficia di tutti i vantaggi fiscali e assicurativi, una volta ottenuto il Certificato di Rilevanza Storica. La E36 è giunta al momento più

basso della curva di svalutazione: poche migliaia di euro possono bastare per acquistare un esemplare ben conservato (esempi di restauro integrale sono rarissimi in quanto la convenienza economica non esiste) che, nel lungo periodo, salirà di valore. A patto, naturalmente, di scegliere le versioni più rare e dotate di motorizzazioni più potenti. Quindi, 318is a parte, la scelta deve convergere sulle 6 cilindri. La E36 è la classica auto da reperire nel normale circuito dell'usato, selezionando con cura gli esemplari più "freschi" e originali. Vanno assolutamente lasciate perdere le Serie 3 modificate esteticamente con orpelli di dubbio gusto e quelle con troppi chilometri all'attivo. La meccanica è robusta, efficiente e longeva, ma quando si superano i 250-300 mila km i cedimenti da usura sono dietro l'angolo. Attenzione anche agli esemplari preparati per il drifting (fenomeno però che riguarda soprattutto le coupé), il cui ripristino

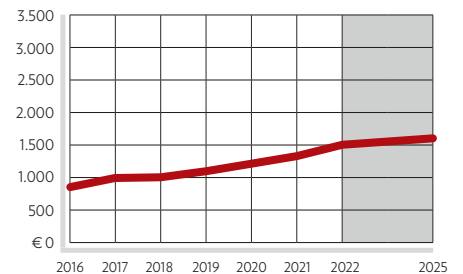
DA PUNTARE SONO LE VERSIONI CON IL SEI CILINDRI. DA PRIVILEGIARE GLI ESEMPLARI ORIGINALI

è complesso e costoso. I possessori privati che le mettono in vendita solitamente utilizzano il canale dell'e-commerce, quindi i siti web più frequentati. Data l'abbondanza di disponibilità, è possibile scegliere con estremo rigore, privilegiando gli esemplari con carrozzeria, interni e meccanica in ordine. I ricambi sono costosi, se acquistati presso la rete ufficiale, ma si trovano anche non originali di qualità equivalente e usati (il web è fonte preziosa di approvvigionamento, così come i rottamai). **RIC**



BMW 316i-318i

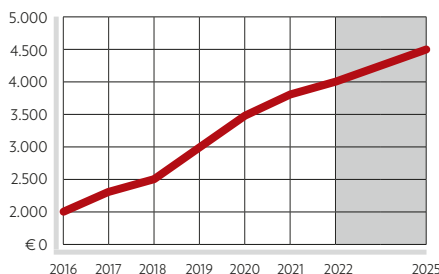
1990-1997



Le versioni base hanno valori quasi simbolici, anche se il trend di crescita, sebbene quasi impercettibile, è ormai una realtà. Attenzione: ogni intervento è antieconomico.

BMW 323i-325i (BERLINA E TOURING)

1990-1998

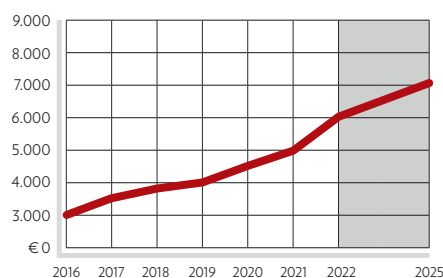


Costano il doppio rispetto alle 320i, ma hanno migliori prospettive di rivalutazione. Fino a poco fa anche le 328i avevano quotazioni equivalenti: ora costano un 20% in più.



BMW 318is CLASS II RACING

1993-1994

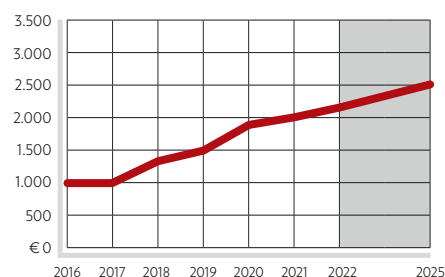


Una serie speciale un po' vistosa, ma decisamente interessante: quasi una M3 in miniatura. Per i collezionisti di BMW è quasi un mito: per questo le quotazioni alte.

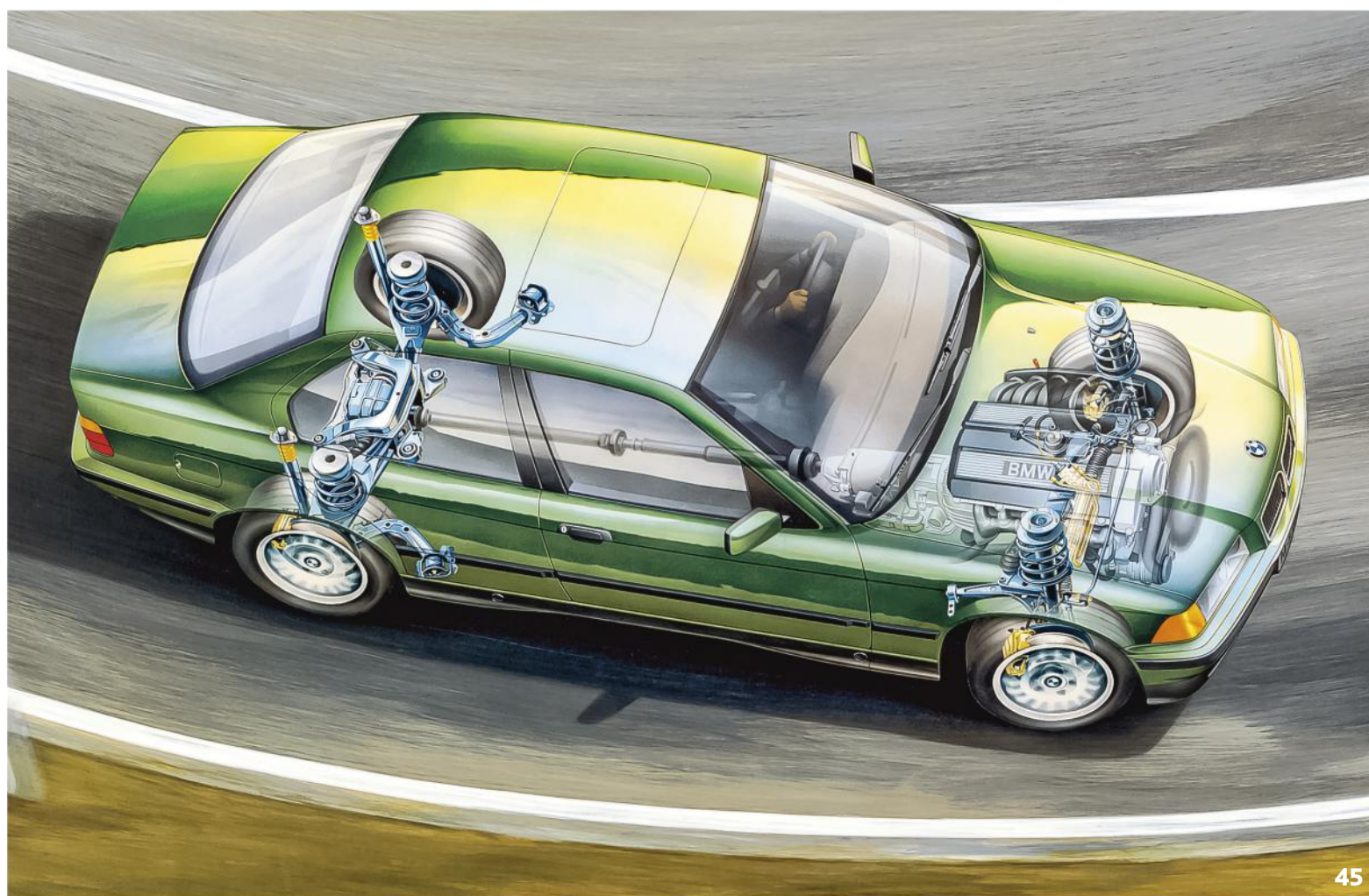


BMW 320i TOURING

1993-1999



Si tratta di una versione ancora piuttosto diffusa: se in buone condizioni e acquistata a prezzo basso potrebbe rivelarsi un discreto affare nel lungo periodo.



UNO STILE TUTTO SUO

Per la prima volta la versione chiusa a due porte assume un design specifico, ben distinto da quello della berlina. Si trasforma quindi in una sportiva a tutti gli effetti. La scoperta è sempre la prediletta da chi ama guidare con brio, godendosi però il panorama

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Nella generazione precedente E30, le versioni a due porte erano più berline che coupé, ma nella E36 la BMW puntò su modifiche più sostanziose a livello stilistico, con conseguente beneficio in termini di vendite e una sostanziale differenza di immagine, nettamente più sportiva. Le E36 coupé, così come le derivate cabriolet realizzate sulla stessa meccanica e con modifiche alla scocca poco rilevanti tranne l'irrobustimento strutturale (che grava per 120 kg in più, penalizzando un po' le prestazioni), sono versioni già da tempo nel



mirino dei collezionisti e quindi nella fase di risalita delle quotazioni. È una ripresa per il momento abbastanza modesta, ma che continuerà in futuro con un tasso di rivalutazione sempre più deciso, e sicuramente ben più elevato rispetto a quello che faranno registrare le berline e le Touring. Scegliendo con cura nel

mercato dell'usato (giacché molti possessori non le considerano ancora degne dello status di veicolo d'epoca, e si sbagliano di grosso...) le Serie 3 Coupé e Cabriolet rappresentano un affare per il collezionista che si affaccia al mondo delle storiche. Sono robuste e affidabili, dotate di componenti elettroniche basiche e solitamente longeve, sono semplici da riparare e costano poco: un bouquet di vantaggi quasi irresistibile. Senza dimenticare che questi modelli trasmettono ancora l'immagine di categoria superiore che avevano all'epoca e che ne avevano decretato il successo commerciale: erano le regine delle sportive premium di categoria media, che offrivano qualità, prestazioni e un'eccellente abitabilità per quattro adulti. Insomma, una scelta azzeccata ancora oggi.

BMW 318is



QUOTAZIONI

Come spesso accade le cabriolet sono più apprezzate delle corrispettive versioni chiuse. La scelta più economica è la 316i coupé, che in buono stato vale 3.000 euro (4.500 euro se perfetta); la più costosa è la 328i Cabriolet: 8.000 euro nella fascia AB, 12.000 euro in A+.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

3.000

8.000



2 RESTAURO

Per la carrozzeria vi rimandiamo a quanto indicato per berline e Touring, con la doverosa aggiunta che le cabriolet hanno una capote - dal prezzo elevato in caso di ripristino - che spesso presenta il cielo interno da rifare (costo moderato) e a volte abrasioni causate dal movimento di apertura e chiusura. Sono due le varianti dello scheletro interno, entrambe affidabili, ma da far controllare regolarmente; in caso di guasto servono competenza e un certo esborso economico. L'hardtop spesso presenta un collassamento del rivestimento interno. L'impianto di climatizzazione richiede con frequenza il montaggio di una nuova resistenza per la ventola e il ripristino della centralina elettronica. I motori sono riconducibili a varie generazioni: i quattro cilindri sono deboli di punterie; i primi hanno la cinghia di distribuzione, mentre gli M42 sono stati rifatti quasi tutti, con nuove guarnizioni di testa migliorate.

I sei cilindri sono indistruttibili, tuttalpiù si rende necessaria la sostituzione delle bobine, oltre alla cura del Vanos e dell'ermeticità dell'aspirazione. Per tutti pompe acqua, radiatori e tubazioni relative sono da rimpiazzare idealmente ogni 100 mila chilometri. Cambi e differenziali rappresentano solo raramente una fonte di problemi, compresi gli autobloccanti. Nel corso della carriera del modello l'elettronica è stata cambiata radicalmente: i sistemi sono affidabili, i montaggi si rivelano piuttosto complessi e la diagnosi non è affatto facile da eseguire. Come sempre antifurti e impianti Hi-Fi non montati in primo equipaggiamento possono essere fonte di guai per l'insieme dell'elettronica di bordo. Soprattutto sui primi esemplari, gli interni sono il punto debole a livello qualitativo di questa serie: stoffe delicate in tante varianti, pellami che se trascurati si dimostrano irrecuperabili (per fortuna la pelle, al contrario dei tessuti, è facile da reperire). I pannelli porta si scollano e scricchiolano quasi sempre.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

FINESTRINO ANT. (COUPÉ)	€ 130
COFANO MOTORE	€ 330
INSONORIZZ. COFANO	€ 70
CAPOTE	€ 800
PARABREZZA	€ 200

● I club



BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

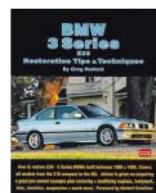
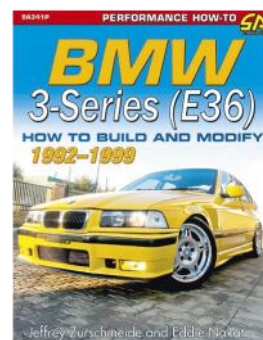
Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

● I libri



Buona disponibilità di volumi in lingua inglese: "BMW 3 Series (E36) How to build and modify" di Jeffrey Zurschmeide e Eddie Nakato, "BMW 3-Series Book" di Richard Dredge edito da Haynes oppure "BMW 3 Series E36 Restoration Tips & Technique", pubblicato da Brooklands Books.

● Specialisti

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw

Email vendite@autoclub.it

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic...

Email info@nanninember.bmw.it

Reda Racing

Sito redaracing.it

Email info@redaracing.it

BMW 320i CABRIOLET 1994-2000



3 SU QUALE PUNTARE

I nostri esperti consigliano la 328i Coupé tra le versioni chiuse, ovvero la più potente del lotto, mentre sul versante delle scoperte suggeriscono la 320i Cabriolet. Per entrambe il mercato offre molte opportunità di scelta: di 328i Coupé ne sono state costruite quasi 45.000 unità, di 320i Cabriolet oltre 30.000. La 328i è un po' meno diffusa in Italia (e un buon numero sono state trasformate per uso drifting, quindi sono sconsigliate all'acquisto), mentre la 320i scoperta è quasi una sorta di versione specifica per il mercato italiano. Ed è nettamente migliore rispetto alla più economica 318i che utilizza il motore monoalbero da 115 CV, anziché il più grintoso 318is a 16 valvole da 140 CV montata sulla Coupé (nato come 1.800 e poi passato a 1.900 nel 1995). Le E36 sono auto molto diffuse perché hanno rappresentato il modello sportivo di categoria medio-superiore più venduto in Europa degli anni 90: con una produzione rispettivamente di circa 387.000 esemplari (Coupé) e quasi 155.000 (Cabriolet) sono ancora molto diffuse in circolazione. Questo contribuisce a calmierare i prezzi, ma anche ad allontanare nel tempo il momento di forte rivalutazione, che comunque si concretizzerà tra qualche anno, come sempre avviene per le versioni sportive della gamma BMW. La Serie 3 E36 Coupé, la cui sigla di progetto è E36/2, debutta nella primavera del 1992, anche se è già in prevendita da qualche mese. La gamma iniziale prevede tre motorizzazioni, di cui quella d'accesso è inedita per la serie E36: è la 318i con il motore 16V; a seguire la 320i (150 CV) e la 325i (192 CV). Oltre che per la presenza di 2 sole porte, che non hanno la cornice ai cristalli, le E36/2 si distinguono per uno stile differente dalla linea di cintura in su: i vetri sono più bassi, i montanti anteriore e posteriore più inclinati, il montante centrale non è visibile dall'esterno. Di conseguenza il tetto è più basso e la carrozzeria appare più profilata. Diversa anche la forma dei vetri fissi laterali posteriori. Nella coda, i fanali hanno una sagoma specifica: sono più piccoli in altezza e più arrotondati. L'omologazione è per 5

persone, ma in realtà la E36 Coupé è comoda per 4, con un accesso al divano posteriore abbastanza buono. Passa un solo anno, e nel 1993 arriva in listino la 316i, che si pone al vertice basso della gamma, come modello d'accesso; contemporaneamente anche le altre versioni vengono rese disponibili nell'allestimento Europa, più semplice e meno costoso (ma di scarso successo in Italia, dove l'immagine BMW è assolutamente premium e molto alta). Per il model year 1995, la 325i Coupé lascia il posto alla 328i, come sulle berline, sulle Touring e sulle Cabriolet. La potenza è di 193 CV, un solo CV in più rispetto alla 325i. Il motore di quest'ultima, depotenziato a 170 CV, va a equipaggiare la 323i. Per il model year 1996 la 318is passa a 1,9 litri di cilindrata. La E36 Coupé esce dai listini nel 1999, sostituita dalla E46. La Cabriolet debutta esattamente un anno dopo la Coupé. Rispetto alla E30 è decisamente più

**LA 328i È UNA
COUPÉ BRIOSA,
FORTE DI UN 2,8
LITRI DA 193 CV.
PRODOTTA
IN CIRCA
45.000 UNITÀ**

bella, sia chiusa sia aperta. La disponibilità, dopo qualche mese, dell'hardtop la trasforma in una "quasi-coupé" molto simile alla versione chiusa. La capote è un capolavoro di ingegneria e di artigianalità produttiva. Molte sono le modifiche strutturali per compensare la perdita del padiglione, che comportano un aggravio medio di peso di 120 kg. Il vano che accoglie la capote abbassata sottrae parecchio spazio al bagagliaio. L'omologazione è per 4 posti. Al debutto è disponibile un'unica motorizzazione, la 325i; nel 1994 arrivano la 318i (con il motore 8 valvole da 115 CV) e la 320i. Per il model year 1995, come per le altre versioni, la 328i sostituisce la 325i. L'uscita di produzione avviene con l'arrivo della E46 Cabriolet nel 2000. Non sono mai esistite le versioni scoperte della 316i, della 318is e della 323i.

BMW 328i COUPÉ 1995-1999



4 IL MERCATO

Prodotta in oltre mezzo milione di esemplari, la E36/2 (Coupé) e la E36/2C (Cabriolet) sono ancora molto diffuse, anche in Italia. Il mercato, però, si divide in due parti, nettamente distinte. Da un lato troviamo gli esemplari molto sfruttati, spesso appartenenti alla gamma economica del listino (le 318is Coupé, che sono state le versioni più prodotte, con quasi 150.000 unità sfornate dalle catene di montaggio, e le 318i Cabriolet con motore 8 valvole), generalmente con una dotazione di accessori abbastanza limitata (spesso con cerchi in lamiera e interni in tessuto). Dall'altra parte invece si collocano le versioni top di gamma, quasi sempre molto accessoriate (i raffinati rivestimenti in pelle conferiscono un tocco di classe e meritano di conseguenza un markup

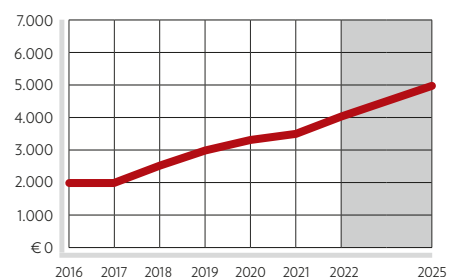
di valutazione) e mantenute in uno stato di conservazione migliore, spesso con percorrenze più limitate, soprattutto per le Cabriolet, destinate prevalentemente a un utilizzo durante la bella stagione. Gli esperti del Comitato Prezzi pronosticano un mercato di conseguenza: più accelerata la rivalutazione dei modelli top di gamma (sei cilindri e 318is), meno rapida per le versioni base. L'elevata diffusione conseguente al successo commerciale e la robustezza di questa automobile

**NONOSTANTE
ABBIANO GIÀ
SUPERATO I 20 ANNI,
LE E36 NON SONO
ANCORA PERCEPITE
COME STORICHE**

ne hanno favorito una lunga sopravvivenza nelle strade: tale longevità sposterà un po' in avanti nel tempo lo status di storica. Per molti collezionisti le E36 sono modelli troppo recenti, anche se anagraficamente già storici. Per questo motivo solamente quelli meglio conservati sono attraenti. Tanto più che un eventuale ripristino professionale si rivelerebbe troppo costoso in relazione al valore commerciale, ed è dunque sconsigliabile. A livello statistico, le E36 Coupé e Cabriolet sono più diffuse nelle regioni del Centro-Sud, nonostante molte siano state originariamente vendute al Nord. Qualitativamente parlando, gli esemplari migliori si trovano in Lombardia e in Veneto. Molto differente è il grado di attrazione che esercitano le versioni meglio accessoriate, che si vendono con rapidità non appena appaiono sul mercato. Solitamente le E36 sportive si acquistano da venditori privati. **RG**

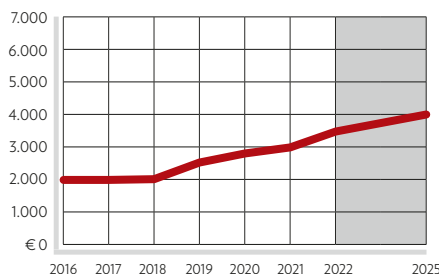


BMW 318i COUPÉ
1992-1999



Tra le quattro cilindri è nettamente da preferire alla 316i Coupé, che ha quotazioni più basse. La 318is, invece, ha già raddoppiato il suo valore in poco più di cinque anni.

BMW 318i CABRIOLET
1994-2000



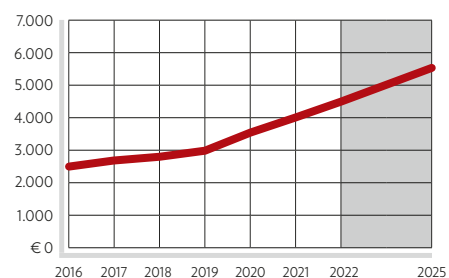
Pur essendo già nella fase di ripresa, la 318i Cabriolet è la versione meno attraente, anche perché quasi tutti gli esemplari in circolazione hanno una dotazione di accessori modesta.





BMW 320i CABRIOLET

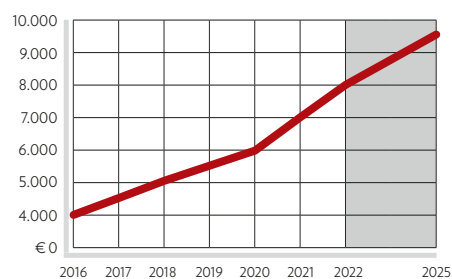
1994-2000



La sua quotazione è già più alta rispetto a quella della 318i; in molti casi lo stato di conservazione appare migliore. Per questo gli esperti consigliano di puntare su di lei.

BMW 328i COUPÉ

1995-1999



È il top di gamma. Peccato che parecchi esemplari siano stati elaborati per il drifting e quindi irrecuperabili come auto da collezione di interesse storico. Quotazioni in forte ascesa.



CATTIVA DENTRO

A differenza della serie precedente, basata sulla E30, rinuncia a vistose caratterizzazioni sportive. Ma sotto monta un sei cilindri in linea di 3 litri da 286 CV. Poi la cubatura sale a 3.200 e la potenza tocca i 321 CV. Tre le carrozzerie: coupé, cabriolet e berlina

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



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se la M3 di prima generazione (la E30) aveva sfiorato le 18.000 unità, su una produzione totale di questa Serie 3 di oltre 2,3 milioni di esemplari, la M3 E36 ha raggiunto un successo commerciale ben più alto. La BMW ne ha infatti sfornate più di 71.000. Per questo è più facile da reperire e i suoi valori di mercato, sebbene in grande crescita, sono più contenuti. È una sportiva dalle prestazioni elevatissime, superiori a quelle della M3 E30, ma con una caratterizzazione estetica più sobria. Appartiene a un segmento di mercato che

all'epoca non aveva praticamente rivali: non esistevano derivate da una coupé di classe media mosse da un motore da quasi 300 CV. La M3 è un'auto sobria, ma molto efficace su strada, e il suo sei cilindri in linea di 3 litri da 286 CV (poi di 3,2 litri da 321 CV) offre un sound inconfondibile e sinfonico. È più votata al granturismo



rispetto alla M3 precedente, più confortevole. E, soprattutto, costa meno della metà, ma ha il medesimo trend sul mercato: crescita costante. Permette di scegliere tra la classica versione a 2 porte (Coupé) e le meno diffuse berlina a 4 porte (leggermente meno apprezzata dai puristi) e Cabriolet (che vale quanto la Coupé). Berlina e Cabriolet hanno raggiunto più o meno gli stessi volumi di produzione (oltre 12.000 esemplari ciascuna), ma la versione scoperta è sempre stata un'edizione di nicchia, mentre la berlina ha raggiunto il massimo gradimento negli Stati Uniti (nell'edizione 3.2, perché la 3.0 4 porte non è stata commercializzata in America). Insomma, c'è da scegliere tra tante opzioni, tutte con valori accessibili... Almeno per ora.

QUOTAZIONI

Il range di prezzo va dai **19.000 euro** per una M3 4 porte con cambio SMG (solo col motore 3.2), fino ai 23.000 euro delle Coupé e Cabriolet con lo stesso motore, ma cambio manuale a 6 marce. Qualcosa meno valgono le 2 porte, chiuse o aperte, con motore 3 litri (ma sono sfumature).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

19.000

23.000

2 RESTAURO

Primo: verificare con attenzione gli attacchi del ponte posteriore. Esisteva una modifica ufficiale BMW per rinforzare questa zona, ma usi estremi - in pista, soprattutto - possono mettere comunque in crisi anche gli esemplari con questa miglioria. In termini di ricambistica tutto (o quasi) risulta disponibile, sia nella rete BMW sia presso fornitori terzi. Le stoffe M sono state replicate, la pelle non è un problema rifarla, mentre iniziano a scarseggiare alcune componenti secondarie; la qualità dei pannelli porta non è esaltante. Viceversa, non preoccupatevi oltremodo per un rivestimento del padiglione scollato: si trova il materiale e il costo è affrontabilissimo. Troverete spesso display della strumentazione o check control con pixel mancanti: esistono specialisti che li riparano per tutte le BMW, dalla E32 in poi. Il differenziale è una roccia, ma bisogna cambiargli l'olio con regolarità e lo stesso vale per il cambio a cinque marce (è comune

ad altri modelli meno potenti della medesima serie). Il sei rapporti è invece più critico e comporta costi di manutenzione importanti. Se avete sotto mano una SMG sappiate che vi serve uno specialista di quel cambio, che pochissimi conoscono. Siate anche consapevoli che molte ex SMG sono state successivamente trasformate, proprio per queste difficoltà, in manuali. Qualora prevediate un uso intensivo della vettura la 3 litri renderà meglio (e vi darà più sicurezza in termini di affidabilità) con la coppa olio maggiorata. Il punto debole di questi motori è il Vanos, ma in genere basta un'ordinaria revisione per sistemarlo. Fatelo soprattutto sulle 3,2 litri, se non volete rischiare un cedimento della distribuzione. Valvole e farfalle vanno registrate spesso e con cura, pena perdite di potenza che possono anche essere importanti. Le sonde Lambda invecchiando diventano meno precise: questo avviene senza alcuna indicazione diagnostica, ma con l'effetto che la vettura ha un rendimento fiacco. Per le sospensioni esistono alcuni ricambi specifici M3, con prezzi conseguenti.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT GUARNIZIONI TESTATA	€ 240
BARRA STABILIZZATRICE	€ 400
AMMORTIZ. ANT. (COPPIA)	€ 550
PARAURT. ANTERIORE	€ 250
GRUPPO OTTICO ANT.	€ 580

● I club



BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

● I libri



Alla nutrita bibliografia sulla serie E36

si aggiungono numerose pubblicazioni che trattano le varie versioni della M3: "BMW M3 & M4 The complete history of these Ultimate Driving Machines" di Graham Robson, "BMW M3 The Complete Story" di James Taylor e "BMW M3 Ultimate Portfolio" di Brooklands Books.

● Specialisti

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic_

Email info@nanninember.bmw.it

Reda Racing

Sito redaracing.it

Email info@redaracing.it

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw



3 SU QUALE PUNTARE

Se privilegiate le sportive chiuse, la versione da prendere in considerazione è la Coupé nella versione d'origine, con il motore 3.0 da 286 CV. Per gli amanti della guida a cielo aperto il consiglio è quello di cercare una Cabriolet con motore di 3,2 litri, la cui potenza maggiore e la coppia più robusta, oltre che la maggiore flessibilità, riducono il gap prestazionale dovuto al maggior peso della versione scoperta. La 3.0 a 2 porte è sicuramente la versione destinata al mercato europeo più diffusa (oltre 11.000 esemplari prodotti con guida a sinistra), così come la Cabriolet 3.2 "left hand drive" è un po' più facile da trovare rispetto alla 3.0 (ne sono state costruite qualche centinaia di unità in più). La M3 E36 nasce a qualche mese di distanza dalla fine della produzione della M3 E30. È progettata per essere distribuita anche in America, dove il potenziale di mercato è molto ricco e i clienti sportivi della BMW l'attendono come una manna dal cielo, dopo l'astinenza per la precedente versione. Il marketing aveva ragione: nel corso della sua carriera, più della metà delle M3 E36 prodotte avranno specifiche Usa. La base di partenza è ovviamente la E36 Coupé. Non ha né i parafranghi allargati né il vistoso spoiler posteriore della precedente M3 E30; risulta quindi ben più sobria e di conseguenza può piacere a un pubblico più vasto. Però i paraurti sono più massicci, ci sono delle discrete minigonne e i cerchi da 17" riempiono meglio gli archi passaruota. Per la prima volta su una M3 il motore è un 6 cilindri in linea, chiamato S50B30, con cilindrata di 3 litri (2.990 cm³), 286 CV a 7.000 giri e coppia di 320 Nm piuttosto "bassa" (3.600 giri). Il variatore di fase elettronico Vanos permette di ottimizzare la distribuzione del motore bialbero a ogni regime. Numerosi gli adattamenti del telaio, in funzione delle prestazioni superiori. Assetto ribassato, sospensioni irrigidite, freni maggiorati (anche perché la massa della M3 è passata dal "peso piuma" E30 -1.200 kg - al "peso medio" E36 - quasi 1.500 kg).

BMW M3 COUPÉ (3.0) 1992-1995



BMW M3 CABRIOLET (3.2) 1996-1999



Il cambio è soltanto manuale, a 5 marce, con differenziale autobloccante di serie. La M3 è velocissima (raggiunge i 250 km/h limitati elettronicamente, e copre lo 0-100 km/h in 5,7 secondi). All'inizio del 1994 debutta la M3 Cabriolet, su cui gravano quasi altri 100 kg di peso in più. A protezione dei passeggeri posteriori, ci sono due piccoli rollbar che fuoriescono automaticamente in caso di bisogno. Pochi mesi dopo, prima della fine dell'anno, debutta anche la berlina a 4 porte. Supera appena le 1.300 unità prodotte (solo con specifiche europee), perché nel 1995 arrivano le M3 3.2. La novità è ovviamente nel motore, che assume la sigla S50B32: raggiunge i 3,2 litri (3.201 cm³: 86,4x91 mm) e la potenza tocca i 321 CV, che consentono alla M3 di diventare la prima con potenza specifica superiore ai 100 CV litro (livello spettacolare, in quegli anni, per un aspirato), un parametro che d'ora in poi tutte le M3

NIENTE PARAFANGHI ALLARGATI NÉ VISTOSI SPOILER: LA M3 E36 È UNA SPORTIVA SOBRIA

rispetteranno. Velocità massima identica, accelerazione migliore: da 0 a 100 km/h in 5,4 secondi. Nel dicembre 1996 debutta l'SMG (Sequentielle Motorsport Getriebe, Cambio Sequenziale Motorsport) a 6 rapporti. Diverte anche i meno smaliziati, ma a confronto con i cambi di oggi, ha caratteristiche da bradipo. Per questo, pur raro (sono meno di 3.000 unità gli esemplari che ne sono dotati per il mercato europeo), è meno apprezzato e determina quotazioni più basse. Le M3 3.2 si distinguono per alcuni dettagli sia all'esterno sia all'interno. Visivamente, però, sono riconoscibili soprattutto per la diversa misura delle ruote anteriori e posteriori: davanti hanno pneumatici 225/45 ZR 17 su cerchio da 7,5x17, dietro 245/40 ZR 17 su cerchio da 8,5x17, anziché le precedenti 235/40 ZR 17 unificate.

NOI CE L'ABBIAMO

Non si arriva alla M3 per caso. L'acquisto è sempre frutto di grande passione per la meccanica raffinata e per le prestazioni. Una sportiva da pista, ma anche da guidare tranquillamente, come sottolinea Cristiano, che la possiede dal 2016.



CARLO DELLO IACONO

BMW M3 COUPÉ

1993

Perito esperto in autovetture di interesse collezionistico, Carlo ha acquistato questa Coupé nel 2017. Dopo una lunga ricerca durata oltre un anno, è rimasto folgorato dalla sua tinta Dakar Gelb. Per lui l'abbinata tra motore e cambio manuale è irresistibile.

EDOARDO LELLI

BMW M3 COUPÉ

1995

Quando nasce, nel 1991, il papà aveva comperato una 316i E36. Che venne purtroppo rubata nel 2000.

Un evento che ha scatenato in Edoardo il desiderio di averne un'altra: nel 2012 si compera una 320i Coupé nera sempre E36 poi nel 2018 arriva questa M3 gialla, targata Roma (sua città natale, anche se oggi vive a Torino).



BRIGITTE ZÜRNER

BMW M3 GT

1995

La signora Brigitte ha sempre viaggiato in BMW. Sino al 2011 questa M3 è appartenuta al figlio: quando lui ha deciso di venderla, lei non ha voluto che uscisse dalla famiglia. Oggi la GT (qui ritratta sotto il BMW Vierzylinder di Monaco) fa compagnia a una 740i E38 e a una 330Ci E46. Brigitte la usa anche in pista, come tutte le sue auto. Unica modifica, i cerchi BBS invece degli originali in magnesio (che però sono custoditi nel box).



CRISTIANO CHIUSSO

BMW M3 COUPÉ

1995

Innamorato da sempre del modello,

in particolare della 3 litri a cinque marce, è proprietario di questo esemplare dal 2016.

Cercava un'auto sana e completamente originale (anche nella targa) oltre che con gli stessi colori con i quali gli sarebbe piaciuto acquistarla a suo tempo nuova. Dice di lei: "È una delle poche auto che si può guidare come il più tranquillo dei taxi, oppure in pista con il coltello tra i denti".



MARCO TEDESCHI

BMW M3 BERLINA

1996

Immatricolata in Germania nel 1996, è stata importata in Italia due anni dopo ed è arrivata a lui nel 2006 con soli 70.000 km. Fa compagnia a due E21 (320 TC e 323i). La M3 doveva essere per forza di colore Estoril Blau, come quella provata da Quattroruote nel 1994. L'avrebbe preferita Coupé, ma l'allestimento Individual, con cerchi e sedili anteriori della due porte, gli ha fatto superare ogni perplessità.





1992

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Con la E36 la M3 adotta per la prima volta un motore a sei cilindri, inizialmente da 2.990 cm³, poi portati a 3.201. È inedito anche il cambio sequenziale SMG, introdotto dal dicembre 1996 sul motore di 3,2 litri; altra novità è la versione con carrozzeria berlina a 4 porte, che però riscuote un successo modesto, tant'è che non viene riproposta sulla successiva serie E46.

● Anno di nascita

● Totale esemplari prodotti

71.236

● Totale esemplari prodotti per serie

M3 COUPÉ
1992-1999

46.519

M3 CABRIOLET
1994-1999

12.114

M3 BERLINA
1994-1998

12.603

M3 BERLINA
1994-1998

La carrozzeria a 4 porte non ha avuto un successo travolgente.

● I principali modelli



M3 COUPÉ
1992-1999

Il sei cilindri dell'esordio è un 3 litri da 286 CV; per il 1996 passa a 3,2 litri e a 321 CV.



M3 CABRIOLET
1994-1999

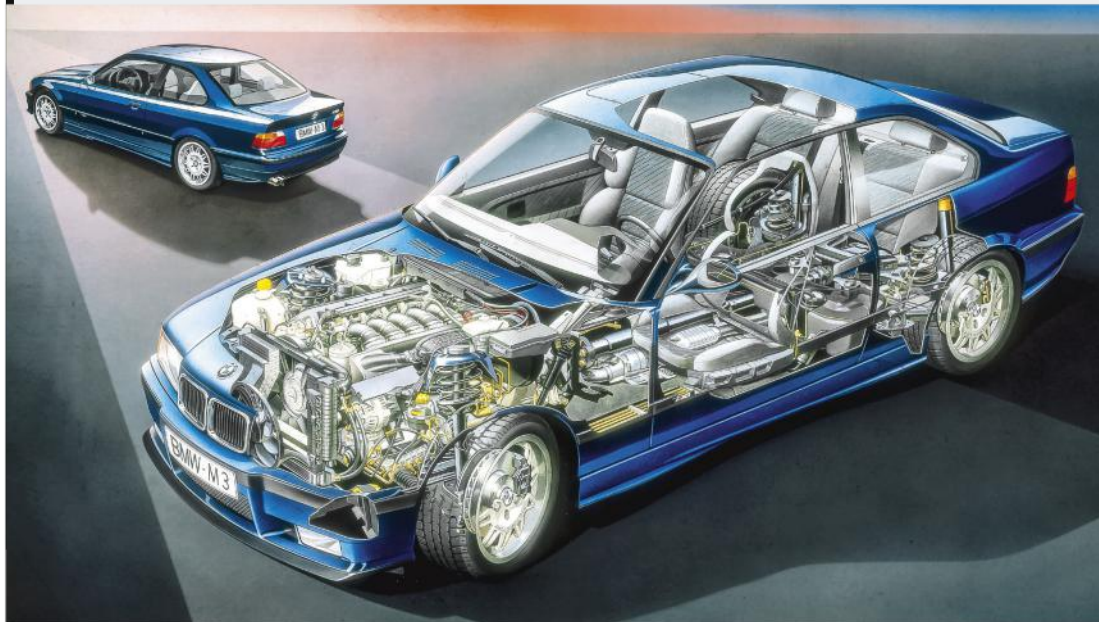
Segue l'evoluzione della versione Coupé. Rara la motorizzazione 3.0.



● Tecnica

Evviva il sei

La M3 di seconda generazione passa al motore a sei cilindri, che manterrà anche nella successiva E46; l'erede E90 porterà al debutto un V8, ma il sei cilindri torna con la F80 e con l'attuale G80 (in entrambi i casi con la sovralimentazione). Rispetto alla M3 E30 il peso sale di quasi 300 kg.



4 IL MERCATO

Le M3 della prima serie E30 (che ricordiamo sono equipaggiate con un motore a quattro cilindri, sigla S14) sono arrivate a quotazioni di mercato quasi inavvicinabili, con un crescendo che ha del sensazionale pur nel frizzante mercato delle youngtimer. Così molti patiti delle BMW sportive e veloci hanno rivolto la loro attenzione alla più abbordabile E36, peraltro disponibile con maggior abbondanza, data la produzione molto superiore. Certo, la M3 E36 non garantisce la stessa agilità della E30, in compenso è decisamente più incline all'utilizzo da granturismo, per le veloci sgroppate autostradali (limiti permettendo), ma è più impegnativa nel misto stretto. Si rivolge a una platea allargata, così come negli intendimenti della Casa al momento della progettazione. Sul mercato nazionale

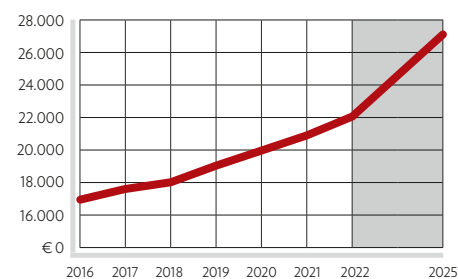
se ne trovano parecchie, anche se non c'è più l'abbondanza di qualche anno fa. Come accaduto per altre BMW, anche le M3 E36 "italiane" sono diventate l'oggetto del desiderio dei collezionisti tedeschi, complice il miglior stato di conservazione dei nostri esemplari (evidenziano sempre percorrenze inferiori rispetto agli omologhi tedeschi e hanno visto meno sale sulle strade) e prezzi che si mantengono ancora oggi a livelli concorrenziali (non si sa però fino a quando...). Non c'è grande differenza, per il momento, nelle quotazioni tra le due motorizzazioni disponibili (solo le Coupé e Cabriolet 3.2 "manuali" spuntano 1.000 euro in più nella fascia AB), e la distanza tra il valore di una berlina a 4 porte e una Coupé o una Cabriolet (queste ultime sono quotate in maniera identica) è modesta. Il trend che i nostri esperti ipotizzano va a vantaggio delle 2 porte per i prossimi anni. Mentre la forbice fra gli esemplari equipaggiati

LE 3.2 "MANUALI" SONO LE PIÙ APPREZZATE: SPUNTANO CIRCA 1.000 EURO IN PIÙ RISPETTO ALLE 3.0

con il cambio manuale e quelli dotati del sequenziale SMG (introdotto dal dicembre 1996) dovrebbe allargarsi a favore del primo. Tenzialmente le 3.0 sono state fino ad oggi le più richieste. Le motivazioni sono due. Costruite dal 1992 al 1995, sono state le prime a compiere 20 anni e quindi a entrare nel mirino dei collezionisti, beneficiando al contempo delle agevolazioni fiscali e assicurative previste; in secondo luogo le 3.0 sono più rare: 29.000 unità a fronte degli oltre 42.000 esemplari delle 3.2. **RIC**

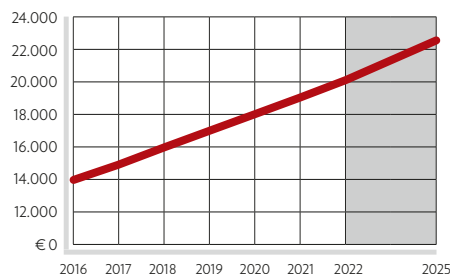


BMW M3 COUPÉ (3.0)
1992-1995



Prima del compimento dei 20 anni, le prime M3 si potevano comprare a meno di 10.000 euro; oggi valgono più del doppio. Varrà sempre di più rispetto alla 4 porte.

BMW M3 BERLINA (3.0)
1994-1995

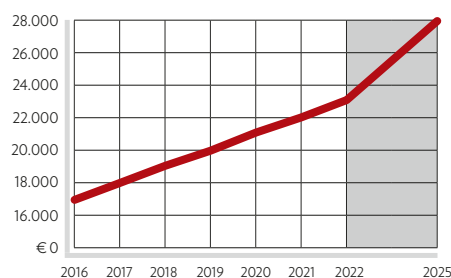


Non ne hanno fatte molte e la berlina non è stata mai molto amata. La rarità e il prezzo inferiore potrebbero tentare. Ma il divario con la Coupé è destinato a crescere in futuro.



➔ BMW M3 COUPÉ (3.2)

1995-1999

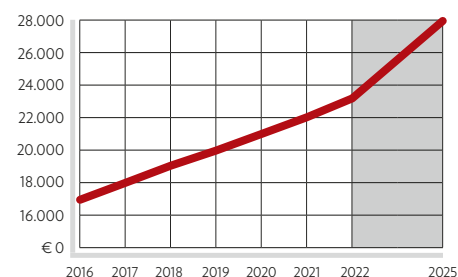


Beneficia del motore maggiorato, che ha più coppia, e del cambio a 6 marce con i rapporti più ravvicinati tra loro. Per questo spunta una quotazione di poco superiore.



← BMW M3 CABRIOLET (3.2)

1996-1999

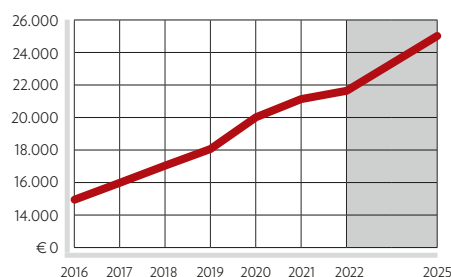


Le quotazioni sono identiche a quelle della Coupé. Non è prevedibile un'inversione di questo trend: per i puristi infatti la M3 è solo con carrozzeria coupé.



➔ BMW M3 CABRIOLET SMG (3.2)

1996-1999



Anche per le M3 la presenza del cambio sequenziale è un minus, con quotazioni inferiori rispetto a quelle delle corrispettive "manuali". Coupé e Cabriolet hanno valori identici.



LA PIÙ DESIDERATA

Oggi è già considerata il top dai collezionisti, nonostante sia recente. Ma è ancora un buon momento per mettersi a caccia degli esemplari migliori. L'ultima a montare il sei cilindri aspirato, ha tutte le carte per divenire un cult. La potenza è di 343 CV

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La M3 della terza generazione non è ancora un'auto storica, se non per i primissimi esemplari che hanno appena compiuto i fatidici 20 anni. I suoi valori di mercato sono ancora in flessione (molte BMW seguono questo destino: si "svegliano" più tardi rispetto ad altri marchi). E allora perché un collezionista dall'occhio lungo dovrebbe mettersi in garage una E46? È presto detto: è questo il momento in cui si possono trovare esemplari molto freschi, spesso con un unico proprietario segnato sul libretto di circolazione e con una



manutenzione scrupolosa e puntuale. Un oggetto da comprare al volo e da conservare con cura religiosa: anche se costeranno qualcosa in più nella gestione (pagano, purtroppo, ancora il superbollo, sia pure ridotto), sarà sempre più difficile, col passare degli anni, imbattersi in un esemplare immacolato. Perché questi

modelli di grande potenza, quando invecchiano, spesso scendono rapidamente "la scala sociale": passano tra le mani di guidatori poco rispettosi della meccanica, oppure vengono trasformate per il drifting. Insomma: il treno passa. Adesso. Pazienza se il biglietto è di classe Executive e costa un po' di più... Ci sono però anche altri motivi che consigliano l'acquisto della M3 E46: le prestazioni alzano ulteriormente l'asticella rispetto alla M3 E36, il cambio SMG di seconda generazione è decisamente migliore (questa è la prima M3 in cui si può scegliere, senza pentirsi, il cambio senza pedale della frizione) e, infine, la caratterizzazione estetica sportiva è decisamente riuscita, rispetto alla troppo compassata E36 che rischia di essere scambiata per una 318is "taroccata".



QUOTAZIONI

La **M3 E46** vale un ancora oggi un “filino” in più della E36 e, rispetto a questa, è ancora in fase calante. Per il momento la Coupé vale 1.000 euro in più della Cabriolet: 24.000 euro contro 23.000. Ma sono sfumature che, forse, non rimarranno a lungo.

Valore minimo € (label AB)

23.000

Valore massimo € (label AB)

24.000



2 RESTAURO

Per prima cosa fate attenzione agli attacchi del ponte posteriore sulla scocca, che come sulla E36 possono cedere. La riparazione è onerosa e difficilmente risolutiva, giacché impieghi intensivi possono causare nuovamente il danno. In generale quasi tutta la “pelle” esterna della M3 è specifica rispetto alle E46 normali: esistono in commercio parti compatibili per qualunque referenza ma la qualità, neanche a dirlo, è ben diversa. Molte M3 hanno ricevuto modifiche per emulare le CSL, il più delle volte utilizzando ricambi originali: non sono tuttavia come erano uscite dalla fabbrica. Le cabriolet hanno una capote migliore rispetto a quella delle serie precedenti. Le sospensioni sono in larga parte specifiche per questa versione, dunque con una limitata intercambiabilità con le altre E46. Metterci mano costa un sacco, ma c'è di buono che non è un'operazione frequente. Il peso elevato della scocca non aiuta; la percorrenza di fondi dissestati

riduce la durata di questi elementi. Pur estremamente piacevole nell'uso, il motore non può purtroppo vantare la stessa robustezza delle generazioni precedenti: bronzine e bulloni di biella soffrono l'uso in pista. Viceversa, il cambio a sei marce è migliorato rispetto alla M36 in termini di affidabilità, come pure il sistema SMG II, davvero veloce ed efficace, se messo correttamente a punto. In caso di guasti serve però un professionista esperto e i costi lievitano a dismisura. Il differenziale pareva eterno; ultimamente però abbiamo notizia di numerosi esemplari che ne richiedono la sostituzione. I (relativamente) elevati volumi di vendita di questo componente e la domanda crescente autorizza a immaginare una riduzione dei prezzi di listino. A livello interni anche la M3, come d'altronde tutte le E46, è una sicurezza; plastiche soft touch a parte, gli elementi sono durevoli o alla peggio agevolmente ripristinabili. Il modello è giovane e i ricambi ci sono. Tutta l'elettronica di bordo è affidabile oltre che comune alle altre versioni della serie, strumentazione a parte.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

DISCHI FRENI ANT. (COPPIA)	€ 420
VOLANO BIMASSA	€ 585
POMPA OLIO	€ 575
RADIATORE	€ 140
COMPRESSORE CLIMATIZ.	€ 200

● I club



BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

● I libri



Come per la M3 su base E36,

segnaliamo i seguenti volumi, che trattano anche la E46: “BMW M3 & M4 The complete history of these Ultimate Driving Machines” di Graham Robson, “BMW M3 The Complete Story” di James Taylor e “BMW M3 Ultimate Portfolio” di Brooklands Books.

● Specialisti

Nanni Nember

Sito nanninember.it/bmw-classic_

Email info@nanninember.bmw.it

Reda Racing

Sito redaracing.it

Email info@redaracing.it

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw

BMW M3 COUPÉ 2000-2006



3 SU QUALE PUNTARE

Per la M3 E46 ci sono meno opzioni rispetto alla generazione precedente: si può scegliere solo tra la Coupé e la Cabriolet e tra il cambio a 6 marce manuale e l'SMG di seconda generazione. Punto e basta. E quindi i consigli degli esperti del Comitato Prezzi non hanno altra alternativa. Anche perché l'unica "fuoriserie", l'edizione limitata CSL, alleggerita e potenziata, non è ancora presente nei nostri listini, e comunque supera i 40.000 euro previsti dal budget. Lasciando dunque mano libera nella scelta tra le due trasmissioni in opzione, portare a casa una Coupé o una Cabriolet è una questione di gusti personali, senza differenze sostanziali nelle previsioni di rivalutazione, perché è troppo presto per individuare trend sicuri. La M3 della terza generazione arriva sul mercato nell'anno 2000 e nel suo ciclo vitale (che termina nella primavera - estate del 2006) raggiunge vertici assoluti di vendita, con quasi 86.000 esemplari consegnati ai clienti. Questa M3, dunque, può essere considerata un modello di grande successo, anche perché nel frattempo la concorrenza si è svegliata e ha iniziato a proporre alternative. Ma con la sua raffinata meccanica (il motore S54, derivato dall'S50, si impone nella propria categoria per diverse edizioni del premio Engine of the Year) e con la sua caratterizzazione estetica sportiva, la M3 rimane sempre la "regina" delle sportive a 4 posti veri. Anche perché la mancanza di una versione a 4 porte sgombra il campo da ogni equivoco di sorta: la M3 è una sportiva, punto e basta. In ottica di investimento come futura storica, questa M3 ha tra i suoi assi nella manica l'estetica: finalmente la E46 Motorsport è tornata a essere vistosa, ma con gusto. Ha i parafranghi allargati il giusto, una bella bombatura sul cofano anteriore (che, tra l'altro, è in alluminio), che allude al "motorone", ha delle belle "branchie" sui parafranghi e, infine, ha un impianto di scarico che termina con quattro uscite, accoppiate a due a due. Rispetto alla E36 il sei cilindri cresce, di poco, nell'alesaggio, che passa da 86,4 a 87 mm, per una cubatura di 3.246 cm³. La potenza sale fino a 343 CV e la coppia tocca i 365

BMW M3 CABRIOLET 2001-2006

Nm a 4.900 giri. Merito dell'alimentazione che si avvale di sei corpi farfallati e del variatore elettronico di fase denominato Doppio Vanos. La velocità è sempre limitata a 250 km/h, l'accelerazione scende a 5,2 secondi nello 0-100 km/h. Il cambio dei primi esemplari prodotti è il manuale a 6 marce, ma dal settembre 2001 si affianca l'SMG II, che ha tempi di cambiata ridotti a 80 millisecondi, è regolabile e dispone del launch control, per ottenere le stesse prestazioni del manuale. Per gli incontentabili, già nel 2001 la BMW Motorsport anticipa una versione "evoluzione", che riprende la sigla storica CSL delle mitiche coupé E9. Entra in listino nel 2003 e costa ben 25.000 euro in più della normale (88.700 euro contro 63.500). Soldi assolutamente ben spesi: la sigla, acronimo di Coupé Sport Lightweight, è giustificata dalla riduzione di 110 kg nel peso, ottenuta grazie all'utilizzo di materiali compositi per il tetto, per i gusci dei sedili, per il fondo

**LA POTENZA
DEL SEI CILINDRI
DI 3,2 LITRI
RAGGIUNGE
I 343 CV. ACCELERA
DA 0 A 100 KM/H
IN 5,2 SECONDI**

del bagagliaio, per la paratia posteriore, per le appendici aerodinamiche e così via. Mancano la radio e il climatizzatore (disponibili però a richiesta), i freni sono maggiorati, il lunotto è più sottile; i cerchi in alluminio da 19 pollici permettono di limare altri 11 kg. Il motore ha alberi a camme dal profilo più sportivo, aspirazione modificata, valvole di scarico riviste: il tutto per 360 CV. Velocità massima sempre limitata (ma si arriva a 280 km/h), accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,9 secondi. L'unica trasmissione è la SMG II. Dal giugno al dicembre del 2003 vengono prodotte 1.383 CSL. Solo due le livree disponibili: Silver Grey Metallic e Black Sapphire Metallic. Alla fine del 2004 per la Coupé viene proposto il Competition Package, che comprende alcuni elementi della CSL; sono poco più di 3.000 le vetture allestite con questo pacchetto.



4 IL MERCATO

La M3 della generazione E46 è un'auto che oggi pochi appassionati considerano in ottica storica. Con l'eccezione ovviamente della rarissima versione alleggerita CSL, considerata una instant classic sin dal momento della sua commercializzazione (2003). Ancora una volta la M3 si rivela una sportiva spettacolare, capace a vent'anni dall'esordio di dare soddisfazioni di guida immense, non tanto nell'accelerazione (che oggi, con la moltiplicazione delle potenze dell'era turbo sono diventate spaventose), quanto nella modalità di erogazione. È l'ultimo sei cilindri in linea aspirato: la serie seguente adotta un V8 (e di conseguenza la massa sale a sfiorare i 1.700 kg, mezza tonnellata in più rispetto all'indimenticabile M3 E30) e le generazioni successive passano alla doppia sovralimentazione. Il propulsore

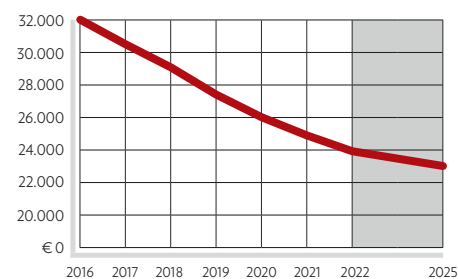
S54 ama girare in alto: a 8.000 giri il suo sound diventa acuto, quasi lanciaante. Una delizia indescrivibile per chi non l'ha mai sentito dal vivo (si consiglia vivamente un tour su YouTube...). Sotto il profilo dell'investimento economico, non è il momento migliore per chi vuole acquistare spendendo il minimo possibile: questa M3 è ancora nella fase della parabola discendente. Ci vorrà ancora qualche annetto prima che la flessione si arresti e inverta il senso di marcia. Ma, come detto in precedenza,

È IL MOMENTO GIUSTO PER ACQUISTARE: CI SONO ANCORA IN GIRO ESEMPLARI PERFETTI

questo è il momento migliore per assicurarsi una vettura poco sfruttata al giusto prezzo. Quasi tutti gli esemplari in vendita si trovano dai privati: i commercianti ben difficilmente puntano su modelli che perdono costantemente il valore. A meno che non si tratti di un esemplare particolare, di una tinta poco diffusa (per esempio il Phoenix Yellow Metallic, il giallo metallizzato degli esemplari di lancio), con percorrenze al limite del ridicolo e con una dotazione di accessori particolarmente ricca. La M3 E46 si trova con facilità; inoltre, col fatto che ha costi di gestione ancora gravati dal superbollo, i prezzi presentano margini di trattativa. L'ostacolo maggiore è costituito dalla concorrenza dei tedeschi, che hanno un potere d'acquisto maggiore del nostro. Quindi è facile che i compratori stranieri si presentino con un'offerta più allettante. Per la M3 E46, però, il nostro consiglio è di non avere il "braccino troppo corto". Non ve ne pentirete. **RC**

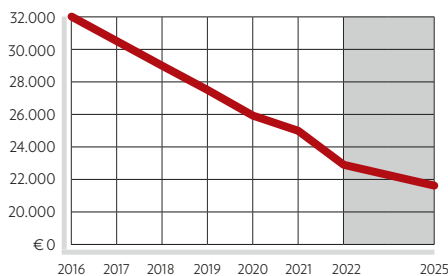


BMW M3 COUPÉ
2000-2006



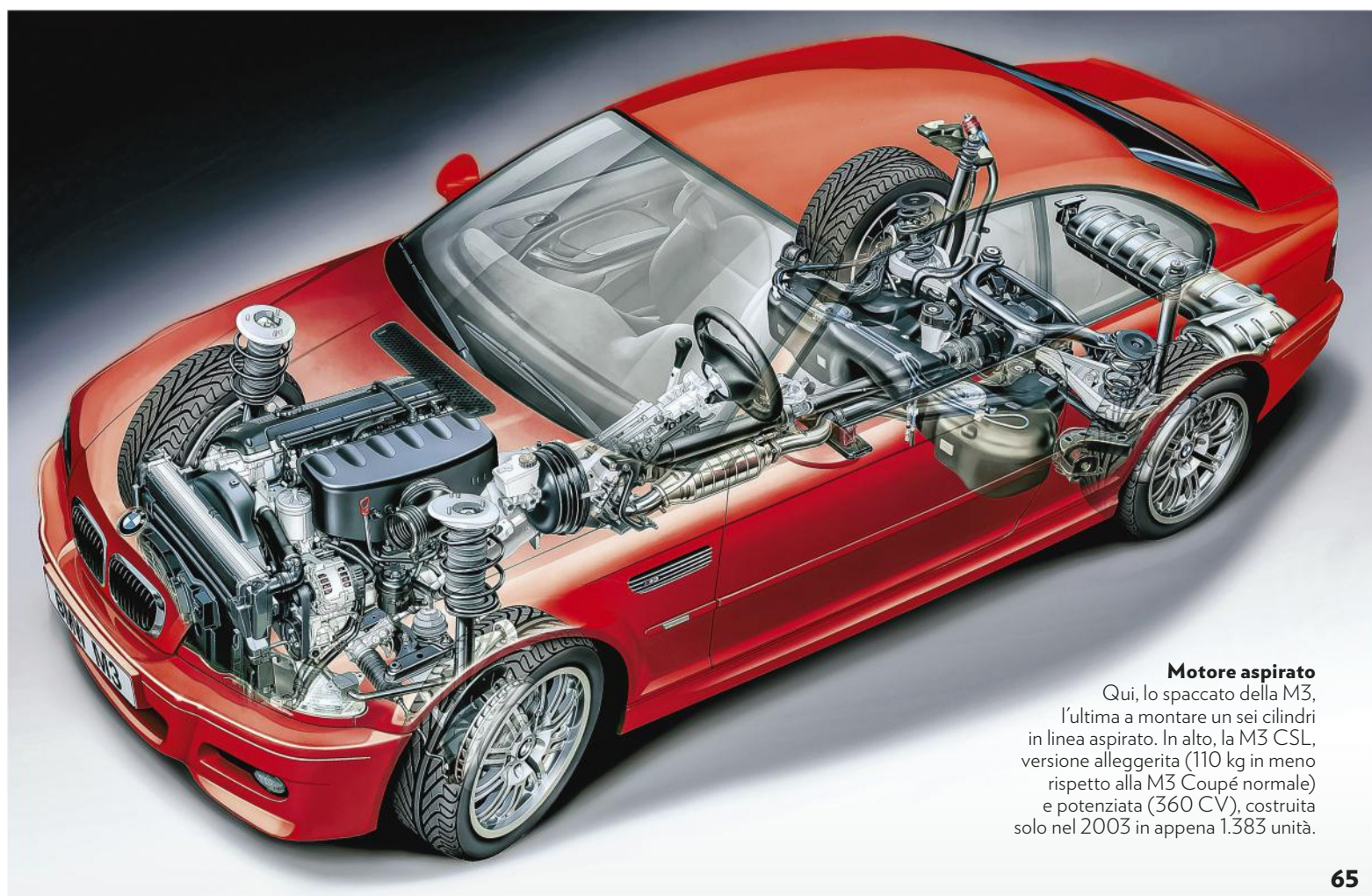
Continuerà a scendere anche nei prossimi anni. In prospettiva è anche difficile dire se il cambio manuale otterrà un markup di prezzo rispetto al sequenziale SMG II.

BMW M3 CABRIOLET
2001-2006



Le indagini tra gli appassionati confermano che la scoperta spunta quotazioni appena inferiori a quelle della Coupé. Non è ancora chiaro se si raggiungerà la parità.





Motore aspirato

Qui, lo spaccato della M3, l'ultima a montare un sei cilindri in linea aspirato. In alto, la M3 CSL, versione alleggerita (110 kg in meno rispetto alla M3 Coupé normale) e potenziata (360 CV), costruita solo nel 2003 in appena 1.383 unità.

NUOVE ABITUDINI

Con lei la Casa inizia a identificare i modelli con le tre cifre. E inaugura pure la produzione a Dingolfing. Per non parlare del nuovo corso stilistico, ispirato alla concept Garmish presentata da Bertone al Salone di Ginevra del 1970

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



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Impossibile non ricordarla come l'auto di servizio dell'Ispettore Derrick. E se è vero che la fiction tedesca, durata un quarto di secolo, ha portato in scena tutta la corrispettiva evoluzione temporale delle Serie 5 e 7, nelle prime stagioni il poliziotto bavarese si muoveva alternando due 525, una verde e una azzurra, della serie E12: la prima generazione, insomma. Suggerimenti televisivi a parte, è il modello che marca un prima e un dopo nella storia della BMW: è con lei che si inizia a utilizzare l'identificativo a tre cifre, la prima indicante

la serie costruttiva, le altre due la cilindrata divisa per cento. Non è del tutto fuori luogo, ma neppure del tutto esatto, dire che subentra alle "Neue Klasse": se cronologicamente non fa una piega - è il 1972 quando le due si passano il testimone nei listini - in termini di posizionamento di mercato è cambiato il mondo. La precedente era nata 1.500 crescendo progressivamente sino a 2.000, la nuova va dal 2.000 al 2.800 e, soprattutto, si regala dei motori a sei cilindri in linea che la "Neue Klasse" non aveva mai avuto. Cambia anche lo stile, dovuto a Paul Bracq, che si ispira alla concept car Garmish disegnata nel 1970 da Marcello Gandini per Bertone, e che anticiperà lo stile di tutte le BMW degli anni 70. Nuova anche la fabbrica, quella di Dingolfing, ma solo fino a un certo punto:



la E12 è la prima BMW che nasce in questo sito, in cui sino al 1969 erano però state costruite le Glas, marca che faceva la Goggomobil - e non solo - e che era stata acquisita dal marchio bavarese pochi anni prima. Con 639.930 unità (cui si aggiungono altri 82.264 esemplari costruiti fuori dalla Germania) la E12 ha avuto grande successo.

QUOTAZIONI

Al livello più basso troviamo le 518 e le 520 a quattro cilindri: 3.000 euro se in buone condizioni (label AB). Il livello massimo è raggiunto dalla rara M535i (poco più di 3.000 esemplari costruiti) prodotta dalla Motorsport: 22.000 euro (label AB) e 33.000 (label A+).

Valore minimo € (label AB)

3.000

Valore massimo € (label AB)

22.000

2 RESTAURO

Non siamo ancora nell'era del "rust free", ma rispetto alle generazioni che l'hanno preceduta la prima Serie 5 è decisamente su un altro pianeta in materia di protezione dalla corrosione. Ha anche lei le sue zone d'ombra (base del parabrezza, pianale anteriore - nella zona di congiunzione con il parafrangente - fondo del vano bagagli e interno dello sportellino del bocchettone carburante) però la ruggine tende a essere più superficiale e difficilmente si presenta passante. Ovviamente la cura e l'uso che ne hanno avuto e fatto i precedenti proprietari determinano una differenza consistente tra un esemplare e l'altro. Trovare lamierati e parti di carrozzeria è più una speranza che una realistica ambizione; sulla versione tedesca di eBay, con un po' di pazienza e magari aiutandosi con un manuale delle parti di ricambio per non incorrere in errori, è però possibile individuare ancora qualcosa. La intercambiabilità di motori e collegamenti al suolo tra questo modello,

i precedenti, i successivi e quelli delle serie costruttive inferiori semplifica invece decisamente gli interventi meccanici. I rari quattro cilindri hanno gli stessi problemi degli M10 delle 02: la testata che può cedere. Anche se fortunatamente avviene con meno frequenza. Molto più affidabile il sei cilindri M20, alimentabile con due doppio corpo Zenith o un più delicato quadricorpo singolo Solex che la BMW chiamava "doppio corpo e doppio stadio". Quest'ultimo carburatore, in particolare, tende a deteriorarsi con l'accumulo di calore; l'usura delle sedi degli alberini delle farfalle compromette l'apertura del "secondo stadio" quando viene richiesta più potenza al motore. Spesso poi fa i capricci la pompa elettrica del carburante, che quantomeno è comune a E9 ed E3 a iniezione (preparate un bel gruzzolo, nel caso). Chi sceglie una M535i faccia i conti con la possibilità di un assetto non standard, cioè irrigidito. Chiudendo un occhio sul rispetto dell'originalità, quasi sempre è migliore di quello di serie, esageratamente cedevole per le prestazioni della vettura.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

FARO ANTERIORE	€ 72
TAMBURI POST. (LA COPPIA)	€ 75
TERMINALE MARMITTA	€ 152
MOTORINO DI AVVIAMENTO	€ 90
RADIATORE RISCALD.	€ 245

● I club



BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

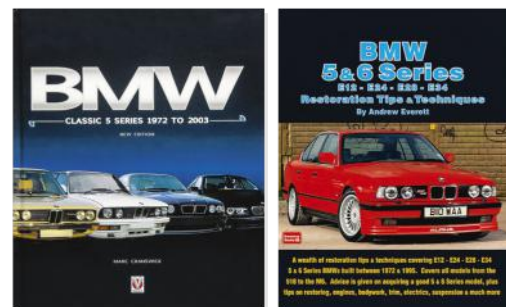
Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

● I libri



Benché non specifici sulla E12,

risultano comunque molto utili due volumi in lingua inglese: "BMW Classic 5 Series 1972 to 2003" di Marc Cranswick, Veloce Publishing e "BMW 5 & 6 Series Restoration Tips & Techniques" di Andrew Everett, edito da Brooklands Books.

● Specialisti

Classicbahn Stormers

Sito classicbahnstormers.com

Email info@classicbahnstormers.com

Munich Legends

Sito munichlegends.co.uk

Email info@munichlegends.co.uk

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic-

Email info@nanninember.bmw.it

3 SU QUALE PUNTARE

Pur tutta nuova, al suo apparire la prima Serie 5 ricalca le scelte tecniche dei modelli che l'hanno preceduta, riproponendo schemi meccanici già visti sulle "Neue Klasse" e sulle 02, quali i motori

monoalbero e le sospensioni indipendenti con retrotreno a bracci oscillanti obliqui. La 520, che nell'immaginario collettivo è una sei cilindri, diventerà in effetti tale solo a partire dall'agosto 1977, quando il motore M60 sostituisce il precedente, sempre di due litri, ma a quattro cilindri. Dunque, se vedete un annuncio di una 520 (o 520i) in vendita, fate attenzione all'anno giacché, oltre alla maggiore o minore anzianità, entrano in ballo sostanziali

differenze di rendimento meccanico. La nostra preferenza va senza incertezze alla sei cilindri: la "piccola" può essere interessante per i cultori di fino del marchio, ma è un modello tutto sommato di transizione, che riprende i propulsori delle 2002 Ti - Tii. Il sei in linea è un motore ordinario (ha un singolo asse a camme in testa comandato da cinghia dentata) e altrettanto vale per la trasmissione, affidata a un cambio



BMW 520 1977-1981

4 IL MERCATO

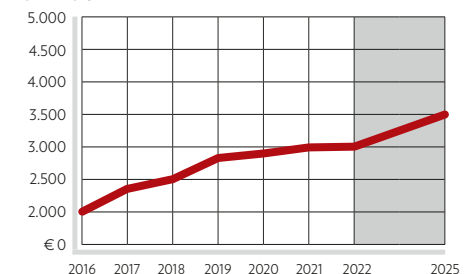
La E12 costituisce un caposaldo nella storia della Casa di Monaco; fu presentata sotto i riflettori quasi in contemporanea con l'evento mondiale delle Olimpiadi 1972 che si svolsero nella città bavarese. È un'auto modernissima, destinata a posizionarsi ai vertici delle 4 porte europee di intonazione sportiva, alla pari con le Alfa Romeo Alfetta e 2000. Dal punto di vista del mercato sono tuttora sottovalutate, in particolare le meno performanti 518 e 520 a quattro cilindri (3.000 euro), con l'unica eccezione delle 520i (6.000 euro) che sono state prodotte in un numero più limitato di esemplari (poco più di 31.000, contro i 132.000 della 518 e i 277.000 della 520 a carburatore). Appena più alto il listino della 520 a sei cilindri: 3.800 euro nel label AB. Modeste, in relazione alle prestazioni che all'epoca erano di eccellente livello, le sei cilindri 525 e 528, entrambe a carburatore, che mutuavano

i motori delle grandi ammiraglie E3. Fanno invece categoria a sé le 528i (prodotte in quasi 75.000 unità), che costituiscono la versione di grande serie più apprezzata: 9.400 euro se in buone condizioni. Al vertice della gamma, la serie limitata M535i che utilizza il sei cilindri della 635 CSI e che, di fatto, è una sorta di antesignana delle successive M5. La M vale 22.000 euro (label AB), ma può raggiungere i 33.000 se in stato di eccellenza. Perché le Serie 5 E12 non hanno ancora raggiunto valori di mercato molto elevati, al contrario di quanto avviene, per esempio, in Germania? Perché sul nostro mercato ne sono rimaste poche e attirano solamente i collezionisti BMW. Eppure hanno un potenziale inespresso che, prima o poi, diventerà conclamato. Soprattutto nelle versioni con motorizzazioni a sei cilindri, una delle prerogative peculiari delle BMW. Per le M535i, infine, è facile prevedere che seguiranno il forte apprezzamento che fanno registrare tutte le Motorsport. **RC**



BMW 518 - 520 (4 CILINDRI)

1972-1981



Le E12 entry level sono tra le BMW più sottovalutate: per gli esperti di Ruoteclassiche nei prossimi anni si accenderanno su di loro i riflettori e inizieranno a risalire la china.

a quattro marce quando molti costruttori oramai adottano in serie (o quantomeno in opzione) la quinta su modelli di categoria anche inferiore. Nonostante non abbia elementi di apparente eccellenza, Quattroruote giudica il motore della 520 a carburatore da 122 cavalli, provata a settembre 1979, "il migliore due litri del mercato" valutandolo fluido, potente, progressivo e silenzioso. E ovviamente assegnandogli le ambite cinque stelle

QUATTORRUOTE LO GIUDICÒ IL MIGLIORE DUE LITRI DEL MERCATO: FLUIDO, POTENTE, PROGRESSIVO E SILENZIOSO

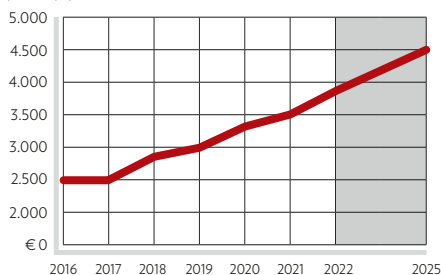
nella pagella. Ammesso che ne troviate una (in Italia si vendeva pochissimo per via dell'Iva maggiorata, all'estero è più facile rintracciarne), meglio ancora della 520 è la 528i, che di cavalli ne ha 184, sfonda - per quel che può contare oggi - il muro dei duecento orari (203 km/h per la precisione) e ha pure il beneficio del servosterzo di serie, elemento decisamente utile nelle manovre di parcheggio su una vettura pesante comunque oltre 14 quintali.



↑ **BMW 528i** 1977-1981

↓ **BMW 520 (6 CILINDRI)**

1977-1981

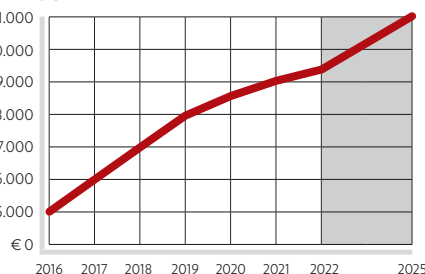


Raffinata grazie ai sei cilindri, è stata la berlina a 4 porte che si è imposta sul mercato italiano e ha iniziato a erodere il territorio di caccia dell'Alfa Romeo. Crescita garantita.



↑ **BMW 528i**

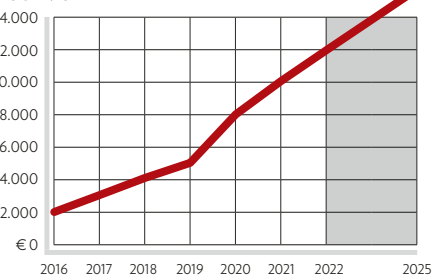
1977-1981



È stata una delle prime berline medie con motorizzazione da ammiraglia. La 528i è una 4 porte sportiva che ha già meritato valori di mercato elevati: cresceranno ancora.

↓ **BMW M535i**

1980-1981



L'antesignana delle M5 può essere considerata il primo tentativo di produzione in serie di un'elaborazione sportiva ufficiale. Una categoria inventata dalla BMW.



ECONOMIE DI SCALA

Nessuna novità di rilievo, ma molti affinamenti, che alleggeriscono la vettura, e numerosi interventi sulle linee, per renderla più aerodinamica. Il tutto con un occhio di riguardo al contenimento dei costi produttivi. Ancora oggi è piacevolissima da guidare

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Squadra vincente non si cambia. Però si perfeziona. Quando, a giugno 1981, la BMW lancia la nuova Serie 5 (sigla E28), gli osservatori la giudicano sin troppo simile alla precedente. Più che una seconda serie, la si direbbe infatti - con un linguaggio da informatici - una "uno punto due". Che poi, nonostante piattaforma e cellula centrale (porte comprese) non siano cambiati, tutto il resto è nuovo: sviluppata con un'attenzione molto particolare al contenimento dei consumi, la E28 è più aerodinamica del 10% e più leggera



mediamente di 90 kg (54 limati sulla scocca, 12 sui motori, 24 sul resto della meccanica). L'avantreno è praticamente lo stesso della Serie 7, il retrotreno è stato ridisegnato; si generalizza il cambio a cinque marce, aumenta il ricorso ai quattro freni a disco, a seconda delle versioni, come pure del servosterzo e dell'iniezione,

e compare, tra gli optional, l'ABS. Esteticamente si riconosce dalla precedente per la coda più alta e (sulle vetture alto di gamma con cerchi in acciaio) per gli originali copripneu integrali lucidi. Anche il frontale è tutto diverso, ma qui il colpo d'occhio proprio non aiuta. L'evidente attenzione al contenimento dei costi di sviluppo paga nei primi anni di vita ma deve ben presto fare i conti con le proposte molto più moderne in arrivo dalla concorrenza delle altre marche premium connazionali (Audi 100 C3 e Mercedes-Benz W124). Questa situazione, pur non facendole mancare il necessario slancio commerciale all'epoca (con circa 700 mila unità costruite raggiunge quasi la E12, ma in meno tempo) la rende oggi un po' la Cenerentola delle Serie 5.

BMW 518i



QUOTAZIONI

Le quattro cilindri 518 e 518i sono le meno quotate: 3.000 euro se in buone condizioni, 4.500 euro se perfette. Per la top di gamma M535i (escludendo la M5 che è fuori budget per la "Guida al collezionismo") il valore cresce fino a 16.000 (label AB) e 24.000 (label A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

3.000

16.000



2 RESTAURO

Potrà anche sembrare solo una E12 aggiornata: la E28 è tutta un'altra macchina, ed è la prima BMW costruita con criteri molto attenti alla protezione delle lamiere (controllate ugualmente duomi e attacchi del cric). Anche la qualità esecutiva è decisamente superiore: ancor oggi, persino su vetture dagli elevati chilometraggi, è quasi impossibile essere disturbati da rumori parassiti. Il sei cilindri della 520i presenta il difetto congenito dell'esaurimento del giunto viscoso dell'elettroventola, che non riesce più a trascinare le pale con il rischio di surriscaldamenti (occhio sempre vigile sul termometro acqua, quindi). Non sono infrequenti trafileggi di olio dal copritestata e, soprattutto, dalla coppa e dal carter a causa della secchezza delle guarnizioni di sughero. Sulla M5 non si riscontrano in generale problemi maggiori, fatta salva la screpolatura dei manicotti dell'aspirazione; è consigliabile, anche in mancanza

di anomalie, il controllo degli iniettori e del filtro carburante. Nei primi anni la 524td diede del filo da torcere alle officine specializzate a causa di problemi alla guarnizione di testa e alla turbina: l'albero delle giranti non riceveva lubrificazione a causa dell'olio che si deteriorava con grande rapidità. Entrambi problemi che non affliggevano la 524d con l'M21 aspirato. I cambi manuali Getrag di questa serie hanno spesso un problema di manovrabilità a freddo: in particolare, si impuntano nel passaggio prima/seconda (anche se il cambio è in ordine e la frizione è nuova). Il trucco più banale è fare un prima/terza che anche i motori più piccoli digeriscono senza difficoltà; in alternativa, si può tentare l'impiego di un olio con differente grado di viscosità. Comunque sia, appunto, sono fatti così e non c'è da interpretare questo difetto come sintomo di un malfunzionamento. I cambi delle versioni sportive a innesti rovesciati non risentono di queste noie. Alcune versioni, tra cui ad esempio la M535i, montavano i Michelin TRX, oggi proposti dalla Casa nella linea Classic.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CENTRALINA INIEZ. (RIGEN.)	€ 850
RADIATORE	€ 202
PARABREZZA	€ 360
MOTORINO DI AVVIAMENTO	€ 148
POMPA BENZINA	€ 35

● I club



BMW Club 5er E12 und E28 e.V.

Sito e12e28.de

BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

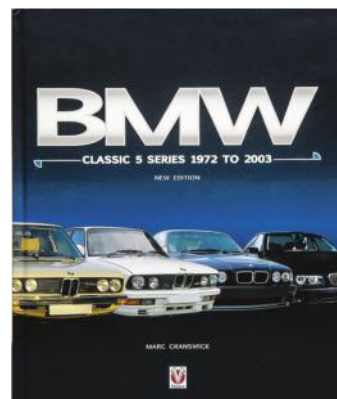
Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

● I libri



Due volumi disponibili in lingua inglese:

"BMW Classic 5 Series 1972 to 2003"

di Marc Cranswick e "BMW 5 & 6 Series Restoration Tips & Techniques" di Andrew Everett, edito da Brooklands Books.

● Specialisti

Ivo Christof

Sito e28.nl

Email sales@e28.nl

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw

Email vendite@autoclub.it

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic

Email info@nanninember.bmw.it

3 SU QUALE PUNTARE

Una 520i, cioè una duemila a iniezione, era già esistita ai tempi della E12. Ma era una quattro cilindri alternativa alla 520 di uguale frazionamento. Quando nell'estate del 1977 arrivò il sei cilindri

M60, la più classica delle Serie 5 puntò tutto, perlomeno su gran parte dei mercati (tra cui il nostro), sul carburatore.

La stessa unità, aggiornata quanto basta e scivolata sotto il cofano della E28, diede origine alla 520i. La relativa diffusione di questa variante, che ha rappresentato da sola il 30% delle vendite mondiali del modello, e la sua grande piacevolezza di marcia (sublimata dall'iniezione meccanica K-Jetronic) bastano a farcela

considerare la prima delle versioni su cui orientare la propria scelta. La quinta marcia, che su questa "5" è di riposo, si pagava ancora a parte all'esordio; praticamente però tutte le 520i la montavano. È una vettura che, pur rientrando - con i suoi oltre quarant'anni - nel novero delle oldtimer, ha una facilità e una piacevolezza di guida praticamente al livello delle auto dei nostri giorni, senza tuttavia la loro asettica perfezione: lunghi



BMW 520i 1981-1987



4 IL MERCATO

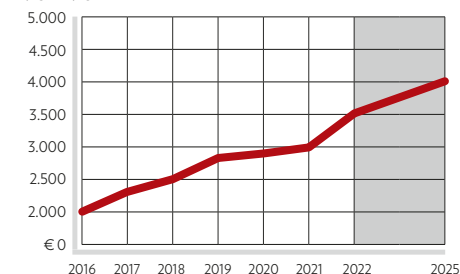
La Serie 5 della generazione E28 ha proiettato la BMW nell'era moderna: pur criticata all'epoca perché giudicata solamente un restyling estetico della E12, in realtà ha mostrato la brillante capacità progettuale della Casa di Monaco, che le ha permesso di porsi su un gradino più elevato rispetto alle concorrenti. Basti pensare alla diffusione su tutta la gamma dell'impianto di iniezione, la nascita della supercar a 4 porte M5, l'adozione per la prima volta in BMW di un motore a gasolio (la 524 TD che, come tutte le diesel, non ha rilevanza dal punto di vista collezionistico), la sperimentazione della 525e con il motore 6 cilindri ad alta efficienza energetica. Tutto ciò, però, in termini di mercato come auto storica ha tuttora scarsa rilevanza, se si esclude il valore delle versioni di punta M535i, 535i e, ovviamente, M5. Prodotta in volumi rilevanti (oltre 700.000 unità)

pur rimanendo in listino per circa 7 anni, la E28 è quasi scomparsa dalle strade italiane, tranne pochi esemplari conservati con cura da collezionisti fedeli al marchio. Le più diffuse sono le 520i, versione all'epoca venduta in grandi quantitativi anche da noi perché al di sotto dei 2 litri di cilindrata, oltre la quale scattava l'Iva "pesante". Delle grandi sei cilindri, dalla 528i alle 535i - M535i, ne sono rimaste pochissime, perché quasi tutte esportate verso la Germania nell'ultimo decennio. Per acquistarne una, quindi, occorre valutare un acquisto all'estero. La critica mossa all'epoca allo stile (troppo banale e meno caratterizzato rispetto a quello della precedente E12) vale ancora oggi: sono in pochi coloro che apprezzano la E28 per il design. Ciò contribuisce a tenere calmerate le quotazioni di mercato. Le versioni più potenti salgono di prezzo solamente perché molto rare e perché garantiscono prestazioni decisamente elevate in relazione alla concorrenza del periodo. **R/C**



BMW 520i

1981-1987



Una sei cilindri dal funzionamento

vellutato, tuttora decisamente sottostimata. Oramai ne sono sopravvissute pochissime; in Germania è ben più apprezzata.

dall'essere difficile, è però un'auto che sul bagnato e nelle curve veloci richiede attenzione e un minimo di malizia perché scoda con una certa facilità, e anche se 125 cavalli non sono granché, un sovrasterzo di potenza bisogna comunque saperlo controllare. Considerazioni ancora più valide se si sceglie la 535i, che di cavalli ne ha ben 218, e che è a nostro avviso la più interessante tra le E28 assieme alla 520i

NONOSTANTE I 125 CV DELLA 520i NON SIANO GRANCHÉ, OCCORRE SAPER CONTROLLARE IL SOVRASTERZO

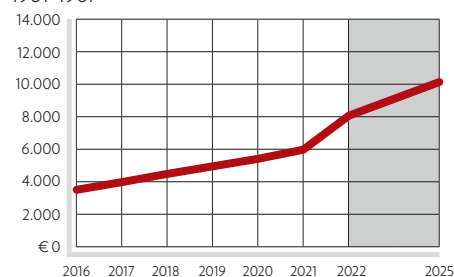
medesima. Potenza a parte, qui si può contare su tanto motore in più (3.430 cm³ invece di 1.991), una coppia esagerata e l'ABS di serie. La 535i è la versione "struccata" della M535i, dall'allestimento più vistoso; la meccanica coincide. In mancanza di queste due "preferite", si può puntare sull'intermedia 528. Hanno un valore più documentale che propriamente collezionistico, infine, le 518 a quattro cilindri e le diesel (aspirate e turbo).



↑ **BMW 535i** 1985-1987

↓ **BMW 528i**

1981-1987

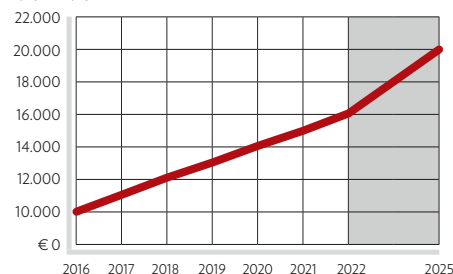


Sotto un aspetto identico a quello delle versioni meno potenti, cela un comportamento sportivo. Per questo le sue quotazioni sono in deciso rialzo. Rara in Italia.



↑ **BMW M535i**

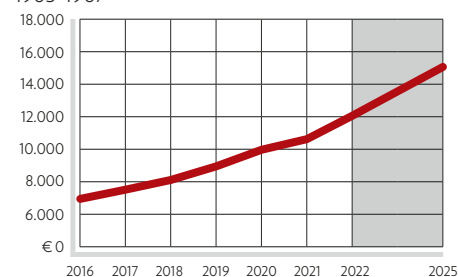
1984-1987



La sua caratterizzazione sportiva è ancora più evidente rispetto a quella della M5. Le circa 10.000 unità prodotte sono ormai saldamente in mano a collezionisti BMW.

↓ **BMW 535i**

1985-1987



Appare identica a una più modesta 518-520i, ma sotto al cofano nasconde il motore dell'ammiraglia 735i. Ne hanno prodotte oltre 45.000, quasi tutte in versione Usa.



VESTE ITALIANO

A trent'anni dal debutto appare ancora filante, modernissima, dinamica, elegante. Non c'è da stupirsi: il disegno, infatti, reca la firma di Ercole Spada. Una gamma di motori sconfinata, da quattro cilindri fino a poderosi V8

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

BMW 540i



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Gira e volta c'è sempre l'Italia, dietro lo stile delle BMW. Michelotti disegnò gran parte della produzione della Casa dalla seconda metà degli anni 50 alla fine degli anni 60, Gandini ispirò la prima Serie 5 (di cui la seconda fu una diretta evoluzione) mentre fu Ercole Spada, ex Zagato, a firmare la terza generazione della serie "centrale" (come cifra costruttiva e come importanza commerciale) del marchio. Tanto prudente era la E28 del 1981, tanto dirompente è la E34 che le succede all'inizio del 1988. Ma solo sul piano del design. Perché infatti

il carry over di componentistica meccanica è pressoché totale, malgrado una piattaforma comunque ridisegnata e ampliata.

L'elettronica inizia a sgomitare nelle auto da tutti i giorni (ma non per tutte le tasche) con i suoi acronimi da iniziati: la E34 adotta, così, gli ammortizzatori EDC, l'antislittamento ASC e poi la gestione dei motori Motronic III



e il servosterzo Servotronic ad assistenza variabile in funzione della velocità.

Le innovazioni, quelle grosse, vengono centellate in corso d'opera: a primavera 1990 arrivano i nuovi 6 cilindri di 2 e 2,5 litri a 24 valvole, subito seguiti da due cambi inediti - manuale e automatico - a cinque rapporti. Nell'estate 1991 scende in campo la Touring, nell'autunno 1991 la trazione integrale mentre nell'autunno 1992 la gamma viene completata verso l'alto dai nuovi V8 che avevano già fatto il loro debutto sulla Serie 7. È soprattutto questo innesto a rendere molto ampio il ventaglio dei frazionamenti della "5", che nel 1992 spazia dal piccolo 4 cilindri della 518i al poderoso 4 litri V8 della 540i, con la parte mediana della gamma comunque articolata intorno agli iconici sei in linea.

QUOTAZIONI

Le quotazioni partono da **2.000** euro per le 518i (sia berlina sia Touring). La 540i V8 vale 10.000 euro se dotata della rara opzione del cambio manuale, mentre le più diffuse automatiche si fermano a 7.500 euro. Nessuna differenza tra 4 porte e station wagon.

Valore minimo € (label AB)

2.000

Valore massimo € (label AB)

10.000

2 RESTAURO

Scocca robusta, ruggine pressoché introvabile e plastiche tutte reperibili e non troppo costose sono gli highlight della carrozzeria. I velluti sono di difficile reperibilità, la pelle è invece più "facile", ma attenzione: ne esistono di svariate tipologie a seconda dell'anno e della versione. Tra le poche cose delicate, i pannelli porta che spesso si scollano, come pure l'imperiale. In generale i ricambi per l'abitacolo sono meno diffusi di quelli di carrozzeria. Costosi i fanali e i kit aerodinamici. Il doppio tetto apribile delle Touring comporta grosse spese in caso di guasti a causa della sua complessità costruttiva. I sei cilindri dal due litri e mezzo in su sono eterni, a patto che ricevano una manutenzione regolare. I "piccoli" duemila a due valvole sono invece più delicati a livello di testata e soffrono la massa della vettura: gli elevati regimi cui sono stati di conseguenza sottoposti possono, almeno in parte, comprometterne la durata. Un problema, quello della

modesta coppia, comune alle 530i a otto cilindri che, come pure le 540i, hanno necessità di una puntuale verifica di distribuzione e pompa dell'olio. Le bobine singole e i sensori, incluso il debimetro, sono spesso causa di funzionamenti non ottimali. La sostituzione preventiva potrebbe essere opportuna, ed è invece "obbligatoria" per pompe acqua, radiatori e tubi benzina. I cambi manuali sono indistruttibili, specie i cinque marce; gli automatici richiedono una sostituzione pignola di olio e filtro. Gli esemplari con più chilometri potrebbero comportare una (costosa) revisione. I differenziali non danno problemi; c'è molta richiesta (e quindi meno offerta) di quelli autobloccanti. Le rare iX hanno ripartitore e differenziale anteriore delicati. Le sospensioni sono spesso usurate, ma si trova tutto e a buon prezzo, a meno che non si tratti delle autolivellanti. Quanto all'elettronica i problemi si annidano nei pixel dei display, nel climatizzatore automatico e spesso anche nei falsi contatti dovuti a ossidazione.



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

CENTRALINA ABS	€ 960
AMMORTIZ. ANT. (COPPIA)	€ 90
POMPA ACQUA	€ 35
DEBIMETRO	€ 60
PARAURT. ANTERIORE	€ 195

• I club



BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW Auto Club Italia

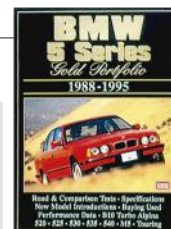
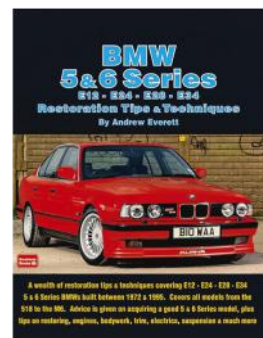
Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

• I libri



Tre pubblicazioni in lingua inglese:

"BMW 5&6 Series Restoration Tips & Techniques" di Andrew Everett, Brooklands Books, "BMW 5 Series 1988-1995 Gold Portfolio" di R.M. Clarke e "BMW Classic 5 Series 1972 to 2003" di Marc Cranswick, edito da Veloce Publishing.

• Specialisti

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw

Email vendite@autoclub.it

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic...

Email info@nanninember.bmw.it

Stefan Ries Oldtimer Teile

Sito shopware.bmw-oldtimerteile.de

Email info@bmw-oldtimerteile.de

3 SU QUALE PUNTARE

La 520i è il classico dei classici quale che sia la Serie 5 che sceglierete: ve l'abbiamo consigliata in esecuzione E12 (ok, lì la "i" non c'era ma di 520 comunque si trattava), lo abbiamo ribadito parlando di E28 e lo

confermiamo nel caso in cui la vostra scelta si indirizzi su una più moderna E34. Le ragioni sono facili da spiegare: a fronte di un investimento veramente modesto ci si porta a casa una signora berlina, con lo stesso spazio abitabile delle versioni con motori più grossi, l'ABS di serie e un motore liscio e regolare, ancorché un po' sottodimensionato, con i 129 cavalli di cui dispone in versione 12 valvole, per i 14 quintali che è chiamato a spostare.

Il cambio, che ragionando in termini di circolante sarà quasi sicuramente un manuale, è di quei comandi che convertono persino i più convinti sostenitori dell'automatico tanto i suoi innesti sono precisi, ben guidati, contrastati quanto basta e con un'escursione breve della leva. Insomma la necessità di scalare dalla quinta per recuperare un po' di spunto nei sorpassi, più che una dimenticata seccatura, diventerà un piacere.



BMW 520i 1987-1995

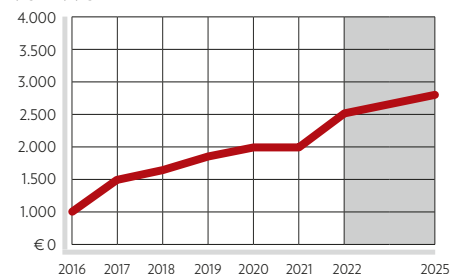
4 IL MERCATO

In linea generale, le berline di fine anni 80 e prima metà degli anni 90 sono considerate dai collezionisti ancora troppo moderne per entrare nel mirino. Così accade anche per le Serie 5, tranne rare eccezioni. M5 a parte, oggetto di trattazione separata, le E34 più ambite sono le 535i a sei cilindri (c'era soltanto la berlina) e le 540i V8 (berlina e Touring). Abbastanza richieste, anche se con valutazioni nettamente inferiori, le 530i V8 e le 525iX, entrambe disponibili con tutte e due le tipologie di carrozzeria. Per le 525i a trazione posteriore, pur essendo una delle versioni più costruite (oltre 400.000 unità su una produzione complessiva superiore a 1,3 milioni di esemplari), da noi è più rara rispetto al modello a trazione integrale, e quindi leggermente più valutata. Per chi ha un budget modesto, la 520i è la scelta ideale, meglio se appartenente all'edizione restyling (disponibile anche

con carrozzeria Touring). Si trova con facilità e solitamente ben conservata (a differenza delle diesel, senza interesse collezionistico, e comunque quasi sempre molto sfruttate). Ma occorre sapere che ben difficilmente saliranno di valore, se non tra parecchi anni. Viceversa, un esemplare top di gamma, come le prestigiose e super accessoriate 540i (che montano il motore V8), sono già entrate nel mirino degli appassionati, che se le disputano a colpi di migliaia di euro: fino a 15.000 per un esemplare perfetto con cambio manuale. Sono valori giustificabili solamente per la rarità, dato che in genere con questo budget i "biemmevisti" puntano su altri modelli (come le roadster Z3, tanto per fare un esempio). In futuro il mercato allargherà la forbice ulteriormente tra le versioni collezionabili e quelle di modesto appeal storico. Peccato che le E34 interessanti siano quasi tutte scappate in Germania, dove i collezionisti sono sempre stati più lungimiranti, almeno per quel che concerne la Casa di Monaco. **RC**



BMW 520i
1987-1995



Ancora abbastanza diffusa sul mercato, appartiene alla sfera delle auto "vecchie". Ciò non toglie che le sue quotazioni siano in crescita, sia pure modesta.



L'immagine del modello, ancora un po' in bilico tra l'usato di razza e la vera classica, può essere un atout per chi voglia puntare su un veicolo di qualità senza dare troppo nell'occhio. L'altra selezione è agli estremi opposti della gamma: si tratta della 540i Touring che, a parità di ingombri rispetto alla berlina, mette sul piatto tanta versatilità in più, un motore a otto cilindri (rarissimo da trovare, su una station wagon del segmento E), un cambio a sei marce

**SE DESIDERATE
UNA 520i,
UN CONSIGLIO:
SCEGLIETELA COL
CAMBIO MANUALE.
UN VERO PIACERE
DA USARE**

e un'immagine probabilmente più "moderna" se vista con il senno di poi (considerando cioè quanto negli anni le giardinette abbiano soppiantato le berline a tre volumi nelle scelte dell'utente medio). Altra particolarità, il doppio rene anteriore molto più largo che sulle quattro e sei cilindri: inizialmente riservato alle V8 (530i e 540i) e a fine carriera esteso a tutta la gamma, è un dettaglio da feticisti, più ancora che da amatori, che fa la differenza.

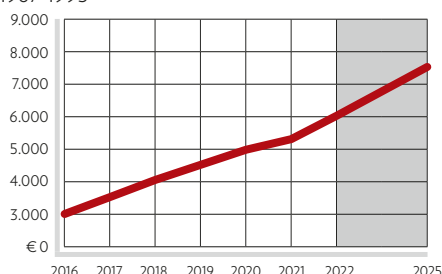


↑ **BMW 540i TOURING** 1993-1995



↓ **BMW 535i**

1987-1995

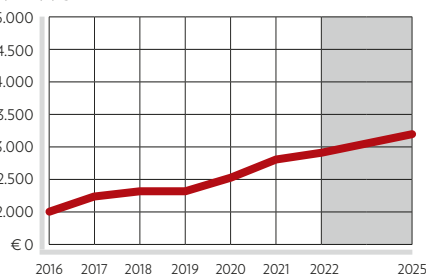


Rappresenta l'evoluzione massima del motore 6 cilindri in linea di BMW degli anni 80. Un investimento per ora abbastanza modesto, che però darà frutti.



↑ **BMW 525iX TOURING**

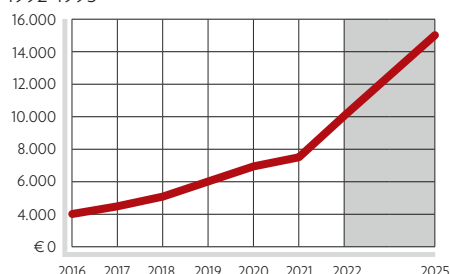
1991-1995



Simbolo di un'epoca in cui la trazione integrale andava affermandosi, va acquistata solamente se in stato di conservazione ottimale, giacché l'eventuale restauro sarebbe troppo oneroso.

↓ **BMW 540i (MANUALE)**

1992-1995



È stato il top di gamma delle E34, che nella rara versione con cambio manuale ha prestazioni non molto distanti da quelle delle M5. Le "automatiche" valgono il 25% meno.



S'INIZIA A SOGNARE

Senza dubbio è la berlina (e station) sportiva più ambita. Il suo sei cilindri in linea è esemplare quanto a fluidità. Nasce come un 3,5 litri da 315 CV e arriva a 3,8 litri con 340 CV. Assetto e tenuta sono da cavallo di razza. Imperdibile

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La M5 nasce negli anni della E28. Ma è sotto il "regno" della E34 che smette di essere un modello di appendice, diventando la grande berlina sportiva di serie più ambita dal pubblico europeo e americano, che le tributa non a caso la bellezza di 11.363 consensi contro gli appena 2.241 della serie che l'aveva preceduta. Una differenza importante che si spiega anche con un'evoluzione dell'offerta: il motore nasce 3,5 litri e approda durante la carriera a 3,8 litri; c'è inoltre disponibilità della station wagon



in alternativa alla tre volumi a quattro porte. Ennesimo motivo d'interesse: questa seconda M5 è anche l'ultima con motore a sei cilindri in linea, prima che la E39 passi al V8 e la E60 addirittura monti un V10. La moltiplicazione dei cilindri è sempre musica per le orecchie degli appassionati; la fluidità di un propulsore in linea e l'equilibrio che

determina nella distribuzione delle masse (è lungo e stretto, rispetto ai successivi) è però di livello decisamente superiore. Insomma, ce n'è abbastanza per considerare questa granturismo travestita da berlina (o da familiare) un gran bel pezzo da collezione: facile da usare tutti i giorni su strada e pronta a scatenarsi in pista visto che dai 4.000 ai 7.000 giri rivela un carattere decisamente corsaiolo, fuori dagli schemi della semplice ammiraglia potenziata. Grande, comoda, giusto con un'abitabilità posteriore un po' nello stile delle BMW degli anni 80 (quindi non straordinaria in rapporto ai suoi 4 metri e 72, ma comunque decorosa), la M5 E34 è la scelta ideale per chi, oltre a prendersi delle belle soddisfazioni al volante, vuole avere con sé moglie, figli, cane e bagagli.

BMW M5



QUOTAZIONI

Le più comuni M5 con motore 3,5 litri da 315 CV valgono 15.500 euro se in buono stato (sfiorano i 26.000 se perfette), mentre le più rare 3.800 raggiungono i 19.000 euro, fino a un massimo di 32.000 euro (label A+). Per il momento non ci sono differenze tra berlina e station.

Valore minimo € (label AB)

15.500

Valore massimo € (label AB)

19.000



2 RESTAURO

Il kit M e i cerchi (diversi per le 3,6 e le 3,8 litri) sono costosi e non sempre disponibili rapidamente; sono in commercio molte riproduzioni che evidentemente compromettono il valore dell'esemplare. Le Touring, peraltro piuttosto rare, hanno qualche scricchiolio in più per via della diversa architettura della parte posteriore. Le 3,6 hanno sospensioni esclusivamente autolivellanti, revisionabili a costi accessibili, mentre le 3,8 montano elementi elettronici costosissimi da ripristinare: molti li hanno eliminati, il che svaluta la vettura alterandone l'originalità. Altro "retrofit" piuttosto diffuso al quale prestare attenzione è quello del blocco elettronico su Sport del Servotronic (era parte del pacchetto Nürburgring) per migliorare la risposta dello sterzo. Il cambio a cinque marce è piacevolissimo e affidabile; è però costoso da revisionare e i pezzi sono difficili da trovare. Il sei marce è più delicato e a sua volta oneroso nei ripristini. I motori 3,6 sono

meno complessi dei successivi 3,8, ma solo a livello elettronico: in caso di guasti sono unità molto impegnative e richiedono mani esperte. Anche la semplice messa a punto periodica deve essere frequente e appannaggio di tecnici preparati: diffidate, per la M5, del meccanico di quartiere, e tenete presente che tra un motore che funziona e uno messo a punto alla bell'e meglio ci possono ballare anche più di 30 cavalli misurati al banco. Gran parte degli optional che montano le M5 di questa serie sono comuni a quelli delle Serie 7 della medesima epoca, il che significa che sono frequenti i malfunzionamenti elettronici che richiedono, una volta ancora, mani esperte. I sedili a regolazione elettrica vanno tenuti in efficienza sostituendo periodicamente e preventivamente i cavi di comando. I pellami, morbidissimi, appaiono delicati; iniziano finalmente a essere riprodotte le stoffe specifiche M. Diffidate infine da esemplari variamente "kittati", con una vita troppo sportiva e una manutenzione non documentata: quel che conta non è quanti chilometri hanno fatto, ma come.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

RADIATORE	€ 115
ALTERNATORE	€ 750
INTERCOOLER	€ 100
KIT FRIZIONE	€ 310
KIT GUARNIZIONI TESTATA	€ 410

● I club



BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

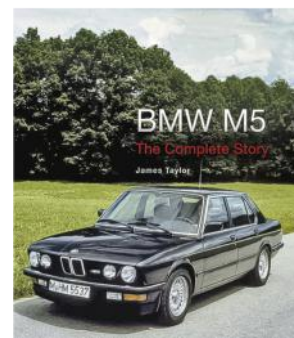
Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

● I libri



Ai volumi genericamente dedicati

alla E34 si aggiungono queste pubblicazioni specifiche, sempre in inglese: "BMW M5 The Complete Story" di James Taylor, "BMW M5 Gold Portfolio" di Brooklands Books e "BMW M5 The World's Ultimate Super Saloon", BMW Car Magazine Special.

● Specialisti

Ivo Christof

Sito e28.nl

Email sales@e28.nl

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic...

Email info@nanninember.bmw.it

Munich Legends

Sito munichlegends.co.uk

Email info@munichlegends.co.uk

 **BMW M5** 1988-1993



3 SU QUALE PUNTARE

Il termine “sleeper” (letteralmente, dormiente), tipico dei petrolhead, definisce alla perfezione lo spirito della M5: una berlina che sembra assolutamente tranquilla (la caratterizzazione estetica di questa versione è un esempio quasi paradigmatico di discrezione) che però cova il fuoco sotto la cenere. Scelta pressoché obbligata, ancorché non unica, per il potenziale acquirente: la prima serie delle due che hanno contrappuntato l'esistenza della M5 di seconda generazione. Il motore è, di base, il medesimo della E28, però con una cilindrata leggermente superiore (3.535 cm³ invece di 3.453) e 29 cavalli in più (315 anziché 286) nonostante il catalizzatore sia di serie sin dal suo debutto (agosto 1988, dunque oltre quattro anni prima che diventi obbligatorio per legge in tutta Europa). È un sei cilindri di rango: da vero sportivo, un filo vuoto sotto i 4.000 giri ma complessivamente pronto, potente e sfruttabile. Nel corso del suo test pubblicato sul fascicolo di Quattroruote di aprile 1989 Ivan Capelli giudica la M5 quasi perfetta, spendendo parole di grande apprezzamento per i freni e l'ottima calibratura dell'ABS (all'epoca poco gradito dai piloti), la costanza dell'assetto e la tenuta di strada, sicura e intuitiva; qualche riserva la esprime per cambio e sterzo, che pur non demeritando risentono delle origini stradali del progetto. Malgrado una certa lentezza del comando, la potente berlina viene giudicata facile da guidare anche da parte di conducenti non particolarmente esperti. La velocità potenziale è di 270 km/h, ma l'alimentazione viene tagliata quando “legge” i 250 per la scelta volontaria dei costruttori tedeschi di autoregolarsi entro questo limite, in ogni caso sovrabbondante per le regole e le condizioni del traffico dei nostri giorni. L'altra selezione è l'abbinamento tra il motore 3,8 litri e la carrozzeria Touring, che a ottobre 1992 rende la M5

BMW M5 TOURING 1992-1995

una delle giardinette in assoluto più sexy nella storia dell'automobile. A titolo di curiosità: è esistita anche una M5 Touring 3.5, però era solo un prototipo esposto al Salone di Francoforte del 1991: servì a far venire l'acquolina in bocca ai possibili acquirenti in attesa di abbinare la carrozzeria station wagon con il nuovo motore maggiorato che, sulla berlina, avrebbe debuttato nel 1992 a Ginevra. Alesaggio e corsa incrementati portano la cilindrata a 3.795 cm³, la potenza sale a 340 cavalli, lo 0-100 si percorre in 5,9 secondi, quattro decimi in meno di prima. Gli ammortizzatori a regolazione elettronica automatica completano il quadro delle modifiche della M5 3.8, che esteticamente si riconosce solo per il montaggio di diversi (e più sportivi) cerchi di lega leggera M System II con disegno a cinque razze da 17 pollici (18 da aprile 1994, quando arrivano anche nuovi dischi freno

NEL CORSO DEL TEST IN PISTA IVAN CAPELLI GIUDICA LA BMW M5 QUASI PERFETTA. VELOCITÀ LIMITATA A 250 KM/H

Multicompound in ghisa e alluminio). Piccola differenza tra berlina e Touring: quest'ultima monta di serie cerchi posteriori a canale allargato (9 pollici invece di 8) che la berlina poteva avere solo pagandoli a parte. In questa seconda esecuzione il sei cilindri della famiglia M30 diventa - tra l'altro - il più grande sei in linea di produzione BMW oltre che l'ultimo discendente di una stirpe iniziata con la 2500 - 2800 E3 nel lontano 1968, che si concluderà a luglio 1995. Il serbatoio di 90 litri (10 in più che sulle altre Serie 5) è rassicurante in termini di autonomia; i 460 litri del baule in configurazione cinque posti (che diventano 1.450 abbassando il sedile posteriore) permettono vacanze serene. E se per caso la trovate con l'opzione doppio tetto apribile, non fatevela scappare.



4 IL MERCATO

La M5 seconda generazione, nata dopo il breve esperimento della M5 E28 dotata del motore della M635 CSi da 286 CV, è una delle più interessanti BMW youngtimer in assoluto. All'epoca riscosse un successo straordinario, con oltre 12.200 unità prodotte, di cui circa 3.900 con il motore maggiorato a 3,8 litri e 340 CV. È un'auto sportiva dalle prestazioni impressionanti ancora oggi, ma che ha il suo punto debole nella meccanica molto sofisticata: sicuramente è affidabile, ma necessita di una puntuale manutenzione per funzionare al meglio anche dopo percorrenze elevatissime. Per questo motivo chi intende acquistarne una non deve farsi prendere dall'entusiasmo e selezionare l'esemplare giusto dopo averne visionati parecchi. La più comune 3.5 è più facile da trovare, mentre la 3.8, specie se Touring,

è nettamente più rara (la station è stata costruita solamente in 891 unità). Però gli esemplari migliori sono già saldamente nelle mani di collezionisti BMW, oppure sono tornati in patria già all'epoca dell'introduzione del funesto "superbollo". Strapparne una dalle mani di un patito BMW non è impresa semplice, a meno che non si stacchi un assegno superiore all'attuale valore di mercato. Chi è disposto a farlo non sbaglia, perché è un investimento di prospettiva: nel lungo periodo darà comunque i suoi frutti.

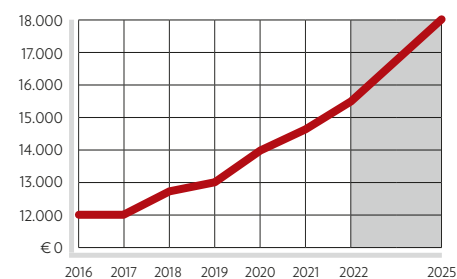
LA VERSIONE PIÙ RARA È LA TOURING: DAL 1992 AL 1995 NE SONO STATE COSTRUITE APPENA 891

Essendo una vera supercar, la M5 E34 è reperibile anche presso i commercianti specializzati in youngtimer d'alto livello. In questi casi si possono distinguere due possibilità: gli esemplari mediocri, proposti comunque a valori molto alti, in linea con le nostre quotazioni A+ (e quindi ingiustificate), oppure esemplari top, con chilometraggi modesti e certificati, che vengono venduti a cifre ancora superiori. Attenzione: il valore delle M5 può variare, e di parecchio, sulla base della dotazione di accessori, oppure in relazione all'abbinamento cromatico che, se è particolarmente raro, merita un apprezzamento ulteriore. Secondo i nostri esperti del Comitato Prezzi, le M5 E34 sono destinate ad aumentare di valore con costanza nei prossimi anni, fino a raggiungere quotazioni decisamente importanti: è facile prevederlo perché all'estero, in particolare in Germania e in Francia, le quotazioni sono già nettamente più alte rispetto a quelle italiane. **RIC**



BMW M5 (3,5 LITRI)

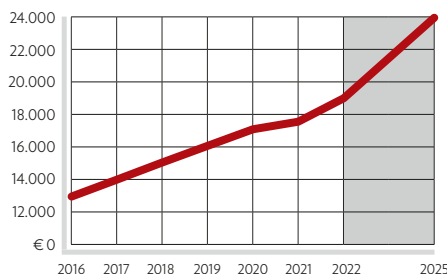
1988-1993



Sebbene negli ultimi anni il suo valore sia cresciuto meno rispetto a quello delle più rare 3.800, la prima versione è destinata a risalire molto più rapidamente nel prossimo futuro.

BMW M5 (3,8 LITRI)

1991-1995



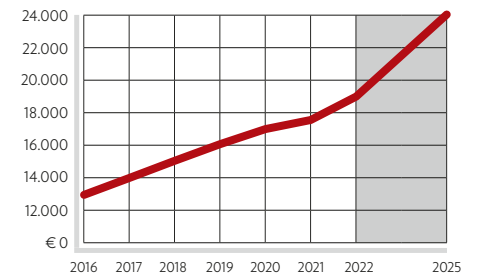
Una vera belva, capace di prestazioni ancora più entusiasmanti rispetto alla precedente versione, con l'aggiunta di una maggiore rarità, che farà salire ulteriormente i valori.



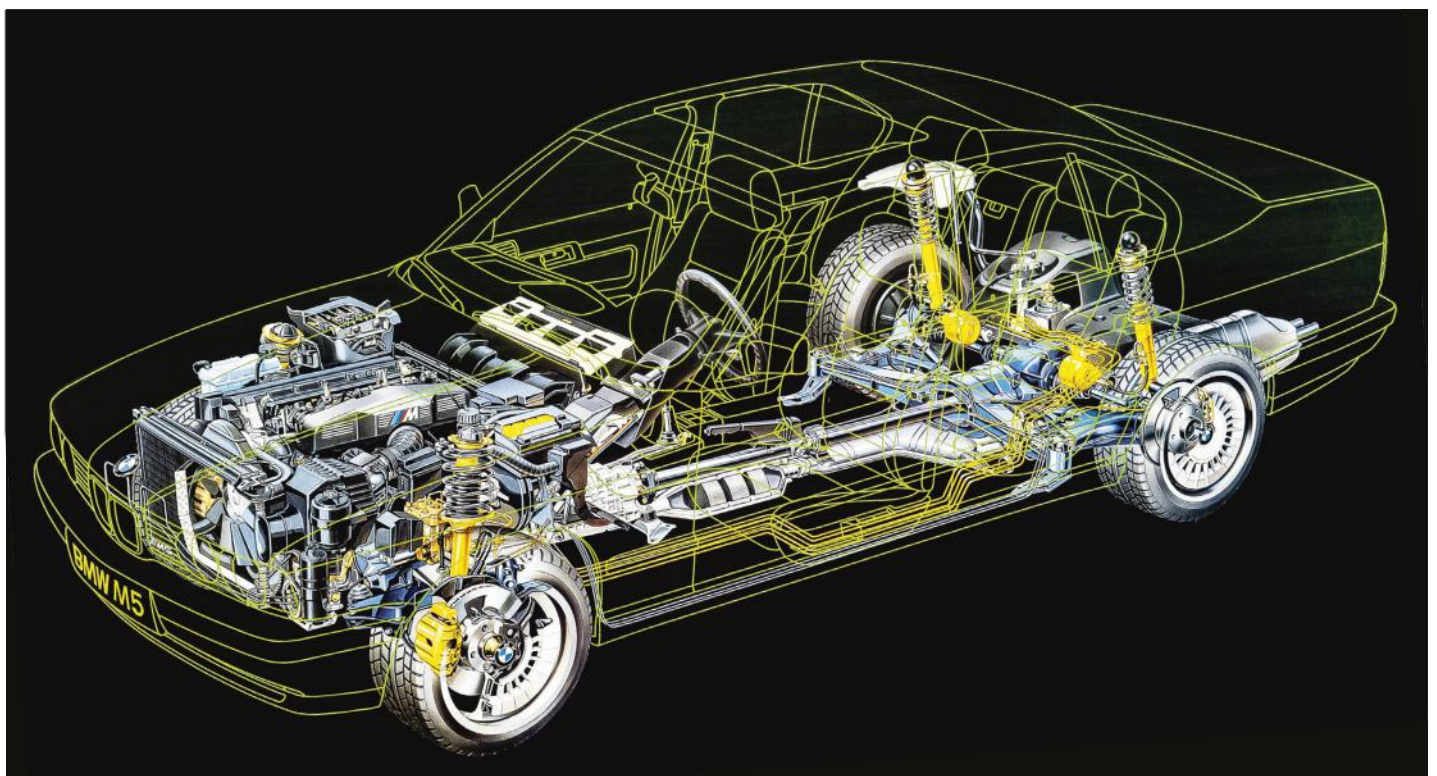


BMW M5 TOURING

1992-1995



La **E34** (e la **E60**) sono le uniche M5 disponibili anche in versione station wagon. In prospettiva, la Touring si apprezzerà maggiormente rispetto alla berlina.



UNA DA RIVALUTARE

Poco ricercata dagli appassionati è in realtà una vettura importante. Segna infatti sia il ritorno della Casa nel segmento delle ammiraglie sia il debutto di un inedito sei cilindri in linea. Inoltre è l'ultimo modello di serie di Monaco disegnato da Michelotti

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



BMW 3.0 S

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Tra le BMW nate negli anni 60 è quella sin qui rimasta più nell'ombra. Non ha lo ius primae noctis della "Neue Klasse" né l'originalità della 02 e neppure la grinta delle coupé. In più, è una berlina di grandi dimensioni e come tale tende a essere fisiologicamente meno considerata da parte dei collezionisti. Già il fatto che sia un modello tutto da riscoprire rappresenterebbe una buona ragione per prenderla seriamente in considerazione. Ma al di là della sensibilità per i modelli meno celebrati, che in fondo non è obbligatorio avere,

è una vettura di grande significato storico. Non solo completò, nel 1968, l'opera di rinnovamento della gamma incominciata con le due serie poc'anzi citate: riportò anche la marca in un territorio a lei consono, quello delle ammiraglie, dal quale non era più presente dal 1963, quando uscì di scena la serie 3200, una V8 dal design decisamente



âgée (derivava dalla 502) e con una struttura a sua volta non proprio modernissima (aveva ancora il telaio separato). Di più, con la serie E3 (che nasce con le due cilindrata 2.500 e 2.800, coincidenti con la denominazione commerciale) la BMW torna a un frazionamento, il sei cilindri in linea, a sua volta a lungo non praticato a Monaco. Finite le oscillazioni tra l'altissimo di gamma e l'utilitaria che avevano segnato gli anni 50, stabilita una reputazione di costruttore di solide e brillanti medie, con questa berlina king size la marca chiude il cerchio con un prodotto elegante, raffinato e dallo stile molto italiano: dietro le sue linee c'è infatti, ancora una volta, Giovanni Michelotti. Peralto alla sua ultima collaborazione con BMW, dalla quale scaturisce anche la contemporanea coupé 2800 CS.

QUOTAZIONI

Le **2500-2800 di inizio produzione** sono valutate 7.000 euro, con una punta massima di 10.500 euro se perfette. Un gradino appena sopra le 3.0 L (da 11.000 a 16.500 euro), mentre le 3.3 L - Li raggiungono i 30.000 euro (label AB), fino ad arrivare a 45.000 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

7.000

Valore massimo € (label AB)

30.000

2 RESTAURO

A quest'epoca le BMW non erano ancora rivali delle Mercedes-Benz. Non lo erano del tutto, perlomeno, e certo non sul piano della qualità esecutiva, che lasciava non trascurabili margini di vantaggio alle vetture di Stoccarda specie per quanto riguarda la protezione delle lamiere dalla corrosione. Che sulle berline E3 soffrono né più né meno come quelle di una "Neue Klasse" o di una 02 costruite negli stessi anni. Ed è anche difficile sperare che lo status di ammiraglia e il ben più elevato listino da nuove abbia loro successivamente garantito margini di protezione superiori giacché le grandi berline cronicamente non sono state la prima scelta nel mondo della collezione. Dunque marisce, la E3: ai punti abitualmente critici per qualunque vettura che non si sia giovata di trattamenti di zincatura (e quindi sottoporta e parafranghi in modo particolare) le 2500 - 2800 - 3.0 - 3.3 aggiungono una tendenza ad accumulare ossidazione a livello del

portabagagli: tanto il cofano quanto lo scatolato posteriore hanno una forma che facilita la formazione della condensa. Il "vascone" della ruota di scorta è un ennesimo ricettacolo di brutte sorprese. In più profilature e scritte identificative sul bordo del cofano, con tasselli in acciaio, hanno lasciato passare negli anni pioggia e umidità, trasferendo talora al lamierato la ruggine da loro stessi originariamente innescata. Più semplice la situazione a livello meccanico, visto che i sei cilindri non presentano criticità maggiori, e lo stesso si può dire per la trasmissione. Manuale, però. Perché, nel caso che individuiate un esemplare con cambio automatico i ricambi sono introvabili (se siete molto pazienti e fortunati potrete tutt'al più acquistare qualche guarnizione), gli specialisti esistono ma i preventivi possono superare tranquillamente i 7.000 euro. A livello telaistico la moltitudine di testine fa sì che lo sterzo prenda gioco con una certa facilità, mentre le boccole di gomma che lavorano sulle sospensioni tendono a seccarsi sino a cedere.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

POMPA BENZINA	€ 50
VENTILATORE	€ 115
KIT FRIZIONE	€ 370
PARABREZZA	€ 345
RADIATORE	€ 790

● I club



BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

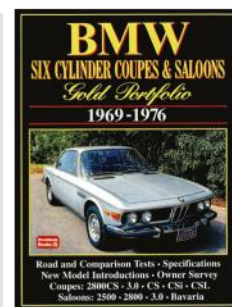
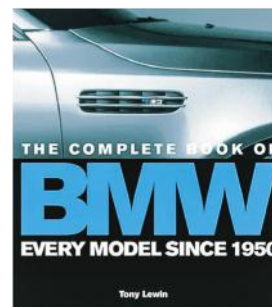
Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW Limousine E3 Club

Sito bmw-e3-club.de/

● I libri



Molto interessante "The Complete Book of BMW Every model since 1950" scritto in inglese da Tony Lewin (Motor books International). Più specifico il volume "BMW Six Cylinder Coupes & Saloons Gold Portfolio 1969-76" edito da Brooklands Books, sempre in inglese.

● Specialisti

Nanni Nember

Sito nanninember.it/bmw-classic_

Email info@nanninember.bmw.it

Classicbahn Stormers

Sito classicbahnstormers.com

Email info@classicbahnstormers.com

Munich Legends

Sito munichlegends.co.uk

Email info@munichlegends.co.uk

3 SU QUALE PUNTARE

Delle sei varianti fondamentali della E3 (2500, 2800, 3.0 S - Si, 2.8 L, 3.0, 3.3 Li) la 2500 ha dalla sua il fascino delle origini. Anche se negli anni è cambiata piuttosto poco, nella prima serie c'è quel tanto che

basta per aggiungere classicismo a uno stile già di suo piuttosto tradizionale: coppe ruota che non lasciano vedere i bulloni, cornice cromata in coda, doppia uscita d'aria orizzontale sul montante posteriore (invece che singola e verticale come nelle evoluzioni successive). Quasi uguale alla contemporanea 2800, se ne differenzia per poche semplificazioni che a nostro avviso la rendono preferibile: niente cilindrata sulla parte sinistra della mascherina, profilo

sottoporta meno spesso, archi passaruota privi di profilature decorative. È una vettura su cui potevano essere montati accessori all'epoca non molto comuni nemmeno su un'ammiraglia, quali servosterzo, condizionatore d'aria, selleria in pelle, tetto apribile ad azionamento manuale oppure elettrico, cambio automatico. Nella poco probabile eventualità che troviate una 2500 automatica, sino al 1972 il selettore aveva un originale pomello lungo e stretto



BMW 2500 1968-1977



4 IL MERCATO

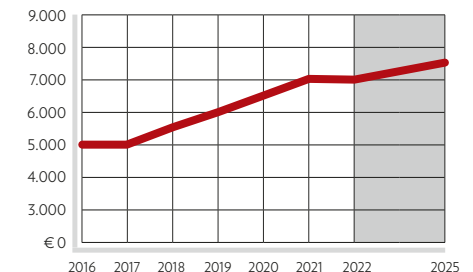
La Serie E3 è stata la prima ammiraglia BMW a imporsi sul mercato italiano come alternativa alle altre berline di prestigio, soprattutto la Mercedes Serie S e la Jaguar XJ. Ne sono rimaste però molto poche sulle nostre strade, perché gli esemplari migliori sono stati esportati verso Paesi in cui i collezionisti amano le grandi berline (Germania e Olanda soprattutto), oppure utilizzate come preziosa fonte di ricambi per le più costose e pregiate coupé della Serie E9. Le più (relativamente) diffuse sono le iniziali 2500 - 2800 e qualche esemplare di 3.0 Si. Quasi introvabili le più prestigiose 3.3 L e 3.3 Li a passo lungo, generalmente dotate di un allestimento molto più lussuoso. Perciò oggi le loro quotazioni sono ormai molto vicine a quelle in vigore sul mercato tedesco. Le E3 sono auto di grande classe, con prestazioni sportive in relazione al periodo, perfettamente integrate all'immagine che la marca conserva ancora oggi ma, come tutte le berline di rappresentanza, non attirano

irresistibilmente i collezionisti, tranne quelli legati alla Casa di Monaco. Sono anche modelli molto costosi e complicati da riparare. Per questi motivi i nostri esperti di mercato ritengono che in futuro la rivalutazione sarà lenta, ma inesorabile. Vale la pena acquistarne una? Certamente sì, perché la E3 rappresenta, dopo gli "angeli barocchi" degli anni Cinquanta e Sessanta, un fulgido esempio di ammiraglie sportive, con una qualità addirittura superiore a quella delle tradizionali avversarie, note per la perfezione costruttiva assoluta come le Mercedes contemporanee. Le E3 non sono auto che si trovano dai commercianti: sono tutte ormai saldamente in mano ai collezionisti BMW, ed è raro trovarne una in vendita. Il mercato tedesco dispone di un maggior numero di esemplari visibili sui siti di e-commerce più noti, ma a prezzi piuttosto elevati. In Germania le quotazioni fanno registrare un'enorme differenza tra gli esemplari in buone condizioni (la nostra label AB, che in Germania è nota come Zustand 2) e quelli come nuovi (la nostra A+, per i tedeschi Zustand 1). **R/C**

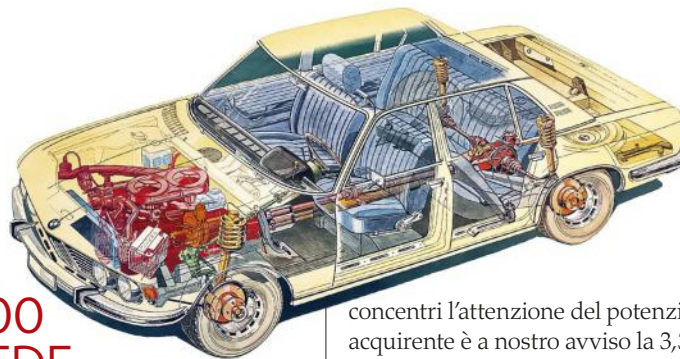


BMW 2500-2800

1968-1977



Non sono molto apprezzate e le transazioni non sono così frequenti in Italia da poter osservare variazioni significative. In futuro potrebbe esserci una lieve rivalutazione.



completamente diverso dalle "T" che andavano per la maggiore all'epoca. Nonostante sul bagnato resti relativamente impegnativa, sull'asciutto la 2500 è la BMW con la tenuta di strada migliore, tra quelle della sua epoca. E questo nonostante - a differenza della 2800 - non abbia né le barre antirollio (venivano fornite solo a richiesta) né il differenziale autobloccante. Saltando di netto il fosso delle cilindrata intermedie, l'altra E3 su cui è bene che si

LA 2500 POSSIEDE IL FASCINO DELLA VERSIONE D'ORIGINE ED È MENO BAROCCA IN ALCUNI DETTAGLI

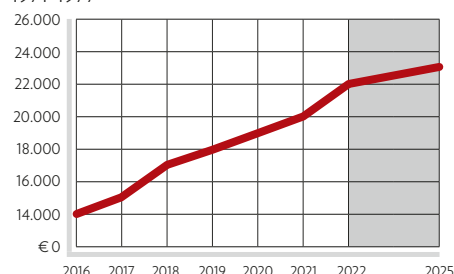
concentri l'attenzione del potenziale acquirente è a nostro avviso la 3,3 Li. L sta per Lang, lunga, il che significa un passo aumentato di 10 cm a tutto vantaggio dell'abitabilità posteriore, che è a questo punto a livelli di limousine, pur con una stazza fuori tutto non imbarazzante (è lunga 4 metri e 80). La maggiore cubatura mette a disposizione, tra l'altro, una notevole potenza in più (200 CV contro i 150 della 2500).



↑ **BMW 3.3 Li** 1975-1977

↓ **BMW 3.0 Si**

1971-1977

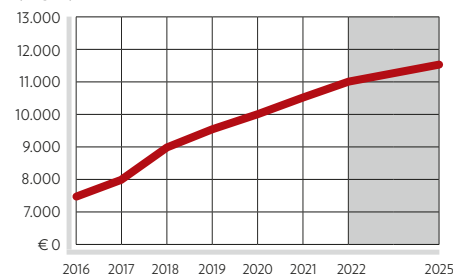


È la versione più sportiva: per questo il suo valore è decisamente più alto. Purtroppo molte sono state cannibalizzate come auto donatrici per le coupé 3.0 CSi.



↑ **BMW 3.0 L**

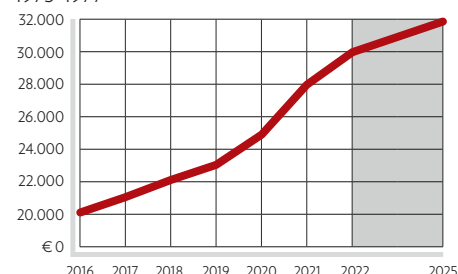
1975-1977



La minor potenza rispetto alla versione a iniezione e il passo allungato la rendono una berlina di rappresentanza. Quindi vale la metà rispetto alla più apprezzata Si.

↓ **BMW 3.3 L - 3.3 Li**

1975-1977



Per i cultori le 3.3 sono una sorta di edizione speciale, con trasmissione automatica e autoradio di serie: insomma era l'ammiraglia di Monaco. Ecco perché valgono tantissimo.



TURBO ESCLUSIVO

Si introducono dotazioni che sarebbero diventate patrimonio comune. Ma a dominare la scena è il sei cilindri in linea della 745i, dotato di sovralimentazione. È la prima volta che succede su un'ammiraglia. Già questo basterebbe per metterla in garage

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

È il modello che, a maggio 1977, completa la riorganizzazione della gamma. Rimpiazza la E3, rispetto alla quale è più grande, più abitabile e più importante come immagine: il suo passo coincide (anzi, è superiore di 3 mm) a quello della versione lunga, la 3.3 Li. Come gran parte delle BMW degli anni 70 rappresenta un sapiente dosaggio tra family feeling stilistico (Paul Bracq, direttore del centro stile, ha lasciato reminiscenze sia della Serie 5 sia della stessa E3), recupero di parti meccaniche collaudate e innovazioni. Le quali, come spesso succede,



debuttano sull'alto di gamma e vengono poi distribuite sui segmenti inferiori. La E23, che è uno di quei modelli sin qui poco valorizzati in prospettiva collezionistica, è stata una nave scuola per un'infinità di soluzioni che, tra il 1977 e il 1981, hanno fatto il loro debutto su una BMW: chiusura centralizzata di porte e cofano bagagli,

regolatore di velocità, ABS, computer di bordo, climatizzatore automatico, ricircolo dell'aria, regolazione del fascio luminoso dall'abitacolo, predisposizione per il telefono veicolare, sedili anteriori a registrazione elettrica, riscaldamento supplementare, antifurto con allarme. Sono tutti contenuti che oggi sono patrimonio di qualunque compatta, se non addirittura di alcune city car, ma che 45 anni or sono facevano sensazione. La Serie 7 prima maniera ha avuto una scelta di motori coerente con la tradizione della marca, riprendendo il sei cilindri in linea declinato in numerose varianti di cubatura e di potenza. Ha avuto maggiore successo della E3 (oltre il 40% di esemplari in più) ma è stata messa in difficoltà dalla Mercedes-Benz W126, più moderna nello stile.

BMW 735i



QUOTAZIONI

Il valore base è quello delle 728i - 732i restyling: 5.500 euro. Il top di gamma è costituito dalle serie limitate Executive e Highline della prestigiosa 745i Turbo, la cui quotazione AB è di 14.000. Le 745i normali, invece, si attestano sugli 11.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

5.500

Valore massimo € (label AB)

14.000



2 RESTAURO

È una vettura sofisticata e complicata nella costruzione, e questa complessità è fonte di grattacapi per il collezionista moderno. Se i motori aspirati non evidenziano particolari criticità, viceversa il turbo della 745i si è sempre segnalato, all'epoca, per la frequenza con cui attivava richiami del costruttore e relative garanzie.

I suoi problemi nascono dalla guarnizione della testa, che cede con una certa facilità, e dalla turbina, che mal digerisce le alte temperature. È però vero che queste noie erano in larga misura dovute a impieghi intensivi (alte velocità, elevati regimi) possibili negli anni 70 e 80 e oggi impraticabili. Per cui, tra pezzi sostituiti e andature obbligatoriamente più posate, oggi ci si può avvicinare anche a una Serie 7 sovralimentata con una relativa serenità. Potendo scegliere, meglio un esemplare successivo al 1983, quando il cambio automatico ZF HP22 a tre rapporti lasciò il posto all'HP 22/24 a quattro, che limitò

a sua volta i giri e i consumi. Tutta la Serie, però, soffre la complessità costruttiva, che ad esempio non prevede il classico servofreno ma un sistema alimentato dalla pompa del servosterzo la quale agisce sui freni tramite un distributore e una sfera di azoto. Talora l'asta di comando di questo distributore, a causa di una perdita del paraolio, determina uscite di lubrificante sotto la moquette. L'abitacolo è disseminato di servomeccanismi, che comandano dagli alzacristalli al tetto apribile, dalle porte alle tendine posteriori: sono in genere durevoli. Non altrettanto si può dire degli attuatori a depressione che gestiscono il climatizzatore automatico, che con il tempo manifestano difficoltà di tenuta compromettendo il funzionamento dell'impianto. La ventola del "clima", oltre a generare fastidiosi rumori, ha il brutto vizio di andare in blocco, causando la bruciatura dei variatori di velocità, costosi e difficili da ripristinare. Tanto per completare un quadro non proprio idilliaco, anche la tastiera tende spesso a bloccarsi.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

POMPA FRENI	€ 254
RADIATORE OLIO	€ 900
BOBINA ACCENSIONE	€ 85
ALTERNATORE (RIGENERATO)	€ 160
MARMITTA (TERMINALE)	€ 180

● I club

BMW Auto Club Italia



BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW E23 Club

Sito bmw-e23-club.de

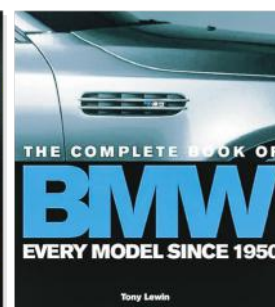
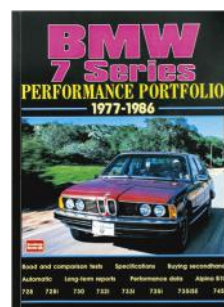
Email info@bmw-e23-club.de

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

● I libri



Di specifico segnaliamo

"BMW 7 Series Performance Portfolio 1977-1986", Brooklands Books. Diversamente si deve optare per "The Complete Book of BMW Every model since 1950" di Tony Lewin. Entrambi in inglese.

● Specialisti

Ivo Christof

Sito e28.nl

Email sales@e28.nl

Nanni Nember

Sito nanninember.it/bmw-classic...

Email info@nanninember.bmw.it

Reda Racing

Sito redaracing.it

Email info@redaracing.it

3 SU QUALE PUNTARE

Arrivata quando ancora l'onda lunga della crisi petrolifera del 1973 fa sentire i suoi effetti in Europa, la Serie 7 prima maniera colma i vuoti di alcuni costruttori generalisti che, contemporaneamente

al suo debutto, stanno mollando la presa sull'alto di gamma. Succede ad esempio alla Fiat, che toglie di produzione la 130 senza sostituirla. Nuova, piacevole e insieme poco vistosa, è l'ammiraglia giusta per chi preferisce la sostanza all'apparenza. Una scelta molto saggia oggi è la 733i, che nei primi anni rappresenta il top di gamma, articolata anche sulle meno impegnative (e meno brillanti) 728 e 730. Oltre al vantaggio della superiore cubatura, la 733i

ha anche quello dell'iniezione elettronica: i cavalli sono 197 e la velocità dichiarata (205 km/h) è molto stuzzicante visto che infrange la barriera psicologica dei 200. Rispetto alle precedenti ammiraglie della Casa ha una tenuta decisamente migliorata anche se, a detta delle malelingue, il cliente BMW tiene sempre nascosta in garage un'Alfetta. Per quando piove. Al di là dell'aneddotica, che serve soprattutto a dare sapore alle discussioni tra



BMW 733i 1977-1979

4 IL MERCATO

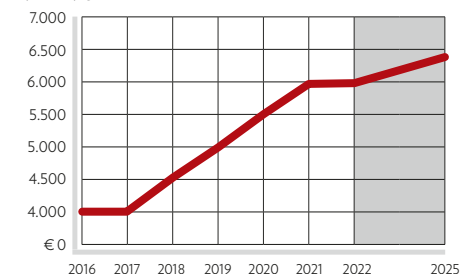
Se la E3 aveva fatto da battistrada alla BMW per farsi largo nel mercato delle ammiraglie di alta classe, la prima Serie 7, prodotta in oltre 285.000 esemplari, ha consacrato la Casa bavarese come una delle protagoniste di questo segmento. Anche in Italia ebbe un discreto successo, soprattutto da quando fu commercializzata la top di gamma 745i con turbocompressore, all'epoca quasi un'astronave dalle prestazioni mirabolanti. I valori di mercato rimangono tuttora bassi in relazione alla classe di appartenenza, tranne per le 745i, soprattutto nelle edizioni speciali, le Executive e le Highline, allestite per il trasporto dei capitani d'industria, con zona posteriore dell'abitacolo trasformata in un confortevole ufficio mobile. Scavarne una, però, è quasi altrettanto difficile che fare 6 al Superenalotto... La fascia di prezzo per entrare in possesso di una Serie 7 E23 perfetta va dai circa 10.000 euro a poco

più di 20.000: sono cifre accessibili che, tra l'altro sono nettamente inferiori ai valori raggiunti da questo modello in Germania. Le versioni più economiche sono quelle con la cilindrata più bassa oppure ante-restyling. Attenzione, però, la politica commerciale della BMW all'epoca prevedeva una dotazione di serie piuttosto sparsa, integrabile attingendo al ricco listino degli optional. In genere più l'esemplare si avvicina al top di gamma, più è probabile imbattersi in una dotazione più ricca. Per intenderci, in Germania circolano delle 728 base senza nemmeno i vetri elettrici... Le 745i sono auto da veri intenditori: attenzione però al costo di ripristino per gli esemplari super sfruttati. Le Serie 7 erano auto macinachimetri: i 300.000 erano alla portata senza necessitare di grandi revisioni. Ma in caso di guasti importanti oggi, la somma da preventivare per riportare in forma un esemplare potrebbe superare di molto il valore economico, e il mercato non sarebbe disposto a considerare il pur giustificabile esborso supplementare. **RC**

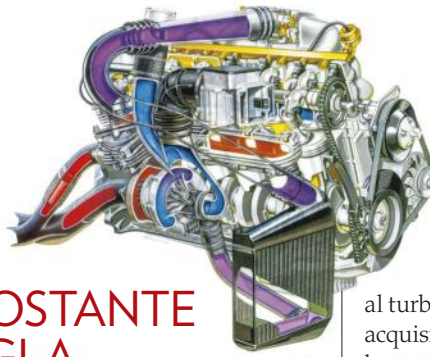


BMW 728-730-732i-733i

1977-1982



Le E23 "Mk 1" sono ottime auto, ma un po' meno moderne rispetto alle "Mk2" del 1982. In particolare risentono di alcuni accostamenti cromatici interni/esterni "alla tedesca".



appassionati, è una berlina grande, comoda e ideale per lunghi viaggi a patto di mettere in conto qualche decina di euro in più del solito visto che difficilmente supera i 6,5 km con un litro (e sempre che non la si "tiri" più di tanto). L'altra nostra selezione è la 745i, che ha giusto un demerito: quello di confondere le idee. Non si tratta infatti di una 4.500 di cilindrata, come lascerebbe credere la sigla, ma "solo" di una 3.200 (3.400 dal maggio 1983), che però, grazie

NONOSTANTE LA SIGLA, LA 745i MONTA UN 6 CILINDRI DI 3,2 LITRI DA 252 CV, SPREMITI GRAZIE AL TURBO

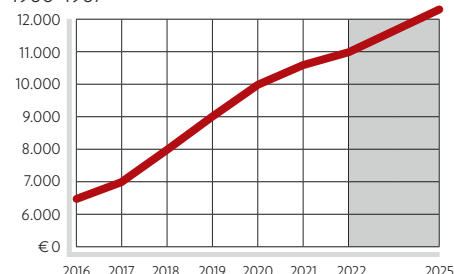
al turbocompressore (su cui la marca aveva acquisito esperienza sin dalla 2002 Turbo), ha una potenza importante (252 cavalli). E così la BMW volle assimilarlo a un propulsore di cilindrata superiore, dopo avere scartato per ragioni di costi un V8 e un V12, che sarebbero stati utilizzati sulle serie successive. Su questa super-Serie 7, rigorosamente a sei cilindri, ABS, trip computer e correttore automatico di assetto sono standard.



↑ **BMW 745i** 1980-1987

↓ **BMW 745i**

1980-1987

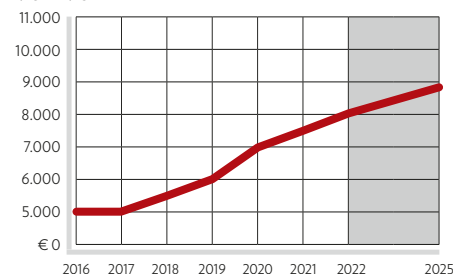


La prima ammiraglia sovralimentata sul mercato europeo: una vera supercar in fatto di prestazioni. Un primato che giustifica il valore nettamente più alto.



↑ **BMW 735i (RESTYLING)**

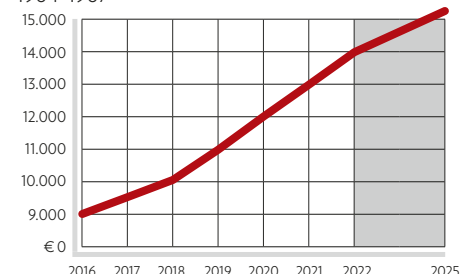
1982-1987



Una ventata di novità per le 735i "Mk 2", il top di gamma delle Serie 7 "aspirate". Il sei cilindri da 218 CV è possente e corposo. Per questo merita un upgrade di prezzo.

↓ **BMW 745i EXECUTIVE - HIGHLINE**

1984-1987



Quasi delle fuoriserie, allestite in pratica su misura. Una sorta di antesignane dell'odierna gamma Individual. Il valore è del 25% più alto di quello previsto per le 745i normali.



CILINDRI A VOLONTÀ

Al classico sei cilindri in linea si affianca dapprima un V12 di 5 litri da 300 CV e poi un moderno V8 in lega a 32 valvole e con due assi a camme per bancata. Senza dimenticare che a definire le linee c'è Ercole Spada

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



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Motore, soprattutto motore. È questo il senso della seconda generazione della Serie 7, che issa la BMW al ruolo di specialista della parte in fondo più complessa, importante ed evocativa di un'automobile. È un elemento che si era stemperato negli anni 60 e 70, durante i quali la BMW era rinata e aveva creato modelli pieni di fascino e insieme di sostanza, che tuttavia non dimostravano quel filo di audacia in più che sarebbe stato legittimo attendersi, sotto il cofano, da un marchio con un

DNA tanto improntato al dinamismo. Nel 1954 la marca aveva lanciato, sulla 502, il primo V8 tedesco di serie del dopoguerra. Poi si era concentrata più sul progetto nella sua globalità che non sul propulsore. Con la E32, sigla dell'ammiraglia degli anni 1986-1994, a Monaco si riprendono prepotentemente la scena dopo che la stessa Serie 7 prima maniera aveva sonnecchiato - motoristicamente parlando - intorno a numerose interpretazioni del "solito" M30 a sei cilindri. Con la sua erede si cambia registro: con la 750i arriva un V12, che non sarà solo il primo dodici cilindri della marca ma anche il primo V12 made in Germany di serie. E soprattutto, darà un sonoro schiaffo alla Mercedes-Benz, che oltre gli otto cilindri ancora non è andata. Ecco:



a proposito di otto cilindri, nel 1992 arriva anche un V8, che prepara una (progressiva) successione al sei in linea, che sulla E32 di accesso, la 730i, rimane comunque disponibile sino a fine carriera. E poi in questa Serie 7 c'è anche tanto stile: il vestito infatti è firmato, ed è la prima volta per una BMW, da Ercole Spada.

QUOTAZIONI

Si parte con la 730i a sei cilindri: è quotata 4.500 euro (label AB), fino a un massimo di 6.800 euro (label A+). Appena più apprezzate le 730i V8. Al primo posto troviamo la 750 – 750iL: raggiunge i 7.000 euro se ben conservata, ma può sfiorare i 12.000 euro se perfetta.

Valore minimo € (label AB)

4.500

Valore massimo € (label AB)

7.000

2 RESTAURO

Gli elevati costi di mantenimento hanno ridotto il circolante della E32, alcune parti della quale sono state cannibalizzate per recuperare modelli dal superiore appeal collezionistico: il discorso vale soprattutto per il V12 della 750i, talora usato per salvare una Serie 8. E proprio il dodici cilindri è una delle fonti principali di tribolazione. Strutturalmente nato dall'accoppiamento di due sei cilindri in linea 2,5 litri della serie M20 in uso sulle contemporanee E30 ed E28, dovrebbe essere un propulsore su cui contare. E invece... Il suo problema è che scalda enormemente. Prima preoccupazione, quindi, avere il radiatore sempre pulito e controllare ossessivamente l'elettroventola. Dopodiché, considerare quegli elementi che abitualmente non sono oggetto di manutenzione periodica (O-Ring, guarnizioni, manicotti) come materiali di consumo: le forti temperature all'interno del vano seccano con un velocità impressionante tutto ciò che non sia

metallo. Occhio quindi anche ai collegamenti elettrici, e attenzione alle ispezioni di routine fatte a motore caldo, perché ci vuole niente a scottarsi. A chilometraggi molto elevati le punterie idrauliche richiedono la sostituzione; vanno anche revisionati i motorini delle farfalle elettroniche (costa molto meno che cambiarli). Questa è stata una delle prime BMW piene di elettronica, che non aveva un funzionamento esemplare: già all'epoca numerosi moduli e centraline vennero infatti sostituiti. Anche il cambio automatico a controllo elettronico ha generato panne, ma qui almeno gli aggiornamenti successivi hanno reso gli esemplari sopravvissuti sostanzialmente affidabili. Meglio revisionarlo comunque a 200 mila chilometri ed essere scrupolosi sul cambio di olio e filtro. Le sospensioni "mangiano" le boccole ogni 100 mila chilometri; gli ammortizzatori autolivellanti e quelli EDC sono costosi da ripristinare. L'elettronica di bordo presenta infine un curioso bug: il contaghiometri che si blocca irrimediabilmente a 299.960 km.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SONDA LAMBDA	€ 45
MOTORINO AVVIAMENTO	€ 100
GRUPPO OTTICO ANT.	€ 110
PARABREZZA	€ 360
MARMITTA	€ 320

● I club



BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW E23 Club

Sito bmw-e23-club.de

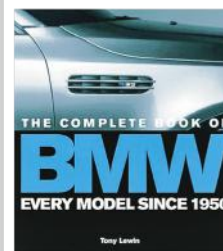
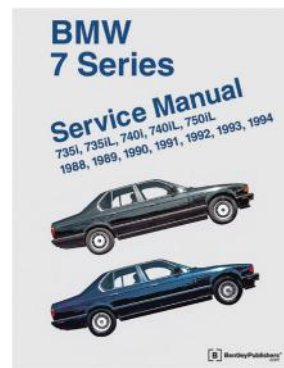
Email info@bmw-e23-club.de

BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

● I libri



Molto utile e interessante

risulta il manuale d'officina "BMW 7 Series E32 Service Manual" edito da Bentley. Benché "generalista", è sempre valido "The Complete Book of BMW" di Tony Lewin. Entrambi in inglese.

● Specialisti

Ivo Christof

Sito e28.nl

Email sales@e28.nl

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic

Email info@nanninember.bmw.it

3 SU QUALE PUNTARE

Tre motori, tre frazionamenti, quattro cilindrate e due passi compongono l'articolata gamma E32. A proposito di passo è interessante notare che, dopo la E23 a interasse unico, con la E32 la grande BMW torna a offrire alla clientela, come ai tempi della E3, la selezione tra una versione "regular" e una allungata di 11,5 cm, la iL. Che offre un livello di abitabilità da auto da rappresentanza. Le 730i e 735i, fedelissime al sei cilindri, sono vetture piacevoli e piuttosto brillanti (hanno potenze comprese tra 188 e 211 cavalli) ma non rappresentano l'essenza di questa generazione, che va cercata nei V8 e nei V12. La 750i (o iL) è mossa dallo "state of the art" del motorismo bavarese: in rapporto ai cinque litri di cilindrata i suoi 300 cavalli non sono una potenza monstre, ma è logico che sia così, trattandosi di un "dodici" con un solo albero a camme in testa per bancata che alla sportività (fuori luogo su un'ammiraglia) privilegia la souplesse di marcia, che si concretizza in una coppia poderosa (45,9 kgm, sia pure un po' in alto, a 4.100 giri/minuto). Particolarmente interessante l'iniezione elettronica Bosch Motronic sdoppiata: ce n'è una per bancata di cilindri, che funge da backup in caso di panne dell'altra. Il cambio automatico a quattro marce è stato uno dei primi a proporre il controllo elettronico con vari programmi di funzionamento: guida economica e confortevole, modalità sportiva e un terzo step per bloccare un predeterminato rapporto, utile nella (a dire il vero poco probabile) eventualità che ci sia da trainare una roulotte. Gran parte delle "sette e mezzo" costruite è stata equipaggiata con le sospensioni elettroniche a smorzamento controllato e con retrotreno autolivellante. Non grintosa ma nemmeno aristocratica tout court per via dell'immagine, è un'ammiraglia originale con consumi in assoluto elevati eppure accettabili tenendo conto del motore e del peso di 1,83 tonnellate. Nel corso della prova su strada pubblicata a gennaio 1988

 **BMW 750i** 1987-1994



BMW 740i 1992-1994



Quattroruote rilevò 7,66 km/litro a 130 km/h costanti, che combinati al maxi-serbatoio da 102 litri significano un'autonomia autostradale di 750 km: come dire Torino-Parigi senza fermate intermedie. Più piccola (si fa per dire), ma molto più sportiva, nella tecnica e nella resa stradale, la 740i - 740iL: in questo caso il V8 tutto in alluminio ha quattro assi a camme e quattro valvole per cilindro, per una potenza (286 CV) vicinissima a quella della 750, con una coppia non di molto inferiore (40,8 kgm a 4.500 giri): nessun acquirente di una grande berlina farà partire il cronometro per misurare lo 0-100, ma sapere che la 740i lo copre in 7"6 fa un certo effetto. Bene, in ripresa (misurata ovviamente in Drive, da brava automatica) fa persino meglio della sorella di maggiore cilindrata. E con una silenziosità straordinaria. Considerazioni economiche a parte, tra queste due eccellenze la 12

IL PODEROSO V12 DI 5 LITRI RENDE LA 750i UNA GRANDE ROUTIERE. LA 740i INVECE HA UN V8 BEN PIÙ BRIOSO

cilindri valorizza dunque la parte più signorile del modello mentre la 8 cilindri (il cui cambio automatico ha cinque marce) non cela qualche velleità sportiva. Questa Serie 7 ha inoltre accompagnato il debutto di numerose innovazioni tecnologiche di dettaglio quali lo sterzo Servotronic ad assistenza variabile, l'antipattinamento ASC+T, il retrovisore interno fotocromatico, il catalizzatore su tutta la gamma (su gran parte dei mercati, e in anticipo rispetto alle normative di legge), il ricircolo automatico, l'airbag per il passeggero, i fari allo Xeno e, soprattutto, un "oggetto" che oggi è la regola anche su modelli di poco costo ma che nel 1991 rappresentò un'autentica rivoluzione: il PDC, Park Distance Control, meglio noto come sensore di parcheggio.

4 IL MERCATO

Un'ammiraglia di successo all'epoca (oltre 300.000 unità costruite) ma che pare quasi dimenticata dai collezionisti di oggi. Un motivo, però, c'è: è un'auto molto sofisticata. Se ci si deve mettere sopra le mani, sono dolori per il portafoglio, specialmente nel caso delle V12. Eppure la proverbiale robustezza, unita a una qualità costruttiva eccellente, hanno fatto sì che ne siano sopravvissute parecchie. Il loro destino commerciale pare però segnato: non è prevista una grande rivalutazione nemmeno nel lungo periodo, ed è un vero peccato, perché questa Serie 7 è stata per lungo tempo una sorta di bandiera tecnologica della capacità progettuale della BMW. I suoi motori, dal tradizionale sei cilindri in linea al V12, passando attraverso l'esordio del V8 a 32 valvole, ancora oggi un simbolo delle grandi BMW, hanno rappresentato lo stato

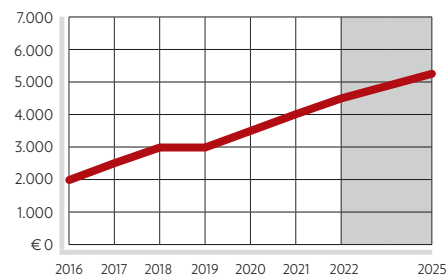
dell'arte della meccanica. Trovarne una è facile e spesso a prezzi competitivi, perché la domanda è molto scarsa: prima di procedere all'acquisto bisogna comunque passarle ai raggi X, magari con l'ausilio di un esperto. Occorre diffidare di quegli esemplari che riportano sulla carta di circolazione un elenco infinito di proprietari precedenti: quasi sempre è sintomo di una scarsa puntualità nella manutenzione periodica, che rimane sempre uno degli elementi fondamentali per la buona conservazione della parte meccanica. I ricambi, soprattutto quelli del motore V12, costano un occhio della testa, ed è ormai difficile trovare qualcosa di usato oppure una donatrice da cannibalizzare. Sono auto impegnative da mantenere, anche se sanno regalare sensazioni magnifiche nell'utilizzo anche intenso (consumi a parte che, per le V12, si aggirano attorno ai 5-6 km/litro). Gli esemplari più recenti meritano un'attenzione in più, perché caratterizzati

NON È IN CIMA ALLA LISTA DEI DESIDERI. PECCATO. UN'AMMIRAGLIA GRADEVOLISSIMA, A PREZZI DA SALDO

da un allestimento più ricco. Il V8 è qualitativamente e tecnologicamente superiore al V12, offre quasi le stesse prestazioni (286 CV anziché 300) e si può trovare anche con il cambio manuale (che in futuro meriterà una maggiorazione del valore di almeno il 20%). Per scovare una Serie 7 E32 occorre rivolgersi quasi esclusivamente al mercato dei privati. Per i commercianti costituisce quasi esclusivamente una merce di scambio nelle permuta, ma con valori anche inferiori a quelli indicati da Ruoteclassiche. **RC**

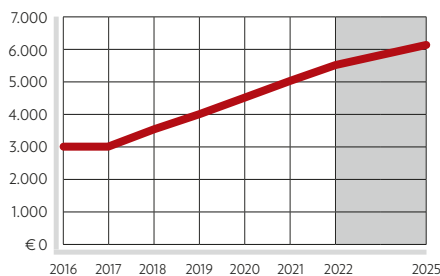


BMW 730i (6 CILINDRI)
1986-1994



Costa meno di una Panda (manutenzione a parte, ovvio). In cambio l'ammiraglia BMW Serie 7 è una magnifica stradista anche con la motorizzazione di base.

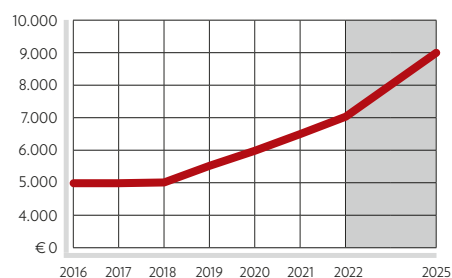
BMW 735i
1986-1992



Rappresenta la giusta via di mezzo nella gamma, con la versione più classica del sei cilindri BMW. In futuro il suo valore crescerà a piccoli passi, ma in maniera costante.



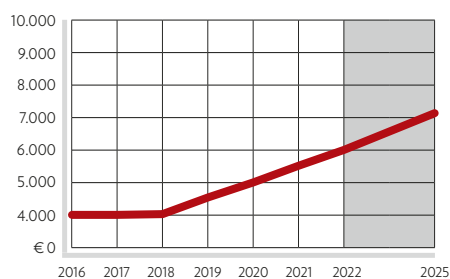
➔ **BMW 750i - 750iL**
1987-1994



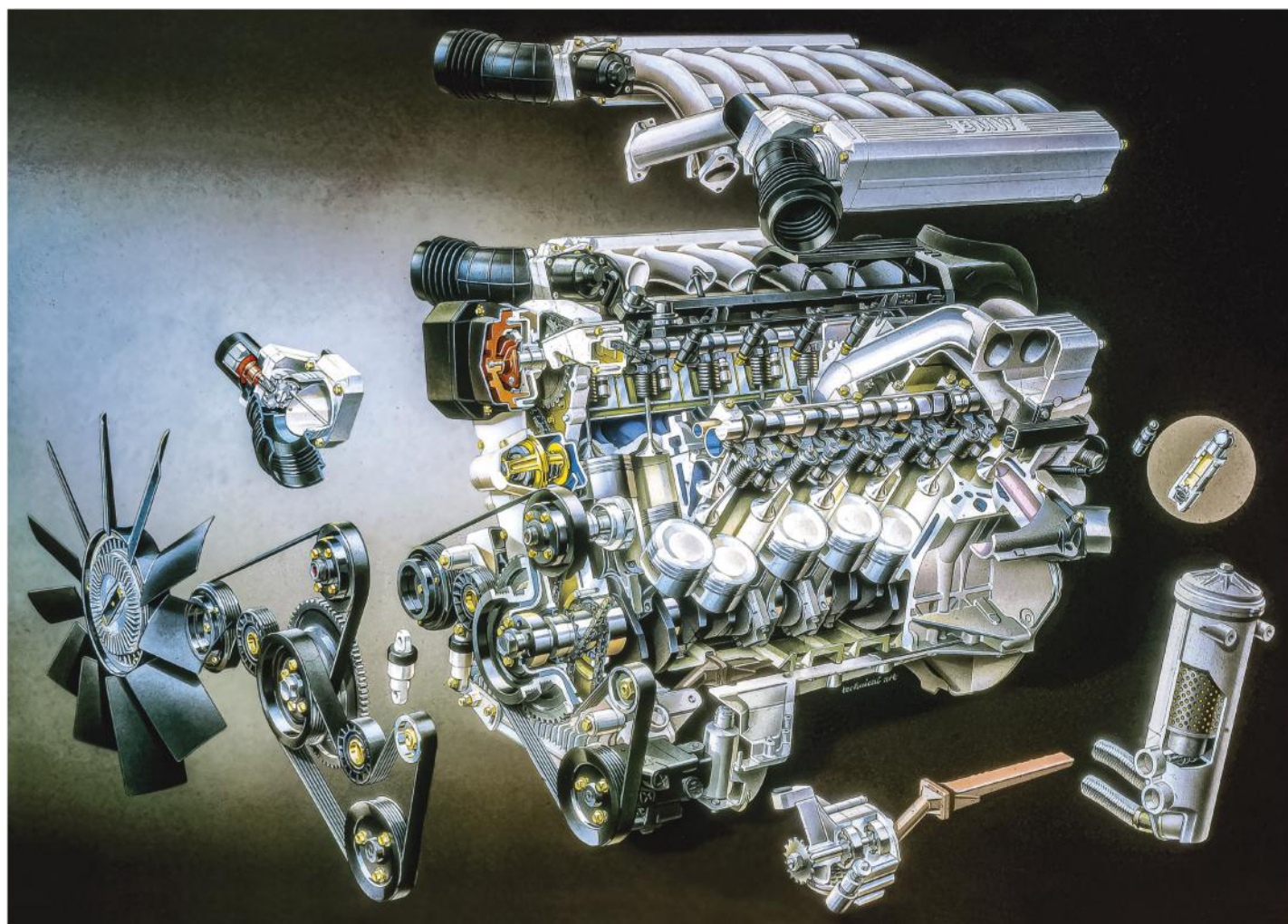
È la super-ammiraglia della gamma, con il suo poderoso V12 da 5 litri. La rara Highline, oggi non distinta nelle quotazioni, meriterebbe senz'altro una maggiorazione di circa il 20%.



← **BMW 740i**
1992-1994



Al di là dell'apparenza quasi identica alle sei cilindri (ma adotta la calandra a doppio rene largo, come le V12), la 740i con il V8 è la versione giusta per un impiego frequente.



APPARENZA SPORTIVA

Come coupé non sono dei fulmini di guerra. Del resto, con una potenza che nel migliore dei casi arriva a 120 CV non si può pretendere un granché. Inoltre l'assetto privilegia il confort. Ma quanto a stile, non teme confronti. E oltretutto è rara

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

L'estetica non ammette discussioni; è però un fatto che la Typ 120, denominazione utilizzata di rado per indicare le coupé 2000 CS, 2000 CA e 2000 C (quest'ultima entra in produzione nel 1967, ossia a due anni dalla sportiva CS e dall'"automatica" CA), sia una delle sportive più originali e affascinanti degli anni 60. Opera del centro stile BMW diretto da Wilhelm Hofmeister, rivela la firma di quest'ultimo per il celeberrimo "gomito", cioè la linea del finestrino posteriore che rientra verso l'avanti e che rappresenterà il leitmotiv dei



profili di intere generazioni di BMW. Ma sono soprattutto due, gli elementi di design che la rendono decisamente particolare: il frontale dai fari sottili e allungati, con il doppio rene che svetta dalla lamiera, e la finestratura laterale senza montanti. Uno stratagemma che, a finestrini anteriore e posteriore abbassati, libera uno spazio

totale che dà l'impressione di trovarsi al cospetto di una cabriolet con l'hard-top installato. Al suo apparire la BMW aveva da poco cessato la produzione della 3200 CS disegnata da Bertone: la 2000 si inserisce quindi nel solco di una tradizione pregressa, però con un posizionamento commerciale molto meno elitario, visto che costa oltre il 40% in meno (ed è mossa da un quattro cilindri invece che da un V8). Più coupé che sportiva tout court, la 2000 conferma la propria vocazione di passista per un dettaglio poco conosciuto: è infatti la prima BMW a poter montare un cambio automatico (uno ZF) proposto non come optional ma in una versione a sé stante, la citata 2000 CA. La sua diffusione non sarà affatto trascurabile, rappresentando il 24% delle vendite tra il 1965 e il 1970.



BMW 2000 CS

QUOTAZIONI

I valori riportati da Ruoteclassiche per la 2000 C valgono anche per la più diffusa 2000 CA con cambio automatico: 16.000 euro (24.000 per esemplari perfetti). Per le più potenti CS la quotazione è 22.000 euro, che salgono a 33.000 nel caso di vetture immacolate.

Valore minimo € (label AB)

16.000

Valore massimo € (label AB)

22.000



2 RESTAURO

Cominciamo da una questione di nomenclature, fondamentale per raccapezzarsi. Questa serie di coupé ha tre identificativi: 100 indica il motore monocarburettore da 100 cavalli comune alla 2000 berlina, con starter automatico e cambio ZF HP12 a tre rapporti (che fu, per inciso, il primo automatico prodotto dalla ZF medesima): quella che commercialmente si chiamava 2000 CA. 110, corrispondente alla 2000 C, è invece la stessa vettura però con cambio manuale a quattro marce e un'altra differenza: lo starter manuale invece che automatico. 120 è infine la più diffusa 2000 CS, con cambio meccanico e motore con due Solex 40 PHH da 120 cavalli. Perché questa distinzione di fino? Perché esistono non poche CS con prefisso 110 invece che 120. Attenzione che non sono "tarocchi": è un pasticcio fatto dalla stessa BMW, che, spiazzata dalla tiepidissima accoglienza che il mercato riservò alla 100 cavalli manuale, trasformò

in corso d'opera alcune scocche della E110 montandoci il motore destinato in realtà alle 120. Facendole diventare delle 120 a tutti gli effetti. La complicazione delle denominazioni introduce peraltro una certa complessità costruttiva del modello nel suo insieme, superiore a quella della "Neue Klasse" di cui pure riprende il pianale, con la sola differenza del vano porta ruota di scorta sagomato in modo specifico. I vetri laterali a giorno, quelli posteriori soprattutto, favoriscono il ristagno della condensa innescando estese ossidazioni. Più critica che sulle berline la situazione ruggine anche nella parte anteriore della vettura: qui interessa anche l'interno degli archi ruota e le bordature del cofano motore. Sulle vetture precedenti il 1967 gli elementi decorativi sono in ottone cromato, le successive ce li hanno in alluminio anche se esteticamente sono identici. I tipi (e le sagomature) dei legni interni non sono compatibili con quelle delle E9; viceversa guarnizioni e fanaleria posteriore (retronebbia a parte) sono intercambiabili.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT GUARNIZIONI TESTATA	€ 95
AMMORTIZ. POST. (COPPIA)	€ 520
TIRANTI STERZO (COPPIA)	€ 142
KIT GUARNIZIONI CAMBIO	€ 42
SPAZZOLE TERGICRISTALLO	€ 25

● I club



BMW Coupé Club Nederland

Sito bmwcoupeclub.nl/

BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

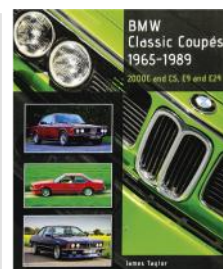
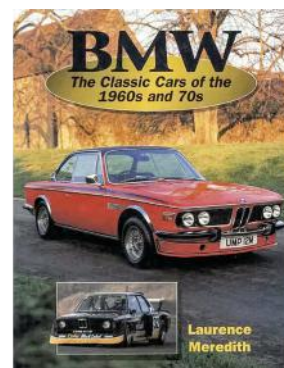
Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

● I libri



I testi, disponibili in lingua inglese,

sono dedicati anche ad altre versioni: "BMW The Classic Cars of the 1960s and 70s" di Laurence Meredith e "BMW Classic Coupés 1965-1989" di James Taylor.

● Specialisti

Nanni Nember

Sito nanninember.it/bmw-classic_

Email info@nanninember.bmw.it

Munich Legends

Sito munichlegends.co.uk

Email info@munichlegends.co.uk

Stefan Ries Oldtimer Teile

Sito shopware.bmw-oldtimerteile.de

Email info@bmw-oldtimerteile.de

3 SU QUALE PUNTARE

Oltre che per il debutto dell'automatico, la 2000 sportiva si segnala per avere portato in dote alla BMW un'altra, sia pure minore, innovazione: il motore due litri, che deriva in linea diretta dal monoalbero

della 1800 "Neue Klasse" (il cui alesaggio è cresciuto da 84 a 89 mm) e che sarebbe stato successivamente impiegato anche sulla 2000 berlina. Dettaglio da feticisti della meccanica: per garantire un funzionamento il più possibile vellutato quando gira ad alto regime, l'albero motore è contrappesato con otto piccole masse, una soluzione molto più da auto da corsa che da vettura stradale. Anche se lo stile non rivela la ben che minima parentela,

la "nuova classe" BMW ha prestato in realtà alla coupé tutta la meccanica, comprese le sospensioni e il passo di due metri e 55, che la fa apparire particolarmente slanciata. Differenza fondamentale tra C - CA e CS: le prime due (una manuale, l'altra automatica) montano lo stesso motore da 100 cavalli delle quattro porte mentre la CS, grazie all'impiego di due carburatori doppio corpo, di cavalli ne ha 120, e viaggia



BMW 2000 CS 1965-1970



4 IL MERCATO

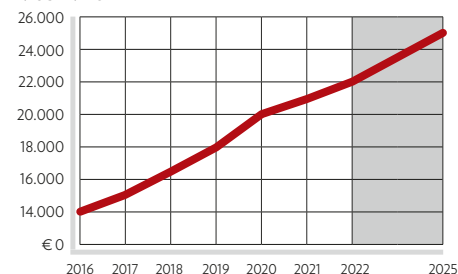
La coupé a 4 posti della Casa di Monaco, con una produzione di circa 13.700 esemplari è piuttosto rara, soprattutto in Italia. La scarsa diffusione è uno dei motivi che determinano valori di mercato abbastanza elevati, compresi grossomodo nella fascia tra i 15.000 e gli oltre 30.000 euro. Ossia in un range di prezzo appena sotto la successiva coupé E9, più potente ma anche di maggiore successo commerciale. La 2000 Coupé vanta estimatori soprattutto nell'ambito dei collezionisti BMW, perché la sua linea molto particolare non a tutti piace, pur riportando diversi stilemi tipici della marca dell'elica. Sicuramente è più apprezzata la versione CS, cioè quella in cui il 4 cilindri di 2 litri arriva a 120 CV grazie ai doppi carburatori, che è lo stesso delle berline 2000 Ti - Tilux e che, a livello di produzione, è stata quella di maggiore successo (circa 10.000 unità). Le 2000 C - CS sono ricercate perché introducono sul mercato un nuovo

stile che, con qualche aggiustamento soprattutto nella parte frontale, diventerà quello della coupé E9. Le prestazioni, pur non brillantissime, sono uno dei pregi per i quali i "biemmevisti" apprezzano questa 4 posti comodi che, nel corso degli anni, continua a salire di valore in maniera costante e apprezzabile. Chi ne desidera una deve rivolgersi al mercato dei privati: al contrario della "sorella maggiore" E9, non è un modello solitamente trattato dai commercianti specializzati in auto storiche. Tenzialmente gli esemplari in circolazione sono conservati in buono stato, con alle spalle un certo numero di interventi che, complessivamente, possono essere definiti da restauro conservativo. Di esemplari restaurati professionalmente ne esistono pochi, dati gli alti costi di ripristino e dei ricambi. E in ogni caso chi ha speso più del valore per rendere una 2000 CS perfetta ben difficilmente se ne priva, a meno di offerte superiori alle quotazioni di mercato. Ma disponendo di un budget attorno ai 40.000 euro, l'appassionato BMW solitamente si rivolge ad altri modelli. **RC**



BMW 2000 CS

1965-1970

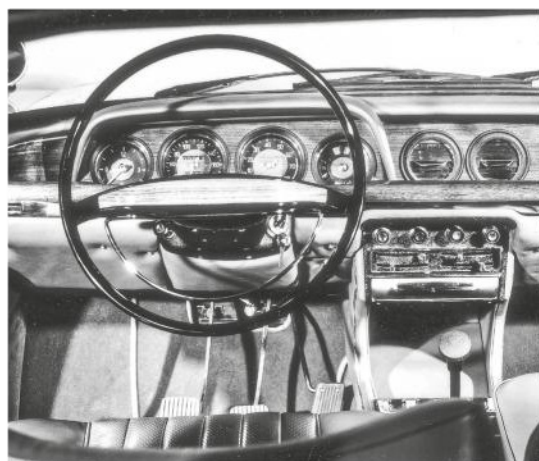


Senz'altro la versione da preferire, nonostante sia quella costruita in maggior numero di esemplari. Secondo gli esperti i valori continueranno a crescere in modo costante.

a 185 km/h. Come tutte le automatiche dell'epoca, la 2000 CA è afflitta da un funzionamento piuttosto lento della trasmissione che ci consiglia di non inserirla tra le versioni da prediligere. La 2000 C è l'araba fenice: dal 1967 al 1970 ne hanno fatte 443 su un totale di 13.691, quindi è davvero difficile trovarla ma - nel caso - meglio lei della CA (3.249 dal 1965 al 1970). In vetta alle nostre preferenze si issa dunque, a questo punto, la 2000 CS,

LE VERSIONI DA CERCARE SONO QUELLE COL CAMBIO MANUALE. LA PIÙ POTENTE CS, 120 CV, È LA PIÙ DIFFUSA E AMATA

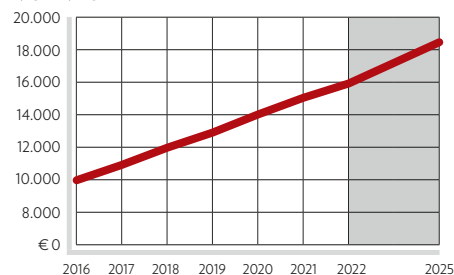
forte di un 20% di potenza in più. Ed è anche quella costruita nel maggior numero di esemplari (9.999 dal 1965 al 1970), quindi di più semplice individuazione. Va da sé che 120 cavalli non sono una potenza in ogni caso esuberante; il che, combinato con un assetto molto confortevole (la rapidità di inserimento in curva non è una sua dote) fa di questa intrigante coupé più una berlina a due porte che una sportiva.



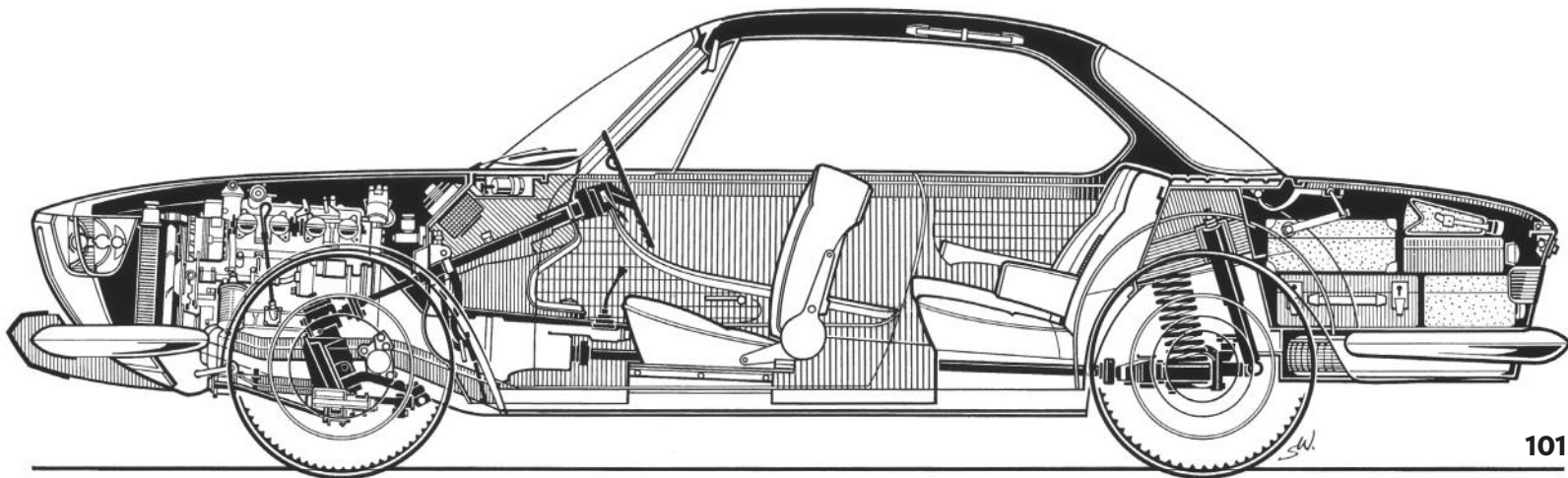
↑ **BMW 2000 C** 1967-1970

→ **BMW 2000 C**

1967-1970



Giunta per ultima nella gamma, la 2000 C è quotata come l'automatica CA, prodotta dal 1965 al 1970. In futuro la C si apprezzerà di più grazie al cambio manuale.



LE GRANDI COUPÉ

Deriva dalla precedente 2000 CS, ma ci mette lo zampino Giovanni Michelotti, che ne aggiorna lo stile, riprendendo alcuni stilemi da lui introdotti sull'ammiraglia 2500 - 2800. Un sapiente mix di eleganza e sportività

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

BMW 2800 CS



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Il gioco è quello - semplice, economico e spesso efficace - degli incastri: la scocca di un modello, il motore di un altro, una serie di aggiustamenti perché non si noti che è un adattamento, ma abbia una personalità tutta sua. Il fascino della serie E9, che comprende la 2800 CS, la successiva 3.0 CS - CSi e la 2500 CS (oltre alla sportivissima CSL, che però si allontana enormemente dal nostro limite di 40 mila euro) è tutto qui: nell'avere una forte individualità pur ricorrendo a parti preesistenti. La carrozzeria deriva da quella della 2000 CS, su cui è intervenuto

Giovanni Michelotti per avvicinarne lo stile del frontale a quello dell'ammiraglia 2500 - 2800 da lui stesso disegnata e presentata pressoché in contemporanea. Non è un caso che l'una come l'altra sfoggino quattro fari, una novità in casa BMW. Fianchi e coda rimangono viceversa pressoché immutati, ma l'immagine della nuova coupé

è completamente diversa, più adatta ai tempi e più coerente con il resto della gamma. Specie di quella superiore, di cui la 2800 CS diventa a tutti gli effetti parte integrante: non sostituisce infatti la 2000, che dopo un anno di coesistenza scompare senza un'erede diretta, ma si trasforma nella versione sportiva dell'alto di gamma, da cui mutua il motore più grosso dei due inizialmente disponibili. Il pianale, pur derivato da quello della 2000 (e dunque della "Neue Klasse"), è allungato di 7,5 cm a vantaggio dell'abitabilità posteriore; l'avantreno è lo stesso della E3, mentre il retrotreno non ha nemmeno una vite diversa rispetto alla 2000. Eppure una novità assoluta, ancorché non clamorosa, si nasconde: la 2800 CS è infatti la prima BMW a montare di serie il servosterzo.



QUOTAZIONI

Il valore delle coupé E9 è legato ai successi sportivi delle versioni da corsa CSL, ormai inavvicinabili. Le quotazioni sono comprese tra i 20.000 euro per una 2.5 CS in buono stato e i 40.000 euro della 3.0 CSI. A metà strada i valori delle 2800 CS e 3.0 CS a carburatori.

Valore minimo € (label AB)

20.000

Valore massimo € (label AB)

40.000

2 RESTAURO

I ricambi di carrozzeria si trovano molto più facilmente per questa serie che per le coupé 2000 a quattro cilindri: ce ne sono sia di nuovi che di usati. Tale abbondanza si spiega con il fatto che i volumi produttivi delle E9 sono stati superiori e che si tratta di un modello più recente. Essendo però molte parti comuni alle pregiate CSL, si è innescato un prevedibile meccanismo speculativo per cui anche una comune griglia di aerazione ha prezzi molto superiori alla media di altri modelli BMW della medesima epoca. Viceversa, la meccanica comune alle berline E3 (poco considerate in prospettiva collezionistica) ripropone la stessa considerazione, ma per fortuna all'opposto: si trova abbastanza e senza spendere troppo. L'innescio della ruggine non presenta significativi miglioramenti rispetto alla più anziana 2000; semmai abbiamo notizia di non pochi esemplari che presentano ossidazione anche alla base del parabrezza.

Un'attenzione particolare merita l'ispezione del vano motore, in gran parte ricoperto da un foglio catramato e verniciato con una mano di fonoassorbente: dietro questa "mano" si possono nascondere magagne talora molto serie, che non risparmiano i duomi delle sospensioni e l'insieme dei passaruota. Il trapianto dell'avantreno della E3 sulla scocca, che di base rimane quella della 1500 del 1961, ha reso anzi questa serie più critica come resistenza rispetto alla precedente. In termini di motore le versioni con carburatori doppio corpo Zenith sono di difficile regolazione. Un rifacimento integrale dell'alimentazione può costare sino a 1.600 euro. Altra cosa da tenere presente, i paraolio dei guidavalvole che tendono a seccarsi producendo "sbuffate" azzurrognole allo scarico. In generale però l'M30 è un motore affidabile, sui cui è giusto consigliabile sostituire la catena e le parti accessorie una volta superati i 200 mila chilometri. È inoltre bene trattare preventivamente il serbatoio in modo da preservare la pompa della benzina, difficile da reperire.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PINZA FRENI ANTERIORI	€ 120
VALVOLA SCARICO	€ 15
PISTONE (3.0 CS)	€ 162
BULBO PRESSIONE OLIO	€ 15
PARABREZZA ATERMICO	€ 505

● I club

BMW Coupé-Club e.V.



BMW Coupé Club e.V.

Sito bmw-coupeclub.de

BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

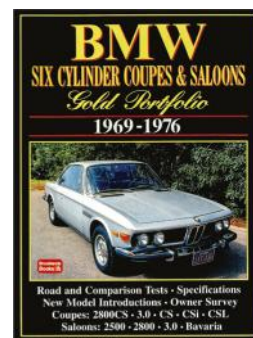
Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

● I libri



La scelta è tra un testo in inglese e uno in tedesco: "BMW Six Cylinder Coupés & Saloons Gold Portfolio 1969-76" di Brooklands Books e "Die Grosse BMW E9 Chronik" di Edition Weiss Blau. Per conoscere la storia del modello è molto utile il sito (in inglese) e9coupe.com.

● Specialisti

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic_

Email info@nanninember.bmw.it

Munich Legends

Sito munichlegends.co.uk

Email info@munichlegends.co.uk

Walloth & Nesch

Sito wallothnesch.com

Email info@wallothnesch.com

BMW 2800 CS 1968-1971



3 SU QUALE PUNTARE

Tra la 2800 CS (lanciata a settembre del 1968) e la 3.0 CS (arrivata a marzo del 1971) le differenze, in termini meccanici, sono davvero minime. Soprattutto per quanto riguarda la potenza, che è rispettivamente di 170 e 180 cavalli. Meglio allora, bypassando la tre litri a carburatori, o scegliere l'originaria 2800 CS (magari una delle primissime, senza i caratteristici posaceneri sulle porte che sarebbero arrivati ad agosto 1969) o puntare piuttosto direttamente sulla 3.0 CSi (lanciata a settembre 1971) che grazie all'iniezione elettronica Bosch D-Jetronic di cavalli ne ha 200, e che appoggia l'ago del tachimetro sui 220 km/h. Come già la 3.0 CS, anche la 3.0 CSi può contare su quattro freni a disco autoventilanti, mentre invece la 2800 CS deve accontentarsi di dischi pieni davanti e di tamburi dietro: un po' poco, per una vettura che con cambio manuale è accreditata per 205 km/h (l'automatica si ferma invece a 198). Tutte le vetture della famiglia soffrono la massa importante e accusano un certo galleggiamento dell'avantreno alle alte velocità. A parte questa caratteristica, che richiede un po' di tempo per essere assimilata dal conducente, la tenuta di strada è generalmente sicura, lo spazio a bordo abbondante, il motore ha un'erogazione fluida e il cambio si rivela preciso. Le differenze estetiche tra le varie versioni sono da Settimana Enigmistica: il retrovisore esterno, che sulla 2800 CS è montato dietro il deflettore, sulla 3.0 è sistemato davanti; il retronebbia, sotto la lama del paraurti sulla 2800 CS, è integrato tra fanale sinistro e targa nello specchio di coda delle 3.0. Il leggero restyling di agosto 1973 si adegua alla moda del nero, che sostituisce le cromature in pochi elementi ornamentali, quali le barrette all'interno del doppio rene e le caratteristiche griglie laterali; i cerchi in stile Cromodora lasciano posto a dei millerighe, gli appoggiatesta anteriori diventano di serie, il volante passa da tre a quattro razze (conservando però una leggera

forma a calice) e c'è una generale riorganizzazione dei comandi interni, a iniziare dagli indicatori di direzione attivabili finalmente dal devioluci sinistro invece che da quello destro, in ossequio a una non scritta, ma sempre più diffusa unificazione dei comandi principali da parte di molti costruttori europei. Ci sono anche curiosi aggiornamenti all'autotelaio: mentre la barra antirollio anteriore presenta un diametro maggiorato (da 17 a 23 mm), quella posteriore è stata soppressa; le carreggiate sono più larghe di 4 e 13 mm, rispettivamente all'avantreno e al retrotreno. Nel corso della sua carriera la E9 ha cambiato due volte forma e capacità del serbatoio: 55 litri al debutto, 70 litri da agosto 1969, 72 con il restyling del 1973. È un dettaglio da tenere in considerazione perché ci balla un'autonomia che, a seconda dei percorsi, può anche superare i 200 chilometri.

LA CSI, GRAZIE ALL'INIEZIONE ELETTRONICA, DISPONE DI 200 CV, SUFFICIENTI A FARLE TOCCARE I 220 ORARI

Per dovere di cronaca, così come abbiamo citato la "inarriavabile" CSL alleggerita, in seguito anche potenziata e comunque pensata per le corse - dove ha vinto tutto - menzioniamo anche l'esistenza della 2.5 CS da 150 cavalli, lanciata nel luglio 1974 come misura anticrisi (quella petrolifera del 1973). È priva di cerchi in lega, servosterzo, rostri ai paraurti, alzacvetri elettrici posteriori, volante con corona in pelle. Si tratta di una versione poco apprezzata dai mercati proprio per via della sua presentazione un po' cheap: non supererà gli 844 esemplari su un totale (CSL comprese) di 30.546 unità in sette anni di produzione, che viene fermata a novembre 1975 per fare spazio alla Serie 6, che aprirà una pagina completamente nuova nella storia delle grosse sportive bavaresi.

BMW 3.0 CSI 1971-1975



4 IL MERCATO

La E9 è stata una formidabile vettura Turismo da competizione, negli anni d'oro della specialità. Per questo le sue versioni stradali sono così apprezzate dagli appassionati, anche se non si avvicinano nemmeno lontanamente ai valori di mercato di parecchie centinaia di migliaia di euro delle "Batmobile". Le originarie 2800 CS da 170 CV (1968-1971) sono piuttosto rare sul nostro mercato, più diffuse le successive 3.0 CS e 3.0 CSi che costituiscono le versioni di riferimento sul mercato. La distanza di valore tra la versione a carburatori (180 CV) e quella più performante a iniezione (200 CV) è notevole: se in buone condizioni, una è quotata 28.000 euro, l'altra 40.000 euro. Una forbice che, con tutta probabilità, è destinata ad allargarsi in futuro, naturalmente a vantaggio

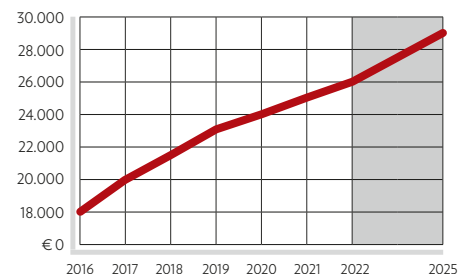
della CSi. Di poco sotto alla 3.0 CS si manterrà invece la 2800 CS che, nell'ambito della produzione, è il secondo modello più diffuso (9.399 unità costruite, contro le 10.898 3.0 CS e le 8.144 CSi). Per le 2.5 CS, edizione economica, con allestimento semplificato e motore di 2,5 litri da 150 CV, commercializzata solamente negli ultimi anni (1974-75) in meno di 900 unità e soltanto su alcuni mercati esteri (ma non in Italia, dove gli esemplari in circolazione sono di recente

LA FORBICE TRA LA 3.0 CS E LA 3.0 CSi È DESTINATA AD ALLARGARSI IN FAVORE DELLA "INIEZIONE"

importazione), le quotazioni sono nettamente più basse: 20.000 euro è la cifra di riferimento per una 2.5 ben conservata. Ossia un valore abbastanza vicino a quello delle precedenti 2000 CS. Le E9 costituiscono la punta di diamante delle BMW storiche ante-youngtimer: piacciono per le prestazioni di alto livello, per lo stile gradevole (il restyling al frontale rispetto alle precedenti 2000 C concepito da Giovanni Michelotti ha notevolmente migliorato la linea) e per l'immagine di coupé a 4 posti di classe elevata e nettamente più sportiva rispetto alle contemporanee Mercedes SLC della Serie W107. Vengono trattate volentieri dagli specialisti perché hanno un tasso di rotazione molto rapido e permettono margini di guadagno interessanti. I prezzi proposti dai commercianti sono solitamente un po' più bassi rispetto a quelli praticati dai privati, che sono in gran parte collezionisti BMW. **RIC**

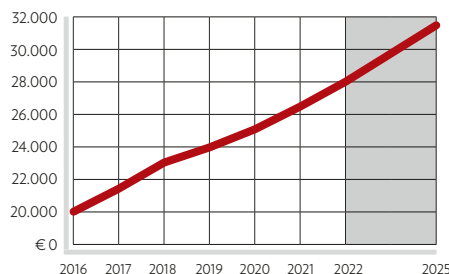


BMW 2800 CS
1968-1971



Da noi è rara, nettamente meno diffusa rispetto alle successive 3.0 CS - CSi. È la versione che offre il giusto compromesso tra immagine e valore di mercato.

BMW 3.0 CS
1971-1975



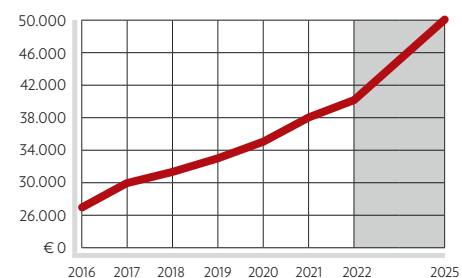
Le sue prestazioni non sono poi così inferiori rispetto alla più apprezzata 3.0 CSi. L'alimentazione a carburatori è più facile e meno costosa da mettere a punto.





BMW 3.0 CSi

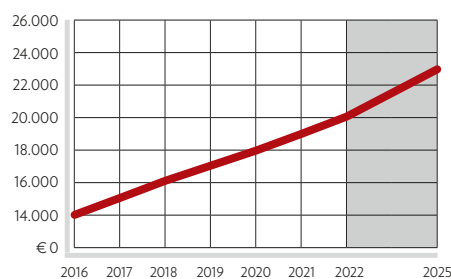
1971-1975



È la versione favorita dai collezionisti: competitiva nelle gare di regolarità e ammirata ai raduni. Eccellente stradista, è un investimento sicuro. Il classico "assegno circolare".

BMW 2.5 CS

1974-1975



La meno interessante, pur essendo stata prodotta in poche unità; è il gradino di accesso alla famiglia delle E9. Crescerà negli anni, ma sarà sempre un passo indietro alle altre versioni.



ELISIR DI GIOVINEZZA

È stata la BMW più longeva, rimanendo in produzione dal 1976 al 1989. Un lasso di tempo straordinariamente lungo, soprattutto per una sportiva. La 635 CSi post 1982, alleggerita e con il nuovo motore di 3,4 litri, è in cima alla lista dei desiderata

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se siete tipi che si lasciano stuzzicare dai record, la prima Serie 6 ne ha giusto in serbo uno: è stata la BMW più longeva di sempre, visto che la sua produzione è durata tredici anni e quattro mesi, da dicembre 1975 ad aprile 1989. E ci sono notizie di esemplari, gli ultimi, immatricolati negli Stati Uniti, mercato che assorbiva il 40% dei volumi - addirittura all'inizio del 1992. Una carriera lunghissima, che fa ancora più effetto considerando che il più delle volte le auto dalla lunga vita appartengono a marchi



generalisti e a settori di mercato molto "pop", lasciando alle sportive (tanto più se di grossa cilindrata) il piacere di evoluzioni rapide, con funzione di portabandiera. Dietro la persistenza della E24 non c'è solo l'oggettivo gradimento del pubblico, che si concretizza in una produzione di 86.216 unità (cifre grosse, per un'auto comunque

di nicchia, e quasi triple rispetto a quelle della E9, costruita però per soli sette anni): ci sono anche ragioni strutturali, che vanno ricercate in un mercato che, a cavallo tra anni 70 e anni 80, si dimostra più tiepido che in passato nei confronti delle coupé, scoraggiando (o quantomeno, rinviando) gli investimenti industriali. E dal punto di vista - appunto - industriale, la Serie 6 è stata una macchina estremamente astuta, perché ha consentito grande resa con veramente poca spesa: la piattaforma era quella delle Serie 5 (prima E12, poi E28), i motori i sei cilindri di E3 ed E9. Rispetto alla 3.0 CSi da cui ha preso il testimone è stata più pesante, più sicura (il che spiega anche la presenza del montante centrale), meno brillante. In una parola, più adatta ai tempi difficili nei quali è vissuta.



BMW 630 CS

QUOTAZIONI

Una minima differenza privilegia le "post-restyling 1982". Se le prime 630 CS, 633 CSi e 628 CSi fino al 1982 valgono 13.000 euro, le successive 628 CSi e 633 CSi salgono a 14.000 euro. La 635 CSi invece passa da 17.000 a 18.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

13.000

Valore massimo € (label AB)

18.000



2 RESTAURO

Nei suoi quasi 14 anni di produzione sono esistite essenzialmente tre "sotto serie" della Serie 6: le prime prodotte da Karmann erano particolarmente sensibili alla ruggine. Dal 1978, quando oramai da un anno la costruzione era stata centralizzata a Monaco presso la BMW, la scocca è stata alleggerita ed è enormemente migliorata la protezione dalla corrosione, che però non è stata eliminata definitivamente: i punti da controllare sono i passaruota e, in modo particolare, il lamierato che divide gli archi anteriori dal vano motore (bisogna smontare le ruote per una corretta ispezione). Da maggio 1982 il trattamento dei lamierati è diventato di qualità ancora superiore: meglio dunque scegliere una vettura successiva a questa data. Cambi (a cinque marce) e differenziali sono robusti; anche in questo caso sono preferibili esemplari della serie successiva all'82. Le cornici dei vetri, le guarnizioni in gomma, le cromature e, in modo

particolare, i gocciolatoi hanno costi elevati nel caso - fortunatissimo - in cui ne troviate: l'irreperibilità è infatti diventata oramai la regola. Le sospensioni della serie "Karmann" sono più costose da mantenere e meno durature delle successive, ma in termini di pezzi tutto è disponibile e semplice da montare. Occhio anche ai prezzi dei pneumatici e alle misure omologate; i costi possono essere importanti. In generale la meccanica, con la sola eccezione della M635 CSi (che ha nella catena della distribuzione il suo tallone d'Achille), è la parte meno onerosa di una E24. Parlando di abitacolo la qualità è elevata, ma i velluti sono delicati e non più forniti, la pelle di bufalo robusta ma anch'essa non reperibile, le moquette termoformate - spesso danneggiate - non si trovano, le cappelliere vengono regolarmente rovinate dall'esposizione all'irraggiamento solare. Costosa anche la sostituzione dei cruscotti crepati (evenienza tutt'altro che rara). I climatizzatori vanno controllati: sovente, infatti, le valvole del riscaldamento si bloccano.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT GUARNIZIONI TESTATA	€ 140
BOBINA	€ 82
ALTERNATORE (NUOVO)	€ 632
PARABREZZA ATERMICO	€ 353
DISCHI FRENI POST. (COPPIA)	€ 124

● I club

BMW Auto Club Italia



BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW 6er Club e.V.

Sito bmw6er-club.com

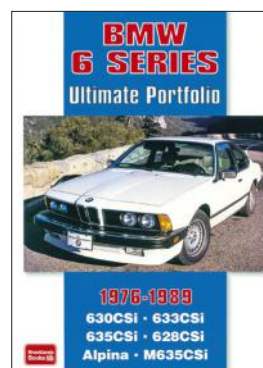
Email wk@bmw6er-club.com

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

● I libri



Abbondanza di testi in inglese: "BMW 6 Series Enthusiast's Companion" di Jeremy Walton, "BMW 6 Series Ultimate Portfolio" di Brooklands Books e "BMW 5 & 6 Series Restoration Tips & Techniques" di Andrew Everett.

● Specialisti

Classicbahn Stormers

Sito classicbahnstormers.com

Email info@classicbahnstormers.com

Munich Legends

Sito munichlegends.co.uk

Email info@munichlegends.co.uk

Nanni Member

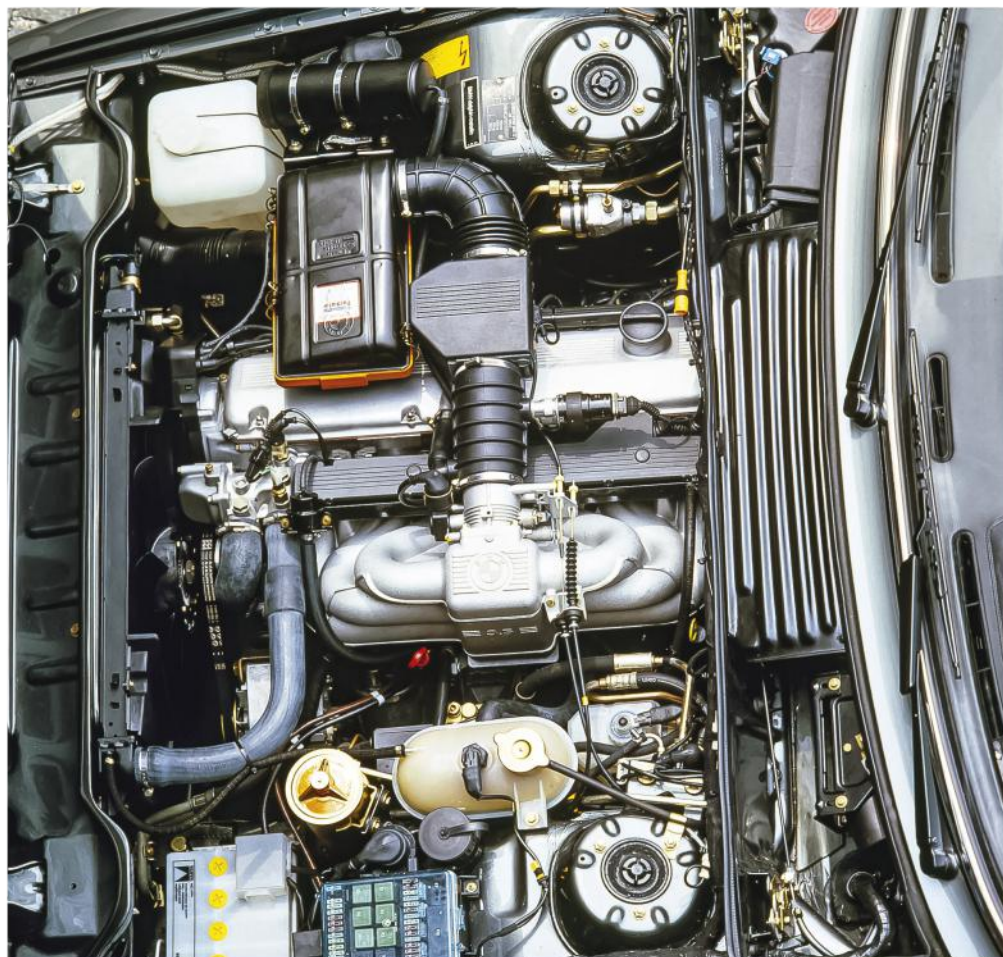
Sito nanninember.it/bmw-classic

Email info@nanninember.bmw.it

3 SU QUALE PUNTARE

Tra i primati della Serie 6 c'è innanzitutto quello di avere inaugurato, nella nomenclatura per serie delle BMW, la cifra iniziale pari riservata alle coupé, mentre invece quelle dispari (3/5/7) sono appannaggio delle serie principali (berline e derivazioni dirette). È anche la prima BMW a montare il check-control (con otto tasti); tra le sue dotazioni, i sedili anteriori regolabili in altezza oltre che registrabili elettricamente e il climatizzatore a comandi separati per i passeggeri posteriori. Più avanti si aggiungeranno l'ABS e il primo Service Interval: una barra di led di tre colori che informa il conducente sull'approssimarsi dei tagliandi di manutenzione. Per i primi due anni la produzione viene interamente curata presso la Karmann di Osnabrück. Era successo lo stesso con la E9, solo che l'elevata domanda iniziale per la Serie 6 mette il carrozziere sassone in condizioni di non riuscire a evadere gli ordini. Dopo averne completato poco meno di 5.000 esemplari, da agosto 1977 la Karmann si occupa solo della lastro-ferratura della "6" mentre tutte le altre fasi costruttive vengono seguite nella fabbrica BMW di Dingolfing. Per riconoscere una "Karmann" dalle successive, controllate la coda: se lo spazio tra gruppi ottici e targa è in tinta vettura (senza cioè la piastra decorativa in alluminio) si tratta di una vettura costruita dal fornitore esterno. Chi conosce bene questi modelli giura che gli esemplari assemblati interamente in BMW abbiano una qualità esecutiva superiore: c'è da credergli (e non c'è da sorprendersi, visto che era più semplice effettuare il controllo degli standard). Fatta questa discriminante, ce n'è un'altra a sua volta nascosta, e scriviamo così perché nella sua pur lunga vita la E24 non ha mai conosciuto un restyling vero e proprio. Si tratta delle vetture successive al marzo 1982, che oltre a un diverso paraurti posteriore hanno le nuove, e più precise, sospensioni della berlina E28 che è nel frattempo succeduta alla E12. Quanto ai motori

BMW 635 CSi 1978-1989



BMW 628 CSi 1979-1987



si va sul sicuro, visto che sono in larga misura discendenti della prolifica famiglia del monoalbero M30. Tra le numerose varianti proposte, la nostra selezione si concentra sulla 628 CSi e la 635 CSi. La prima è la "piccola" che, a partire dall'estate del 1979, si pone alla base della gamma sostituendo la precedente 630 CSi: nonostante la cilindrata inferiore ha 184 cavalli invece di 176 e una dinamica di marcia che privilegia il confort alle prestazioni pure. Chi cerca qualcosa in più in termini di spinta e di emozioni farà invece bene a puntare sulla 635 CSi, che con i suoi 218 cavalli permise a Quattroruote, in occasione della prova su strada pubblicata a dicembre 1981, di rilevare un tempo di 7,9 secondi nello scatto 0-100 km/h. Nell'occasione la vettura passò anche al vaglio di Carlos Reutemann, che criticò strisce e spoiler (quasi inevitabili, all'epoca, per sottolineare

"LA GRINTA SPORTIVA E LA SOUPLESSE SONO BEN BILANCIATE". ECCO IL GIUDIZIO DI REUTEMANN SULLA 635 CSi

l'indole delle vetture più sportive) ma lodò il sei cilindri: "La grinta sportiva e la souplesse, indispensabili in vetture di questo tipo, sono ben bilanciate. Eccezionale la progressione sin dai regimi più bassi: grazie all'iniezione e alla eccellente coppia motrice sale da 1.000 giri con facilità impressionante. Qualche altra coupé potrà essere più brillante e veloce, ma difficilmente offrirà un analogo confort". In termini di tenuta, tuttavia, non furono solo rose e fiori: "Si inserisce molto bene senza eccessivi sottosterzi. All'uscita diventa assai più impegnativa: il sovrasterzo di potenza graduale e progressivo si avverte sempre. È difficile sul bagnato o per chi non è abituato alla difficile manovra del controsterzo". Se lo scriveva Carlos Reutemann...

NOI CE L'ABBIAMO

Spesso la passione è una tradizione di famiglia. Ma tra gli estimatori non mancano giovani che vengono "travolti" ex novo dal design e dalla pastosità del sei cilindri in linea. E che non chiudono la coupé in garage, ma la usano per viaggi a lungo raggio.



GAETANO VITALE

 **BMW 635 CSi**

1980

Il papà di Gaetano ebbe una 2002 e una 320i: come poteva non proseguire la tradizione familiare? Consigliato da amici del club, ha trovato questa CSi in Calabria. Col tempo si sono aggiunte in garage una 318is, una 735i e una 535i.

ALESSANDRO BOTTA

 **BMW M635 CSi**

1984

Appassionatissimo e ferratissimo sulle BMW,

Alessandro ha collaborato attivamente a preparare le parti dedicate al restauro di questa guida. La sua M635 CSi è sempre stata in famiglia e oggi segna 47 mila chilometri; condivide il garage con altre BMW, tra cui una 3.0 CSL e una Serie 7 E32, senza dimenticare una 635 CSi.



GABRIELE DE PASCALIS

 **BMW 635 CSi**

1984

Ecco la tipica situazione in cui una lieta vicenda familiare diventa il pretesto per farsi un regalo su quattro ruote: in occasione della nascita del suo primogenito Gabriele, classe 1984, si è concesso lo sfizio di una Serie 6, di cui ha sempre apprezzato il design. La usa ogni volta che gli è possibile e prevede che rimanga in famiglia ancora per molti anni a fianco delle altre auto della sua collezione, americane e Mercedes-Benz soprattutto.

FABRIZIO SANDRINELLI

 **BMW M635 CSi**

1989

Scovata nel parco di un castello toscano

in stato di semi abbandono, questa "M" è diventata il sogno del neopatentato Fabrizio, che l'ha presa e restaurata con amore. Dopo di lei sono arrivate altre BMW, ma lei rimane l'indiscussa regina del garage. E non disdegna lunghe trasferte: ha accompagnato Fabrizio persino a Capo Nord, oltre che alla festa per i cent'anni BMW a Monaco di Baviera.

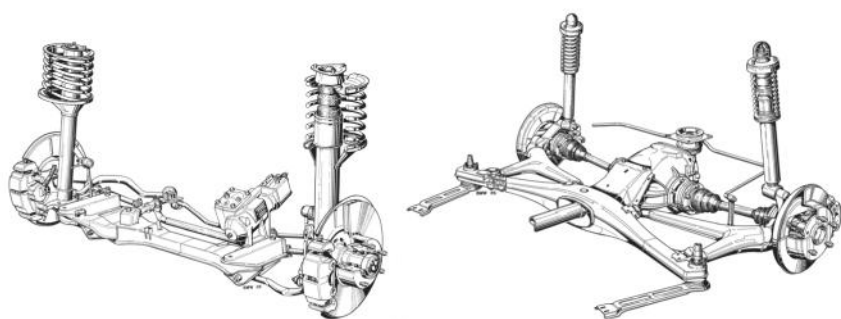


CLAUDIO CASTRO

 **BMW 635 CSi**

1989

Amante delle trazioni posteriori e del barn finding, Claudio - grafico pubblicitario - ha cercato per anni una BMW Serie 6 per completare la sua collezione. Dopo anni ha finalmente un fantastico esemplare di fine produzione, fermo da decenni. Ecco perché la CSi nella foto è coperta da due dita di polvere: appena rilevata, l'ha fotografata per noi. E ora si apre il cantiere.



1976

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Analogamente alla Serie 7 E23, la coupé E24 porta al debutto numerosi elementi di diagnostica elettronica come il Check Control sulla plancia. Poi ci sono la gestione integrale del motore Bosch Motronic, l'ABS, il Service Intervall e l'econometro. Dal 1983 nuovo cambio automatico a quattro rapporti; nell'estate 1987 arrivano come optional sulla 635 le sospensioni Boge con due modalità di funzionamento.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

86.216

• Totale esemplari prodotti per serie

630 CS - CSi
1976-1979

5.766

633 CSi
1976-1984

23.432

635 CSi
1978-1989

45.213

628 CSi
1979-1987

5.950

• I principali modelli



633 CSi
1976-1984

La motorizzazione più potente all'esordio: 3,2 litri e 200 CV.



628 CSi
1979-1987

Sostituisce la 630; monta un sei cilindri di 2,8 litri che eroga 184 CV.

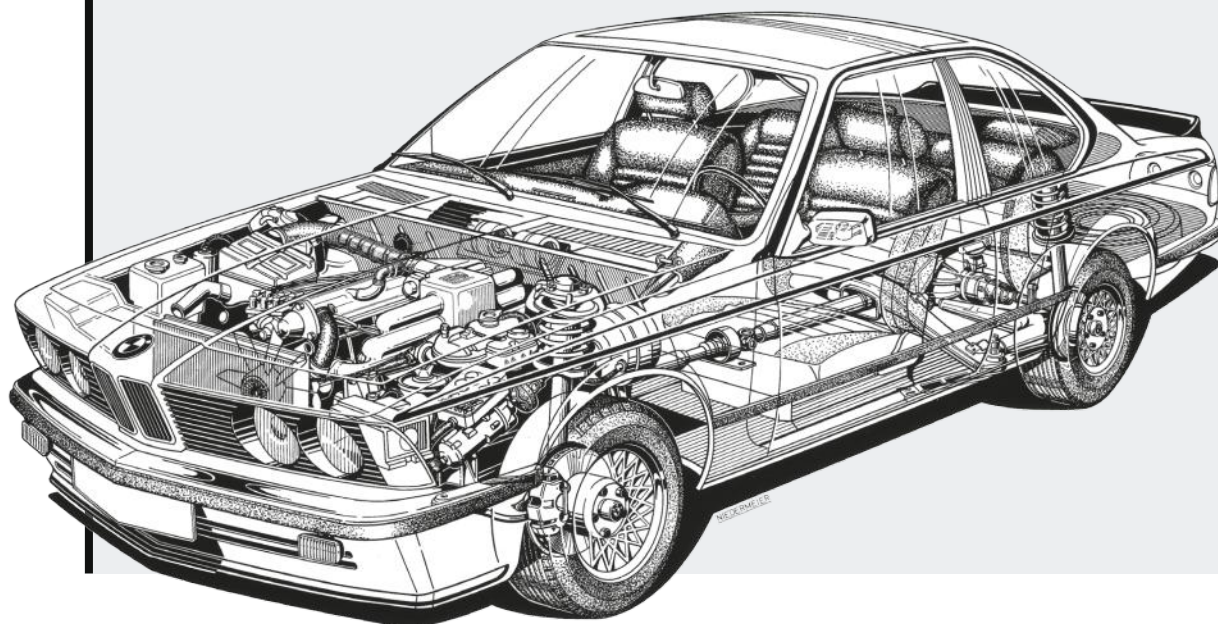
635 CSi
1978-1989

È la versione largamente preferita dal pubblico e anche la più diffusa.



M635 CSi
1984-1989

Fuori dal nostro budget di 40.000 euro. Motore 3,6 litri da 286 CV; 5.855 unità.



• Tecnica

Nobile parentela

Anche se i motori, con gli opportuni upgrade sportivi, erano più vicini a quelli dell'ammiraglia Serie 7, strutturalmente la prima generazione della Serie 6 era una Serie 5: della E12 del 1972 conservava infatti la piattaforma, aggiornata nel 1982 con le sospensioni della E28. Mossa da unità a sei cilindri riconducibili alla famiglia degli M30, la Serie 6 era più pesante e sicura della E9 che sostituiva.

4 IL MERCATO

La Serie 6 è una scoperta relativamente tardiva tra i collezionisti: M635 CSi a parte, da sempre nel mirino degli appassionati, le versioni "normali" ci hanno messo qualche annetto a destare interesse. Questo ha fatto sì che le quotazioni iniziassero a lievitare attorno all'inizio del decennio scorso. Tuttora però i valori di mercato sono inferiori a quelli delle quasi contemporanee grandi coupé Mercedes Sec. I cultori del modello fanno distinzione tra le "Mk 1" (denominazione impropria, ovviamente), cioè gli esemplari prodotti fino al 1982 e quelli successivi ("Mk 2"). Le differenze sono abbastanza sostanziali: innanzitutto le Serie 6 restyling adottano un nuovo pianale, derivato dalla Serie 5 E28 e non dalla precedente E12. È più leggera, sulla 635 il motore passa da 3.453 a 3.430 cm³,

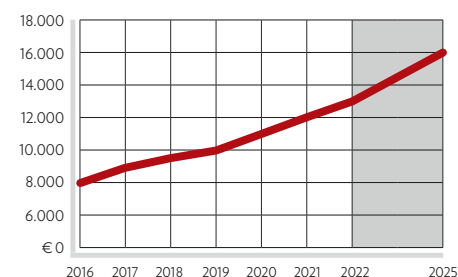
dal 1983 il cambio automatico è più moderno e a 4 rapporti. Le modifiche di dettaglio agli interni rendono più moderne queste versioni successive, che pertanto sono preferite e hanno un valore di mercato leggermente superiore (1.000 euro in più nella fascia AB). L'altra grande distinzione riguarda le 635 CSi rispetto alle altre: 628, 630 e 633 hanno infatti valori inferiori, nonostante i numeri di produzione siano nettamente più bassi (sulle oltre 86.000 E24 costruite, meno di 6.000 sono 628, più o meno altrettante le 630 e circa 23.400 le 633, molte delle quali, però, vendute in Usa). Differenze anche nelle preferenze sulla base del cambio adottato: se l'automatico non è apprezzatissimo, specie il primo a soli 3 rapporti (fino al 1983), e il manuale a 4 marce non brilla, l'opzione migliore, che merita un sovrapprezzo, è il manuale a 5 marce, proposto a partire dal 1978 in versione "sportiva" o "turistica". Però queste sono sfumature da vero intenditore,

LE SERIE 6 POST RESTYLING DEL 1982 SONO LE PIÙ APPREZZATE. SUL PODIO LA 635 CSi

anche se costituiscono un'indicazione importante per chi si accinge ad acquistarne una. Così come è opportuno distinguere le versioni Usa (depotenziante) da quelle europee: le prime valgono il 20% in meno circa. Secondo gli esperti i valori di mercato delle Serie 6 continueranno a crescere in maniera piuttosto corposa, con la forbice tra le 635 CSi e le altre che è destinata ad allargarsi ulteriormente. In ogni caso l'acquisto di una E24, anche in virtù del suo importante passato sportivo, è un affare da consigliare. 

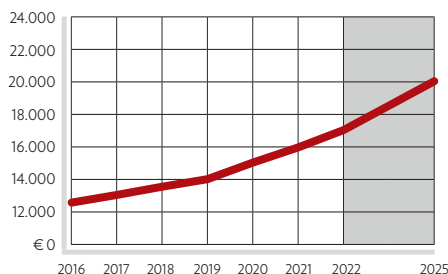


 **BMW 628 CSi - 630 CS - 633 CSi**
1976-1982



Le E24 con motori di 2,8-3-3,2 litri prodotte fino al 1982 sono quelle di minor valore (anche se di poco). Importante il tipo di trasmissione: manuale è più apprezzata.

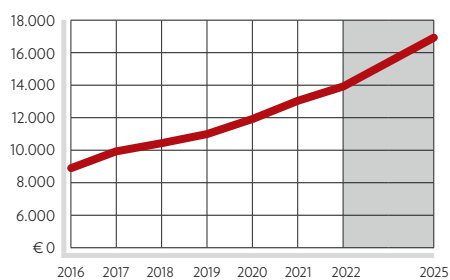
 **BMW 635 CSi**
1978-1982



Sono le versioni più apprezzate, specie se dotate di cambio manuale "sportivo". Le "Mk 1" presentano prospettive di crescita lievemente inferiori.



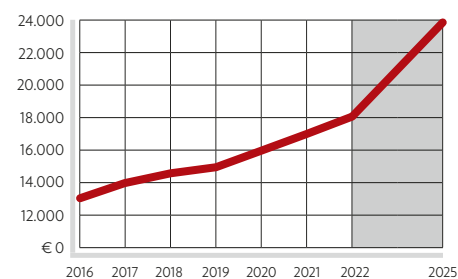
BMW 628 CSi - 633 CSi
1982-1987



Una quotazione di poco superiore per le "Mk 2". Ricordiamo che la 633 CSi "restyling" viene prodotta fino al 1984 solo per i mercati americano e giapponese.



BMW 635 CSi
1982-1989



Più sono recenti e più le 635 CSi sono apprezzate: le ultime, oltre a un'iniezione Bosch Motronic di seconda generazione, sono persino catalizzate. Ottime prospettive di crescita.



SUPERCAR BAVARESE

Rispetto alla Serie 6, la nuova coupé pone l'accento sulle prestazioni. Non a caso debutta con un V12 di 5 litri da 300 CV. Un propulsore che arriva a 5,6 litri e a ben 380 CV. Il tutto con una dotazione e un confort da ammariglia

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



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per la BMW la prima volta di un modello nato a 12 cilindri è stata la Serie 8, erede - ma non troppo - della Serie 6. Perché infatti, se è vero che arriva pochi mesi dopo l'uscita di scena della veneranda E24, che è a sua volta una grossa coupé, qua la posta in gioco cambia parecchio per frazionamento, cilindrata e posizionamento di mercato. La Serie 6 era in fondo una Serie 5 coupé; la Serie 8 E31 è invece una granturismo di molte lunghezze più avanti. È anche la sola BMW che sarà proposta esclusivamente con motori a V, a dodici e in seguito a otto

cilindri. Sono anni lieti: per la marca, che sfonda il tetto di mezzo milione di vetture costruite all'anno, e per tutta per l'industria dell'automobile, con le Case tedesche in particolare pronte a ingaggiare prove muscolari per affermare ciascuna la propria supremazia sulle altre. Con la Serie 8 il design (ancora guidato da Claus Luthe) prende strade insolite, ma non del tutto inedite: i fari a scomparsa si erano già visti undici anni prima sulla M1 mentre la finestratura laterale a giorno senza montante centrale è un chiaro richiamo alle 2000 CS - E9 che qui suggerisce scelte strutturali inedite, come le cinture di sicurezza integrate nella scocca dei sedili. La meccanica deriva da quella della 750i, con importanti novità: dal retrotreno (con effetto autosterzante) a cinque ancoraggi



per ogni ruota agli ammortizzatori a controllo elettronico. C'è molto di nuovo anche in quegli elementi che non si vedono ma contano, in un'automobile: per limitare l'ingombro e il peso dei cablaggi, viene impiegata la tecnica del Multiplex, con grande anticipo rispetto alla sua generalizzazione negli anni 2000.

QUOTAZIONI

Le quotazioni partono da **16.000 euro** (label AB) della 840 Ci automatica fino ad arrivare a 41.000 per la 850 CSI, che in condizioni da concorso è valutata 70.000 euro. I prezzi delle 850i - Ci V12 sono di poco superiori a quelli delle 840 Ci V8.

Valore minimo € (label AB)

16.000

Valore massimo € (label AB)

41.000

2 RESTAURO

Narrano le cronache che, impostando la Serie 8, alla BMW avessero come obiettivo quello di realizzare la migliore auto del mondo, a qualsiasi costo. Ne consegue che, pur sembrando simile alle coeve Serie 7, la E31 è in realtà profondamente diversa. Era cara, ne hanno fatte poche e la rarità, unita alla sua specificità, determina anche una certa scarsità di ricambi specifici usati o eventualmente riprodotti da parti terze visto che il modesto mercato di riferimento non avrebbe reso interessante il business. Fatta la premessa: la carrozzeria è molto ben realizzata e protetta dalla ruggine e per trovarne una con delle magagne serie bisogna essere così sfortunati da incappare in un esemplare coinvolto in un incidente. L'elevata qualità generale non ha tuttavia impedito ad alcune plastiche di cuocersi al sole. Tra il non trovarle e il pagarle un occhio le notizie non sono comunque incoraggianti. La tendina parasole elettrica richiede talora nuovi ingranaggi

in alluminio. Le meccaniche sono comuni alle E32 contemporanee. Le 850 (V12) successive al 1995 hanno un cambio automatico molto superiore per efficacia ed affidabilità. Salvo che non abbiano riscontrato problemi al Nikasil dovuti a benzine ad alto contenuto di zolfo, i motori V8 delle 840i sono delle rocce. Controllate però i serraggi della pompa olio, la distribuzione (sulle 4 litri) e l'alternatore raffreddato a liquido (sulle 4,4). La 850 CSI ha introdotto le centraline motore con risposta selezionabile e il retrotreno sterzante (peraltro optional e non fornito sugli esemplari per gli Stati Uniti): le prime sono state un successo, i secondi sono fantastici come resa, ma spesso fonte di guasti costosissimi da riparare: Ralf Pusch, esperto anche nel ripristino di ABS e ASC che spesso accusano perdite di liquidi, è uno dei pochi al mondo capace di intervenire con efficacia su questi elementi. L'elettronica si basa su un sistema multiplex specifico: richiede attenzione estrema alle ossidazioni. Per il resto sono delle E32 molto accessoriate.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SENSORE LIVELLO OLIO	€ 265
CALOTTA SPINTEROGENO	€ 105
ALTERNATORE	€ 1.065
PARABREZZA	€ 330
RADIATORE	€ 105

● I club



BMW E31 Club Italia

Sito clube31.it

BMW Club Serie 8 France

Sito bmwclubserie8.fr

BMW Auto Club Italia

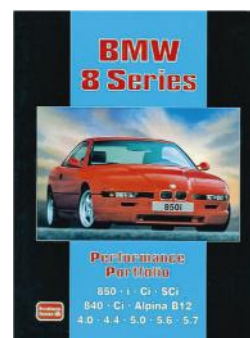
Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

● I libri



In inglese segnaliamo "BMW 8 Series Performance Portfolio" della collana Brooklands Books e "BMW 8 Series E31" di Jesse Russell e Ronald Cohn, edito da Bookvika Publishing. In tedesco "BMW 8er Power & Hightech" di Niels Hamann, edito da Schneider Media.

● Specialisti

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw

Email vendite@autoclub.it

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic...

Email info@nanninember.bmw.it

Stefan Ries Oldtimer Teile

Sito shopware.bmw-oldtimerteile.de

BMW 850 CSi 1992-1996



3 SU QUALE PUNTARE

Tra la 850i del 1989 e la 850 Ci del 1993 c'è, di diverso, quasi soltanto la "C". Per il model year 1993 infatti la Serie 8 viene riorganizzata in tre versioni. L'unico modello sino ad allora esistente quindi assume la denominazione 850 Ci, senza (o quasi) subire modifiche, e viene affiancato dapprima dalla più grintosa 850 CSi e successivamente dalla più accessibile 840 Ci. Quasi, perché in realtà il suo equipaggiamento integra airbag passeggero e controllo dinamico della stabilità DSC. Solo l'anno successivo la Ci sarebbe passata a 5,4 litri e 326 cavalli, per una più razionale distribuzione delle forze in seno alla gamma. I cui due estremi sono quelli più interessanti in un'ottica collezionistica. Realizzata con la collaborazione della Motorsport, la 850 CSi (sigla molto evocativa tra le sportive BMW) ha il V12 portato dagli originari 5 litri e 300 cavalli a 5.6 litri e 380 cavalli; può montare, in opzione, il retrotreno sterzante AHK, novità assoluta per una BMW. Spoiler anteriore più grande, cerchi da 17 pollici di disegno specifico, assetto ribassato e irrigidito e quattro terminali di scarico tondi invece che quadrangolari consentono di riconoscere al volo la CSi dalla Ci - i. Inoltre la top di gamma della Serie 8 mette sul piatto anche l'attrattiva della rarità: dal 1992 al 1996 è stata costruita in appena 1.510 esemplari. Va da sé che, tra le due, la nostra preferenza si indirizzi alla più potente: visto che siamo al cospetto di un modello veramente esclusivo, tanto vale concedersi il meglio dribblando la versione intermedia. Semmai, chi sia meno sensibile alle elevate prestazioni e abbia il budget nel mirino (tanto in termini di acquisto che di costi di gestione, sempre elevati per un V12), potrebbe concentrarsi sulla 840 Ci, la "piccola" della gamma, con motore V8 4 litri da 286 cavalli. Nel 1995 sul mercato Usa il 4.000 viene affiancato e poi sostituito da un V8 di 4,4 litri, con la stessa potenza; l'anno successivo il 4.400 arriva in Europa. E con questo vi abbiamo detto tutto, nel senso che lo sviluppo della Serie 8 si ferma sostanzialmente qui.

BMW 840 Ci 1993-1999

Nei primi anni 90 viene costruito, in tre esemplari, il prototipo di una cabriolet mai entrata in produzione, e ugualmente viene approntata una M8 che tuttavia non arriva a sua volta in concessionaria. Nel 1992 sono invece 18 i prototipi di una 830i con un V8 di tre litri uccisa nella culla (le venne preferita la 840 Ci). Rimasta in produzione sino a maggio 1999 (ma il discorso non vale per la CSi, uscita di scena già nel 1997), la Serie 8 è stata prodotta complessivamente in 30.621 unità. Alla sua uscita di scena non lascia un'erede diretta, visto che la Serie 6 E63 (corsi e ricorsi della storia, nelle denominazioni BMW...) si farà attendere sino al 2003. Nonostante una carriera di dieci anni, la Serie 8 è realmente vissuta solo tra il 1990 e il 1991, periodo in cui si è concentrato il 53% degli esemplari costruiti. Quale che sia la versione, la E31 è un modello di grande fascino per le tante attenzioni al confort di cui è disseminato

**SE IL BUDGET
LO CONSENTE,
PUNTATE SULLA
850 CSi. ALTRIMENTI
LA 840 COL V8
È UNA VALIDA
ALTERNATIVA**

il suo abitacolo: dal volante che arretra per agevolare l'accesso al posto guida al retrovisore destro che s'inclina verso il basso in retromarcia per facilitare le manovre; dai finestrini che si chiudono automaticamente oltre 150 km/h per contenere i vortici aerodinamici ai tergicristalli la cui frequenza varia in funzione della velocità. Anche il comparto tecnico è di assoluto rilievo: ne sono parte l'ASC+T, il controllo di trazione che evita i pattinamenti, e il cambio manuale (uno ZF) a sei marce: esisteva solo un'altra vettura a esserne dotata, quando la 850i arrivò sul mercato (la Chevrolet Corvette ZR-1). Davanti ancora più che dietro, i paraurti sono integrati nella linea della carrozzeria come avviene sulle auto di oggi. Solo che qui parliamo di un modello di oltre trent'anni fa.



4 IL MERCATO

La Serie 8 E31, tra l'altro non così longeva quanto la precedente Serie 6 E24 che è rimasta in listino dal 1976 al 1989, si colloca in un segmento di mercato superiore, e quindi ha realizzato numeri di produzione decisamente inferiori: in 10 anni (1989-1999) ne sono state costruite poco più di 30.000 unità, contro le oltre 86.000 della Serie 6. Comunque sono cifre importanti per una "quasi supercar". La sua linea affascinante e le sue prestazioni d'alto livello l'hanno proiettata fin da subito nell'ambito delle auto "collectibles", con un andamento di mercato in forte crescita che, naturalmente, ha privilegiato la più rara 850 CSi, che ormai ha appena sfondato la "barriera" dei 40.000 euro nel label AB imposta per questa collana della "Guida al collezionismo". La CSi fa mercato a sé, con i suoi 1.510 esemplari prodotti (1992-

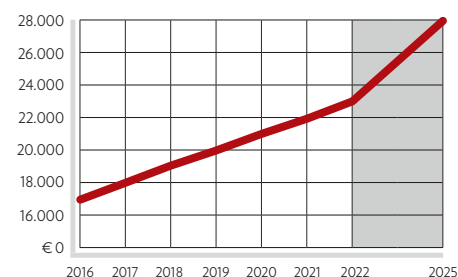
1996), tutti col cambio rigorosamente manuale: se immacolata già oggi vale ben 70.000 euro e la tendenza è alla crescita. Diventerà una delle BMW da collezione più importanti degli ultimi 50 anni. Le altre Serie 8, pur molto apprezzate, viaggiano su livelli inferiori, con alcuni distinguo. Il cambio automatico porta a una valutazione di mercato più bassa rispetto al manuale, e la differenza tra le V8 e le V12 non è poi così elevata (attorno al 20% a vantaggio di quest'ultima) in termini di quotazione. Perché

LA 850 CSi, PRODOTTA IN 1510 UNITÀ, HA GIÀ SFONDATO IL MURO DEI 40.000 EURO. E CRESCERÀ

le prestazioni non sono poi così diverse, se si eccettuano i consumi. Altre differenze sostanziali si trovano nello stato di conservazione: ci sono alcune Serie 8 in stato di originalità eccezionale, che appena arrivano sul mercato vengono "bruciate" in pochi istanti; altre, invece, che hanno "lavorato" parecchio, con tanti km all'attivo (anche più di 300.000) e con una storia manutentiva precaria. È bene stare alla larga da questi esemplari, perché sono fonte di guai, dato l'alto grado di complicazione meccanica ed elettronica, sia per le V8 sia per le V12. Infine un'ultima considerazione: tra i collezionisti che puntano sulle Serie 8 un colore poco diffuso o un abbinamento raro tra la tinta esterna e gli allestimenti interni si traduce generalmente in un apprezzamento economico rispetto ai classici argento o nero metallizzato abbinati alla classica pelle nera: è un aspetto da non sottovalutare quando si è in procinto di acquistare una E31. 

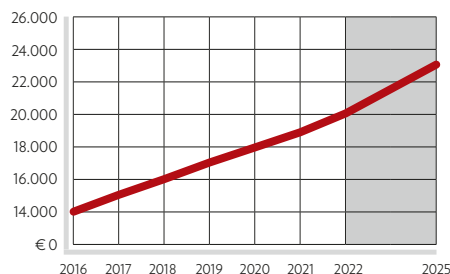


BMW 850i - 850 Ci (MANUALE)
1989-1994



Le V12, consumi a parte, sono apprezzate come delle vere supercar, specialmente nella versione con cambio manuale, che vale il 15% in più rispetto all'"automatica".

BMW 850i - 850 Ci (AUTOMATICA)
1989-1999



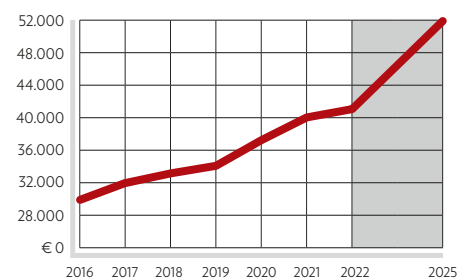
Il cambio Steptronic penalizza un po' le prestazioni, per questo viene meno apprezzato. Molti esemplari sono molto sfruttati: attenti a non cadere in tentazione.





BMW 850 CSi

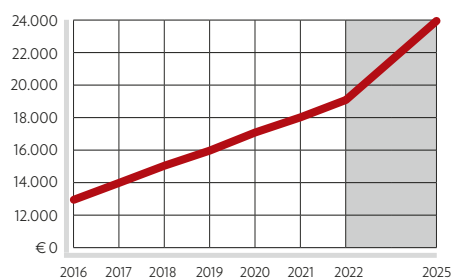
1992-1996



La CSi è tutt'altra cosa rispetto alle altre V12 della gamma. E si vede nei valori di mercato, che doppiano tutte le altre versioni. Un trend destinato a proseguire.

BMW 840 Ci (MANUALE)

1993-1999

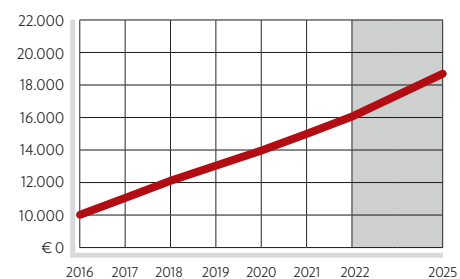


È una sportiva di alta classe. Potendo scegliere, meglio gli esemplari con il V8 di 4,4 litri (post 1995) rispetto ai primi con motore di 4 litri, di pari potenza, ma più cagionevole.

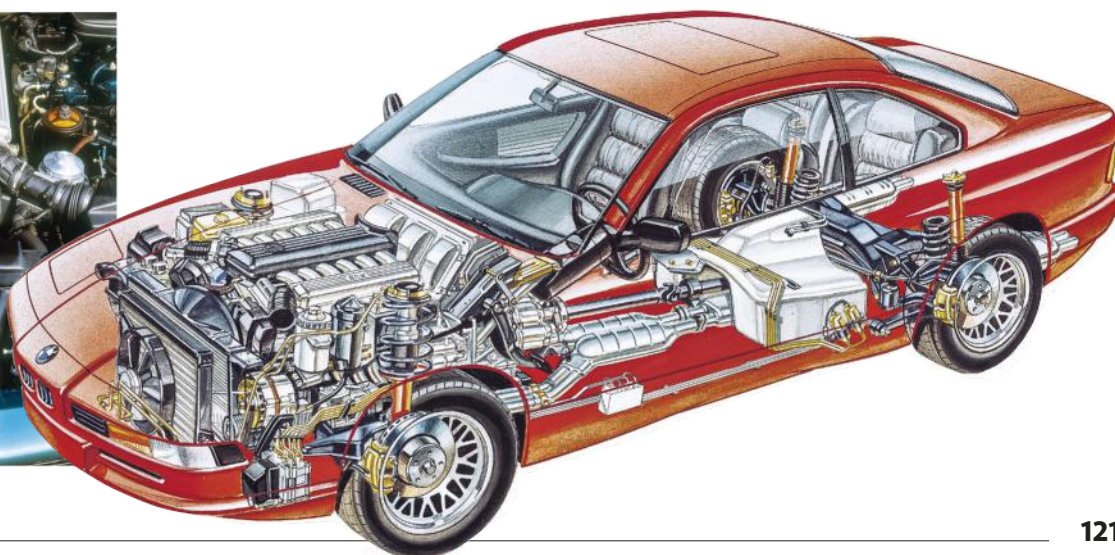


BMW 840 Ci (AUTOMATICA)

1993-1999



La versione con trasmissione automatica vale il 15% in meno rispetto alla "manuale" a 6 marce. Inoltre in prospettiva la sua rivalutazione sarà meno consistente.



RITORNO AL FUTURO

Innovativa nella scocca e nella carrozzeria composta da pannelli di plastica. E soprattutto nelle porte che “scendono” nei brancardi. Il sei cilindri in linea da 170 CV non regala prestazioni da primato, tuttavia questa roadster è unica

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

“Zukunft”; futuro, in tedesco. È questo che significa la lettera che accompagna la prima BMW che, M1 a parte, esce dalla logica delle Serie costruttive. E lo fa a buon diritto, visto che con il resto della gamma non ha veramente niente a che spartire. È uno dei modelli più insolenti nella lunga storia del costruttore, uno dei pochi esistito unicamente con carrozzeria spider e proposto in una versione “secca”, cioè senza possibilità di selezioni per motori e trasmissioni. Ma soprattutto, è stata l'unica auto al mondo (mica solo della BMW)



ad avere due porte che, invece che essere incernierate davanti o dietro, scorrevano verso il basso, all'interno di larghi e spessi brancardi. Una deliziosa trovata che ha il merito di renderla terribilmente esclusiva ma che è anche oggettivamente complicata: il movimento “a scomparsa” delle porte nei longheroni è guidato da due motorini

elettrici e da una cinghia dentata, con possibilità di movimentazione meccanica in caso di avaria. I cristalli hanno una memoria grazie alla quale ritornano nella posizione che avevano prima che la porta venisse “inghiottita”. Accomodarsi a bordo richiede una certa agilità: il bordo da scavalcare è largo, e potrebbe esporre le signore a movimenti non necessariamente eleganti. Uno dei vantaggi del sistema è che, volendo, si può viaggiare con le “porticine” giù, visto che il sottoporta è più alto della seduta. Un po' come viaggiare su una Méhari (senza offesa né per i patiti delle BMW né per quelli delle Citroën), con sensazioni di guida ben diverse. Vettura orgogliosamente strana e contraddittoria, abbina le porte elettriche a una capote in tela dal movimento solo manuale.

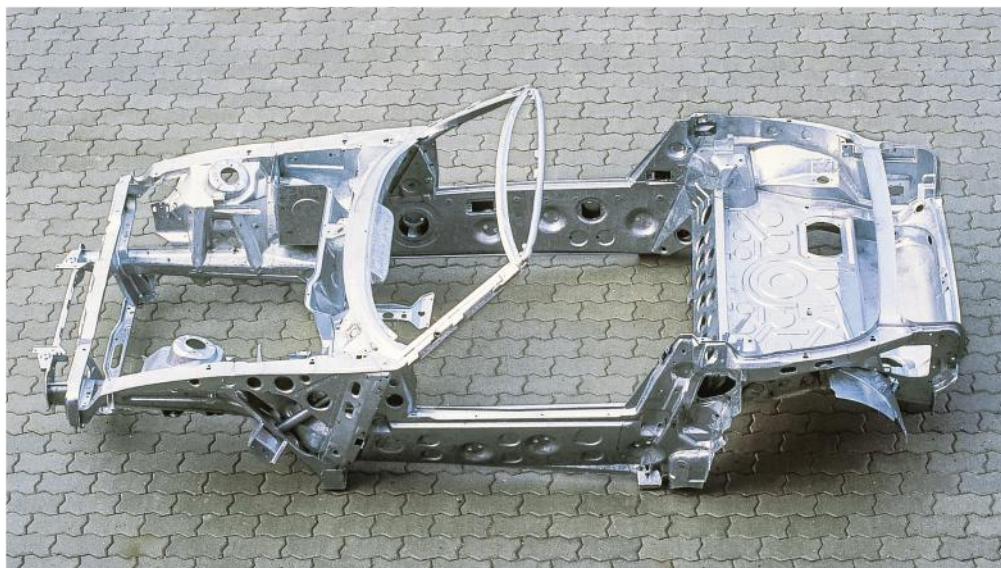


QUOTAZIONI

Oggi un esemplare in buone condizioni è quotato 40.000 euro, mentre per una vettura immacolata, conservata come nuova o restaurata ai massimi livelli professionali, occorre preventivare 60.000 euro. Sono valori che cresceranno ancora.

Valore massimo € (label AB)

40.000



2 RESTAURO

La Z1 ha la meccanica e l'avantreno di una E30 e un retrotreno multilink viceversa introdotto per la prima volta su una BMW: l'uno come l'altro sono oggi riparabili in modo semplice ed economico. Visto il genere di vettura, aspettatevi più facilmente danni da lungo fermo che non da usura. In tutti i casi sono costi modesti in rapporto al valore (soprattutto tecnologico) dell'auto. Unica eccezione, il terminale di scarico aerodinamico, costoso se acquistato come ricambio originale, e a volte per questo sostituito con repliche assai grossolane (non è il caso: siate puntigliosi anche perché è un elemento con una valenza anche estetica). La carrozzeria, in Xenoy verniciato con uno smalto Varioflex dedicato, può presentare fessurazioni soprattutto nei parafranghi anteriori. Altro difetto ricorrente: lo sportellino del carburante che si rompe con una certa facilità (cercate una replica in alluminio e sarete a posto per la vita). La struttura portante raramente evidenzia

problemi di ruggine. Il caratteristico movimento delle porte è complesso, con cinghie di trasmissione e tanta elettronica: richiede manutenzione costante (ed esperienza da parte di chi se ne occupa). I ricambi sono quasi tutti disponibili. Come su ogni spider capote e guarnizioni sono le parti più critiche; c'è di buono che il lunotto in plastica è venduto a parte, il che limita in modo importante il budget. La nappa di cruscotto, sedili e altri elementi secondari è pregiata, delicata, ma riproducibile; lo scamosciato ha le medesime caratteristiche. Il cuoio stampato effetto marmo è invece esaurito da tempo: se danneggiato, è un serio problema che si può dribblare ricorrendo a un materiale del tutto simile che negli stessi anni usava la Volvo (ma pare che stiano finendo anche quelle scorte). Meglio dunque investire tempo nella ricerca di un esemplare con gli interni in ordine. E, se siete attenti all'originalità, senza condizionatore: molte vetture che lo montano dispongono in realtà di adattamenti di impianti della serie E30.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PISTONE	€ 115
BOBINA ACCENSIONE	€ 60
KIT FRIZIONE	€ 170
SENSORE FARFALLA	€ 160
CONDENSATORE CLIMA	€ 140

● I club

BMW Z Club Italia



BMW Z Club Italia

Sito bmwzclub.it

Email info@bmwzclub.it

BMW Auto Club Italia

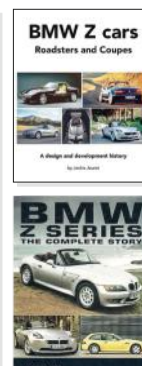
Sito bmwautoclubitalia.it

Email segreteria@bmwautoclubitalia.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

● I libri



“BMW Z1” di Jürgen Lewandowsky (in tedesco) è dedicato esclusivamente a questa roadster. Estendendo la scelta a volumi che parlano delle varie serie Z, in inglese troviamo “BMW Z Cars” di Jackie Jouret e “BMW Z Series The Complete Story” di Mick Walker.

● Specialisti

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw

Email vendite@autoclub.it

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic...

Email info@nanninember.bmw.it

Schmiedmann

Sito schmiedmann.com

Email nordborg@schmiedmann.com

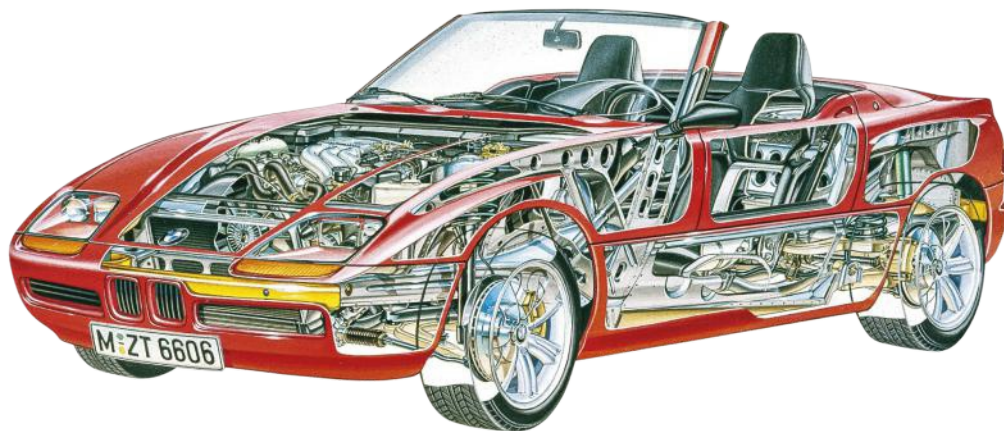


3 SU QUALE PUNTARE

Non esiste l'imbarazzo della scelta, per chi si indirizza su una Z1. Anzi, proprio non esiste la scelta, nel senso che ne hanno fatta un'unica versione, personalizzabile soltanto con i colori della carrozzeria, che per di più al debutto erano quattro: due metallizzati, Nero Sogno e Verde Originale, e due pastello, Giallo Fun e Rosso Top. La capote è sempre nera. Di optional, neanche l'ombra; abbastanza incoerenti i contenuti di serie, tra i quali erano compresi ABS, servosterzo, retrovisori riscaldabili e rivestimenti in pelle, mentre brillavano per la loro assenza gli airbag e, soprattutto, il climatizzatore. Senza contare una dozzina di prototipi di sviluppo e pre produzione realizzati tra il 1986 e il 1987, la Z1 è stata



costruita in 8.000 esemplari tondi nei 36 mesi compresi tra il giugno 1988 e lo stesso mese del 1991. Più esattamente, 58 nel 1988, 2.400 nel 1989, 4.091 nel 1990 e 1.451 nel 1991. Il prezzo elevato da nuova (costava poco meno del doppio di una 325i Cabriolet) non giovò alla sua diffusione. La Z1 non è stata mai esportata Oltreoceano. La stragrande maggioranza delle unità costruite è rimasta in Germania, mentre l'Italia, pur con un distacco enorme, ha rappresentato il secondo mercato continentale: da noi ne sono arrivati, per le vie ufficiali (quindi al netto di eventuali importazioni parallele e di esemplari commercializzati una volta che hanno assunto interesse storico e collezionistico), 480 esemplari. Studiata da BMW Technik, il reparto di ingegneria avanzata della Casa, la Z1 è stata l'unico progetto di questo dipartimento a conoscere uno sviluppo produttivo. Un telaio scatolato rigido in acciaio, un pianale in compositi



UNA ROADSTER BELLA DA VEDERE E DA GUIDARE TRA LE CURVE, NEUTRA E INTUITIVA. UN'AUTO UNICA E IRRIPETIBILE

e una carrozzeria composta da 17 elementi di plastica avvitati alla struttura portante (almeno in teoria, smontabili in appena 30 minuti) costituiscono l'ossatura dell'originale roadster. Che riprende avantreno, freni, motore (il sei cilindri 2,5 litri catalizzato da 170 CV) e cambio manuale a cinque marce dalla Serie 3 E30, anticipando al retrotreno le soluzioni che sarebbero arrivate ben più tardi sulla E36. Il cambio è messo in connessione con il ponte posteriore mediante un collegamento rigido entro cui scorre l'albero di trasmissione: un sistema analogo a quello delle Porsche "transaxle", con la fondamentale differenza che qui la scatola rimane all'avantreno. Malgrado una potenza non trascurabile la Z1 è penalizzata da due elementi che ne mortificano le ambizioni dinamiche: il peso (1.250 kg sono tanti per una spider a due



posti) e i rapporti del cambio, pensati prima di tutto per limitare i consumi (effettivamente ragionevoli per il tipo di vettura: oltre 10 km/litro effettivi ai 130 autostradali costanti). Nonostante sia data per 225 km/h, non ha nulla di sportivo: il sei cilindri è lineare e progressivo, ma l'accelerazione è da berlina e le riprese sono decisamente riflessive. È un'auto che le emozioni le dispensa più guardandola che guidandola, anche per via di un abitacolo che non è il massimo dell'ergonomia, tra

disallineamenti volante/pedaliera e sedile talmente contenitivo da risultare costrittivo per chi abbia solo qualche chilo in più. Però è bella tra le curve: neutra, intuitiva, sincera, agile, facile a riallinearsi dopo cambi repentini di traiettoria o rilasci dell'acceleratore. E con in più quella bella sensazione di viaggiare rasoterra quando si abbassano le porte. Altre BMW sono più cattive, più coinvolgenti o più precise. Ma la Z1 è unica. Se non è questa una buona ragione per comperarsela...

4 IL MERCATO

Una show car prodotta in serie che, secondo gli appassionati BMW, ha un unico difetto: avrebbe meritato un motore ancora più potente. Ciò non toglie che il suo successo sia stato straordinario e che abbia aperto la strada, pur a qualche anno di distanza, alla successiva Z3, replicata in quasi 300.000 esemplari contro gli 8.000 della Z1. Il motivo del suo successo è dovuto alle sue forme, una roadster pura ed essenziale, con l'aggiunta del tocco magico delle portiere discendenti a scomparsa che la trasformano in un unicum nel panorama delle spider. La Z1 è sempre stata un mito per gli estimatori della Casa bavarese. La sua rarità e la sua immagine da auto da collezione importante la fanno anche inserire in un segmento di mercato che viene trattato dai commercianti specializzati in supercar, che solitamente rivolgono la loro attenzione su marche e modelli più esclusivi. Questo fenomeno ha innescato la speculazione sulla Z1, che è stata considerata un'auto per palati fini dal momento della produzione, e che

non ha accennato ad affievolirsi nemmeno quando le Z1 sono passate al mercato dell'usato. Capita raramente che un'auto passi direttamente dai listini del nuovo a quelli delle auto da collezione, ma per la Z1 è accaduto, con conseguenze sui valori di mercato che non hanno mai accennato al ribasso. Solamente con la crisi economica del 2008-2014 il fenomeno ha rallentato, per poi tornare a volare verso l'alto. Se fino a qualche anno fa una Z1 si poteva acquistare attorno ai 25.000 euro, oggi ce ne vogliono quasi il doppio. E, secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, le quotazioni sono destinate a crescere ancora. Specialmente in Italia che, pur essendo stato il secondo mercato

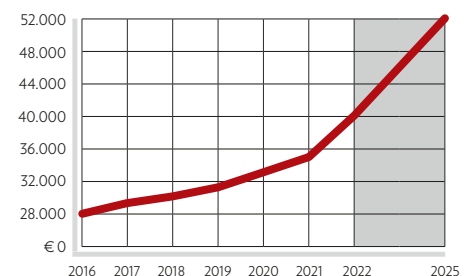
dopo la Germania in termini di vendite, è diventata una nazione territorio di caccia per i collezionisti di Z1 di tutto il mondo. Oggi nel nostro Paese le Z1 ancora circolanti sono meno di 100, secondo le stime del Pubblico Registro Automobilistico. Nonostante venga proposta a cifre ormai molto alte, vale veramente la pena di comprarne una a qualsiasi costo, prima che sia troppo tardi. Attenzione, però: la Z1 giusta è quella perfetta e tutta originale, con la tinta identica a quella di fabbrica. Gli esemplari rimaneggiati sono da escludere in ogni caso: il ripristino dell'originalità, specie se riguarda la carrozzeria, richiede esborsi che possono risultare molto impegnativi. **RC**

DA ACQUISTARE SOLO SE PERFETTA DI CARROZZERIA: ALCUNI RICAMBI SONO RARI E MOLTO COSTOSI



BMW Z1

1988-1991



In dieci anni il suo valore è quasi raddoppiato, perché la Z1 è sempre ricercata e apprezzata dai collezionisti, non solo di BMW. Secondo gli esperti il trend è destinato a continuare.





SEX SYMBOL

Se ha sedotto persino James Bond, un motivo ci sarà. Il cofano motore lunghissimo è un chiaro richiamo alle roadster del passato, mentre gli sfoghi d'aria (finti) sui parafranghi sono un chiaro omaggio alla 507. La versione Coupé interpreta il tema shooting brake

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



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Z3 fu protagonista di un campagna di lancio sottilmente persuasiva: prima ancora che arrivasse dai concessionari, venne impiegata - con uno dei product placement rimasti più celebri - come "auto di servizio" di James Bond in *GoldenEye*, il primo film in cui 007 era interpretato da Pierce Brosnan. Fu anche la prima volta in cui l'agente segreto al servizio di Sua Maestà tradì la fedele Aston Martin. Cronologicamente succede alla Z1 ma, a parte un vuoto temporale di quattro anni tra la fine dell'una e l'inizio dell'altra, le due

vetture hanno in comune solo il fatto di essere BMW, biposto e spider. Per il resto sono l'antitesi: tanto guardava al futuro la Z1, con qualche fuga in avanti persino eccessiva, tanto occhieggia al passato la Z3, abbracciando le sirene stilistiche del neo rétro che si esprimono in un cofano lunghissimo e nelle branchie sui parafranghi (non sono prese d'aria, ma solo una decorazione), che fanno tanto 507. Se la Z1 era un modello dichiaratamente esplorativo in termini di potenziale di mercato, la Z3 ha invece obiettivi di cassa assai più ambiziosi, dovendo contrastare i successi della Mazda MX-5 e della Mercedes SLK, soprattutto Oltreoceano. E tanto per rimarcare che gli Usa sono la ragione prima del suo essere, anche la fabbrica è americana: la Z3 nasce infatti a Spartanburg, South Carolina, nel



primo sito produttivo extraeuropeo della Casa dopo quello sudafricano, che però era destinato a una produzione esclusivamente locale. Non così la Z3, che dall'America sarà esportata in tutto il pianeta totalizzando, alla fine del suo ciclo vitale (durato sino al 2002) quasi 286 mila esemplari: 35 volte tanto i numeri della Z1.

QUOTAZIONI

L'entry level è rappresentato dalle 1.8 - 1.9: 9.500 euro è il valore AB, 14.300 euro quello della fascia A+. Al vertice alto ci sono le Coupé 2.8 e 3.0 a 6 cilindri, quotate 13.500 euro (label AB) e 20.300 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

9.500

Valore massimo € (label AB)

13.500

2 RESTAURO

Ha montato numerosi motori, diversissimi tra loro. Sui sei cilindri bobine e Vanos sono i punti critici, assieme a trafilamenti d'aria sul circuito di aspirazione (complesso, ci sono diversi tubi e molte guarnizioni); sensori e debimetri sono poco efficienti e difficilmente diagnosticabili come tali (questo vale anche per i quattro cilindri). Specie il 3 litri consuma parecchio olio, talora a causa dell'impiego di lubrificanti long life. Una leggera variazione di gradazione può giovare parecchio. I quattro cilindri sono affidabili, in particolare il sedici valvole che oltre a disporre di maggiore coppia che lo rende più piacevole nell'uso è veramente un mulo. Il "piccolo" milleotto a otto valvole soffre di invece punterie idrauliche delicate.

I ricambi si trovano sia alla BMW sia in rete, con un grosso differenziale di qualità: non esagerate nel voler risparmiare, non conviene. Come sempre su tutte le BMW pompe acqua, radiatori e tubi vanno

cambiati regolarmente e in via preventiva. Talvolta cedono all'improvviso le giranti in plastica così come i bocchettoni. I termostati con guscio in plastica è meglio sostituirli integralmente e, dove possibile, abbinandoli a custodie in alluminio. Questa serie accoppia l'avantreno delle E36 di facile ed economica riparazione al retrotreno della E30, viceversa delicato in caso d'urto e al limite con i motori più potenti: attenzione all'impiego di boccole in poliuretano, che aumentano i danni a fronte di scarsi benefici. Cambi e differenziali non evidenziano criticità particolari, a meno che non vengano sollecitati oltremisura. Le plastiche dei fari sovente ingialliscono (si possono far lucidare); sinistri banali possono avere danneggiato in modo non visibile i supporti: è bene controllare anche il (costoso) cofano anteriore. Sia la stoffa sia la pelle sia i tappetini Oregon puntinati non sono più disponibili da tempo e risultano anche difficilmente riproducibili. Vetture che hanno fatto tanta strada a capote abbassata hanno plastiche e rivestimenti cotti dal sole.



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

DISCHI FRENI ANT. (COPPIA)	€ 210
COPERCHIO PUNTERIE	€ 120
MOTORINO AVVIAMENTO	€ 70
FANALE POSTERIORE	€ 105
PARABREZZA	€ 250

• I club



Club Z3mendi

Sito z3mendi.it

Email direttivo@z3mendi.it

z3mendi.it

BMW Z Club Italia

Sito bmwzclub.it

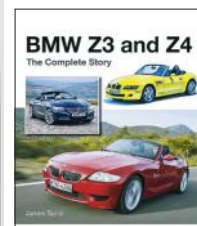
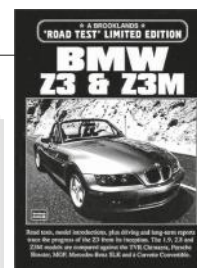
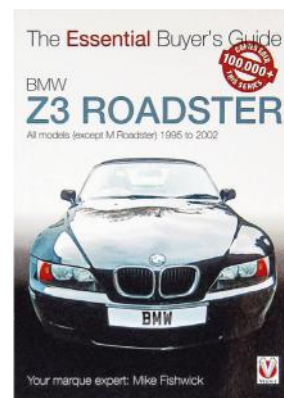
Email info@bmwzclub.it

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

• I libri



Lunga la lista dei volumi proposti;

partiamo da "The Essential Buyer's Guide BMW Z3 Roadster" edito da Veloce Publishing e "BMW Z3 & Z3M" di Brooklands Books. Completano l'offerta "BMW Z3 and Z4 The Complete Story" di James Taylor, "BMW Z Cars" di Jackie Jouret e "BMW Z The Complete Story" di Mick Walker.

• Specialisti

Autobedrijf Van Vuuren

Sito z3specialist.nl

Email avvr@hetnet.nl

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw

Email vendite@autoclub.it

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic

Email info@nanninember.bmw.it

3 SU QUALE PUNTARE

Forse ancora più di altri costruttori, la BMW è stata un'abile maestra del Meccano, creando modelli irresistibili sulla base di vetture preesistenti. Non si sottrae alla regola la Z3, che a livello di piattaforma è una E36 Compact. Il passo viene accorciato da 270 a 244,6 centimetri, mentre il retrotreno è ancora derivato dalla E30, quindi con una geometria a bracci obliqui che favorisce lo sfruttamento degli spazi e tiene anche basso l'ingombro verticale della sospensione, a tutto vantaggio dell'estetica, che può così permettersi un fianco snello e filante. Il motore piazzato subito dietro l'avantreno - di fatto, in posizione anteriore-centrale - e le carreggiate generose rendono la ripartizione delle masse e l'handling particolarmente efficaci. Al debutto la Z3 è solo roadster e ha una scelta di motori limitata a due quattro cilindri: il 1.800 da 115 cavalli, un classico della gamma BMW di quegli anni, e un inedito 1.900 bialbero 16 valvole da 140 cavalli, che accompagnerà la spider nella prima metà del suo percorso, lasciando spazio nel maggio 1999 a un più tonico sei cilindri 24 valvole con 150 cavalli, che però sarà proposto per brevissimo tempo. L'occasione è un primo restyling del modello, che vede anche il debutto di un 1.900 a 8 valvole con potenza di 118 CV, che pensiona il 1.800 da 115 CV. Tra questo primo lotto di motori a quattro cilindri (1995-1999) la nostra scelta va dritta al 1.900: più compatto del sei in linea, sublima la "centralità" della sua posizione rispetto alla scocca. E ha quella prontezza che difetta invece al 1.800, un po' sottodimensionato su una vettura che viaggia comunque intorno ai 12 quintali. Già prima del citato restyling e dell'arrivo dei nuovi propulsori, nella primavera del 1997 la gamma Z3 aveva però fatto spazio a un sei cilindri: il 2.8 da 193 cavalli, annunciato da una rivisitazione anche estetica fatta di carreggiate posteriori extralarge (+88 mm, il che comportò il ridisegno dei passaruota), doppi scarichi e scudo anteriore con presa d'aria inferiore maggiorata. Di fatto, oltre il due litri "scatta" uno step in cui la Z3

BMW Z3 ROADSTER 1.9 1995-1999



BMW Z3 COUPÉ 3.0 2000-2002



ha un'immagine decisamente più dinamica e prestazionale. Nel corso del 2000 arrivano due nuovi propulsori: un 2,2 litri da 170 cavalli e un 3 litri da 231, che rimpiazzano rispettivamente il 2.000 da 150 CV e il 2.800 da 193. Ma siccome il potenziale della Z3 sarebbe parso non adeguatamente sfruttato con la sola decappottabile, alla fine del 1998 la BMW estrasse dal cilindro la Z3 Coupé, facendo quindi seguire la carrozzeria chiusa a quella aperta (contrariamente a quello che più frequentemente succede nello sviluppo dei modelli). La scelta di un lunotto poco inclinato e del portellone apparenta questa nuova, intrigante versione a una shooting brake degli anni Sessanta, pur senza citare direttamente alcun modello in particolare. Posizionata più in alto della roadster in termini di prezzo, la coupé monta esclusivamente motori a sei cilindri: inizialmente il 2.800, quindi dal 2000 il 3 litri. Senza contare la Z3 M, che

**PER LA COUPÉ
IL MOTORE IDEALE
È IL 3 LITRI DA 231
CV, ELASTICO
E BEN FRUIBILE
ANCHE NELLA
QUOTIDIANITÀ**

trattiamo a parte nelle prossime pagine, la scelta migliore per chi si facesse tentare dalle forme insolite e sexy della versione chiusa è a nostro avviso la 3.0. Che con una potenza adeguata permette di prendersi importanti soddisfazioni anche perché, come su qualunque Z3, lo schienale è praticamente a ridosso del retrotreno, e questo favorisce una guidabilità, per così dire, anche molto fisica. Il resto lo fa una posizione di guida perfetta per allineamento tra sedile, volante e pedaliera, oltre che ineccepibile per il punta-tacco. La sonorità del sei cilindri e un cambio dagli innesti precisi e correttamente contrastati sono musica per le orecchie di qualunque appassionato di bella meccanica, con in più la fruibilità di un motore brillante, elastico ma non così potente da richiedere un impegno eccessivo nell'uso quotidiano.

NOI CE L'ABBIAMO

Se la Roadster piace a tutti, la Coupé o si ama o si odia. Ma se te ne innamori è per sempre. Mario per esempio ha comprato una 2.8 nuova di fabbrica giusto 22 anni fa e non se ne è mai separato. Mattia custodisce gelosamente una rara versione M.



LORENZO MATTEUCCI

BMW Z3 ROADSTER 1.9

1995

È la vettura utilizzata nel marzo 1996 per la presentazione al pubblico della Z3 dalla concessionaria BMW Autovanti di Bologna. Originale in tutto e con circa 75.000 km, resterà sempre in famiglia visto che è un ricordo di suo padre.

GIAN ENRICO DUTSCHLER

BMW M ROADSTER

1998

Innamorato della sua Z1, Gian Enrico, che vive in Svizzera, cercava una sorella pepata: il cofano lungo, la seduta sull'asse posteriore e gli enormi pneumatici lo hanno sedotto. Dopo lunghe ricerche ha trovato questo esemplare, messo a disposizione di Ruoteclassiche per lo speciale dedicato ai 100 anni della BMW.



MARIO CANOVA

BMW Z3 COUPÉ 2.8

2000

Vista e piaciuta al primo momento, questa Z3 accompagna Mario da 22 anni tondi: precisamente da marzo 2000. E ancora ne è innamorato. La scelse per la linea accattivante, il potente motore a sei cilindri e i meravigliosi interni in pelle rossa, personalizzati attingendo alla lunga lista di optional previsti dal costruttore. Ricorda ancora come fosse oggi l'emozione di quando gli fu consegnata.

FEDERICO HORNBOSTEL

BMW Z3 ROADSTER 1.8

2000

Ha avuto molte BMW, sia d'epoca sia "business", Federico: il suo lavoro lo ha portato in giro per il mondo e oggi vive in Costa Azzurra. Una Z3 è la scelta perfetta per il Sud della Francia; il suo esemplare ha un interno sportivo bicolore, rarissimo. Non rimpiange i motori più prestanti, essendo questa una vettura da passeggio. Prima o poi tornerà però nel suo box anche una sei cilindri.

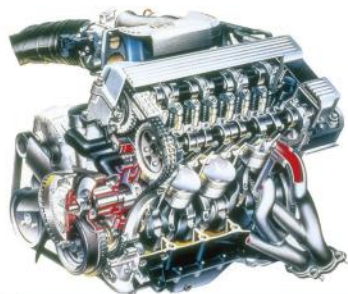


MATTIA REVELLI DI STASIO

BMW M COUPÉ

2001

Mattia ama tutte le auto e le BMW in particolare: ne ha avute parecchie, tutte sei e otto cilindri e con cambio rigorosamente manuale. Tra tutte, la Z3 Coupé è quella che più ha lasciato il segno. Nel 2019 ha sostituito una 3.0 con questa M, che voleva assolutamente in tinta Dakar Gelb II, prodotta in 58 esemplari, di cui solamente cinque con interno in pelle Schwarz. Oggi ha 42 mila km.



1995

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Il suo approccio fu diametralmente opposto a quello della Z1: stile neo rétro e nessuna fuga in avanti in termini di scelte tecnologiche. In tanta prudenza si nascondeva però una visione globale in termini industriali: fu la prima BMW "mondiale" costruita fuori dall'Europa, in una fabbrica realizzata ad hoc negli Usa. Ha anche rappresentato uno dei rari casi in cui da una spider è stata derivata una coupé.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

297.088

• Totale esemplari prodotti per serie

Z3 ROADSTER
1995-2002

279.273

Z3 COUPÉ
1998-2002

17.815

Z3 ROADSTER 3.0
2000-2002

Con il sei cilindri da 231 CV la scoperta tedesca tocca il top (senza contare la M).

• I principali modelli



Z3 ROADSTER 1.9
1995-1999

Debutta assieme al 1.800 a otto valvole; con 140 CV è un quattro cilindri brillante.



Z3 ROADSTER 2.8
1997-2000

La roadster cresce, adottando un motore a sei cilindri di 2,8 litri da 193 CV.



Z3 COUPÉ 3.0
2000-2002

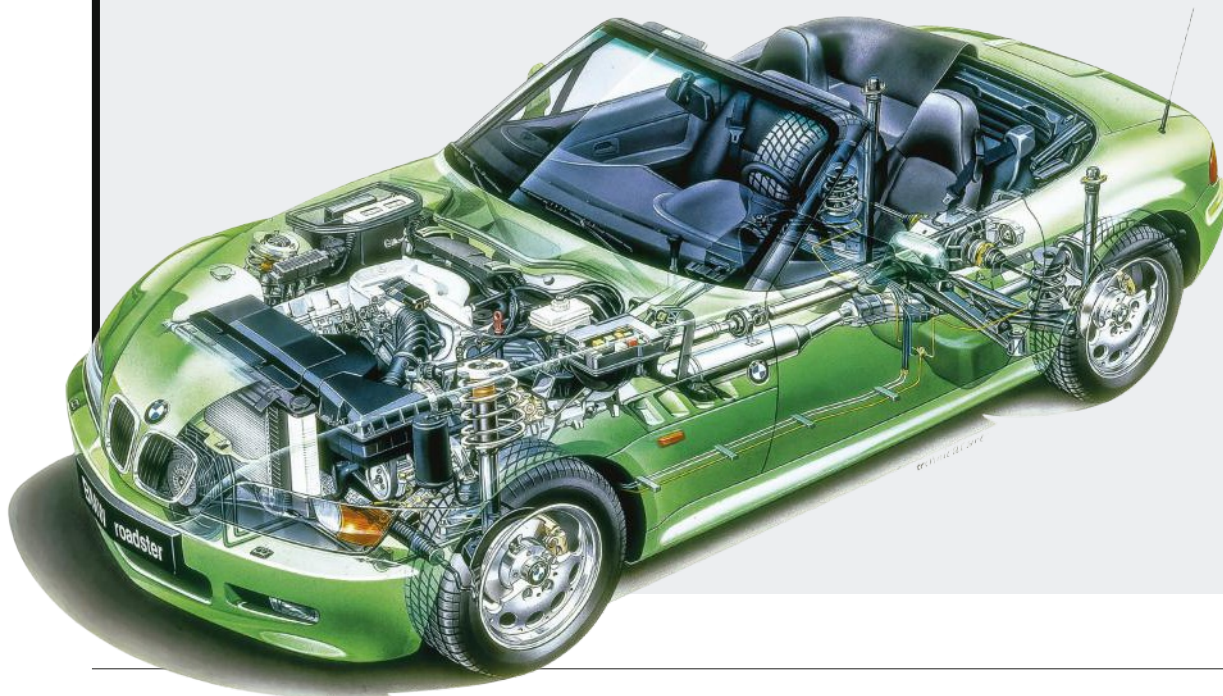
Le prestazioni del 3.000 trovano un abbinamento ideale con la Z3 chiusa.



• Tecnica

Agile di passo

Derivata strutturalmente dalla E36 Compact, la Z3 ne riprende il pianale (ma con passo accorciato da 270 a 244,5 cm); quindi al retrotreno non figura il raffinato multilink delle altre E36, bensì il più semplice schema a bracci oscillanti derivato da quello della precedente E30.



4 IL MERCATO

Le quotazioni delle Z3 sono in costante crescita: è stata una delle prime "instant classic" BMW, assieme alle M3 e M5, a crescere di valore addirittura prima del compimento dei fatidici 20 anni di età. Per questioni di semplicità, i nostri esperti hanno raggruppato le quotazioni delle quattro cilindri (1.8 e 1.9), quelle delle sei cilindri di cubatura inferiore (2.0 e 2.2), le sei cilindri "grandi" (2.8-3.0) e mantenendo separati i valori delle Z3 Coupé (2.8 e 3.0). In realtà, già oggi si sta determinando un cambiamento che nei prossimi mesi verrà registrato nelle quotazioni, con una più netta differenziazione. Per esempio, tra le quattro cilindri, le 1.9 sono nettamente più ricercate, perché più potenti e gradevoli da utilizzare e perché spesso dotate di un maggior numero di optional rispetto alle 1.8 che erano all'epoca considerate il modello base. Tra le sei cilindri, le 2.2 valgono

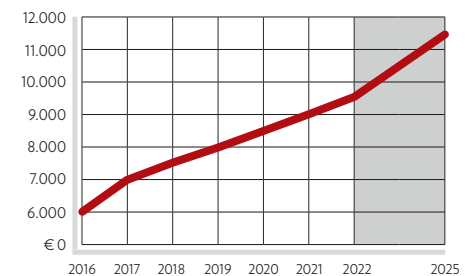
leggermente di meno rispetto alle 2.0; nell'ambito delle grosse, le 2.8, prima versione a essere caratterizzata dai parafranghi posteriori bombati come le Z3 M, mentre le altre versioni adottavano i "fianchi stretti", sono decisamente preferite. Per quanto riguarda le Coupé non ci sono al momento differenze tra le motorizzazioni 2.800 e 3.000. Occorre sottolineare come tutte le Z3 presentino, in linea generale, ottime probabilità di rivalutazione, anche se la forbice già esistente tra le versioni più piccole di cilindrata e quelle dalla cubatura più generosa è destinata ad allargarsi ulteriormente. In futuro il mercato delle Z3 si distinguerà in due segmenti: chi desidera una piccola spider, dalla bella linea e dalle prestazioni sportive ma non troppo, punterà sulle più diffuse quattro cilindri (in particolare sulle 1.9 16V), chi desidererà la "pastosità" e l'elasticità dell'iconico sei cilindri in linea, patrimonio genetico della BMW, opterà per le 2.0 e 2.2 (con la prima piuttosto rara da reperire, dato che è rimasta

IL MOTORE DI 1,9 LITRI DA 140 CV È UN OTTIMO COMPROMESSO TRA PRESTAZIONI E COSTI

in produzione solamente per poco più di un anno a cavallo tra il 1999 e il 2000), mentre l'alto di gamma dei 6 cilindri vedrà preferire le motorizzazioni di cubatura maggiore. Le Z3 sono facilmente reperibili sul mercato, anche se i compratori tendenzialmente puntano sugli esemplari che hanno già compiuto 20 anni, per ottenere gli attestati di storicità in vigore, con i relativi vantaggi fiscali e assicurativi. Tra Roadster e Coupé, queste ultime sono più ricercate solo per la rarità: nell'immaginario collettivo infatti la Z3 è con carrozzeria spider. **RC**

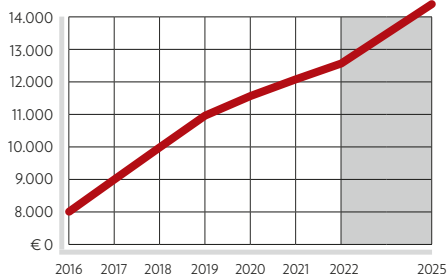


BMW Z3 ROADSTER 1.8 - 1.9
1995-1999



Saliranno di valore entrambe, ma la 1.9 crescerà in misura maggiore in virtù della potenza più elevata. La presenza dell'hardtop merita un markup importante.

BMW Z3 ROADSTER 2.8 - 3.0
1997-2002

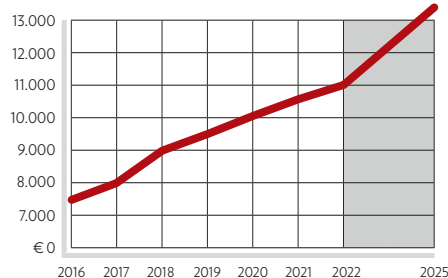


La presenza del sei cilindri in linea di grossa cubatura regala alla roadster tedesca grande fascino e piacere di guida. Le previsioni sono di una crescita a ritmo sostenuto.



➔ BMW Z3 ROADSTER 2.0 - 2.2

1999-2002



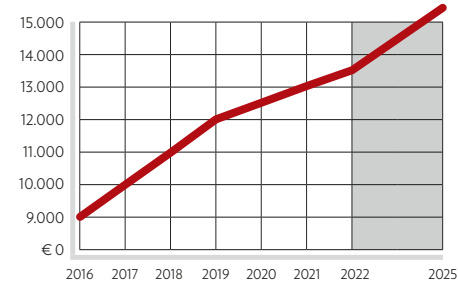
Le piccole sei cilindri sono molto apprezzate.

Al momento la quotazione è identica per le due motorizzazioni, ma in futuro quella da 2 litri crescerà di più perché molto rara.



← BMW Z3 COUPÉ 2.8 - 3.0

1998-2002



La versione chiusa raggiunge valori di mercato più alti a causa della sua rarità rispetto alla Roadster che ha dato origine alla serie. Per questo motivo i prezzi saliranno ancora.



RICETTA EFFICACE

Si prende la Z3 e sotto il cofano si mette il sei cilindri della M3. Il tutto condito con finiture superiori, un assetto ad hoc e freni adeguati alle prestazioni. Ma scordatevi qualsiasi assistenza alla guida: il controllo della stabilità arriva solo sull'ultima versione da 325 CV

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Un puledro recalcitrante, imbizzarrito, quasi indomabile. La BMW M, Roadster o Coupé che sia, è una vera bestia a cui "dare del tu" dopo un lungo, lunghissimo apprendistato, senza dimenticare mai che troppa confidenza potrebbe portare a spiacevoli conseguenze. La tedesca è unica nel suo genere, se si eccettuano alcune sportivissime artigianali inglesi, scomode ed essenziali nelle finiture, che puntano sulla leggerezza, oltre che sui cavalli, per andare fortissimo. La M, invece, è una vettura lussuosa



ed elegantemente rifinita, che in 4 metri e 1.400 chili racchiude lo spirito di un dragster. La ricetta è semplice: prendi una Z3, trapiantagli il motore della M3 (prima quello della E36 3.2, poi quello della E46), la allarghi un po' per dare spazio alle ruote maggiorate, migliori i freni e l'assetto (soltanto un po') e soprattutto poca,

pochissima elettronica a supporto della guida (il controllo di stabilità arriverà solamente sugli ultimi esemplari). Nuda e cruda così com'è, basta e avanza. Le M, prodotte complessivamente in oltre 21.000 esemplari (non sono pochi, considerando quanto è speciale, ma i due terzi delle Roadster e quasi la metà delle Coupé sono in versione Usa), sono state oggetto di una forte speculazione che qualche anno fa le ha fatte arrivare a quotazioni esagerate. Poi sono un po' scese e ora sono stabilizzate, in attesa di risalire. Se si desidera un'auto esagerata in tutto, che è già un oggetto da alta collezione e che è considerata una delle youngtimer BMW di massimo livello, la M è l'auto che fa per voi. Con un uso centellinato, saprà donare brividi e soddisfazioni.

BMW M COUPÉ



QUOTAZIONI

Il listino di Ruoteclassiche quota la M Roadster 30.000 euro, se in buone condizioni di conservazione (label AB) e la M Coupé qualcosa in più (32.500 euro). Gli esemplari in stato di perfezione assoluta, invece, valgono rispettivamente 45.000 e 55.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

30.000

32.500



2 RESTAURO

Negli ultimi anni sono state importate dall'America in Europa non poche M nate per gli Usa, mercato in cui la Z3 - come la parallela M3 E36 - aveva una collocazione più bassa. Per comprimere il prezzo le dotarono di un motore "economico", ovvero un'evoluzione del 6 cilindri M52, cosa che limita oggi l'appeal collezionistico di questa versione, che pure rimane una vettura piacevole ed equilibrata. Solo dal 2001 tutte le M sono state dotate del nuovo motore S54 della M3 E46 con potenza ridotta a 325 cavalli. Del precedente motore S52 Usa c'è poco da dire se non che è robusto e si accontenta di poche cure: la sostituzione di pompa acqua e radiatore in via preventiva sono ottimi investimenti in termini di serenità futura. Con un apposito kit (il Beysan) il Vanos si rigenera con poca spesa; va prestata una certa attenzione a tubi e guarnizioni di aspirazione. I due motori M "veri", cioè quelli europei, sono molto diversi tra loro.

Il primo, l'S50B32, è più resistente però richiede regolazioni più frequenti di valvole e farfalle. Non è improbabile che si renda necessaria la sostituzione di qualche sensore e della sonda lambda. Il Vanos va riparato sempre al primo segno uditivo di decadimento. Una bella pulizia con alcool isopropilico rigenera efficacemente il debimetro. Il successivo S54 gira alto ma soffre di bronzine e bulloni biella sottodimensionati per un uso intensivo: molti motori sono stati a loro tempo sostituiti in garanzia. Verificate pertanto con il massimo scrupolo la storia dell'esemplare. A priori un buon suggerimento è quello di valutare il montaggio di bulloni ARP e bronzine nuove anche in assenza di guasti. Grazie a differenti pastiglie di regolazione le valvole paiono aver meno necessità di registrazione, mentre la pressione della benzina va sempre verificata con attenzione e portata a specifica su tutte le vetture per ricavarne le migliori prestazioni possibili. I cerchi hanno una finitura dedicata Chrome Shadow di difficile ripristino.

DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

RADIATORE OLIO	€ 240
PISTONE	€ 155
POMPA ACQUA	€ 95
KIT FRIZIONE	€ 415
COMPRESSORE CLIMA	€ 200

• I club



Club Z3mendi

Sito z3mendi.it

Email direttivo@z3mendi.it

z3mendi.it

BMW Z Club Italia

Sito bmwzclub.it

Email info@bmwzclub.it

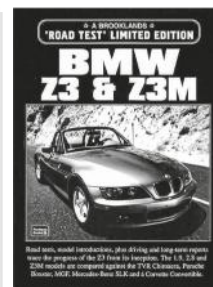
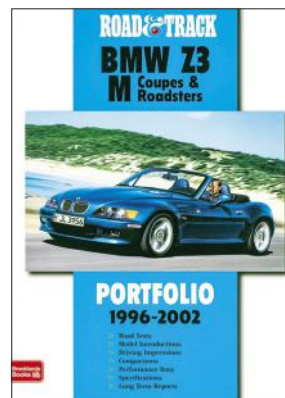
BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

• I libri



Ben tre pubblicazioni edit da Brooklands Books: "BMW Z3M Gold Portfolio", "Road and Track BMW Z3M Portfolio" e "BMW Z3 & Z3M". Completano l'offerta "BMW Z3 and Z4 The Complete Story" di James Taylor, "BMW Z Cars" di Jackie Jouret e "BMW Z The Complete Story" di Mick Walker.

• Specialisti

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw

Email vendite@autoclub.it

Nanni Member

Sito nanninumber.it/bmw-classic...

Email info@nanninumber.bmw.it

BRMS

Sito brms.net

Email info@brms.net

3 SU QUALE PUNTARE

La scelta tra Roadster e Coupé è una questione di gusti personali. Gli esperti si concentrano sui motori. Sotto al cofano della M ne sono passati tre, rigorosamente a sei cilindri: il primo è il modello S50B32,

quello della M3 E36 di 3,2 litri di cilindrata (3.201 cm³) da 321 CV, in produzione dal 1997 al 2000; l'S52B32, versione depotenziata (240 CV) per gli Usa, costruito in parallelo all'S50; infine dal 2001 al 2002 ecco l'S54B32, derivato dalla M3 serie E46 (3.246 cm³), ma depotenziato da 343 a 325 CV (nella versione Usa 320 CV). In ordine di rarità, le M dotate dell'S54 sono molto poche, quelle con l'S50 abbastanza comuni, quelle con l'S52 più diffuse, ma meno

ambite sul mercato del Vecchio Continente, anche se in passato sono state importate in un discreto numero di esemplari ai tempi della massima speculazione. La M Roadster viene commercializzata a inizio 1997, la Coupé segue a un anno di distanza. Le modifiche rispetto alla Z3 "normale" sono significative: parafranghi allargati, paraurti ridisegnati, specchi esterni, cerchi maggiorati con pneumatici 225/45 ZR 17 (anteriori) e 245/40 ZR 17 (posteriori),



BMW M ROADSTER 1997-2002



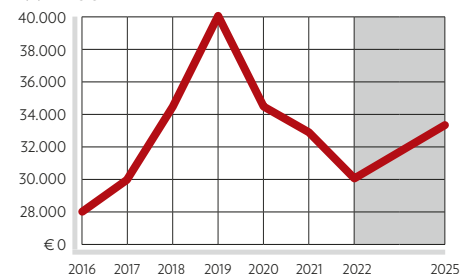
4 IL MERCATO

Sembra che il saliscendi che ha caratterizzato gli ultimi anni si stia definitivamente fermando: le M, in particolare la più rara Coupé, erano state infatti oggetto di una forte speculazione, che aveva innalzato i valori a livelli esagerati. Ora i prezzi delle transazioni sono tornati su valori sensati, compresi nella fascia tra i 30.000 e poco più di 50.000 euro. Occorre però fare delle distinzioni su quanto propone il mercato: la qualità delle M in vendita è generalmente molto alta, perché sono molti gli esemplari con percorrenze basse e stato di conservazione ottimale, sottoposti a manutenzione regolare e scrupolosa. Sono quindi auto che rappresentano alla perfezione il concetto di "veicoli da amatore". Per questi è sensato avvicinarsi alle massime quotazioni di Ruoteclassiche (45.000 euro per le Roadster e 55.000 euro per le Coupé). Invece per quegli esemplari più sfruttati, con percorrenze superiori ai 100.000 km

e manutenzione sommaria, oppure non dimostrabile, gli esperti di Ruoteclassiche consigliano di procedere coi piedi di piombo: interventi importanti alla meccanica potrebbero rivelarsi molto costosi. Il sei cilindri Motorsport è un oggetto molto sofisticato: revisionarlo richiede una spesa elevata. La maggioranza degli acquirenti punta sulle Roadster; le Coupé, che pure spuntano prezzi leggermente più elevati, raccolgono consensi e perplessità quasi in egual misura per via della linea un po' sopra le righe. Quel che è certo, però, è che il divario di quotazioni si manterrà anche in futuro a vantaggio degli esemplari con carrozzeria chiusa. Ma in misura meno netta che in passato. Nei prossimi anni è probabile che si differenzino i valori di mercato tra le varie versioni di motore, anche se non è ancora chiaro quale potrà essere la differenza tra S50 e S54. Sicuramente però gli esemplari con il sei cilindri S52, destinati al mercato Usa (fiacco con i suoi 240 CV), continueranno a valere un buon 20% in meno. **R/C**



BMW M ROADSTER 1997-2002



Negli anni scorsi i valori erano cresciuti fino a 40.000 euro, in maniera molto rapida. Ora sono scesi allo stesso livello di 5 anni fa. Cresceranno, ma con moderazione.

scarico a 4 uscite accoppiate a due a due, freni e sospensioni adeguati alle prestazioni. Anche l'allestimento interno presenta alcuni dettagli specifici tra cui, ovviamente, la strumentazione e qualche richiamo al marchio Motorsport. Accoppiato al citato sei cilindri di 3,2 litri da 321 CV, un cambio manuale a 5 marce. Di serie il sistema antislittamento in accelerazione, ma non il controllo di stabilità. La Coupé appare ancora più grintosa, con la sua linea

LA COUPÉ CON IL MOTORE DA 325 CV È STATA PRODOTTA PER L'EUROPA IN APPENA 434 UNITÀ

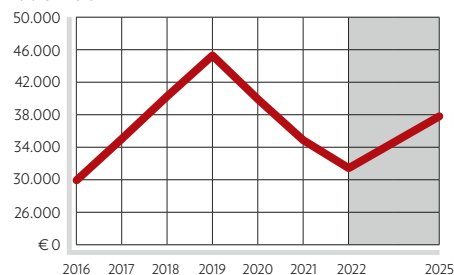
originale, distinta da un lungo cofano e da un abitacolo molto arretrato: viene subito soprannominata "Clownshoe", "Scarpa da clown". I suoi fianchi possenti e l'assetto ben piazzato a terra fanno intuire le sue prestazioni anche da ferma. Per il 2001 entrambe le versioni adottano il sei cilindri della M3 E46; la presenza del controllo dinamico di stabilità la rende meno impegnativa. Per i puristi, però, la M perde qualcosina...



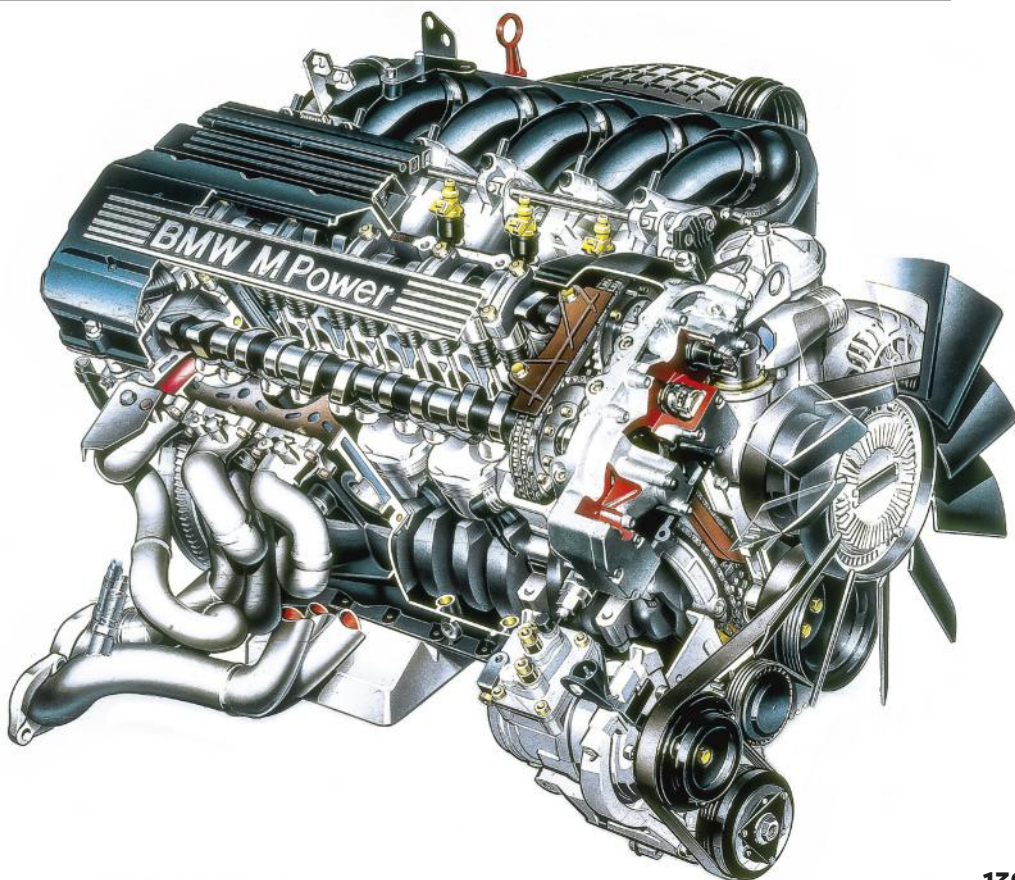
BMW M COUPÉ 1998-2002

BMW M COUPÉ

1998-2002



La speculazione per la Coupé aveva assunto proporzioni ancora più macroscopiche. Ora i valori si sono stabilizzati, in attesa di riprendere vigore. La Coupé varrà sempre di più.



EMOZIONI IN SALDO

Costa meno della Z3, ma dal punto di vista dinamico la nuova sportiva non teme il confronto, anzi. Se poi si considera che con circa 20.000 euro ci si porta a casa la versione M Roadster da 343 CV...

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



BMW Z4 ROADSTER

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

In un periodo di produzione simile (6 anni contro 7), la Z4 è stata costruita in 200.000 esemplari, contro i 300.000 della Z3. Sicuramente ha ottenuto un successo nettamente inferiore: questo è un dato incontrovertibile. La Z4 Roadster (serie E85), accusano i detrattori, non ha la purezza di stile della sua antenata e ha perso anche la sua compattezza. Ma rimane una spider molto personale e di qualità eccelsa. La Coupé (serie E86), invece, pur riprendendo lo stile della Z3 chiusa, ha riscosso un successo ancora più

tiepido, il che giustifica, ma solo in parte, le critiche di chi non la stima più di tanto. I quali, per suffragare le proprie tesi, portano come prova a carico il fatto che, nella serie seguente della Z4, la E89, un'unica versione con tetto rigido a scomparsa ha sostituito entrambe. Perché allora un collezionista dovrebbe mettersi



nel box una Z4? Semplicemente perché è una sportiva magnifica da guidare, con uno schema di sospensioni nettamente più raffinato rispetto a quello della Z3 e una gamma di motori che permette di scegliere la versione adatta alle esigenze di ciascuno. E poi oggi costa meno delle Z3, che ormai stanno salendo al punto da risultare non più alla portata per un certo tipo di utente. Con 10.000 euro ci si porta a casa una spider veramente speciale. Pazienza se richiede costi di gestione non ancora da storica: è un sacrificio che si fa oggi, ma che vedrà frutti gustosi in un futuro nemmeno troppo lontano. Anzi le prime compiono nel 2022 i fatidici 20 anni. Il momento giusto per mettersi nel box una bella Z4, dunque, è proprio adesso: vale la pena di approfittarne.

QUOTAZIONI

Se ci si "accontenta" di una **Z4 Roadster** nelle versioni 2.0i (4 cilindri) o 2.2i (6 cilindri), il livello per un buon esemplare scende a 9.000 euro. Se invece ci si vuol concedere un vero lusso, ecco le M: 20.000 euro per una Roadster e 24.000 per una Coupé.

Valore minimo € (label AB)

9.000

Valore massimo € (label AB)

24.000

2 RESTAURO

Gran parte dei problemi delle Z3 sono stati superati sulla Z4, che mutua molti elementi dalle serie costruttive superiori. Quale che sia il motore scelto i punti da controllare come prima cosa sono bobine, sensori, aspirazioni d'aria da tubazioni o guarnizioni secche, oltre all'impianto di raffreddamento, soprattutto la pompa dell'acqua. A volte i primi Valvetronic a quattro cilindri hanno richiesto interventi costosi: controllate pertanto la storia della vettura e utilizzate come primo discrimine la silenziosità di funzionamento. Cambio e differenziale non hanno mai evidenziato debolezze particolari su questa serie. Viceversa le sospensioni perdono rapidamente di efficacia (riducendo la piacevolezza di guida) a causa dell'usura di boccole e altri particolari. Intervenire all'avantreno è più frequente ed economico che lavorare sull'asse posteriore. Il vero male della Z4 è però il servosterzo elettrico: se nel provare la vettura lo sentite irregolare, potreste

affrontare un intervento che spazia da qualche spicciolo a duemila euro. Gran parte delle vetture oggi in circolazione hanno già avuto questo ripristino: informatevi se ricorre il caso sulla vostra. A livello di abitacolo e carrozzeria possiamo giusto segnalare le normali precauzioni "generali", aggiungendo un controllo accurato dell'elettronica di bordo (le solite saldature a freddo nei moduli), dei fari anteriori (sono ingialliti o già lucidati?), oltre che delle plastiche soft touch che fanno dannare su tutte le vetture di inizio millennio. Anche alcune finiture opzionali in radica si rivelano sensibili più di altre alle crepe della resina superficiale. Sulle roadster il tessuto della capote è ovviamente il primo controllo da fare, ma ispezionate subito dopo gli scoli del vano porta e del portacapote: spesso sono ostruiti e tutta l'area si allaga, con ampi rischi per il costoso motore del sistema, che magari è ancora funzionante, ma in procinto di chiedere interventi (nel caso, mettete in preventivo circa un migliaio di euro).



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

DISCHI FRENI ANT. (COPPIA)	€ 210
SENSORE LIVELLO OLIO	€ 175
PEDALE ACCELERATORE	€ 115
PARABREZZA	€ 275
SEMIASSE	€ 120

● I club



BMW Z Club Italia

Sito bmwzclub.it

Email info@bmwzclub.it

BMW Auto Club Italia

Sito bmwautoclubitalia.it

BMW Drivers Club Italia

Sito bmwdrivers.it

Email info@bmwdrivers.it

BMW Youngtimer Club Italia

Sito byci.it

● I libri



Specificamente dedicati a questo modello ci sono "The Essential Buyer's Guide BMW Z4" (Veloce Publishing) e "BMW Z4" di David Lightfoot (Gearbooks). Estendendo la scelta a volumi che parlano di tutte le Z, in inglese troviamo "BMW Z Cars" di Jackie Jouret e "BMW Z The Complete Story" di Mick Walker.

● Specialisti

AutoClub

Sito autoclub.it/bmw

Email vendite@autoclub.it

Nanni Member

Sito nanninember.it/bmw-classic...

Email info@nanninember.bmw.it

Autobedrijf Van Vuuren

Sito z3specialist.nl

Email avvr@hetnet.nl

BMW Z4 COUPÉ 2.5i 2002-2005



3 SU QUALE PUNTARE

Per gli esperti della redazione e del Comitato Prezzi il consiglio giusto è di selezionare le versioni con motore a sei cilindri: la 2.5i da 192 CV (sigla di motore M54, dal 2002 al 2005), oppure sulle successive 2.5i da 177 CV (motore N52, dal 2006 al 2008). Ma anche le 2.5si da 218 CV (2006-2008) hanno, per il momento, quotazioni identiche: sono comprese tra i 10.000 euro (label AB) e i 15.000 euro (label A+). Questo per quanto riguarda le Roadster. Per le Coupé gli esperti suggeriscono di puntare sulle 3.0si (265 CV, dal 2006 al 2008), confortevoli berlinette con un bel bagagliaio per i viaggi di coppia all'insegna del divertimento di guida. Il 50% di maggiorazione di prezzo rispetto alle Roadster 2.5 è giustificato dalla rarità e dalle doti dinamiche superiori. La Z4 nasce con l'obiettivo di rinnovare la Z3 dotando il nuovo modello di un telaio migliore e garantendo alla clientela prestazioni più entusiasmanti. Con l'aggravante però di una crescita sensibile del prezzo e delle dimensioni (una decina di cm di lunghezza in più per una spider non è poco). L'esordio avviene alla fine del 2002, anche se le consegne effettive di volume iniziano nel 2003. Lo stile è decisamente differente: le linee arrotondate da barchetta anni 50 lasciano il posto a una sagoma ricca di "sfaccettature". È il nuovo corso stilistico di BMW che caratterizzerà tutto il decennio seguente. Forse la Z4 non diventerà mai un classico fuori dal tempo, come accaduto alla Z3, ma la scelta degli stilisti è coraggiosa e non si può certo affermare che la Z4 manchi di personalità. Il che si tradurrà sicuramente in un significativo interesse dal punto di vista storico. Qualitativamente la Z4 è ineccepibile, un bel salto in avanti rispetto alla Z della generazione precedente, che in alcuni dettagli aveva mostrato una qualità "all'americana", non sempre all'altezza della contemporanea produzione di Monaco. E poi c'è il sofisticato multilink al retrotreno che su strada promette (e mantiene) meraviglie. La gamma dei motori prevede un 2.500

BMW Z4 COUPÉ 3.0si 2006-2008

da 192 CV e un 3.000 da 231 CV, entrambi a sei cilindri in linea (M54). Quasi subito si aggiunge un 2.200 da 170 CV (sempre della stessa serie di motori sei in linea), che nel 2005 viene sostituito dal quattro cilindri 2.000 da 150 CV. Per il 2006 è già ora di restyling, che porta al debutto la Coupé, con motore 3.0si da 265 CV (serie N52). Questo 3 litri è condiviso anche dalla Roadster, che però propone anche gli N52 da 2,5 litri: da 177 CV (2.5i) e da 218 CV (2.5si). Rimane l'entry level quattro cilindri 2.0 da 150 CV, anche questo soltanto sulla spider. Debutteranno anche le Z4 M: il motore è quello della M3 E46 da 343 CV, disponibile sia sulla Roadster sia sulla Coupé. Il restyling del 2006 aggiunge ulteriore qualità alla Z4, oltre che rinnovare la gamma delle motorizzazioni. Le modifiche esterne riguardano la sagoma dei paraurti, la fanaleria anteriore e posteriore (cui vengono aggiunti elementi a Led), il design dei cerchi in lega

LA LINEA “SFACCETTATA” È IL CORSO STILISTICO DELLA CASA PER IL PRIMO DECENNIO DEL NUOVO MILLENNIO

(con disponibilità di numerose opzioni anche nelle dimensioni) e una nuova gamma colori. Nell'abitacolo compaiono nuove finiture cromate, vengono modificati i comandi della climatizzazione e si rendono disponibili inediti pacchetti di equipaggiamento a richiesta. Sul versante delle innovazioni tecniche, la Z4 restyling dispone dell'Hill assist, il sistema di ausilio nelle partenze in salita, e del controllo elettronico del livello del lubrificante. La Z4 è un fuoco di paglia: il successo dura un paio d'anni, ma già nel 2004 si affievolisce. Non bastano i nuovi motori né il restyling a ridare vigore alle vendite, che veleggiano su valori appena discreti. La Coupé, confinata in un segmento di prezzi superiore, è un mezzo fiasco, con una produzione che non raggiunge il 10% della Roadster: 17.094 unità contro 180.856.



4 IL MERCATO

La Z4 non è ancora un'auto storica, ma appartiene certamente al segmento delle instant classic. Il suo successo commerciale "tiepido" non influenza minimamente le prospettive di rivalutazione, che sono interessanti, seppure di medio-lungo periodo. Secondo gli esperti la Z4 è ormai giunta alla fase finale della svalutazione: ora inizierà a risalire la china, dapprima con lentezza poi con sempre maggiore vigore. In prospettiva, le Coupé, con i loro bassi volumi produttivi e l'esclusività delle motorizzazioni di punta, offrono migliori chance di investimento, ma le Roadster beneficiano di un potenziale di mercato più vasto in termini di acquirenti. Per comprare una Z4, non Motorsport, basta rivolgersi al mercato dell'usato: tanti i privati che le mettono in vendita, altrettanti i commercianti specializzati

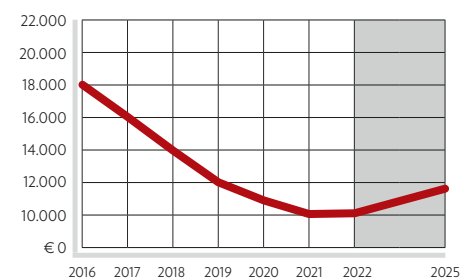
in vetture sportive di seconda mano. Le Z4 M, invece, iniziano a essere trattate principalmente da specialisti di supercar: questo costituisce un'indicazione su quale sarà il futuro che verrà riservato a questo modello. Per il momento i listini di Ruoteclassiche non distinguono le quotazioni dei modelli ante e post restyling, così come non segnalano differenze sostanziali tra le diverse serie di motorizzazioni M54 e N52, e neppure tra le versioni "i" e "si". In futuro è altamente probabile che ciò avvenga: a vantaggio,

LA FASE DI SVALUTAZIONE È OGGI GIUNTA AL TERMINE. LA RISALITA INIZIERÀ A BREVE

naturalmente, delle motorizzazioni più sportive. La distanza dei valori economici tra le motorizzazioni è modesta, per il momento: sulle Roadster, per esempio, si parte dai 9.000 euro delle quattro cilindri 2.0 e sei cilindri 2.2, ai 10.000 euro per tutte le 2.5 fino agli 11.000 euro delle 3.0 ("i" e "si"). Nei prossimi anni la distanza dovrebbe salire. Da ultimo un'avvertenza: le Z4 non sono mai state considerate "assemi circolari" nel mercato dell'usato, e non lo sono nemmeno nel mercato amatoriale. Questo va tenuto presente quando si inizia una trattativa con il venditore. Ciò significa che il grado di trattabilità del prezzo dovrebbe essere abbastanza elevato. Però, davanti a un esemplare immacolato, anche se ci si lascia andare non si commette un errore. La Z4 ha un bel potenziale davanti a sé. Tra qualche anno gli esemplari più belli potrebbero già aver preso il volo, perché i collezionisti tedeschi già da tempo tengono monitorato il nostro mercato. **R.C.**

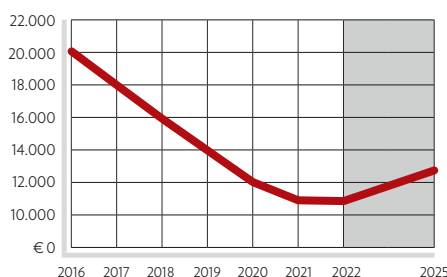


BMW Z4 ROADSTER 2.5i - 2.5si
2002-2008



La versione più equilibrata tra prezzo e prestazioni. Per il momento le motorizzazioni "si" non meritano un apprezzamento, ma presto questa sigla farà la differenza.

BMW Z4 ROADSTER 3.0i - 3.0si
2002-2008



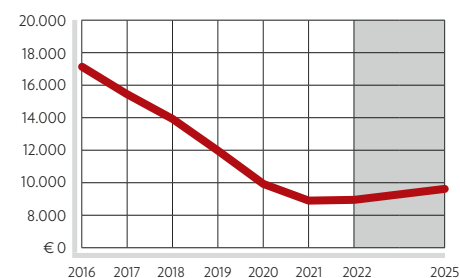
Offriranno una maggiore chance di ripresa. Solo gli esemplari più datati compiono nel 2022 i fatidici 20 anni; per le più recenti i costi di gestione sono ancora alti.





BMW Z4 ROADSTER 2.0i - 2.2i

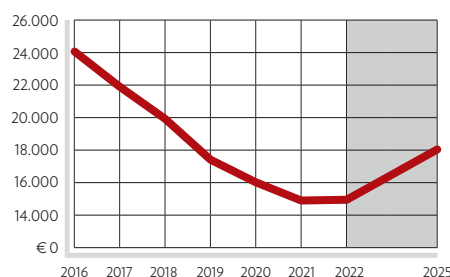
2002-2008



Il gradino di accesso alla gamma è costituito dalle 2 litri (4 cilindri) e dalle 2,2 (6 cilindri). Il valore attuale è al minimo storico: Molte le differenze di prezzo in base al chilometraggio.

BMW Z4 COUPÉ 3.0si

2006-2008

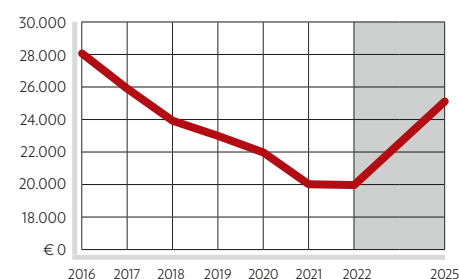


Già oggi la sua rarità le consente di ottenere quotazioni più alte delle corrispettive Roadster. In futuro i suoi valori di mercato tenderanno a salire più rapidamente.



BMW M ROADSTER

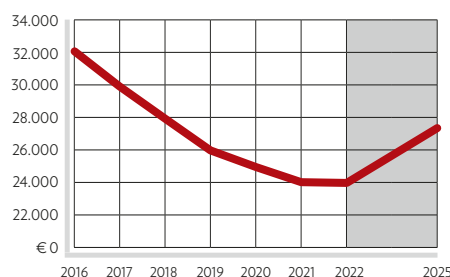
2006-2008



Rispetto alle precedenti M Roadster valgono meno perché scontano i costi di gestione da auto usata, senza alcuna agevolazione da storica. Un investimento a lungo termine.

BMW M COUPÉ

2006-2008



È la classica sportiva "dormiente" che solamente gli investitori più attenti sanno apprezzare. Da acquistare se immacolata: solo così diventerà un affare.



NEI CIELI DI MONACO

Nato nel 1917, reca i colori della Baviera. Nel 1929 un'illustrazione pubblicitaria, per sottolineare l'esperienza del marchio nel campo dei motori aeronautici, mostra dei velivoli con il nome BMW ben in evidenza sulle eliche che ruotano. Da quel momento l'elica viene considerata il simbolo della Casa



1917



1933



1953



1963



1997



THE
NEW

2



#joyelectrified by 

Nuova BMW Serie 2 Active Tourer guidala senza acquistarla con Leasing Operativo WHY-BUY EVO da **270 Euro*** al mese. Per 36 mesi e 45.000 km. Anticipo 10.550 Euro. **RCA, Bollo e Manutenzione Ordinaria inclusi.**

SCOPRILA IN CONCESSIONARIA

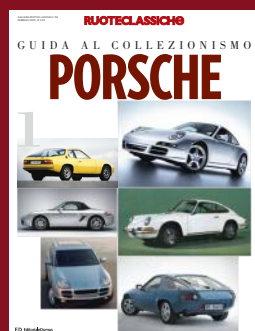
Autoclub
Concessionaria BMW
Via Emilia Est, 720
Modena (MO)
059376550
www.autoclub.it/bmw

*Un esempio per Nuova BMW Serie 2 Active Tourer 218i (motore endotermico) con Leasing Operativo WHY-BUY EVO considerando Milano quale provincia di residenza del locatario.

Importo una tantum da versare alla stipula del Contratto € 10550. Durata di 36 mesi e 45.000 Km con 36 canoni mensili pari a € 269,72. Imposta di bollo € 16 addebitata sul secondo canone. Il canone mensile comprende: i) Copertura assicurativa R.C.A. massimale € 25.000.000 ii) Tassa di proprietà (bollo auto) scegliendo sistema di delega di pagamento a BMW Bank GmbH - Succursale italiana - Immatricolazione e messa su strada; iii) Adempimenti Archivio Nazionale Veicoli; iv) Programma di Manutenzione ordinaria BMW Service Inclusive presso la rete BMW Service; v) Assistenza e Soccorso Stradale. Spese di istruttoria € 305 incluse nel canone. Spese mensili d'incasso ZERO. Tutti gli importi sono da considerare IVA inclusa. Salvo approvazione di BMW Bank GmbH - Succursale Italiana. Vettura visualizzata a puro scopo illustrativo. Messaggio promozionale.

Gamma BMW Serie 2 Active Tourer: consumo di carburante ciclo misto (litri/100Km) 4,8 - 6,8; emissioni CO₂ (g/km) 125 - 155. I consumi di carburante e le emissioni di CO₂ riportati sono stati determinati sulla base della procedura WLTP di cui al Regolamento UE 2017/1151. I dati indicati potrebbero variare a seconda dell'equipaggiamento scelto e di eventuali accessori aggiuntivi. Ai fini del calcolo di imposte e di ecoincentivi statali che si basano sulle emissioni di CO₂, potrebbero essere applicati valori diversi da quelli indicati. Immagine di prodotto visualizzata a puro scopo illustrativo.

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



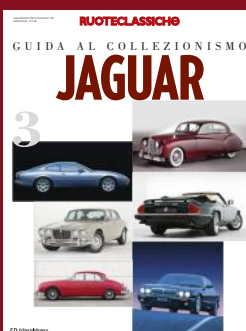
PORSCHE

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.



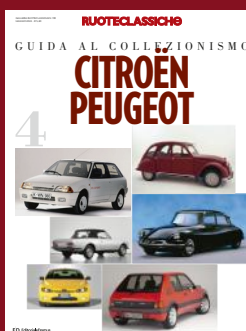
BMW

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.



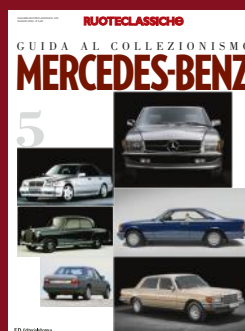
JAGUAR

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.



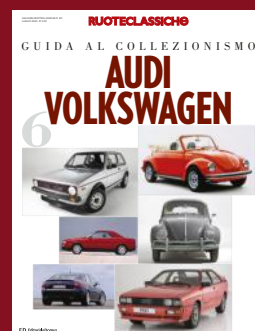
CITROËN PEUGEOT

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.