

GUIDA AL COLLEZIONISMO

SAAB VOLVO

2





NELL'AUTUNNO DEL 1986 SUL CIRCUITO
DI TALLADEGA, IN ALABAMA (USA),
TRE SAAB 9000 TURBO PERCORSERO
100 MILA CHILOMETRI ALLA MEDIA DI 213 KM/H

GENIO E REGOLATEZZA

Saab e Volvo sono vetture razionali, ma il loro approccio è diametralmente opposto: tanto Trollhättan è anticonformista e focalizzata sulle prestazioni quanto Göteborg sta nei canoni e punta all'affidabilità. Avvicinandosi all'una si amerà anche l'altra

Testo di **Massimo Condolo**



Il quartier generale della Saab a Trollhättan



La sede centrale della Volvo a Göteborg

La Svezia non è il primo Paese che associamo alle auto: almeno Germania, Italia e Regno Unito la precedono. Eppure, specie negli anni passati, ha avuto molto da dire in tema di quattro ruote: le svedesi erano le word car di nicchia per eccellenza. Non registravano quote di mercato impressionanti, ma si incontravano in ogni parte del mondo, anche su strade altrimenti popolate da auto americane o asiatiche, e avevano una clientela affezionata e fedele. Sono spesso state loro, insieme a poche altre, le marche ambasciatrici dell'auto europea nel mondo. Essere globali per loro è una necessità, perché la Svezia è piccola, non come estensione territoriale (è una volta e mezza l'Italia), ma quanto a mercato perché i suoi abitanti sono circa un sesto degli italiani. Se poi consideriamo come Saab e Volvo siano concentrate all'incirca sulla stessa

fascia (il segmento D con pochi sconfinamenti), e quindi molti svedesi scelgono giocoforza auto straniere, capiamo la spinta delle due Case verso i mercati internazionali. Modelli come la 99 Turbo o la 480 sono stati studiati per il Nordamerica, ma mantengono dimensioni e prestazioni tipicamente europee. A nessun altro costruttore è riuscito sintetizzare così bene le esigenze opposte di due mercati: pensiamo per esempio alla Saab 9000 che era classificata negli Usa come "large car", perché grazie alle sue dimensioni interne offriva la stessa abitabilità di una mastodontica berlina americana.

AVANGUARDIA E TRADIZIONE

Una Saab è stata per anni la scelta per antonomasia degli appassionati della meccanica, che vedevano nell'auto un qualcosa di più che un mezzo per spostarsi

da A a B. Per questo ha compiuto negli anni molte scelte controcorrente (e ha iniziato a segnare il passo quando ha proposto modelli più omologati), dal motore a due tempi anche in anni in cui in Europa occidentale questa soluzione era sparita, alla trazione anteriore e ancora al turbocompressore applicato per la prima volta su una vettura di grande serie, la 99 Turbo, che ha creato la fama del marchio anche in Italia. La Volvo è l'auto dei lunghi viaggi con grandi carichi, e non a caso è il marchio che per anni sul nostro mercato è stato sinonimo di station wagon. Anche le 245 & co. sono auto predilette da chi vuole distinguersi, ma qui la questione è più lo stile di vita. Le sceglie chi apprezza un bene durevole, chi cerca certezze da cui distaccarsi il più tardi possibile, e il chilometraggio record registrato da una P1800 americana gli fornisce più di una speranza in questo senso. **RC**

RUOTECLASSICHE

SAAB - VOLVO



10



20



28



42



52



70



90



100



116



128



145

SOMMARIO

- | | |
|--|------------------------------|
| 3 EDITORIALE | 70 SERIE 120 (AMAZON) |
| 6 INTRODUZIONE SAAB | 76 P1800 - 1800 ES |
| 10 92 - 93 - 95 | 84 SERIE 140 |
| 16 96 - 96 V4 - 95 V4 | 90 164 |
| 20 99 | 94 SERIE 240 |
| 24 99 TURBO | 100 SERIE 260 |
| 28 900 | 104 740 - 760 |
| 36 900 (NG) | 110 780 |
| 42 9000 | 116 480 |
| 48 9-5 | 122 940 - 960 |
| 52 9-3 | 128 850 T-5R - 850 R |
| 60 INTRODUZIONE VOLVO | 132 V70 |
| 64 PV 444
PV 445 DUETT
PV 544 | 138 C70 |
| | 142 S80 |
| | 146 STORIA DEL LOGO |

Galleria Ruoteclassiche

Numero 148 - Marzo 2023
Periodico mensile
Direttore Responsabile Gian Luca Pellegrini
Registrazione del Tribunale di Milano n. 85 del 11/02/2002

GUIDA AL COLLEZIONISMO SAAB - VOLVO

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

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

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

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

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

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

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

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

RAGIONE ED EMOZIONE

Con una ricetta tutta sua, per anni la Saab ha coniugato le prestazioni con la sicurezza e il confort con la sportività condendo il tutto con uno stile forte e anticonformista. Ma non ha resistito alle logiche dei grandi gruppi industriali

Testo di **Massimo Condolo**



La "A", nelle sigle delle Case automobilistiche, sta quasi sempre per "Automobili".

In "Svenska Aeroplan Aktiebolaget", no: la "SpA svedese degli aeroplani" ha iniziato con le ali e solo dopo un po' è passata alle ruote come la Piaggio, la Voisin e poche altre. Come tutte le auto che nascono dal volo, le Saab hanno mantenuto una personalità unica e rispettata almeno fino a quando la Casa è stata indipendente. Personalità che si concretizzava nella ricerca aerodinamica, di cui tutti i modelli dalla 92 alla 96 sono l'esempio migliore (ma neanche i Cx delle successive

schierzavano), nelle prestazioni (e infatti è stata mattatrice dei rally), nell'affidabilità, nel disegno dei cockpit e non ultimo in nomi come Aero o Viggen, che richiamano appunto questa tradizione aeronautica. Ma anche senza tutto questo, la Saab sarebbe passata alla storia per la sua tenace ricerca di soluzioni fuori dal coro: sostenitrice dei motori a due tempi (con le gare che le davano ragione), pioniera della trazione anteriore che non ha mai abbandonato dalla fondazione, sostenitrice della ruota libera sulla trasmissione. E costruttrice delle uniche auto su cui si potevano spegnere gli strumenti non essenziali del

cruscotto per non essere distratti durante la guida, aprire il cassetto e scoprire una scheda di sicurezza uguale a quella che troviamo su un Boeing o, ancora, compiere l'iconico gesto di avviare il motore con il blocchetto tra i due sedili: c'è chi dice che fosse per onorare una vittoria a Le Mans, dove i piloti partendo da terra dovevano salire in vettura e avviarla (e lo spostamento aveva fatto guadagnare secondi preziosi) e chi sostiene che sia stata escogitata per evitare danni alla rotula in caso di urto frontale. In ogni caso, un colpo di genio che faceva di una Saab una vettura diversa da tutte le altre.



LA SAAB NASCE NEL 1937 COME AZIENDA AERONAUTICA. NEL 1949 DEBUTTA NEL MONDO AUTOMOBILISTICO CON LA 92

CLIENTELA FEDELE

Se le vetture di Trollhättan erano particolari, i loro clienti non erano da meno. Colti, di gusti raffinati, avevano un grado di fedeltà molto elevato: per loro era come con le ciliegie, provata una era difficile smettere. A parte qualcuno che negli anni 80 e 90 le ha comprate per seguire la moda - fenomeno di cui la 900 Cabriolet è la principale responsabile - chi le sceglieva era un appassionato di meccanica e design: non a caso, architetti e ingegneri erano professionisti molto diffuse tra i suoi clienti. Spesso la si sente accostare alla Lancia; il paragone calza, non solo perché nel tempo c'è stato in

travaso di clientela e perché la storia delle due Case si è incrociata più volte - uno dei motori valutati per la 96 V4 è stato quello della Fulvia, poi c'è stato un avvicinamento ai tempi della 99 interrotto dal tentato accordo con la Volvo, poi ancora la Saab 600 che era la versione svedese della Delta (ma la Saab commercializzava anche A112 e Prisma, senza però rimarchiarle), infine il progetto congiunto che ha dato vita a Thema e 9000 (più 164 e Croma). Sia la Lancia sia la Saab sono vissute bene finché sono state in grado di proporre modelli fuori dal pensiero mainstream. Auto destinate a nicchie

d'élite, pochi clienti ma diffusi in tutto il mondo. Clienti che erano giudici severi ma pronti a perdonare più di un difetto alle loro auto preferite, quando si trattava di mettere mano al portafoglio. Le sinergie con industrie molto più grandi di loro, a entrambe, hanno fatto bene solo per una o due generazioni. Tutte e due hanno avuto un gran finale (la 9-5 seconda generazione e la Thesis), poi una ha cambiato completamente segmento e l'altra ha chiuso definitivamente i battenti. Lasciando il pubblico senza due marchi d'alta gamma ma non allineati, fatti per liberi pensatori che oggi ne sentono la mancanza. ➔



SE NON LA CAPISCI...

Per tutta la sua carriera, da quando produceva auto un po' più che utilitarie a quando con l'ultima 9-5 ha raggiunto la fascia alta del segmento D, la Saab ha vissuto tra due poli quasi opposti: prestazioni e understatement. Un dualismo che non l'ha logorata ma le ha fatto produrre modelli affascinanti non soltanto per i contenuti ma anche per lo stile, di cui le Combi Coupé e le Cabriolet sono gli esempi più efficaci. Facendo così è facile non essere capiti: ancora un paio d'anni fa un giornalista televisivo pur colto e raffinato, in una trasmissione sulla Svezia ha detto "E poi c'era la Saab, ve la ricordate? Era la Porsche dei poveri...". Peggio per lui, diranno i fedeli cultori del marchio, se non la capisci non la meriti. Purtroppo sembra non averla capita nemmeno chi l'aveva voluta nel proprio portafoglio di marchi, come rimarcava una dozzina d'anni fa una vignetta sul sito satirico inglese Sniff Petrol, dedicato al mondo automotive. Rappresentava il consiglio d'amministrazione della GM intento a capire cosa fosse "questa Saab" che avevano trovato nell'elenco cespiti. "Ho fatto delle indagini", rispondeva un

Dai cieli alle strade

In apertura, la Saab 92 e il caccia Saab 21; a pagina 7, le linee di montaggio della Saab 96. Qui sopra, foto di gruppo con la 96 V4 (gialla), la 95 V4 e la gamma della 99. A destra, alcune scocche della 96.



consigliere: "ha quattro lettere e quindi dev'essere svedese" mostrando due slide, una con un magazzino Ikea e una con un LP degli Abba, con le didascalie "Questa non è una Saab" e "Questa nemmeno". Purtroppo, quando si pensa troppo al profitto immediato e non a strategie di consolidamento, si fanno errori simili. Non sono parole da sognatori: basta guardare il lavoro fatto in vent'anni sul marchio Audi: dalle 80 serie B2, ben costruite ma incapaci di toccare le corde di un appassionato di motori, a modelli che sono emozione pura come la RS6. Purtroppo la scelta di vendere il marchio

a chi non poteva garantirne un futuro industriale ha fatto sì che le vittorie al Rally di Montecarlo, l'epopea delle turbo iniziata con la 99, le 900 Cabriolet, e le poltroncine singole delle 9000 Aero siano ormai soltanto ricordi. E oggi la mancanza di un punto di riferimento ufficiale "pesa": non tanto sugli estimatori irriducibili del marchio, che sanno muoversi tra i meandri degli specialisti presenti soprattutto in Svezia, quanto sui nuovi adepti, per i quali la ricerca dell'esemplare giusto o dei ricambi per un restauro non risulta certo agevole. Questi però troveranno un prezioso aiuto nelle prossime pagine. **RC**



Linee guida
A sinistra, un piazzale di 99 destinate al mercato d'Oltreoceano. Sotto, l'evoluzione dello stile dal prototipo Ursaab del 1946 alla 900 alla 900 New Generation. Sotto, l'allestimento di alcune 900.



IN TUTTO IL SUO CICLO VITALE
LA CASA SVEDESE HA VISSUTO TRA
DUE POLI QUASI OPPOSTI:
SPORTIVITÀ E UNDERSTATEMENT

UNA NUOVA SFIDA

La Casa svedese ha origini aeronautiche. La sua prima automobile, prodotta a partire dalla fine del 1949, ha carrozzeria molto ben profilata, motore bicilindrico a due tempi e trazione anteriore. Inoltre è economica e di facile manutenzione

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



SAAB 92

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se immaginiamo la 92 con le ali, vedremo che assomiglia a un piccolo aereo, tanto è evidente la sua progettazione di derivazione aeronautica. Il marchio, infatti, nasce nella seconda metà degli anni 30 quando viene fondata la Svenska Aeroplan AB, ovvero Saab. Gli ingegneri svedesi, nel dopoguerra, sono coinvolti in una nuova sfida: realizzare un'auto capace di motorizzare il Paese, semplice ed economica. Il primo prototipo marciante risale al 1947 e da esso deriva la 92, che entra in produzione a dicembre di due anni

dopo. Il basso coefficiente aerodinamico, 0.35, il sottoscocca liscio e la carrozzeria a due porte dal profilo a goccia (opera di Sixten Sason) mostrano tutta la modernità e l'intelligenza del progetto. La meccanica è semplice: motore a due tempi di 764 cm³ (25 CV), velocità 100 km/h, trazione anteriore. Inizialmente è previsto un solo colore, verde, ma dal dicembre 1952, con la 92B, vengono aggiunti grigio, blu, nero, rosso. Sempre nel 1952 la 92 si fa conoscere all'estero, grazie a Greta Molander che conquista la Coppa delle Dame al Rally di Montecarlo. Tra le altre caratteristiche, la ruota libera, che consente di escludere la trasmissione evitando il freno motore e risparmiando carburante. La 92 è costruita in 20.128 unità fino al 1956, poco dopo l'arrivo, a dicembre 1955, della 93, che vanta



nuove sospensioni e motore, sempre a due tempi, ma a tre cilindri di 748 cm³ (33 CV) e disposto longitudinalmente invece che trasversalmente. Il frontale è ridisegnato, assieme ad altri dettagli. Nel 1957-1958 ecco la 93B e la sportiva GT 750; nel 1959 arriva la station wagon 95. La produzione della 93 prosegue fino al 1960 (52.731 esemplari).

QUOTAZIONI

Il modello più accessibile è la 93B (1958-1960), quotata, se in buone condizioni, 8.000 euro, e se perfetta 12.000 euro. Le prime 92 (1949-1952) sono valutate nel listino di Ruoteclassiche 13.000 euro (label AB), fino a un massimo di 19.500 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

8.000

13.000

2 RESTAURO

Sia la 92 sia la 93 sono di fatto inesistenti in Italia, così come sono pochissimi gli specialisti che le conoscono, in grado di restaurarle con cognizione di causa. Il numero di esemplari sopravvissuti è comunque molto limitato e, ovviamente, la maggior parte di essi si trova in Svezia e nei paesi limitrofi, ma anche negli Stati Uniti. Ciò premesso, diciamo subito che la scocca è da controllare con grande attenzione: la ruggine, a causa del sale sparso in abbondanza nelle regioni nordiche, ha sicuramente aggredito pianale, parafanghi, supporti dei paraurti, anche se non necessariamente il fondo del baule, che sulle prime 92 è in legno. Il motore a due tempi è semplice. La testata della 92 è fissata mediante otto bulloni, che possono non avere tenuta perfetta e causare perdite. Di conseguenza, il due cilindri originale può essere stato sostituito con altre unità: una verifica si impone. Come altri due tempi, è soggetto a surriscaldamento (nella

92 il circuito è del tipo a termosifone, senza pompa dell'acqua) e, per questa ragione, è consigliabile aggiungere un ventilatore elettrico supplementare dietro il radiatore, seppure a scapito dell'originalità. La 93 ha un radiatore più capace, oltre a disporre di pompa dell'acqua, termostato e ventilatore, che hanno risolto definitivamente il problema. Ancora a proposito del motore a due tempi, segnaliamo che può aver subito parziali grippaggi a causa di una cattiva lubrificazione. Attenzione anche all'olio della scatola del cambio: se è stato sostituito raramente può aver compromesso uno o più ingranaggi rendendo difficile il passaggio delle marce. La riparazione è costosa. La situazione dei ricambi è in ogni caso complicata. Per questi modelli over sessanta bisogna affidarsi a pochi siti specializzati nel marchio svedese, con risultati spesso deludenti. Pezzi di carrozzeria, di interni, di motore sono quasi del tutto introvabili, né sono stati riprodotti. Bisogna tenere presente che un ricambio non disponibile può costringere a un fermo della vettura che si può protrarre per mesi.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

MARMITTA (93)	€ 104
DINAMO-POMPA ACQUA (93)	€ 598
RUBINETTO RISCALD. (93)	€ 125
SCRITTA ANT. "SAAB"	€ 27
SPECCHIETTO EST. (93)	€ 62

● I club



Svenska Saabklubben

Il sodalizio conta oltre 6.000 soci e pubblica la rivista Bakrutan.

Sito saabklubben.se

Email medlem@saabklubben.se



Saab Club Italia

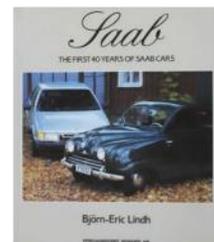
Sito [facebook.com/groups/254178785092803](https://www.facebook.com/groups/254178785092803)

Email info@saabclub.it

● I libri



Consigliamo "Saab 92-96V4 The original Saab The complete story", di Lance Cole, edizioni Crowood Press; "Saab Cars The first forty years" di Björn-Eric Lindh, edizioni Forlagshuset Norden e "Saab Way, the first 35 years of Saab Cars 1949-1984" di Gunnar A. Sjogren, edizioni Gust. Osterbergs Tryckeri AB.



● Specialisti

Classic Saab Parts

Sito classicsaabparts.nl

D&D Garage

Sito dedgarage.it

Scandix

Sito skandix.de

Svenska Saabklubbens

Sito saabklubben-reservdelar.se

Email reservdelar@saabklubben.se

 SAAB 92 1949-1956



3 SU QUALE PUNTARE

Buona parte delle (poche) Saab 92, 93 e 95 in vendita è già stata restaurata e la scelta quindi può essere fatta in base al prezzo e all'originalità dell'esemplare piuttosto che su questo o quel modello, fermo restando che tutti sono di grande interesse.

Comunque, potendo e volendo scegliere, il consiglio è di guardare inizialmente alla 92, capostipite di un'intera generazione di Saab, e quindi alla 93, soprattutto nella rarissima versione GT 750, che ha prestazioni migliori e che può essere utilizzata con maggiore soddisfazione senza timore di intralciare il traffico.

Da non trascurare, infine, la station wagon, denominata 95, dalla linea molto particolare e senza tempo (dal 1959).

Tornando alla 92, cioè la prima Saab, la differenza estetica di maggior rilievo registrata nel corso della produzione, che si è protratta dal dicembre del 1949 al 1956, è data dal lunotto più grande, introdotto nel con la 92B (fine 1952), contemporaneamente allo spostamento della posizione del tappo di rifornimento dalla coda al parafrangente sinistro e all'adozione dello sportello per poter accedere al vano bagagli, del tutto assente sulla prima serie. Più evidente la differenza con la successiva 93 del 1955, che ha un nuovo frontale con calandra "a botte" verticale, due prese d'aria ai lati e paraurti a lama unica. Passo e carreggiata sono di misura superiore. Dal model year 1958 viene montato sulla 93 il parabrezza in un unico pezzo e non più diviso in due parti, che conferisce alla vettura un aspetto più moderno. Piccole novità sulla 93B del 1959, che ha ugelli lavavetro, fari asimmetrici, alette parasole. Pezzo raro e di ancor maggiore interesse la Granturismo 750, nata per favorire la presenza della Casa svedese nelle competizioni, un ambito che promuove come pochi altri l'immagine e che ha già visto importanti successi della Saab, come il primo posto di classe della 93 di Lohmander-Kronegard, 161ª assoluta alla Mille Miglia del 1957. La GT 750 è introdotta nella primavera del 1958 al Salone di New York e si differenzia esteticamente per il doppio profilo cromato nella parte inferiore delle fiancate e per

i fari supplementari. All'interno, contagiri, sedili sportivi, volante a tre razze con corona in legno e il prezioso Halda Speedpilot, un rally computer meccanico ante litteram. Il motore della GT è la parte più interessante perché, grazie ai due carburatori e a un più elevato rapporto di compressione, raggiunge la potenza di 50 CV con la possibilità di una elaborazione ufficiale che porta i cavalli a 55. Anche i freni sono maggiorati. La GT 750 è stata prodotta in poche centinaia di esemplari, molti dei quali sono stati esportati negli Usa e questo ne fa un modello di assoluto interesse, perfetto per chi si cimenta nelle competizioni di regolarità. A dieci anni dall'inizio della sua storia automobilistica la Casa svedese comincia a guardare a nuove versioni per allargare un mercato che si dimostra molto promettente. Nasce così la 95, prodotta a partire dall'autunno del 1959, che offre alcune novità, oltre alla carrozzeria familiare a due porte

**PRODOTTA IN
POCHE CENTINAIA
DI ESEMPLARI,
LA SPORTIVA 750
GT, CON 50 CV,
È PERFETTA PER
LA REGOLARITÀ**

incernierate nella parte anteriore (anche se i primi esemplari mantengono l'apertura precedente) e alla particolare aerodinamica. Nel 1961 viene aggiunto alla fine del tetto uno spoiler posteriore che minimizza l'imbrattamento del lunotto. Il cambio della 95 è finalmente a quattro marce, in anticipo sulla berlina, e il motore, sempre a tre cilindri e due tempi, ha una cilindrata di 841 cm³ e una potenza di 38 CV. Due i posti anteriori, tre quelli posteriori, più altri due in senso opposto a quello di marcia che possono essere estratti da sotto il piano di carico per trasportare una coppia di bambini. Vera auto da famiglia, pratica, capace di trasportare fino a 500 kg e dotata di un comodo e ampio portellone, la 95 vanta una linea molto longeva: resterà infatti pressoché immutata anche sulla successiva 95 V4, prodotta fino al 1978.

SAAB 93 1955-1960



SAAB GT 750 1958-1960



SAAB 95 1959-1966



4 IL MERCATO

La 92, primo modello costruito dalla Saab, era destinato alla vendita unicamente sul mercato interno. Per questo motivo le rare 92 in circolazione nel resto d'Europa sono tutte di importazione successiva. La prima Saab d'esportazione è stata quindi la 93, la cui produzione è stata decisamente più alta (attorno ai 53.000 esemplari) rispetto alle 20.000 unità circa della 92-92B (1949-56). Reperire una 92 o una 93 (oppure ancora una delle prime station wagon 95) non è affatto facile: chi l'ha importata dalla Svezia ben difficilmente se ne separa, poiché costituisce certamente un acquisto "definitivo" per la propria collezione. Dunque occorre sobbarcarsi le fatiche e le complicazioni di una ricerca nel Paese scandinavo e di un sopralluogo in loco. E dei conseguenti costi di spedizione. Con l'aggiunta negativa di un valore di mercato che in Svezia è più alto rispetto alle nostre

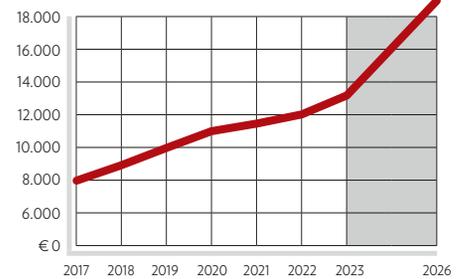
quotazioni. Senza parlare delle difficoltà legate a un eventuale restauro, reso complicato dalla problematica reperibilità dei ricambi. Poiché la stima massima del valore di una 92 è attorno ai 20.000 euro, per chi intende rimanere nell'ambito di una spesa compatibile non è affatto semplice. Le successive 92B, leggermente più comuni, hanno prezzi un po' più bassi (ma non di molto: da 11.000 euro per la label AB a 16.500 euro per quella A+). Ancora più economiche sono le 93 e 93B (rispettivamente 9.000 e 8.000 euro se in

**RARITÀ, SCARSA
DISPONIBILITÀ DEI
RICAMBI E MOTORE
A DUE TEMPI
ATTIRANO SOLO
GLI AFICIONADOS**

buono stato, 13.500 e 12.000 euro se perfette). Insomma, chi desidera una Saab 92-93-95 a due tempi ha davanti un'operazione complessa, costosa e non remunerativa nel breve periodo. Ma, si sa, la passione non si pone questo genere di limiti... Secondo gli esperti del Comitato di Ruoteclassiche, le Saab delle prime generazioni hanno un futuro interessante, con una crescita del valore modesta, ma costante. La presenza di un motore a due tempi non ne favorisce l'utilizzo frequente, ma lo limita ai raduni e alle passeggiate organizzate dai tanti club dedicati alla marca svedese: per questo la diffusione di tali modelli sarà sempre modesta. Ma l'estimatore del marchio è un raffinato cultore della storia e del collezionismo: l'affezione a questa marca è di antica data e il numero di appassionati, pur modesto, è in continua crescita. E questo favorirà l'ascesa dei valori di mercato, perché la domanda è lungamente superiore alla disponibilità. **RC**

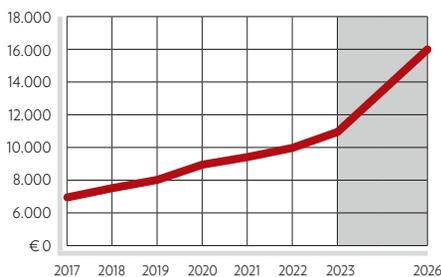


SAAB 92
1949-1952



La prima vettura Saab è un oggetto rarissimo, con quotazioni superiori a quelle dei modelli seguenti. Gli esemplari presenti in Italia sono stati importati.

SAAB 92B
1952-1956



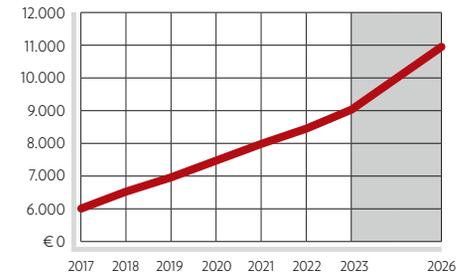
La gran parte delle 92 prodotte appartengono alla seconda serie (92B). Le quotazioni sono inferiori di circa il 20% rispetto alle 92 di inizio produzione. Crescerà parecchio.





SAAB 93

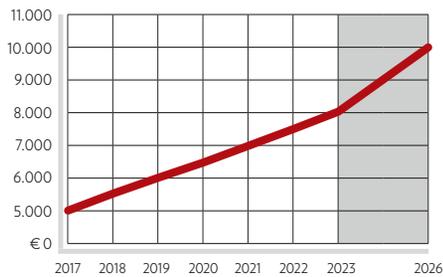
1955-1957



Le prime 93 sono riconoscibili per il parabrezza diviso in due parti. È stato il primo modello destinato anche all'export, in particolare negli Stati Uniti.

SAAB 93B-93F

1957-1960

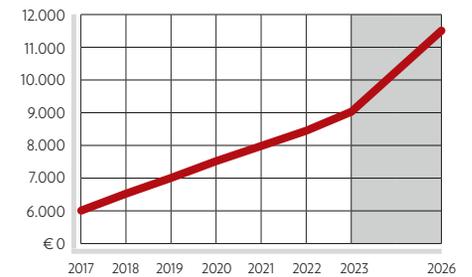


Il restyling del settembre 1957 porta al parabrezza unico e ricurvo. È questa la 93 più diffusa. La serie 93F, dalla fine del 1959, ha le portiere incernierate davanti.



SAAB 95

1959-1966



La station wagon precede di qualche mese la 96 e adotta già il motore tre cilindri di 841 cm³. Dagli appassionati è considerata alla stregua delle 93, con quotazioni un po' più elevate.



SAAB GT 750

I TEMPI CAMBIANO

Ha una vita produttiva straordinariamente lunga, dal 1960 al 1980. Lo stile rimane pressoché invariato, ma tiene a battesimo un importante aggiornamento meccanico: l'adozione del motore a quattro tempi. Inoltre, porta la Casa sulla scena sportiva internazionale

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

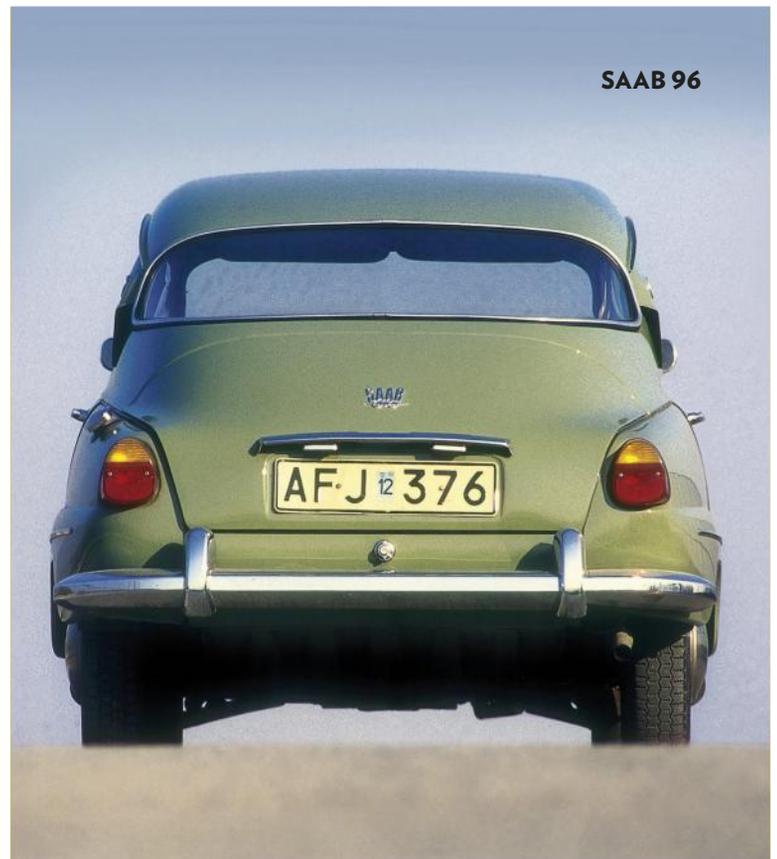
1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Nel primo decennio della sua attività la Saab entra a passo felpato nel mondo dell'automobile. Si fa conoscere e apprezzare, ma resta una fabbrica dai numeri limitati. Con la 96 del febbraio del 1960, evoluzione della 93, la Casa effettua un salto di qualità, diventando un'industria capace di espandersi e di proporre i propri modelli su diversi mercati, specialmente quelli più evoluti, dove si apprezzano l'attenzione alla sicurezza e l'innovazione. Per soddisfare le richieste sarà aperto un secondo



impianto in Finlandia. La nuova 96 vanta già tetto rinforzato, carrozzeria deformabile in caso d'urto, freni a doppio circuito. Si presenta al pubblico con coda ridisegnata e caratterizzata da nuovi e più grandi fanali, lunotto panoramico, finestrini posteriori ingranditi, abitacolo più spazioso. La parte frontale resta invariata e sarà

aggiornata negli anni successivi. Ci sono invece novità nella meccanica, dove il motore passa da 748 cm³ e 33 CV a 851 cm³ e 38 CV, mantenendo il ciclo a due tempi. Come accennato nel capitolo precedente, nel 1959 era arrivata la 95, che seguirà l'evoluzione della 96. Una spinta importante al successo della Casa va ascritto a Erik Carlsson, che vince il Rac britannico tre volte (1960, 1961 e 1962) e il Rally di Montecarlo nel 1962 e 1963. Carlsson anche dopo aver appeso al chiodo il casco di pilota vestirà il ruolo di ambasciatore della Casa. Con il model year 1967 il tre cilindri a due tempi viene dapprima affiancato e poi sostituito dal quattro cilindri Ford di 1.498 cm³ da 65 CV a quattro tempi, che accompagnerà il modello fino alla sua uscita di produzione.



SAAB 96

QUOTAZIONI

Il nostro listino riporta per le Saab 96 le quotazioni per le due tempi e le V4, cui si aggiunge quella della 95 V4. Il livello più basso è quello delle 96 V4: 6.500 euro (label AB); il gradino più alto è occupato dalla station wagon 95 V4: 7.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

6.500

Valore massimo € (label AB)

7.500



2 RESTAURO

Se i suggerimenti per il ripristino della carrozzeria valgono sia per la 95-96 a due tempi sia per la 95-96 a quattro tempi, quelli per la meccanica variano in funzione del tipo di motore. Per quanto riguarda la scocca, la ruggine è presente nel pianale e nel fondo del baule. Corrosione si annida anche nei supporti degli ammortizzatori e nei parafranghi, oltre che alla base delle portiere. L'interno dà meno problemi, ma è sempre consigliabile mettersi alla ricerca di esemplari completi anche del più piccolo particolare considerando la difficoltà nel reperimento dei ricambi. Il motore a due tempi è per sua natura semplice, ma l'uso di lubrificante di scarsa qualità può avere creato danni o accenni di grippaggio. Da verificare il funzionamento perfetto del cambio, un po' delicato. Sulla 96 a due tempi è a tre marce (quattro optional), sulla 96 V4 a quattro, così come su tutte le 95. Anche il meccanismo della ruota libera può presentare malfunzionamenti

e la conseguente riparazione non è priva di difficoltà. Il motore V4 è, come abbiamo visto, di provenienza Ford tedesca, ha 65 CV, valvole in testa, aste e bilancieri con albero a camme centrale. Il volano è in materiale sintetico (bachelite) e gli ingranaggi possono manifestare rotture improvvise. Può essere sostituito con un pezzo analogo in acciaio, ma più rumoroso. Sul fronte ricambi ci sono note positive e negative. La meccanica Ford non pone problemi, così come carburatore, freni, cuscinetti e altro ancora, insomma tutto ciò che non origina dalla Saab. Diverso il discorso per carrozzeria, tappezzeria e interni. Ci sono, è vero, diversi specialisti, soprattutto in Olanda, Svezia e Germania, presso i quali si trovano alcuni pezzi, ma non sempre. La ricerca deve perciò essere estesa a tutto campo, fermo restando che ci sono particolari irrimediabili o molto costosi. Tuttavia, l'elevato quantitativo di esemplari prodotti, 547.221 più 110.527 della 95, fa sì che in uso o dismessi ne sia sopravvissuto un discreto numero, utile anche per ricavarne pezzi originali.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

ALBERO MOTORE V4 (REV.)	€ 760
PARAURTIAN./POST. (96)	€ 895
VOLANTE (96 MONTE CARLO)	€ 480
KIT GUARNIZ. MOTORE 2T	€ 90
RADIATORE V4	€ 365

● I club



Saab Owners Club UK

Il sodalizio cura un registro dedicato alla gamma 96 e promuove anche la riproduzione di alcuni ricambi introvabili.

Sito saabclub.co.uk

Saab Club Italia

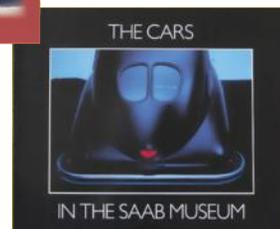
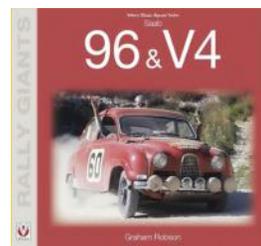
Sito facebook.com/groups/254178785092803



Saabway

Sito saabwayclub.it

● I libri



Nella collana "Rally Giants"

segnaliamo anzitutto "Saab 96 & V4" di Graham Robson, edito da Veloce Publishing.

Più generici "Saab Cars The complete story", di Lance Cole, edizioni Crowood Press, e "The Cars in the Saab museum", curato dalla stessa Casa.

● Specialisti

Classic Saab Parts

Sito classicsaabparts.nl

Email info@saabparts.shop

D&D Garage

Sito dedgarage.it

Scandix

Sito skandix.de

Svenska Saabklubbens

Sito saabklubben-reservdelar.se

3 SU QUALE PUNTARE

La 96 ha avuto una carriera molto lunga, avviata con il lancio ufficiale del 17 febbraio 1960 della 850 tre cilindri, seguito il 2 agosto 1966 da quello della V4. L'ultimo esemplare uscirà dalla linea di montaggio a

dicembre 1979, anche se la data ufficiale indicata dalla Saab per la fine del modello è il primo gennaio del 1980. La 96 rimane quasi invariata, con aggiornamenti estetici che non hanno mai sconvolto il disegno originale di Sixten Sason. Per il 1968 il parabrezza diventa più alto; col model year 1969 il frontale è reso più moderno dai fari rettangolari con le luci-frecce spostate sui parafranghi e la nuova calandra a listelli orizzontali; per il 1974 la mascherina

diventa nera e in plastica; due anni dopo si adottano paraurti rivestiti in gomma del tipo ad assorbimento di energia, come quelli della 99, per assecondare le esigenze del mercato nordamericano. La 96 è un'auto così poco diffusa alle nostre latitudini che verrebbe da dire che qualunque versione sia meritevole di essere messa in garage. Ma anche per questo modello si può fare una wish list che parte prima di tutto dalle versioni sportive che prendono il posto



SAAB 96 1960-1966

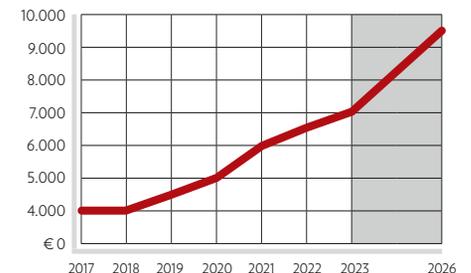
4 IL MERCATO

La 96 ha rappresentato un deciso passo in avanti nella produzione Saab. Pur conservando fino al 1966 il motore a due tempi, è il modello che inizia a far conoscere il marchio al di fuori dei Paesi scandinavi, anche grazie agli eclatanti successi sportivi nei rally. È una vettura longeva, che rimane in listino dal 1960 al 1980 e che ha come tappa fondamentale della sua evoluzione tecnica l'adozione, a partire dal model year 1967, del motore V4 a quattro tempi di origine Ford. Per i collezionisti Saab la 96 rappresenta il gradino d'accesso ai modelli più storici, quelli dall'inconfondibile forma arrotondata tipica dei primi decenni della produzione della marca svedese. Le 96 non sono auto costose, almeno nell'acquisto, con lievi differenze di valore tra le tre cilindri a due tempi e le più diffuse V4. Se queste ultime, in buone condizioni (label AB), sono quotate 6.500 euro da Ruoteclassiche, le tre cilindri si attestano sui 7.000 euro.

La differenza per un esemplare perfetto è più o meno simile: da 9.800 euro a 10.500. Qualcosa in più spuntano le station wagon, denominate 95, che condividono la medesima meccanica delle berline. In Italia le 96 V4 non sono difficili da reperire: ce n'è sempre qualcuna in vendita sui principali marketplace del web. Rarissime sono, invece, le 850 Sport e Monte Carlo, protagoniste dell'epopea sportiva della Saab. La scarsità di esemplari in circolazione giustifica la mancanza di una quotazione dedicata nei listini di Ruoteclassiche, anche se in linea generale è accettabile considerare una maggiorazione del valore "base" attorno al 30%. In un futuro non lontano le 96 e derivate dovrebbero crescere in maniera costante e abbastanza rapida, con una preferenza per le tre cilindri, più rare e apprezzate dagli estimatori del marchio. Prospettive più alte inoltre per le 96 antecedenti il restyling introdotto per il 1969 (che portò i proiettori rettangolari), che nei prossimi anni potrebbero meritare una quotazione specifica. **RC**



SAAB 96 1960-1966

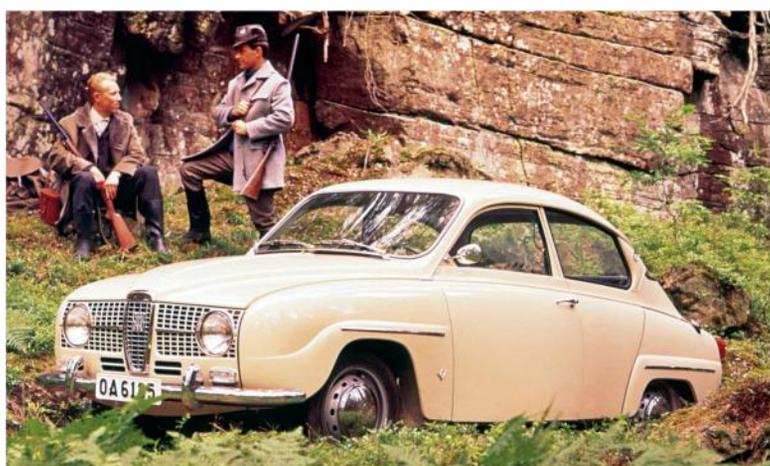


La 96 con motore 3 cilindri è ambita e rara in Italia. La sua quotazione, però, è di poco superiore a quella della più recente e diffusa 96 V4. In futuro si rivaluterà maggiormente.

della GT 750 su base 93: si tratta della 96 Sport del 1962 a tre cilindri e due tempi e della Monte Carlo V4 del 1967, il cui nome celebra il doppio successo di Carlsson al rally monegasco. Entrambe sono rarissime, se non introvabili, e dal prezzo non stimabile. Segnaliamo l'edizione finale di 300 esemplari in colore blu acquamarina metallizzato, cerchi di lega e tappezzeria speciale. Più semplici da acquistare, ma non meno affascinanti, sono le prime 96 con

DAL MODEL YEAR 1967 VIENE ADOTTATO IL FORD 1.500 A QUATTRO CILINDRI, CHE ACCOMPAGNERÀ LA 96 FINO AL 1980

la calandra stretta della precedente 93, dal fascino senza tempo e contraddistinte dal caratteristico borbottio nostalgico del motore a due tempi. Hanno cambio a tre o quattro marce e dispositivo di ruota libera, sbloccabile mediante una manopola. Anche la 95 V4 è meritevole di considerazione; capace di trasportare fino a 7 persone con una lunghezza di appena 4,27 metri (10 cm più della berlina), tocca i 150 km/h. Rimane in produzione fino al 1978.



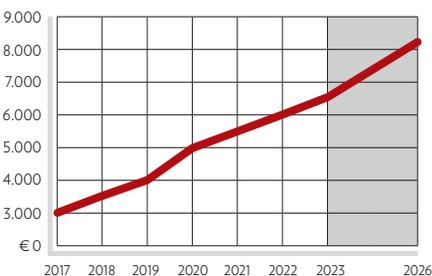
↑ SAAB 96 V4 1966-1980



↑ SAAB 95 V4 1966-1978

↓ SAAB 96 V4

1966-1980



Tra le Saab più datate è la versione più diffusa in Italia, dove si trovano soprattutto 96 prodotte negli anni 70. Molte sono state preparate per le gare di regolarità.

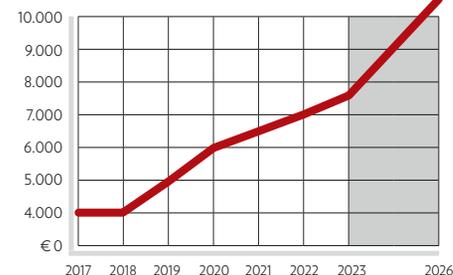


Benvenuto Ford

L'impostazione meccanica della 96 riprende pari pari quella della 93. La novità più rilevante arriva nell'estate del 1966: il motore a tre cilindri a due tempi lascia il posto al V4 a quattro tempi di origine Ford.

↔ SAAB 95 V4

1966-1978



La station wagon è sicuramente una versione molto interessante, con ottime prospettive di crescita del valore, già leggermente più elevato rispetto a quello della berlina 96.

CAMBIO DI STATUS

Nel 1968 la nuova scocca fa crescere le dimensioni; quattro anni dopo, il motore rivisto dalla Scania alza l'asticella delle ambizioni: la 99 segna una svolta, dalle vetture leggere alle innovative sportive che faranno apprezzare la Casa a un pubblico più esigente

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro

SAAB 99



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché era una macchina moderna, ben costruita, sicura. Si obietterà che questi sono criteri per la scelta di un'auto da uso quotidiano e non per una storica. Allora ecco un'altra motivazione: perché se la Saab è stata la Casa innovativa che conosciamo, in grado di fare in dieci anni il salto da vettura del popolo a status symbol, tutto è cominciato proprio nel 1968 con la 99. Il management studiava una vettura più larga e comoda delle 96 più o meno dai tempi dell'uscita della Volvo 140. Voleva, in linea con la sua tradizione, mantenere

la trazione anteriore e non occuparsi dello sviluppo di un nuovo motore partendo dal foglio bianco. A fornire quest'ultimo pensa un accordo industriale con la Triumph, da cui nasce un quattro cilindri in linea compatto derivato concettualmente da un dimezzamento del V8 della Stag; la Saab è la prima a utilizzarlo, le inglesi arrivano



poco dopo (è la stessa unità della Dolomite). A Trollhättan lo montano in senso longitudinale e inclinato di 45°, con il cambio sotto il monoblocco e la frizione davanti. Intorno a questa meccanica, Sixten Sason e Björn Envall disegnano una berlina a due porte con parabrezza molto curvo e terzo volume corto e spiovente, chiamata semplicemente 99, cui seguiranno nel 1970 la Sedan a quattro porte (la più diffusa sul nostro mercato), nel 1973 l'iconica Combi Coupé a tre porte con portellone e un grande baule (versione che sarà mantenuta per 900 prima serie e ispirerà le successive "tre porte" di 900 seconda serie e 9-3 prima serie) e nel 1975 la cinque porte. La 99 rimane in produzione anche dopo l'arrivo della 900 e nel 1984 evolverà nella 90, non importata in Italia.

QUOTAZIONI

La valutazione delle 99 "normali" (1.700, 1.800 e 2.000) è di 4.000 euro nella fascia AB e di 6.000 euro per vetture in condizioni eccellenti (label A+). La sportiva 99 EMS, invece, viene quotata rispettivamente 8.000 e 12.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.000

8.000

2 RESTAURO

Prima cosa, trovarla. Non è così semplice, anche se ne hanno costruite 588.643. In Italia sono arrivate soprattutto le Sedan e ne sono rimaste poche. Ce ne sono in Svezia, in Belgio e nei Paesi Bassi; proprio gli olandesi ne hanno fatto incetta, ed esistono un paio di operatori specializzati in Saab che offrono auto, ricambi e restauro. Il primo motore, il 1.709 cm³ da 70 CV prodotto dalla Triumph, aveva una fama un po' sinistra: "O dura quanto la macchina o dà problemi con la testata". E se si ricade in questo secondo caso sono guai, perché la sostituzione della guarnizione è lunga e costosa, in particolare perché i prigionieri del lato inferiore tendono a bloccarsi. Meglio quindi saltare anche il secondo motore inglese (1.854 cm³, 88 CV se a carburatore e 97 se a iniezione, introdotto nel 1971) e passare al primo reingegnerizzato dai tecnici Scania, Casa a cui la Saab è stata unita dal 1969 al 1991. Prodotto negli

stabilimenti Scania di Södertälje, sulla 99 ha una cilindrata di 1.985 cm³ e un'aspettativa di vita di 400 mila km; i suoi ultimi discendenti hanno equipaggiato la 9-5 fino al 2009. Molti lamierati non sono un grande problema grazie alla buona qualità dell'acciaio e alla intercambiabilità di molti di essi con le successive 900; per alcuni elementi specifici, invece, la ricerca si rivela laboriosa. Le plastiche interne (il cruscotto viene rivisto nel 1971) tendono a formare piccole crepe e ad avere lievi deformazioni, mentre i rivestimenti dei sedili sono piuttosto longevi. Un solo restyling, quello del 1981, coinvolge i lamierati, mentre l'abbigliamento della carrozzeria cambia più volte durante la produzione (specchi nel 1971 e nel 1982, paraurti indeformabili e indicatori di direzione nel 1972, gruppi ottici anteriori e posteriori nel 1977, modanature nel 1980 e nel 1982). A tutti questi aggiornamenti si aggiungono le differenze specifiche delle varie versioni, in particolare le mascherine e gli spoiler della EMS e alcuni accessori della GLi.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

TERMINALE SCARICO	€ 60
PLASTICA IND. DIREZ./POSIZ.	€ 50
SERIE PASTIGLIE FRENO ANT.	€ 54
AMMORTIZZATORI ANT.	€ 180
BRONZINE BANCO E BIELLA	€ 200

● I club



**Saab Klubben
Gammalsaabens
Venner**

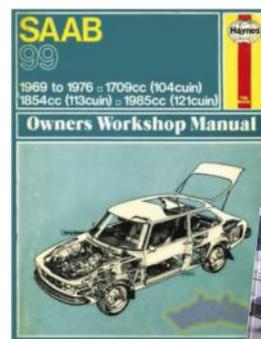
Associazione norvegese nata nel 1977 per gli appassionati dei modelli a due tempi, e negli anni ha esteso la sua attività a tutti gli altri.

Sito gsv.no

Saab Owners Club

Sito saabclub.co.uk

● I libri



Il manuale più completo è "Saab 99 1969 to 1979, All Models - 104, 113, 121 cu. in. (1709, 1854, 1985 cc) Owner Workshop Manual", Haynes Publishing. Focalizzati sulle aspirate ci sono "Saab 99 1700, 1700E, 1850, 1850 E from 1968 Workshop Manual", Intereurope 1970, di Scott Andrews e Peter D.K. Russel e "Chilton's Saab 99 Repair and Tune-up Guide - All Models 1969-75", Chilton Book Company 1975.

● Specialisti

Goldwing Saab

Sito goldwingsaabparts.com

RBM Performance

Sito rbmperformance.com

Saab Specialist

Sito saabspecialist.eu

Skandix

Sito skandix.de

3 SU QUALE PUNTARE

Premesso che di fronte a un esemplare con targa italiana originale non bisogna sottolizzare molto su versioni e colori (ma ricordando che una Sedan Topaz Yellow o Emerald Green fa sempre la sua figura...),

indubbiamente la due porte è la più interessante. A questo punto tanto vale azzardare l'acquisto di una 1.700 dei primi anni, specie se la si trova già restaurata. Nella primavera del 1970 il 1.709 cm³ vede anche la versione a iniezione da 87 CV; nel 1971 viene affiancato (e poi sostituito) dal 1.854 cm³, sempre Triumph, da 88 CV a carburatore o 97 CV a iniezione; durerà fino al 1974. Il secondo modello cui va assolutamente riservato un posto in garage

è la Combi Coupé (model year 1974), due volumi tre porte, l'origine della Saab più classica che possiamo immaginare. Oltretutto questa versione si trova spesso in colori sgargianti tipici della Svezia anni 70, come l'Indian Yellow o l'azzurro; il motore è il 1.985 cm³ "made in Scania", che debutta a gennaio del 1972 sulla 99 EMS nella versione a iniezione elettronica da 110 CV (poi saliti a 118). Le annate migliori sono il 1975, quando viene potenziato l'impianto



↑ SAAB 99 (1.700) 1968-1971

4 IL MERCATO

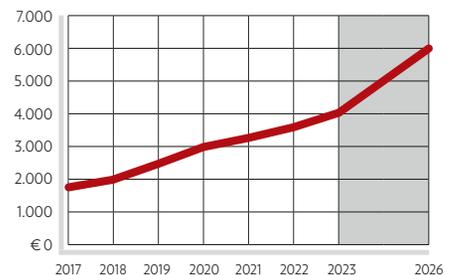
La 99 è stata una Saab di grande successo e la prima dotata di un motore 4 cilindri di intonazione sportiveggiante. La sua eccellente carriera sportiva nei rally, sviluppata soprattutto con la EMS (acronimo di Electronic Manual Special) le ha dato un'ottima fama, proseguendo nel solco dei modelli precedenti. Ciò si traduce in quotazioni interessanti, soprattutto per la EMS, che ha valori doppi rispetto alle altre 99. In Italia ne sono state vendute poche, perché il suo gradimento è stato soprattutto sui mercati scandinavi. Ne sopravvivono ancora meno: trovarne una non è affatto semplice e sovente per reperirne una in buone condizioni è giocoforza rivolgersi ai mercati esteri, Svezia e Olanda in particolare. La quotazioni per un esemplare ben conservato è intorno ai 4.000 euro: è un valore che può essere considerato di riferimento per tutte le versioni "normali", sia con motore Triumph di 1.7 litri sia con il suo derivato portato a 1.854 cm³, senza

distinzione tra le versioni a carburatore o a iniezione (nonostante le differenze di potenza). Anche il ben più diffuso due litri, di progettazione Saab-Scania, ha come riferimento questo valore. Le 99 di due litri sono le versioni più facilmente reperibili in Italia. Le 99 EMS sopravvissute in Italia (o di importazione recente) si possono contare sulle dita di una mano. E hanno quotazioni decisamente superiori, comprese tra gli 8.000 (label AB) e i 12.000 euro (label A+). Per le EMS le aspettative di rivalutazione sono decisamente maggiori: per gli esperti del marchio potrebbero persino raggiungere quelle delle mitiche Turbo. Ruoteclassiche non prevede una quotazione specifica per le Saab 90, la derivazione finale degli anni 80, realizzata adottando la coda della 900 Sedan senza portellone, che non è mai stata importata in Italia. Nei prossimi anni le valutazioni potrebbero distinguersi ulteriormente, concedendo alle prime serie una quotazione più elevata, in virtù della maggiore rarità, nonostante sia noto come i motori di origine Triumph siano di salute piuttosto cagionevole. **RIC**



↑ SAAB 99 SEDAN 2/4 PORTE

1968-1984



La prima versione della 99 non è per nulla diffusa in Italia: alcuni esemplari in circolazione sono di importazione recente. Le quotazioni sono basse, ma cresceranno.

frenante e sono proposti i due carburatori, e il 1976, che vede, oltre alla Combi Coupé a cinque porte, la GLE, equipaggiata con motore a iniezione, cambio automatico, specchi elettrici, mascherina con cromature dorate e cerchi di lega. Terza versione "must", la sopracitata EMS; nasce sulla sola versione a due porte (e solo in bronzo metallizzato) e dal model year 1974 è proposta anche sulla Combi Coupé e in altri colori. Fino al 1978 la 99 è il top

LA BERLINA A DUE PORTE E LA COUPÉ A TRE SONO LE VERSIONI DA PRIVILEGIARE. LE ANNATE? IL 1975 E IL 1976

di gamma; da quell'anno fino al 1984 invece affianca la 900, ma non diventa un modello economico: prova ne è la GLi del 1980 con iniezione, specchi elettrici e carrozzeria rivista; meno pure, invece, le versioni post 1982 con il motore tipo H, lo stesso delle 900, in luogo del B nato con le 99. Nel 1984 nasce la 90, costruita fino al 1987 in 25.378 unità, in pratica una 99 due porte cui viene "incollata" la coda dell'omologa versione della 900.



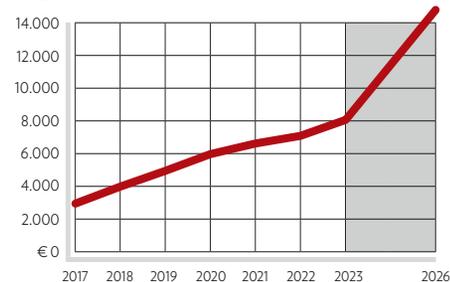
↑ SAAB 99 COMBI COUPÉ EMS 1973-1979



↑ SAAB 99 COMBI COUPÉ 1973-1979

↓ SAAB 99 EMS

1972-1979

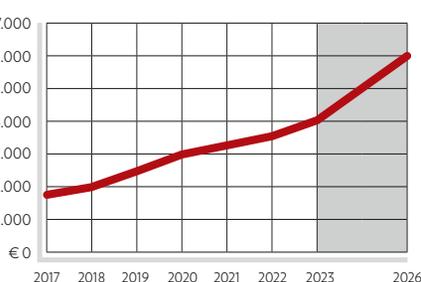


La sportiva della gamma 99, da cui successivamente è stata derivata la Turbo, è in assoluto la versione con prospettive di rivalutazione più importanti.



↑ SAAB 99 COMBI COUPÉ

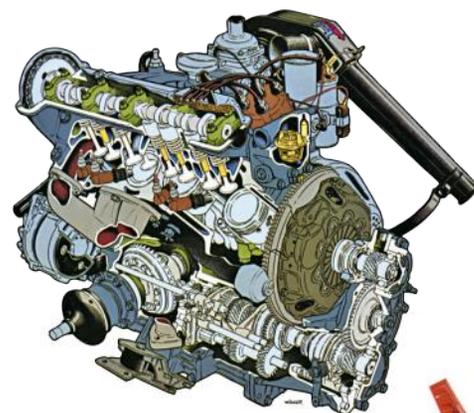
1973-1979



Anche se la quotazione è identica a quella delle berline, la Combi Coupé è la versione su cui puntare perché la più caratteristica nell'ambito del design della marca svedese.

Scelta ponderata

Fino al 1973 i motori sono Triumph; nel 1972 viene introdotto il 2.000 sviluppato dalla Scania, ben più longevo e affidabile.



MADE BY SCANIA

Sono i tecnici della divisione camion a svilupparla nel 1977. Nasce così la prima berlina europea sovralimentata prodotta in serie, pensata non come sportiva, bensì come auto da tutti i giorni. Oggi è decisamente più rara della 900

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro

SAAB 99 COMBI COUPÉ TURBO



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Non è stata la prima auto di serie col turbocompressore. Negli Usa l'avevano preceduta nel 1962 la Chevrolet Corvair Monza Spyder e la Oldsmobile Jetfire, in Europa la BMW 2002 (1973) e la Porsche 911 (1975). Ma, a parte la battuta "È stata la prima auto turbo affidabile", la 99 (uscita nel 1977) è stata la prima berlina europea sovralimentata pensata per la quotidianità. Il compressore a turbina, che i progettisti Scania applicavano ai motori diesel industriali sin dagli anni 60, non serve tanto a incrementare la potenza (che

raggiunge comunque i 145 CV) quanto la coppia, e quindi l'elasticità. I collaudatori americani commenteranno: "Non c'è nulla di così economico tra le auto veloci. E non c'è nulla di così veloce tra le auto economiche". Ma la 99 Turbo non è solo un'auto da primati tecnici: elaborata fino a erogare oltre 250 CV, è stata la prima turbo a vincere un rally, quello di Svezia del 1979, dove le avversarie si chiamavano Fiat 131 Abarth e Ford Escort RS 1800 e i grandi piloti c'erano tutti, da Alén a Waldegaard. Rimarrà l'unica vittoria della 99 Turbo; ma il momento in cui Stig Blomqvist taglia il traguardo dà inizio all'era della sovralimentazione. Per ragioni di rigidità della scocca e di peso, il corpo della vettura da rally è quello della berlina due porte, di cui viene subito realizzata una serie di



cento pezzi con il turbo per l'omologazione. Oggi le vere 99 Turbo da rally, preparate all'epoca, sono mosche bianche. Ma anche una stradalissima Combi Coupé, con quel suo stile discreto che la distingue dalle versioni normali per gli stemmi, i cerchi e un discreto spoiler anteriore, è un pezzo da collezione.

QUOTAZIONI

La versione sovralimentata della Saab 99 ha raggiunto quotazioni piuttosto elevate. Un esemplare in buono stato di conservazione, oppure oggetto di restauro in epoca non recente, vale 12.000 euro; se in condizioni pari al nuovo, invece, tocca i 18.000 euro.

Valore € (label AB)

12.000

2 RESTAURO

Non è un modello semplicissimo da accaparrarsi. Diverse parti di carrozzeria e meccanica (fra cui gli iconici cerchi Inca) sono comuni alle altre 99 o alle prime 900, prodotte in contemporanea per alcuni anni. La meccanica, sperimentata con cento auto di preserie fornite anche alle polizie svedese e finlandese e oltre quattro milioni e mezzo di km complessivi, è molto affidabile. Ma quando il ricambio da sostituire è specifico, l'offerta non abbonda. I componenti del motore sono quelli delle altre 99 da due litri; il turbocompressore Garrett T3, utilizzato anche su altri motori, è facile da trovare come gruppo di rotazione. Su un'auto da restauro totale è facile che sia necessario sostituirlo: i lunghi fermi non gli fanno bene, e il raffreddamento a olio potrebbe avergli fatto patire più di una scaldatura quando era in uso quotidiano, se il motore veniva spento senza prima girare un po' al minimo. Attenzione agli esemplari su cui è

stato sostituito il motore con quello delle successive 900, perché sono stati modificati nel parafiamma. In un'auto così rara e ambita tutti i particolari devono essere a posto: il colore originale è indicato da un codice che fino al 1980 è su una targhetta rivettata sulla sinistra del vano motore. La palette prevedeva per la Combi Coupé il nero (BK01), Rosso cardinale metallizzato (R06), Grigio antracite metallizzato (SK02), Bianco marmo (152G, riservato alle preserie), Verde acacia metallizzato (148B), Blu acquamarina metallizzato (137B). Le edizioni speciali delle due porte erano rosse o nere, le cinque porte solo rosse. Gli interni possono essere rossi, verdi o blu, con sedili in velluto e pannellerie delle porte in finta pelle. Gli adesivi sul sottoporta laterale sono esclusivi della versione Usa, prodotta soltanto nel 1978, l'unica a montare i doppi fari tondi. Dal 1980 i sedili assumono la classica forma che caratterizzerà tutte le Saab fino alla 9000, con bordi rialzati e poggiatesta a cavallo dello schienale; prima erano più alti e con poggiatesta largo e basso, separato dal sedile.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

STEMMA POSTERIORE	€ 25
SERIE GUARNIZ. MOTORE	€ 100
MANOMETRO TURBO	€ 102
TURBO (DI ROTAZIONE)	€ 860
KIT FRIZIONE	€ 300

● I club

Saab 99 Turbo Registry

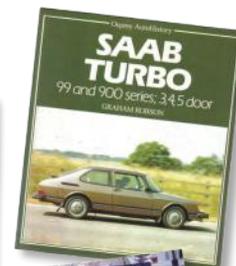
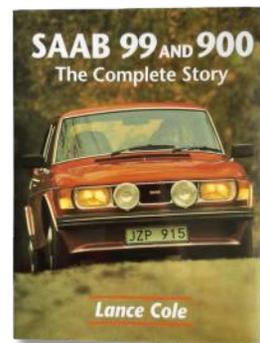
Registro online, curato da un appassionato californiano, che ha censito in tutto il mondo gli esemplari sopravvissuti (finora sono 256, di cui ben 39 appartengono a un solo collezionista). Il sito contiene numerose sezioni e comprende anche un forum molto attivo.

Sito saab99turbo.com

Saabway Club

Sito saabwayclub.it

● I libri



Non esiste ancora una monografia sulla 99. Quelli più esaurienti sono in inglese: "Saab 99 and 900 The Complete Story" di Lance Cole, Crowood Auto Classic, e "Saab Turbo 99 and 900 series; 3, 4, 5 door" di Graham Robson, Osprey. In tedesco si trova invece "Saab 99, 90 & 900 1968-1998" di Martin Gollnick, Motor buch Verlag.

● Specialisti

Goldwing Saab Parts

Sito goldwingsaabparts.com

PFS Parts

Sito partsforsaab.com

RBM Performance

Sito rbmperformance.com

Saab Specialist

Sito saabspecialist.eu

3 SU QUALE PUNTARE

A parte le cinque porte, 100 pezzi tutti in livrea Rosso cardinale e con guida a destra per il mercato britannico, la "due" è in assoluto la più rara: su un totale di 10.607 Turbo costruite (preserie comprese), circa

3.800 unità, contro le circa 6.600 della Combi Coupé. Di queste ultime però, ben 4.233 hanno preso la via degli Usa, dato che rende questa versione la meno diffusa in Europa. Sulla "due porte" si realizzano le copie più fedeli delle auto che gareggiavano, operazione divertente ma di nessun valore storico; è quindi più facile trovarle un po' pasticciate. Si devono cercare all'estero: quand'era in produzione, in Italia ne è arrivata all'epoca una sola

nuova (altre fonti parlano di tre, ma poco cambia). Sono invece arrivate 26 Combi Coupé (24 nel caso le "due porte" siano state tre e non una), di cui una decina circa sopravvissute, tutte nere o Rosso cardinale. Premesso questo, e assodato che è quasi obbligatorio puntare su un'auto importata, una volta tanto non è la variante più rara in assoluto a essere la più interessante. È infatti la Combi Coupé a rappresentare - insieme con la prima 900



↑ SAAB 99 TURBO 1977-1982

4 IL MERCATO

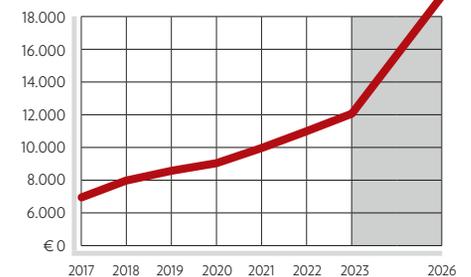
Quando negli ultimi mesi del 1977 viene presentata, sul mercato europeo i modelli sovralimentati erano la BMW 2002 e la Porsche 911 (serie 930), vetture dalla vocazione decisamente sportiva. La presenza di un motore turbo su una berlina di serie è stata quindi un'anteprima assoluta nel Vecchio Continente (negli Usa avevano debuttato nel 1962 la Oldsmobile F-85 Jetfire Turbocharged e la Chevrolet Corvair Monza Spyder). Le quotazioni di Ruoteclassiche riportano valori tripli rispetto alle 99 di grande serie e doppi rispetto a quelli delle EMS. E appaiono persino sottostimati, in ottica futura. Perché le 99 Turbo, secondo gli esperti, potrebbero salire ancora di valore nei prossimi anni, in maniera quasi sorprendente. All'epoca la 99 Turbo destò sensazione, anche se in Italia il successo non si tradusse in numeri di vendita importanti: ne furono importate pochissime. Ma del resto Saab era ancora un marchio di nicchia. Contribuì comunque

a dare un'immagine innovativa alla Casa svedese, e preparò la strada al successo della successiva 900 Turbo che, come tutti sanno, fu straordinario. Trovarne una in vendita è impresa ardua, per non dire impossibile. Le pochissime in circolazione nel nostro Paese sono saldamente nelle mani di collezionisti Saab, che non se ne priverebbero nemmeno sotto tortura. L'unica soluzione per reperirne una è una trasferta all'estero. Ovviamente è la Svezia il terreno di caccia ideale: attenzione però ai costi, perché in patria la 99 Turbo è una sorta di eroe nazionale, che raggiunge quotazioni quasi stratosferiche. Comunque chi punta sulla 99 Turbo non sbaglia: è sicuramente uno dei modelli più importanti della produzione automobilistica della fine degli anni Settanta. Il suggerimento degli esperti di Ruoteclassiche è di puntare esclusivamente sugli esemplari già restaurati (e soprattutto originali): il ripristino di una 99 Turbo potrebbe rivelarsi molto complicato, soprattutto a causa del difficile reperimento degli allestimenti specifici di questa versione. **RC**



↑ SAAB 99 TURBO

1977-1982



La prima berlina turbo di serie europea è un'icona della produzione Saab: le sue quotazioni sono già alte (perfetta vale 18.000 euro), ma sono destinate a crescere ancora.

Cabriolet - meglio di ogni altra versione della 99 la Saab come la intendiamo noi italiani. Il suo stile molto personale, con il grande lunotto, il portellone e il montante posteriore C ("Saab hockey stick"), è rimasto pressoché immutato sul modello che ha creato nel nostro Paese la passione per le auto di Trollhättan: la 900 prima generazione. Forse proprio per questo gli esemplari prodotti tra il 1980 e il 1983, con gli interni delle 900 (al cui disegno la Saab è

**PRODOTTA IN
10.607 ESEMPLARI,
LA TURBO È RARA.
LA COMBI COUPÉ
INCARNA
L'IMMAGINE STESSA
DEL MARCHIO**

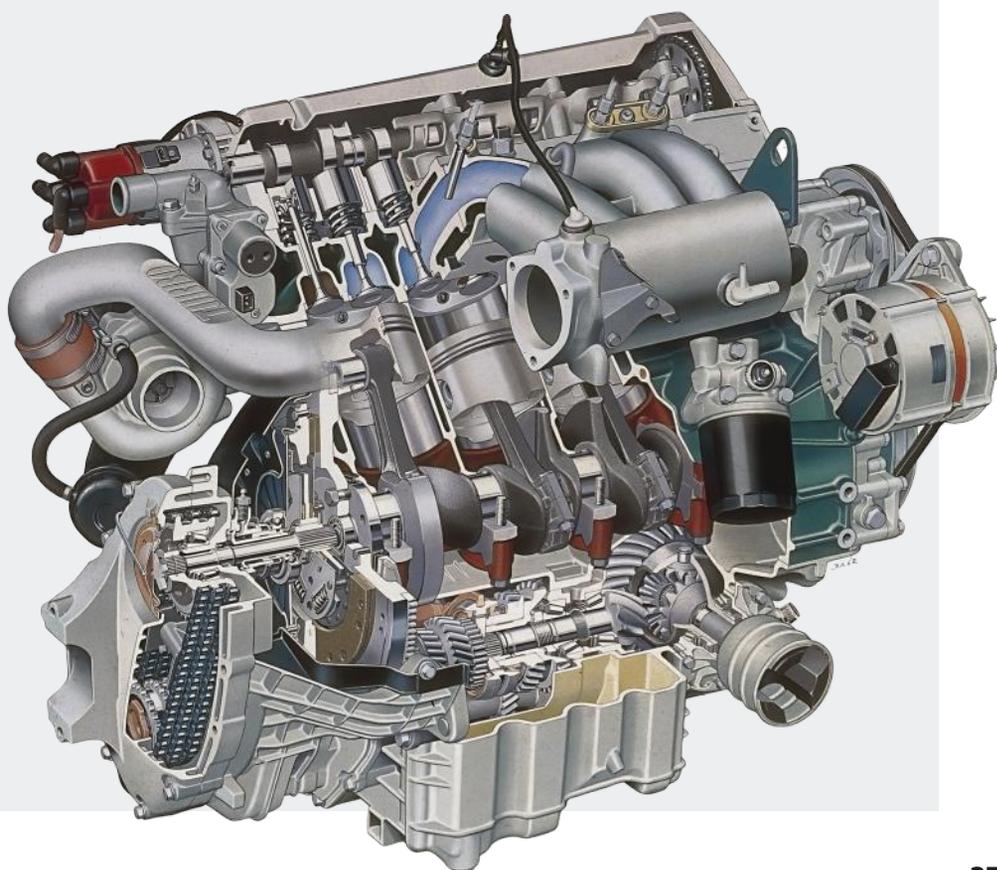
rimasta fedele sino alla fine dalla sua storia), sono più vicini al nostro gusto. Quelli dei primi tre anni hanno un look più arcaico, apprezzato dagli intenditori, ma meno dal grande pubblico. Se si punta alla rarità assoluta, chissà che negli Usa non si trovi una delle prime vendite, una Combi Coupé con gli stemmi "EMS Turbo" usati anche sulle preserie. Oppure, nel Regno Unito che le aveva ricevute in anteprima, una delle poche immatricolate nel 1977.



↑ SAAB 99 COMBI COUPÉ TURBO 1977-1982

● Potenza e guidabilità

Al Salone di Francoforte del 1977 l'attenzione nello stand della Saab era focalizzata sulla nuova 99 Turbo. Il motore era il classico quattro cilindri di due litri (1.985 cm³ per la precisione) sviluppato in collaborazione con la Scania nel 1971 per equipaggiare la 99 aspirata; furono i progettisti della stessa Casa a realizzare la versione sovralimentata, sulla scorta dell'esperienza maturata sui propulsori diesel industriali. Poiché l'intento era quello di proporre una sportiva ben fruibile anche nella quotidianità, non si puntò solo sull'incremento della potenza, ma si volle privilegiare l'erogazione ai bassi e medi regimi, a tutto vantaggio della guidabilità e dell'affidabilità. Venne quindi adottato un turbocompressore di piccole dimensioni, che entrava in funzione tra i 1.500 e i 2.000 giri. La potenza salì a 145 CV (una trentina in più della versione EMS), mentre la coppia toccò i 236 Nm a 3.000 giri. La 99 raggiungeva i 195 km/h e accelerava da 0 a 100 km/h in 8,9 secondi.



IDENTITÀ DI MARCA

È un'evoluzione della 99 di cui mantiene il design e la forte personalità ed è il modello che consacra la Saab come costruttore d'alta gamma in tutta Europa. Dura in produzione 16 anni e segna l'esordio dei motori a 16 valvole

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Prima di tutto perché è la Saab più Saab di tutte, con quella linea personale e anticonformista che non tradisce l'impostazione della 99. È ancora oggi quella che associamo per prima alla Casa svedese. Da qui in avanti, le possibili ragioni sono parecchie: è sicura e affidabile, raffinata e originale, prestazionale ma non arrogante, diversa da tutte le altre. In sintesi, perché è in grado di unire ragione e passione. Di fronte ai detrattori, i quali dicono che con le sue grandi dimensioni, le linee tese e il parabrezza panoramico



e quasi verticale non è bella, gli estimatori fanno spallucce: "Se non la capisci, non fa per te". E la guidano, oggi come all'epoca, contenti di avere un'auto che più che uno strumento di mobilità o uno status symbol (che comunque è stato, almeno per tutti gli anni Ottanta) è una scelta che denota un pensiero libero e indipendente oltre che

una passione per la bella meccanica e le prestazioni sportive. La 900 Cabriolet, in particolare, è stata coprotagonista di innumerevoli film europei e americani, guidata da eroi positivi che si muovono fuori dal mainstream e non dimenticano mai l'importanza del rapporto umano. Complice una carriera produttiva lunga 26 anni (16 per la sola 900), le 99 e 900 prima generazione sono state un po' quelle che in altri segmenti sono state la Citroën 2 CV o la VW Maggiolino: classici a loro agio in qualsiasi ambiente e in qualsiasi epoca. Poi, che siano anche le storiche ideali per un weekend slow nelle Langhe, in Toscana o in Salento è altrettanto vero. Così come è vero che consentono di ritornare in città da quel weekend alla stessa velocità e con lo stesso confort di una vettura moderna.

SAAB 900 TURBO



QUOTAZIONI

Il gradino di accesso alle 900 cosiddette "Classic" è l'aspirata: 3.000 euro per un esemplare in buono stato (4.500 se perfetto). Per raggiungere il vertice della gamma è necessario mettere a bilancio i 10.000 euro della Cabriolet Turbo 16 (15.000 nella fascia A+).

Valore minimo € (label AB)

3.000

Valore massimo € (label AB)

10.000



2 RESTAURO

Tutte le belle macchine vivono anni difficili dopo la loro uscita di produzione, e le 900 non fanno eccezione. In Italia il loro successo, conseguenza dell'ottimo lavoro dell'importatore di allora, la torinese Sidauto, è stato tale da riservarle importanti quote di mercato. L'abbandono di una linea personale e il passaggio della distribuzione e dell'organizzazione della rete di vendita e assistenza alla GM hanno portato a perdere quote e a un abbattimento dei valori dell'usato. Le 900, con una scocca molto resistente alla corrosione e un motore che se adeguatamente mantenuto oltrepassava tranquillamente i 300-350 mila chilometri (ma il cambio era un po' più debole) dopo un primo proprietario libero professionista di mentalità aperta e un secondo piccolo borghese con la passione per le auto raffinate, finiva davanti ai peggiori bar. E qui iniziavano i danni con cui oggi chi restaura una 900 deve fare i conti: meccaniche maltrattate, carrozzerie

e interni che sono collage di versioni e serie diverse. In Italia i ricambi sono difficili da trovare. Altrove (Nord Europa e Stati Uniti) ci sono ricambisti specializzati, in grado di fornire molti componenti originali di vecchio stock o di qualità corrispondente; iniziano a esserci anche repliche dei pezzi più ricercati. E poi ci sono i demolitori scandinavi, i cui magazzini sono consultabili attraverso il sito consortile *bildelsbasen.se* che propongono pezzi usati con storia tracciata e garanzia. A questi si unisce il servizio del club di marca svedese, in grado di fornire assistenza. Molte 900 italiane hanno gli interni in pelle (sulle cabriolet, tutte: per il nostro mercato erano di serie) che possono aver sofferto per le lunghe esposizioni al sole; la stessa cosa avviene per i pannelli in radica sul cruscotto, spesso montati dai concessionari o dall'importatore, che tendono a sfogliarsi e staccarsi. Attenzione anche alle capote, sia per la registrazione delle centine sia per l'usura della tela, che ormai a trent'anni dalla costruzione delle ultime necessita spesso di una sostituzione.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CAPOTE	€ 700
CATALIZZATORE	€ 250
SERIE PISTONI E FASCE	€ 200
MODANATURA PASSARUOTA	€ 75
SPOILER (5 PORTE)	€ 175

● I club



Saab 900 Club

È un gruppo olandese di recentissima fondazione, con iscrizione gratuita, che si propone come primo passo di costituire un punto d'incontro in rete (in inglese) per i possessori delle 900 prima serie.

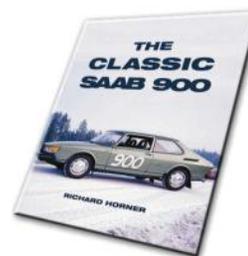
Sito houseofswedishcars.com/saab-900-club

Saab 900 Club

Per trovare un altro club specificamente dedicato alle 900 bisogna andare in Ungheria.

Sito Saab900.hu

● I libri



"The classic Saab 900" di Richard Horner, Auberley Publishing è specificamente dedicato alla prima generazione di 900. "Saab 900" di Aurélien Gueldry (in francese) uscito nel 2021 per Top Model tratta entrambe le serie della 900. Segnaliamo infine "Saab 900", di Colin Pitt (CP Press, 2020), raccolta di articoli e prove pubblicati dalle principali riviste automobilistiche.

● Specialisti

900 Classic

Sito 900classic.pl

Futurauto

Email futurauto.gfm@libero.it

Saabits

Sito saabits.com

Swedespeed

Sito swedespeed.com

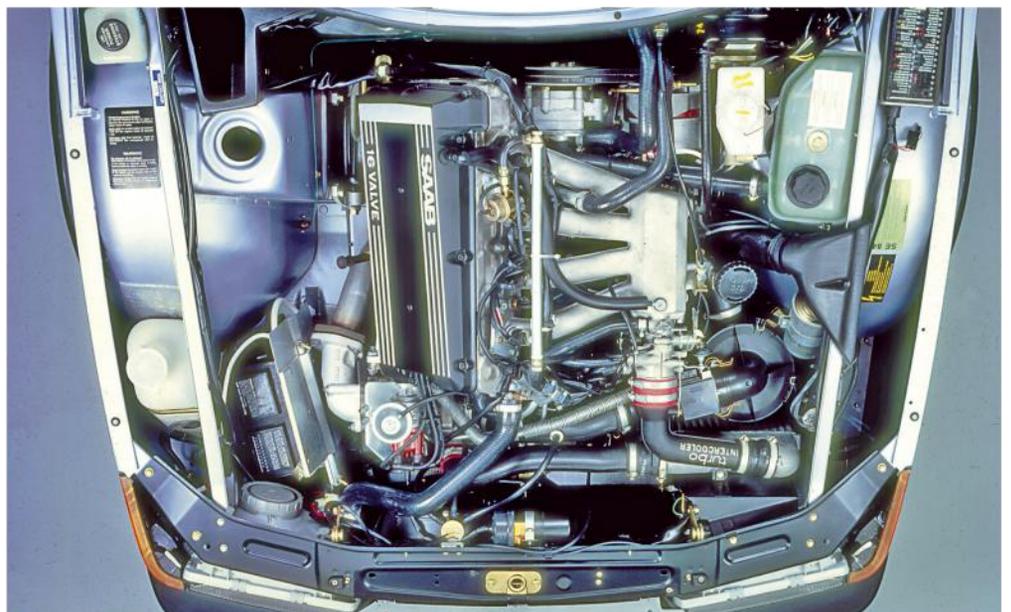
3 SU QUALE PUNTARE

Da quando arriva la 900, la Saab vive a partire dall'Italia e dal Regno Unito una metamorfosi che, senza snaturarla, la porta definitivamente da vettura socialdemocratica di scandinava essenzialità a un sibaritico alto di gamma. L'interesse per una o l'altra versione ha molto a che fare con questo dualismo, ma tuttavia i modelli che puntano in alto sono più interessanti. Saab è sinonimo di turbo; i modelli sovralimentati caratterizzano la gamma 900 dall'inizio, nel 1978. All'epoca della presentazione sono al vertice di una gamma articolata su due sole carrozzerie a due volumi, coupé a tre e a cinque porte. Gli allestimenti base sono le GL e GLS con motori serie B201 da 1.985 cm³ aspirati a carburatori (100 e 108 CV), poi ci sono la EMS (tre porte) e la GLE (cinque porte) entrambe a iniezione con 116 CV e la Turbo da 145, inizialmente con gli stessi cerchi Inca della 99, che è la prima versione da tenere presente in vista di un acquisto. Nel 1980 arrivano modanature laterali più larghe e un nuovo volante; a Ginevra viene presentata la berlina a tre volumi. Se resistiamo al fascino della primogenita, puntiamo a una Turbo dal model year 1982 al 1984 con il pack lusso, che comprendeva interni in pelle e tetto apribile (e su alcuni mercati la verniciatura bicolore), oltre al controllo motore APC che impediva malfunzionamenti con benzine a basso numero di ottano e conteneva i consumi altrimenti alti per via del basso rapporto di compressione, introdotto nel 1983 su tutta la gamma. Nel 1982 si era aggiunta all'offerta la due porte, prodotta negli stabilimenti Valmet in Finlandia e quasi sconosciuta sulle nostre strade. Nel 1983 viene proposta la 900 CD, allungata di 30 cm di cui 10 cm su ciascuna delle due porte. Dal 1984 la gamma motori comprende il 2.0 a carburatore (100 CV) o iniezione (118 CV), il 2.0 Turbo (145 CV, poi saliti a 155 col model year 1986 grazie all'adozione dell'intercooler) e soprattutto il nuovo 2.0 turbo con distribuzione a 16 valvole da 175 CV. A livello di allestimenti arriva la lussuosa 900 Turbo 16 S. Le Turbo 16 sono disponibili anche con il pack Airflow

SAAB 900 TURBO 1978-1989



SAAB 900 TURBO 16 1984-1993



SAAB 900 TURBO 16 CABRIOLET 1986-1993



(minigonne, spoiler, fascioni laterali), che anticipa l'Aero introdotto nel 1991. La loro presenza non varia la versione (non sono rilevabili dal numero di telaio) e sono oggi entrambi molto apprezzati. Nel 1990 arriva il motore B201 sovralimentato economico Ecopower da 145 CV delle 900 EP con turbo a bassa pressione. La 900 più iconica di tutte, la Cabriolet (Convertible su alcuni mercati), viene venduta a partire dal 1986 dopo una produzione pilota di 400 pezzi per gli Stati Uniti. In Italia ha di serie interni in pelle, cerchi di lega e condizionatore, abbinati al motore turbo da 155 CV; sarà affiancata lo stesso anno dall'aspirata 900i, venduta in pochissimi esemplari. Nel 1987 arriva il 2.0 aspirato a 16 valvole da 126 CV, che in Italia debutta alla fine dell'anno successivo. Dal model year 1990 vengono eliminati i motori a 8 valvole; l'anno seguente compaiono la cabriolet con il kit Aero, il motore B212 da 2.119 cm³ a sedici valvole

LE VERSIONI DA CERCARE SONO OVVIAMENTE LE TURBO, MEGLIO ANCORA SE CON DISTRIBUZIONE A 16 VALVOLE

da 136 CV e i sedili anteriori vengono uniformati a quelli della 9000. Dal 1991 l'ABS è di serie; le 900 chiuse escono dal listino nel 1993 e la cabriolet l'anno dopo, salutata da un'edizione speciale rosso rubino metallizzato con motorizzazione turbo 16 valvole, riservata al mercato britannico; lo stesso allestimento aveva contraddistinto l'anno prima la Combi Coupé. La 900 è anche un'auto per cui alcuni colori sono particolarmente ricercati. Come il giallo Montecarlo (231), che su alcuni mercati contraddistingue una versione numerata e su altri ha comunque avuto una diffusione limitata; è stato presentato negli ultimi anni di produzione, accoppiato nella Cabriolet alla capote nera; molto ricercato anche il verde scuro metallizzato (Scarab Green 230) abbinato agli interni in pelle color biscotto.

NOI CE L'ABBIAMO

Definirla un'ìcona della Casa è riduttivo. Quando Stefano ha dovuto scegliere quale Saab conservare non ha avuto dubbi: la 900 Turbo Combi Coupé. Per tutti rappresenta il perfetto equilibrio tra stile rétro e meccanica moderna.



STEFANO MASSA
 SAAB 900 TURBO COMBI COUPÉ
 1979

Quando ha deciso di sfoltire un po' il suo parco Saab Stefano ha tenuto questa 900. "Abbina il look rétro della 99 alle prestazioni e alla meccanica moderna della 900. Ha una preparazione dell'epoca fra cui l'intercooler; unico limite è il cambio a quattro marce".

GABRIELE MARABOTTI
 SAAB 900 GLE SEDAN
 1984

Qualche anno fa Gabriele è passato dall'Alfa Romeo alla Saab. "Le 900 mi sono sempre piaciute, in particolare la Sedan, ma non conoscevo nulla della Casa. Ho studiato e mi sono appassionato ancora di più. Ho restaurato questa GLE cercando via Internet i ricambi dai demolitori svedesi; in Gran Bretagna ho trovato l'alettone: arrivava da una Tjugo-Fem, la versione speciale per i 25 anni riservata a quel mercato".



MAURO MORO
 SAAB 900 TURBO 16 CABRIOLET
 1990

Mauro ha avuto diverse Saab, sia per l'uso quotidiano sia come vetture d'epoca, e ne ha sempre apprezzato la tecnica e lo stile anticonvenzionale. "L'attuale 900, una 'full turbo' da 175 CV, è stata mia due volte: l'avevo venduta a un amico collezionista, che dopo un po' l'ha rimessa in vendita. L'auto ha subito recentemente un approfondito restauro di meccanica: ora possiedo un'auto virtualmente nuova, che unisce il piacere di guida di una classica all'affidabilità di una vettura contemporanea".



GIUSEPPE MAURIZIO PALMERI
 SAAB 900 TURBO 16 S COMBI COUPÉ
 1991

Una ventina d'anni fa Giuseppe aveva posseduto una 900 Aero. Nel 2009 non si è lasciato sfuggire questa 900 Turbo 16 S. "Sono molto appassionato di accessori e ne ho installati moltissimi, fra cui la 'veneziana', il volante Nardi all'epoca offerto a catalogo, la fascia catarifrangente sotto la targa, i cerchi Aero da 16", i fari di profondità, lo spoiler a coda di balena, i coprifari in plexiglas, i tweeter sul cruscotto e i rarissimi paraspruzzi posteriori, trovati in Usa".



CATERINA PAVESI
 SAAB 900 EP CABRIOLET
 1992

"Dagli anni 80 alla fine della storia della Casa, la mia famiglia ha avuto la concessionaria Saab di Mantova. Questa 900 è il nostro tributo a quell'epoca, e in particolare alla passione che tuttora mio papà Franco ha per le vetture di Trollhättan. La trattiamo come una reliquia: negli ultimi tre anni non ha percorso più di una cinquantina di chilometri, ma viene regolarmente avviata".





1978

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Il turbo per una Saab non è più una novità, dal momento che debutta l'anno prima sulla 99. Tuttavia con la 900 i motori sovralimentati si arricchiscono del sistema APC, che previene malfunzionamenti con benzine a basso numero d'ottano (1981), della testa a 16 valvole (1984) e dei primi turbo a bassa pressione (1989). Significativo anche l'utilizzo di componenti in alluminio per la scocca.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

908.810

• Totale esemplari prodotti per serie

900 3 PORTE
1978-1993

357.889

900 5 PORTE
1978-1993

193.042

900 SEDAN 2/4 P.
1980-1993

308.975

900 CABRIOLET
1986-1993

48.894

• I principali modelli



900 3 PORTE
1978-1993

Proposta per l'intero ciclo produttivo, è la carrozzeria più classica per le 900.



900 SEDAN
1980-1993

Berlina a tre volumi, disponibile in configurazione a due e a quattro porte.

900 5 PORTE
1978-1993

Ammiraglia a due volumi con il portellone e la terza luce sul montante posteriore.



900 CABRIOLET
1986-1993

Commercializzata a partire dalla primavera del 1986 dapprima negli Usa.



• Tecnica

Avanti tutta

Come tutte le Saab, è una trazione anteriore. Come sulla 99 il motore, inclinato, è montato in posizione longitudinale girato di 180° rispetto alla sistemazione classica: la frizione si trova verso la calandra, il comando della distribuzione verso il parafiamma. Nei primi anni di produzione si trovano parecchi esemplari con il cambio a quattro marce, i freni sono a disco con ABS di serie dal 1991.

4 IL MERCATO

La Saab 900 "Classic" è stata prodotta dal 1978 al 1994 in quasi un milione di esemplari (oltre 900.000 berline 2-4 porte e coupé 3-5 porte e circa 50.000 cabriolet), ed è stata la vettura che ha segnato il successo della marca anche in Italia. Si tratta di un modello ancora diffuso nel nostro Paese; raggiunge quotazioni medie solamente per le Cabriolet che, in estrema sintesi, valgono circa il doppio delle versioni chiuse. L'interesse dei collezionisti converge dunque sulle 900 scoperte, e in secondo ordine sulle coupé (la definizione esatta sarebbe di berlina hatchback col portellone, carrozzeria che la Saab definisce Combi Coupé), in particolare le 3 porte, considerate più sportive, almeno nell'aspetto. Il listino di Ruoteclassiche, però, almeno per il momento non fa distinzioni tra le versioni. Sul mercato reale, però, è giusto applicare dei correttivi

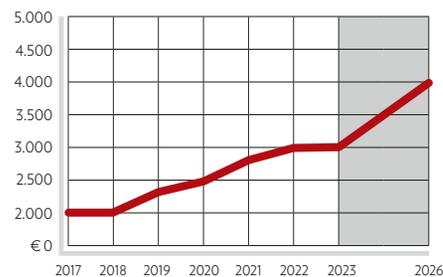
economici per inquadrare il valore delle singole versioni. Se la quotazione base può essere considerata valida per le berline a quattro porte, molto diffuse in Italia attorno alla metà degli anni 80, si può stimare una maggiorazione del 10% per le berline a due porte (a causa dell'estrema rarità, anche se si tratta quasi sempre di modelli "base"), una del 20% per le cinque porte e una del 30% per le tre porte che, come accennato, sono sicuramente le più ricercate. Per la Cabriolet, invece, Ruoteclassiche propone una quotazione distinta. È la motorizzazione Turbo quella che raggiunge i valori più elevati, in particolare le potenti Turbo 16 prodotte a partire dal 1984. A seguire le altre sovralimentate: le prime da 145 CV, le Turbo APC (identica potenza), le Turbo con intercooler (155 CV) e le Turbo 16 Ecopower (145 CV) a bassa pressione. Nel corso del lungo periodo di produzione le 900 sono state prodotte anche in qualche edizione speciale, le Cabriolet

LA CABRIOLET, PRODOTTA IN CIRCA 50.000 UNITÀ, SPUNTA LA QUOTAZIONE PIÙ ELEVATA

in particolare. Data la scarsità di esemplari in circolazione, è impossibile determinare un valore medio reale: diciamo che siamo nell'ambito di una maggiorazione di valore compresa tra il 20 e il 40%. Le quotazioni di tutte le 900 "Classic" sono in ascesa, soprattutto le scoperte. Da ultimo una considerazione: il mercato premia gli esemplari perfetti, che hanno una rivendibilità immediata. Per le 900 conservate in maniera più approssimativa gli alti costi di ripristino determinano maggiori difficoltà nella vendita. **RG**

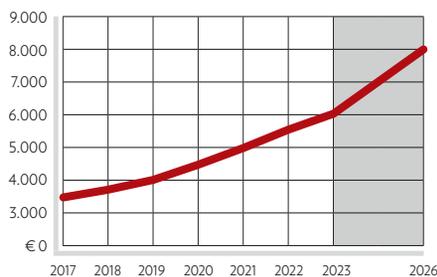


SAAB 900 - 900 16
1978-1993



Le prime 900 aspirate sono abbastanza rare, più diffuse invece le 16V. Dal model year 1991 al motore 2.0 16V con 126 CV si affianca il 2.1 16V da 136 CV.

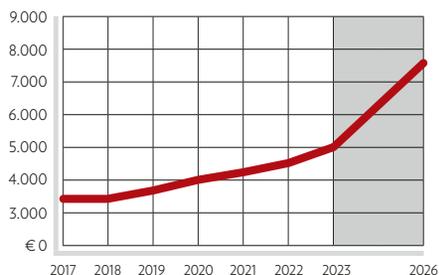
SAAB 900 TURBO
1978-1985



Monta lo stesso motore da 145 CV della precedente 99. È molto ambita, specie nella versione con carrozzeria a 3 porte (+30%), ormai abbastanza rara.



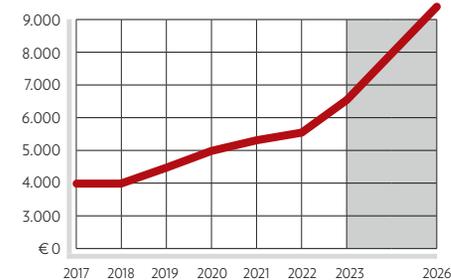
SAAB 900 TURBO INTECOOLER-TURBO 16 EP 1985-1993



L'evoluzione del motore Turbo avviene in step successivi, ma la valutazione di mercato può essere considerata identica. La più apprezzata è la carrozzeria a tre porte.



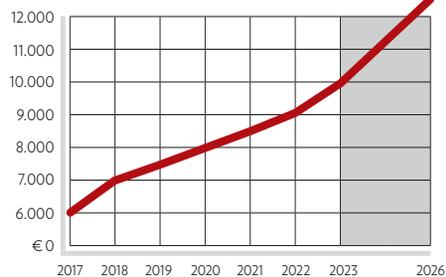
SAAB 900 TURBO 16 1984-1993



Sono sicuramente le 900 con carrozzeria chiusa più quotate e desiderate dai collezionisti. In circolazione ce n'è un discreto numero di esemplari. Crescita alta.



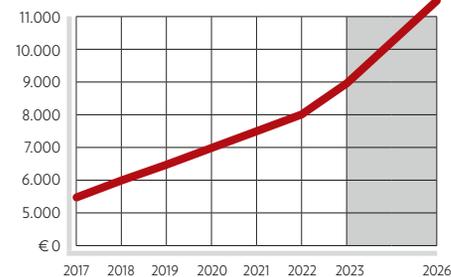
SAAB 900 TURBO 16 CABRIOLET 1986-1993



È una delle scoperte più apprezzate, con un'eccellente rivendibilità, soprattutto per gli esemplari perfetti. Il trend di crescita continuerà anche in futuro: un investimento sicuro.



SAAB 900 TURBO EP CABRIOLET 1990-1993



La potenza più modesta si compensa con una elasticità apprezzabile e consumi ridotti. Il suo valore è inferiore di circa il 10% rispetto alle Turbo 16, ma il trend di crescita è lo stesso.



ECONOMIE DI SCALA

Nel 1989 la Casa entra nella galassia General Motors. La nuova vettura adotta quindi il pianale della Opel Vectra e il motore a 16 valvole della precedente versione viene montato trasversalmente. Ma le peculiarità del marchio rimangono

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



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Con l'ingresso della General Motors in Saab nel 1989, molte cose cambiano. Se da un lato capitali freschi permettono lo sviluppo di nuovi modelli, dall'altro le economie di scala costringono ad alcune rinunce e alla condivisione di parti con altre vetture del gruppo. La seconda generazione della 900, autentica icona del marchio dal 1978, è presentata nel 1993 ed è progettata, collaudata e messa in produzione a tempo di record. La 900 New Generation è perciò un parziale compromesso tra la storia del marchio e le nuove esigenze imposte dalla

GM. Mantiene sempre grande attenzione alla sicurezza, ma ha uno sguardo più attento a consumi ed economia di gestione. Se il pianale origina da quello della Opel Vectra, seppure modificato in Svezia per assicurare una maggiore robustezza strutturale, il motore resta il quattro cilindri a sedici valvole della precedente 900, montato però in posizione trasversale anziché longitudinale, abbinato a un cambio più compatto. La linea è originale e mantiene le peculiarità del marchio grazie ai due volumi e all'ampio portellone. Anche l'interno è tipicamente Saab, con qualche ispirazione aeronautica. Il blocchetto di avviamento resta al centro, tra i sedili, il tasto "black panel" oscura gli strumenti non indispensabili, i comandi sono tutti ben disposti, l'ergonomia risulta eccellente.



Quattro i motori: 2.0 turbo da 185 CV, 2.5 V6 da 170 CV, 2.0i e 2.3i aspirati da 133 e 150 CV. L'elegante carrozzeria è coupé a tre porte oppure berlina a cinque porte. La Cabriolet arriva nel 1994 con l'intento di bissare il successo della versione precedente. La fine della produzione per tutte avviene nel 1998.

QUOTAZIONI

Sul gradino più basso si trovano le berline con motori aspirati, che sono quotate 3.500 euro se in buone condizioni (label AB) e 5.300 euro se in stato eccellente di conservazione (label A+). Al vertice ecco le Cabriolet, quotate rispettivamente 8.000 e 12.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

3.500

8.000

2 RESTAURO

Come per le altre vetture del decennio, parlare di restauro per la 900 è improprio. La scocca vanta infatti livelli di protezione dalla ruggine tra i migliori offerti dall'industria automobilistica; il motore ha un'affidabilità e una robustezza che garantiscono percorrenze molto elevate. Quindi la prima questione è quella del reperimento dell'esemplare giusto, scegliendolo ben conservato e accudito, con il libretto dei tagliandi compilato a garanzia di una manutenzione puntuale (primo tagliando a 10.000 km, quindi ogni 20.000 km). I motori per i quali non sono stati effettuati i cambi d'olio prescritti possono avere accumulato depositi nella coppa con conseguente intasamento del pescaggio del lubrificante da parte della pompa. Gli esemplari con cambio Sensonic (solo 2.0i Turbo, dal 1995) senza pedale della frizione, comandata da un attuatore elettromeccanico e da un sistema di sensori e parti elettroniche, sono delicati e, all'epoca, non

erano esenti da guasti che causavano il blocco delle marce: i ricambi sono introvabili. Per la Cabriolet è fondamentale controllare il perfetto sincronismo dell'apertura e chiusura elettrica della capote; il movimento è controllato da una centralina che aziona vari microswitch che permettono la corretta sequenza dei movimenti; la riparazione è quasi sempre problematica e costosa. Non essendo più attiva la rete di assistenza della Casa, per qualunque esigenza ci si deve rivolgere a meccanici generici, spesso poco esperti di Saab. Gli esemplari con motore turbo richiedono un controllo del corretto funzionamento della sovralimentazione, mentre il sistema di gestione del motore Saab Trionic, con una bobina di accensione per candela, deve essere controllato o riparato da mani esperte. Problemi infine per il reperimento dei particolari di carrozzeria e interni, della strumentazione, del computer di bordo: sono difficili da trovare, e spesso le richieste sono eccessive. Meglio cercare in rete nell'ambito della componentistica usata.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

POMPA BENZINA	€ 348
INTERCOOLER	€ 355
RIVESTIMENTO CAPOTE	€ 687
SPECCHIO ESTERNO	€ 185
FARO COMPLETO	€ 188

● I club



Saab Club Italia

Gruppo fondato di recente, agosto 2017, e che conta quasi 4.000 membri.

Sito facebook.com/groups/254178785092803

Email info@saabclub.it

Saabway

Sito saabwayclub.it

Email saabwayclub.it/ita/Contattaci

● I libri

Il testo più completo e

interessante

(e stranamente disponibile in lingua italiana) è senza

dubbio "Saab 900

Una storia svedese",

di Anders Tunberg,

edizioni Norden

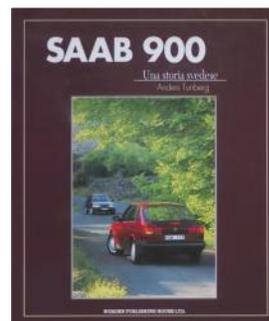
Media. Uscito nel 1993, il volume, in più di 140 pagine, narra la storia completa del modello sin dalla genesi del progetto, con

numerose immagini dei disegni di stile e dei prototipi fino al lancio della vettura

definitiva. Non manca un accenno alla storia della Casa svedese, partendo dalle

sue origini aeronautiche. Il limite del volume risiede proprio nella sua data

di pubblicazione (1993): per ovvie ragioni non ripercorre l'evoluzione della vettura.



● Specialisti

D&D Garage

Sito dedgarage.it

Esaabparts

Sito esaabparts.com

Mister Saab

Sito mistersaab.com

Zanetti Omero & C.

Sito zanettiomero.com

Email info@zanettiomero.com

SAAB 900 2.0 TURBO 1993-1998



SAAB 900 2.5 V6 1993-1998



3 SU QUALE PUNTARE

La gamma della 900 comprende varie motorizzazioni e due tipi di allestimento, S e SE. L'appassionato deve puntare sulla 2.0 Turbo da 185 CV con intercooler e alberi controrotanti di equilibratura e sulla 2.5 V6 con il motore di origine General Motors a 24 valvole e 170 CV. La carrozzeria da preferire è quella a tre porte, denominata ufficialmente Coupé dalla Casa svedese. Un po' meno pratica della cinque porte, e anche meno richiesta all'epoca dalla clientela rispetto alla prima, offre la medesima abitabilità della berlina. Quindi, spazio per cinque persone, baule da quasi 500 dm³ con il sedile posteriore in posizione normale e di 1.314 dm³ con lo schienale abbattuto. Riteniamo quindi sia questa la versione da scegliere, più originale e anche esteticamente più riuscita. L'allestimento da privilegiare è quello SE, peraltro il più venduto nel nostro Paese, che comprende, oltre ad airbag lato guida (destra optional), chiusura centralizzata, lavatergiferi, tergilunotto, ABS, alzacristalli elettrici, specchietti retrovisori riscaldati e regolabili elettricamente, anche climatizzatore automatico, cruise control, volante in pelle, computer di viaggio, stereo, spoiler posteriore nero, antinebbia, cerchi di lega. Selleria in pelle, sedili riscaldabili e a regolazione elettrica sono a richiesta. Nell'ottobre del 1996 sei Saab 900 corrono per otto giorni di fila conquistando a Talladega (Alabama, Usa) 40 record internazionali. Per celebrare l'avvenimento viene predisposto un allestimento speciale denominato con il nome di questa località. La 900 Talladega Coupé presenta spoiler anteriore e posteriore in tinta carrozzeria, cerchi di lega specifici da 16 pollici e interni e pannelli porte rivestiti di pelle: una versione da considerare con particolare attenzione. Interessante anche la Aero Coupé, proposta nel 1996 e 1997 per l'Italia dalla Sidauto, importatore torinese del marchio svedese. Colore argento o nera, ha fascioni laterali in plastica, spoiler maggiorati, cerchi differenti con pneumatici ribassati e selleria di pelle. Altra 900 da prendere in considerazione è la Cabriolet, molto più facile da reperire rispetto alle

SAAB 900 CABRIOLET 1994-1998

versioni chiuse, nonostante ne sia stato venduto un numero minore di esemplari. Come tutte le scoperte, essa ha beneficiato di una minore svalutazione nel corso del tempo e di un conseguente maggior interesse da parte degli appassionati. La 900 Cabriolet è offerta con gli stessi motori della berlina e della Coupé, ma la gran parte delle richieste ha riguardato la 2.0 turbo da 185 CV. Progettata per essere utilizzata in ogni condizione di tempo, la 900 scoperta vanta una scocca più rigida e una capote con triplo strato isolante che garantisce durata nel tempo. Il colore del telo di rivestimento varia dal classico nero (di serie) al blu e al beige (optional). Disponibile anche con cambio automatico a quattro rapporti e, dal 1995, con il cambio Sensonic (solo sulla 2.0 Turbo), la 900 convertibile ha avuto meno successo rispetto alla precedente serie e alla successiva 93. Quattroruote prova nel maggio 1995 un esemplare con il cambio

NELL'OTTOBRE DEL 1996 SUL CIRCUITO AMERICANO DI TALLADEGA SEI 900 CONQUISTANO BEN 40 RECORD INTERNAZIONALI

Sensonic, che viene considerato non molto intuitivo e bisognoso di un po' di pratica per poter essere usato correttamente. Viene giudicato positivamente il comportamento su strada, con una buona impostazione dello sterzo e una buona efficacia dei freni. Poco favorevole il report sulle sospensioni, "soggette a innescare vistose oscillazioni della carrozzeria su fondi ondulati e, nello stesso tempo, incapaci di assorbire adeguatamente lo sconnesso". Eccellente la velocità, 230.713 km/h, con un'accelerazione da fermo a 100 km/h di 7,6 secondi. Il prezzo della 900 2.0 Turbo 16 V Cabriolet SE è elevato nel 1995: 64.153.000 lire contro i 53.133.000 lire della 900 2.0 Turbo 16V 3 porte SE. A titolo di paragone, l'Audi Cabriolet 2.0E ha un listino di 51.518.000 lire, la BMW 320i 24V Cabriolet di 67.800.000 lire.



4 IL MERCATO

Le 900 "NG", basate sul pianale General Motors della Opel Vectra, non sono mai state molto amate dai puristi, con l'eccezione delle versioni più performanti e delle Cabriolet. Nonostante ciò, gli esemplari di maggior qualità sopravvissuti hanno col passare del tempo raggiunto quotazioni apprezzabili, con una rivalutazione importante soprattutto per le versioni Cabriolet. Fino a qualche anno fa, erano le scoperte più economiche del mercato: un esemplare funzionante, ma da ripristinare con interventi di un certo rilievo (per esempio con capote da rifare, carrozzeria da sistemare e interni in pelle logorati), poteva essere acquistato a cifre simboliche (1.000 euro o giù di lì). Ma già con un budget di 3.000 euro si poteva acquistare un esemplare in condizioni corrispondenti alla label AB del nostro listino. Ora questi valori sono

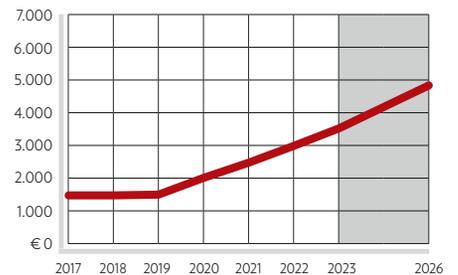
più che raddoppiati. A crescere discretamente sono state anche le Turbo con carrozzeria berlina (la versione Coupé, dal look più sportivo, merita un ulteriore apprezzamento rispetto alle versioni a 5 porte): oggi sono quotate dai 5.000 euro (label AB) ai 7.500 (label A+). Su un livello più basso, di circa il 30%, le 900 con motore aspirato. Nel prossimo futuro la situazione, a detta degli esperti di marca, dovrebbe stabilizzarsi, con le gerarchie dei valori consolidate. Come si dice nel gergo dei commercianti, la 900 è

AL VERTICE SI COLLOCANO LE CABRIOLET, SEGUITE DALLE COUPÉ E INFINE DALLE BERLINE

"arrivata", cioè ha praticamente raggiunto il suo valore economico ottimale. Stesso discorso vale per le berline, che si manterranno sempre su un gradino più basso rispetto alle Coupé a 3 porte. Qualche distinzione ulteriore potrà esserci in base all'allestimento: una serie speciale varrà sempre qualcosa in più, così come il modello SE è preferibile a quello denominato S. Però le distinzioni, almeno sugli esemplari destinati fin dall'origine al mercato italiano, sono meno accentuate rispetto a quanto avveniva all'estero: le "nostre" S vantavano infatti una dotazione di serie più ricca, in particolare le Cabriolet. La presenza del turbo dà senz'altro un valore aggiunto, sia in termini di prestazioni sia di immagine: per questo è sempre preferibile puntare su esemplari sovralimentati. Le 900 "NG", insomma, sono ormai quasi definitivamente sdoganate dai collezionisti, anche se non raggiungeranno mai l'immagine e le quotazioni delle precedenti 900. **RG**

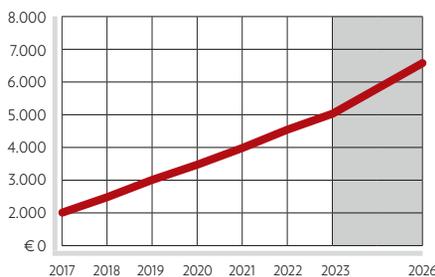


SAAB 900
1993-1998



Ai tempi la 900 "NG" era stata accusata di eccessiva commistione con il più popolare marchio Opel. Oggi l'immagine è in ripresa, al pari delle quotazioni.

SAAB 900 TURBO
1993-1998



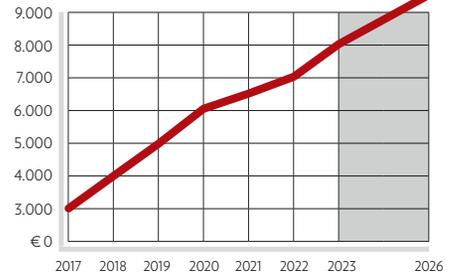
Le versioni chiuse sovralimentate sono più ambite, in particolare la Coupé. Le quotazioni sono cresciute in maniera significativa negli anni scorsi; cresceranno ancora, ma più lentamente.





SAAB 900 CABRIOLET

1993-1998



Nella gamma, la versione Cabriolet è quella più apprezzata e che quindi raggiunge le quotazioni più elevate. Crescerà ancora, ma con meno slancio.



FUORI DAL CORO

Nata in sinergia con i marchi del gruppo torinese, condivide pianale e abitacolo con le grandi berline Alfa, Fiat e Lancia degli anni 80. Motori Saab e retrotreno rigido le danno una personalità autonoma, anche quanto a piacere di guida

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



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché ha tutti i pregi della Lancia Thema, che non erano pochi, e qualcuno in più. Se il salto da un'ammiraglia italiana a una tedesca poteva essere traumatico, vista la differenza di aspetti quali la tenuta di strada e le prestazioni, passando a una 9000 si rimane su una macchina all'italiana ma prodotta con cura e solidità svedese e, per gli esemplari destinati al nostro mercato, allestimenti opulenti. Presentata nella primavera del 1984, è la prima delle quattro sorelle del progetto Tipo 4 a uscire allo scoperto. Non ha il retrotreno a ruote

indipendenti delle italiane, ma un assale rigido, soluzione ritenuta migliore sul ghiaccio; sarà seguita in autunno dalla Thema, che esordisce al salone proprio mentre i primi clienti ritirano le 9000 in concessionaria. Come la 900 ha un pratico portellone e un ampio baule che diventa ancora più grande abbattendo i sedili. Vano



bagagli e abitabilità sono tali che gli americani la classificano "large car", unica europea oltre alle Rolls-Royce, pur essendo sei centimetri più corta della 900. Nata da un intervento di Björn Envall su un disegno di Giorgetto Giugiaro, ha un montante posteriore dall'andamento più lineare rispetto al classico disegno Saab e una cupola vetrata posteriore composta dal lunotto lievemente curvo e da due vetri fissi vincolati al montante. Nel 1987 si affianca alla prima 9000 (retroattivamente ribattezzata CC) la CD a tre volumi, con un frontale lievemente diverso; nel 1991 la CS con un grande portellone dal lunotto convesso e la calandra più bassa e filante sostituisce la CC. Dal 1994 lo stesso frontale caratterizza la CD; la produzione della 9000 cessa nel 1997.

QUOTAZIONI

Nel listino la **Saab 9000** è presente nella configurazione a due e a tre volumi (CD).

Attualmente le quotazioni sono le stesse, a prescindere dalla motorizzazione: 2.000 euro per una vettura in buone condizioni (label AB) e 3.000 euro se in condizioni di eccellenza assoluta.

Valore € (label AB)

2.000

2 RESTAURO

La meccanica non è un problema. O, se lo è, è perché la macchina è stata trattata male o ha passato i 300 mila chilometri (quando il cambio inizia a fare i capricci) se non i 400 mila (vita utile del motore prima della revisione, e non è una leggenda). Quindi, se il motore ha perso compressione e gli innesti - in particolare quelli delle marce corte - sono imprecisi, meglio lasciar perdere. Con 503.087 pezzi non è così difficile trovarne un'altra in condizioni migliori. I motori delle 9000 partono dai 130 CV; rischiano di essere più sfruttati quelli meno potenti, che specie sui percorsi autostradali hanno lavorato di più ad alti regimi, rispetto a quelli di potenza più elevata. Le carrozzerie sono di ottimo acciaio: se le scocche presentano segni di corrosione è segno di riparazioni mal eseguite. Quindi, nuovamente, meglio pensare a un altro esemplare. Un po' di dolori, comuni alla prima serie delle 900, arrivano dagli interni. In particolare dalle

plastiche, i cui accoppiamenti dopo un po' diventano meno precisi; lievi rumorini sulle CC e CD si percepiscono perché la scocca lavora sempre un po' in torsione. Le pelli scozzesi dei sedili sono un po' rustiche (si avverte talvolta la variazione di spessore tra una pezza e l'altra) e molto robuste, ma specie quelle chiare tendono un po' a screpolarsi se non vengono mantenute regolarmente e se la macchina ha passato tante ore al sole. La plastica della plancia resiste meglio a caldo e ultravioletti rispetto a quella delle 900, ma sono gli assemblaggi, in particolare lo sportello del portaoggetti, ad avere qualche problema di allineamento dopo un po' di anni. Di degrado abbastanza rapido anche il rivestimento interno del tetto, più permeabile alla sporcizia rispetto a quello delle successive 9-5. Ricambi nuovi se ne trovano pochi e più facilmente all'estero. Le ultime campagne rottamazione hanno ancora portato qualche 9000 dai nostri demolitori, per il resto meglio il solito sito dei rottamai scandinavi bildelsbasen.se, o il Saab club svedese che offre un servizio ricambi.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

TESTATA	€ 1.000
INTERCOOLER	€ 750
CATALIZZATORE	€ 650
FARO COMPLETO	€ 130
TAPPETO IN GOMMA BAULE	€ 65

● I club



Saabway Club

Dedicato principalmente ai modelli degli ultimi

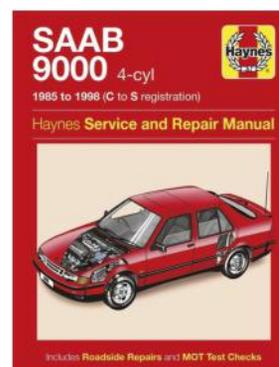
trent'anni, organizza diversi raduni nazionali e locali e ha un frequentatissimo forum.

Sito saabwayclub.it

Saab Owners Club UK

Sito saabclub.co.uk

● I libri



All'epoca del debutto del modello,

la prima 9000 era stata celebrata da un instant book, "Saab 9000 Turbo - 9000i" di Marcello Pirovano, *Automobilia* 1986; ovviamente ha il limite di trattare solo le versioni d'origine. Il manuale d'officina Haynes esiste in varie lingue e aggiornamenti; il più completo, riferito però alle sole versioni per il mercato inglese, è "Saab 9000 4-cyl - 1985 to 1995 (C to N registrations) Service and repair Manual", Haynes Publishing 2001.

● Specialisti

Abbott Racing

Sito abbotsaab.com

Futurauto

Email futurauto.gfm@libero.it

Saab Heritage

Sito saab-heritage.fr

Zanetti Omero & C.

Sito zanettiomero.com

SAAB 9000 CS 1991-1997



3 SU QUALE PUNTARE

Se si vuole uno stacco netto dai tempi della 900, meglio una 9000 con carrozzeria CS dal 1991 in avanti, su cui il musetto più basso e il portellone con lunotto curvo hanno ringiovanito la linea. Le motorizzazioni "full pressure turbo", anche grazie al post trattamento dei gas di scarico ancora blando, sono tutte godibili, in particolare quelle post 1994 con l'iniezione Trionic 5: il 1.985 cm³ B204 (molto più comune sul nostro mercato) e il 2.290 B234 da 185 e 225 CV rispettivamente sono i più interessanti, anche se gli americani avevano eletto tra i dieci migliori motori in produzione nel 1996 il B234 "low pressure" da 170 CV. I due turbo ad alta pressione, il 2.290 in particolare, sono perfetti se abbinati all'allestimento Aero che prevede anche bellissimi sedili anteriori super avvolgenti e il divano posteriore che, pur conservando la capacità di tre passeggeri, forma due poltroncine. Bello e molto ricco anche il livello di allestimento immediatamente inferiore, il CSE. La dotazione di serie comprendeva climatizzatore automatico, cerchi di lega e rivestimenti di pelle; in Italia importatore e concessionarie aggiungevano spesso gli inserti di radica, i quali però con gli anni e i raggi UV tendono a scolorire e scollarsi. Per CSE e Aero, la radio Clarion marchiata Saab e il viva-voce aftermarket per un telefono dell'epoca come il Motorola Micro Tac sono dei must. Un'altra versione di culto arriva dalla prima serie: è quella celebrativa della serie di record stabiliti sulla pista di Talladega, in Alabama. Le tre 9000 di serie prelevate a caso dalla produzione da ispettori indipendenti, sigillate e portate negli Usa e guidate "a tavoletta" con soste solo per rifornimenti, cambio piloti e tagliandi, avevano segnato 19 primati mondiali tra cui i 100 mila km percorsi in venti giorni da ogni vettura alla media di 213,299 km/h. Le limited edition dedicate alla Talladega Long Run erano chiamate a seconda dei mercati Talladega, Carlsson (in onore al plurivittorioso pilota di rally ufficiale Erik Carlsson), 16 SP o altri nomi ancora, con piccole variazioni

SAAB 9000 T16 SPORT 1990

di equipaggiamento da un Paese all'altro. Da noi il nome era 9000 T16 Sport e la tiratura è stata di 500 pezzi numerati; si riconoscevano da fuori per i paraurti in tinta con modanatura a contrasto e la striscia catarifrangente che collegava i due gruppi ottici posteriori, dall'interno per gli inserti in pelle scamosciata sui sedili. All'opposto di questa versione dal look super sportivo ce n'è un'altra che vale la pena di considerare, anche perché piuttosto rara sulle nostre strade: la CDE (versione della CD corrispondente nell'allestimento alla CSE), esclusiva dei modelli fine produzione, con i gruppi ottici posteriori di nuovo disegno introdotti nel 1994. Contemporaneamente era uscita una V6 con motore da tre litri GM (che dal 1990 era azionista al 51% della Saab) da 210 CV, siglato B308i, soluzione di ripiego dopo l'abbandono del progetto di adozione per il mercato Usa di un V8. La versione con il V6 era grosso modo allestita a livello dell'Aero

VERSIONE CULT È LA 9000 T16 SPORT, ALLESTITA IN 500 UNITÀ: CELEBRAVA I RECORD STABILITI SULLA PISTA DI TALLADEGA

e si chiamava Griffin (allestimento proposto anche su una 2.300 turbo da 200 CV), ma ha avuto poco successo per via dell'attaccamento dei clienti Saab al quattro cilindri di origine Triumph, che la 9000 montava però nella posizione trasversale consueta per una trazione anteriore. Se invece si opta per una CC o una CD prima serie, c'è un colore da tener presente: il canna di fucile metallizzato. Perché come la radica fa tanto anni 80, ma anche per il suo nome: Odoardo Grey. Il nome deriva dal conte Odoardo Pagani Mamiani della Rovere, patron della Sidauto che tanto aveva fatto per posizionare la Saab nella fascia premium del mercato. Nessun altro importatore Saab al mondo ha avuto un simile tributo. Nel 1996, penultimo anno di produzione, la CS Anniversary celebra i cinquant'anni di produzione della Casa.



4 IL MERCATO

La Saab 9000 è stato il primo modello della Casa svedese ad allinearsi alla produzione europea, grazie alla collaborazione con il gruppo Fiat nella progettazione e realizzazione della scocca di base Tipo 4, pur conservando le sue peculiarità tecniche distintive. Nonostante il successo di mercato, che ha portato questa berlina di classe alta a una produzione di oltre mezzo milione di esemplari dal 1984 al 1997, la 9000 è sempre stata considerata dagli appassionati del marchio "meno Saab" degli altri modelli, e questo ha inciso fortemente sulla rivalutazione, che è tuttora modesta. Le quotazioni delle 9000 sono molto basse e non ancora adeguate al suo rango. Anche se i collezionisti iniziano ad applicare alcune distinzioni per gli esemplari di prima produzione (le Turbo 16V a 2 volumi prima serie col frontale piatto) e per le versioni dotate dei motori

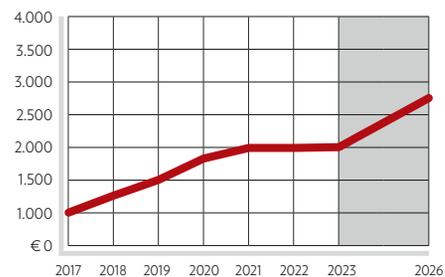
più potenti (i 2.3 Turbo da oltre 200 CV e i V6 da 210 CV degli anni 90): per questi allestimenti sono disposti a pagare cifre nettamente più elevate rispetto alle quotazioni riportate dalla nostra rivista. I listini di Ruoteclassiche recepiranno questo trend già a partire dai prossimi mesi, realizzando una distinzione specifica per queste versioni, che meritano una quotazione differente. Come accennato in precedenza, le Saab 9000 hanno conosciuto un buon successo di critica e di pubblico. Anche il mercato italiano le ha accolte

DAI PURISTI VIENE CONSIDERATA MENO SAAB DI ALTRE. LE SUE QUOTAZIONI PER ORA SONO BASSE

favorevolmente: Saab negli anni 80 occupava una nicchia importante nel segmento alto delle berline. I suoi clienti erano professionisti e imprenditori di un certo livello, che mostrarono un certo gradimento nel passare dalla troppo originale (ma apprezzata) serie 900 alla più conformista 9000, che comunque conservava le sue peculiarità, come la massima attenzione alla sicurezza, alla qualità costruttiva, alle prestazioni sportive abbinate a una tenuta di strada eccellente dovuta alla trazione anteriore. Le Saab 9000, secondo gli esperti, hanno ottime possibilità di rivalutazione nel futuro, in particolare le versioni più prestazionali: i valori saliranno abbastanza rapidamente fino ad allinearsi a quelli delle concorrenti più prestigiose del periodo in ambito youngtimer (le "cugine" Lancia Thema e Alfa Romeo 164). Di Saab 9000 ne sono sopravvissute pochissime nel nostro Paese: questo è un motivo in più per non lasciarsi sfuggire un'occasione. **R&G**

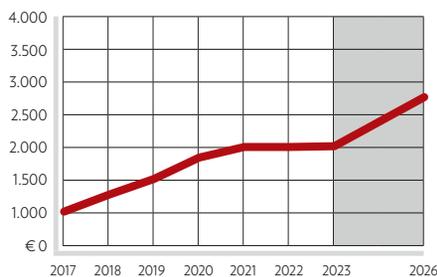


SAAB 9000 (5 PORTE)
1984-1997



Le quotazioni sono ancora molto basse: saliranno presto, in particolare per la prima serie e le versioni Turbo più potenti. Anche per le ultime V6 le prospettive sono eccellenti.

SAAB 9000 CD (4 PORTE)
1988-1997



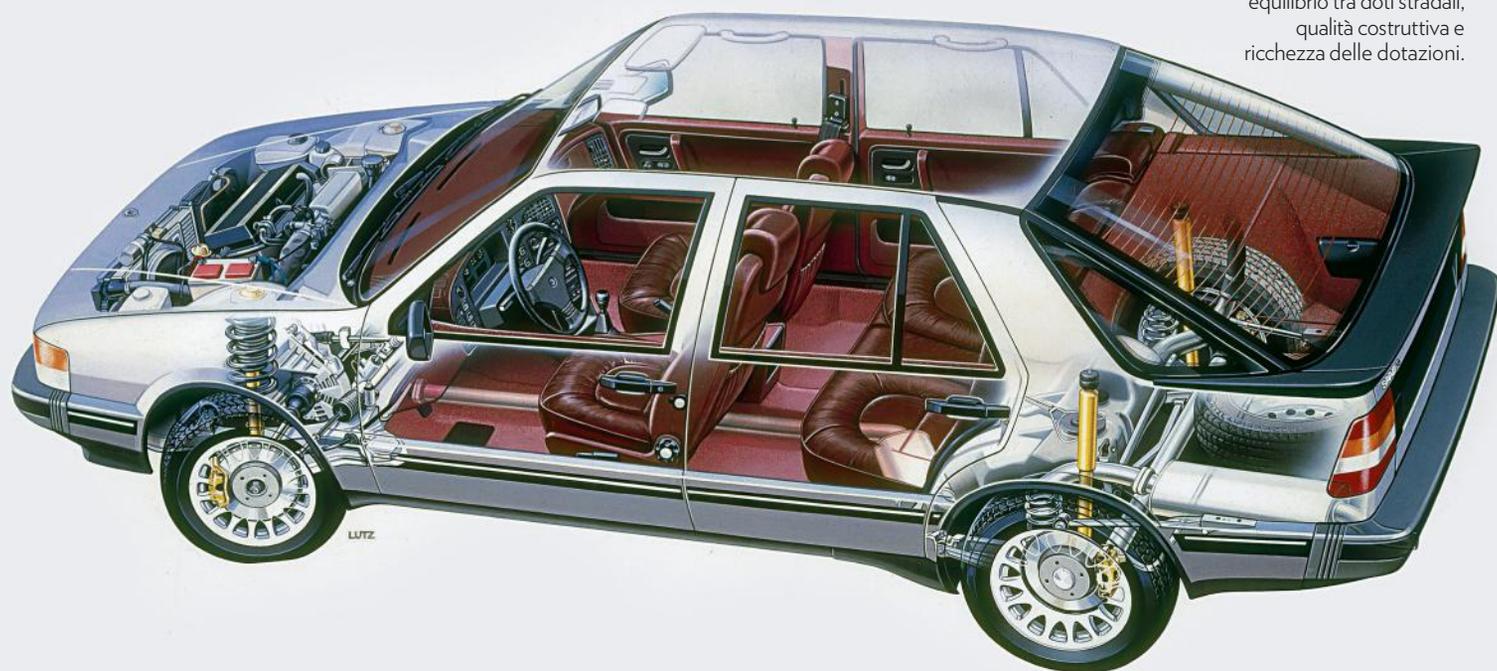
Anche se la 9000 con carrozzeria a tre volumi (denominata CD) perde un po' di originalità, le sue prospettive di rivalutazione sono le medesime.





Sempre una svedese

Nasce dal progetto Tipo 4, sviluppato in collaborazione col gruppo Fiat. La Saab 9000 mantiene però una sua personalità e offre un mirabile equilibrio tra doti stradali, qualità costruttiva e ricchezza delle dotazioni.



SEMPER FIDELIS

È la massima espressione delle meccaniche derivate dalla 99; con le motorizzazioni più potenti si arriva ai cento cavalli/litro e ai 250 all'ora di velocità massima. E mantiene inalterate le doti tradizionali della Casa: è affidabile, sicura, intuitiva e rilassante alla guida

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se non bastano le parole postume di molti dirigenti Saab ("È il modello migliore che abbiamo prodotto"), il premio vinto per diversi anni come auto più sicura in Svezia, l'atteso arrivo del retrotreno multilink e il baule degno di un furgone, c'è una motivazione irrazionale, almeno per la wagon: perché è la station svedese cui non pensi. Quando esce, nel 1999, la berlina è già sul mercato da due anni e la Saab non ha a listino una familiare dal 1978, anno in cui aveva cessato la produzione della 95. Sulla quasi omonimia tra la piccola wagon



nata con motore a due tempi negli anni 50 e la 9-5 di fine anni 90 c'è infine un simpatico aneddoto. Al momento di scegliere la designazione per il nuovo modello, gli ingegneri avevano notato come le sigle delle Saab fossero in progressione: 90, 900, 9000. La cifra 90000 sarebbe stato troppo, allora qualcuno ha pensato a un "9"

con l'esponente. Per questo sugli stemmi c'è un "nove alla quinta" - che per inciso corrisponde a 59049, maggiore di 9000 e minore di 92001 che era la sigla della prima Saab. Leggenda? Forse sì, ma prendiamo per buona anche questa scusa: si tratta della prima vettura che ha per nome una base e un esponente. La 9-5 nasce su un pianale della famiglia GM 2900 e quindi non è poi così diversa dalla 900 seconda serie (e dalla 9-3 che sarebbe arrivata a breve) quanto a dimensioni esterne. Ma all'interno i tecnici hanno ripetuto il miracolo della 9000, creando un'auto dall'abitabilità unica. Il cruscotto avvolgente era avanzatissimo quanto a ergonomia; del resto era quello dei camion Scania pantografato in piccolo - e chi ha guidato uno Scania di quegli anni sa qual era la differenza con i concorrenti.



SAAB 9-5

QUOTAZIONI

Le versioni 2.0 e 2.3 berlina, tutte con motore turbo, sono quotate 2.500 euro se in buone condizioni (label AB), per arrivare a 3.800 euro se perfette (label A+). Al vertice le 2.3 Turbo S Aero Wagon con motore da 230-250 CV: 5.500 (AB) e 8.300 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

2.500

5.500



2 RESTAURO

Quanto a solidità, la 9-5 se la vede alla pari con le migliori Volvo. Grande macinatrice di chilometri, con scarsi problemi di corrosione, ben difficile da distruggere. La prima serie, o meglio la prima versione della prima generazione (1998-2002, la sola che possiamo considerare storica oggi) ha soltanto motori a benzina. Volti noti: i B205 e B235, massima evoluzione del progetto H "ex Triumph", qui tutti con 16 valvole, distribuzione bialbero e due alberi controrotanti di equilibratura. Complessi? Sì, ma pur sempre con la famosa aspettativa di vita di 400 mila chilometri - comunque è più lunga di quella del cambio, che spesso cede verso i 300 mila. In quest'ultima versione, che usa fasce a basso attrito, può verificarsi specie nei motori più potenti un problema di cokerizzazione dell'olio, che sedimenta sul fondo della coppa impedendo il risucchio per una corretta lubrificazione. Meglio quindi privilegiare quelle vetture dove l'olio è stato cambiato

regolarmente ogni 10.000 km anziché i 20.000 prescritti, e soprattutto quelle che ogni 100 mila hanno beneficiato della pulizia del fondo della coppa, peraltro suggerito alla rete di assistenza in una nota. Non serve smontare la coppa (e, di conseguenza, sostituire la guarnizione): i meccanici più esperti si sono costruiti dei raschietti da utilizzare attraverso il tappo della coppa, che funzionano egregiamente. Importante anche controllare le cuffie in gomma dei semiassi e considerare che i cuscinetti dell'avantreno non hanno una vita infinita, visto il peso dei motori. La fonte di guai dell'elettronica si chiama Sid (Saab Information Display), ma le ultime versioni fornite come ricambi non bruciano più le file di led. Per il resto, nulla di particolare da segnalare. I ricambi iniziano a essere un po' difficili da reperire, ma quasi tutti quelli di carrozzeria sono intercambiabili tra le tre varianti della prima generazione, mentre per la meccanica lo spettro della compatibilità è ancora più ampio in quanto concorrono anche le 9-3 dotate degli stessi motori.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SERIE TAPPETINI IN GOMMA	€ 40
COPERT. PLASTICA MOTORE	€ 48
SPOILER POSTERIORE (SW)	€ 130
DISCO AUTOVENT. POST.	€ 45
CINGHIA SERVIZI	€ 25

● I club



Saab 9-5 Owners Club

Gruppo indipendente nato lo scorso anno con l'intento di mantenere desta l'attenzione su questo modello, ormai sempre più raro sulle strade.

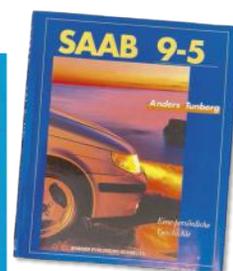
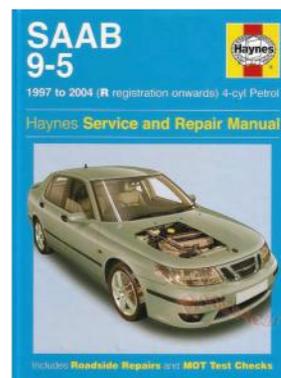
Sito saab95.club

Saab 9-5 Owners (1997 - 2012)

Pagina Facebook che conta 18.642 membri.

Sito facebook.com/groups/Saab9.5/

● I libri



All'uscita della 9-5 Anders Tunberg aveva firmato un instant book, pubblicato dalla Norden Publishing House: "Saab 9-5, una storia personale". I manuali Haynes esistono in varie lingue ed edizioni; "Saab 9-5, 1997 to 2004, R Registration Onwards, 4 cyl. Petrol" è specifico delle versioni con motori B205 e B235 dei primi anni. Segnaliamo infine il manuale d'officina su DVD edito dalla rete di assistenza Saab, facilmente reperibile in rete.

● Specialisti

Futurauto

Email futurauto.gfm@libero.it

Saabits

Sito saabits.com

Schmelz Contryside Saab

Sito stpaulsaab.com

Zanetti Omero & C.

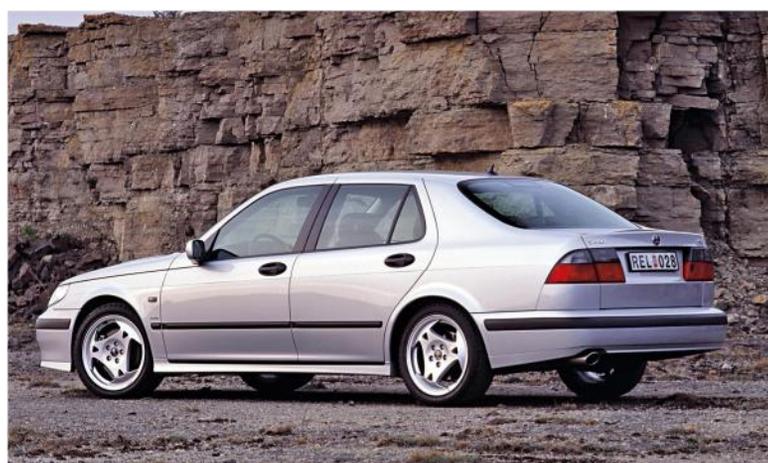
Sito zanettiomero.com

3 SU QUALE PUNTARE

Non ci sono dubbi al riguardo: Aero se si cerca una station wagon, Aero o Griffin per la berlina. Le ottime doti dinamiche della 9-5 sono sprecate senza un motore adeguato, e la Aero in particolare non

finisce mai di stupire per la sua coppia. Le motorizzazioni top sono interessanti anche per l'allestimento: le prime 9-5 nascono ancora sotto la gestione Sidauto, molto attenta alle versioni alto di gamma, sulle quali le Saab danno il meglio. Le Aero si contraddistinguono sempre per ruote particolarissime e la prima 9-5 non fa eccezione, con i suoi iconici cerchi a tre razze. La Griffin, piuttosto rara, ha un'impostazione meno sportiva e più

elegante; ha di serie il cambio automatico, che potrebbe dare qualche problema ed è meno apprezzata delle Aero. Scegliere la berlina disegnata da Einar John Aneide e Anders Gustafsson o la station rivista da Simon Pandian è una questione di gusti o di esigenze; il bagagliaio della quattro porte è decisamente più capiente di quello della wagon se i sedili non sono ribaltati, ma la giardinetta ha un piano di carico



↑ SAAB 9-5 AERO 1999-2005

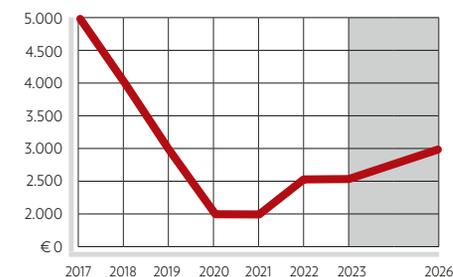
4 IL MERCATO

La 9-5 che prende il posto della 9000 nell'estate del 1997 è un'auto meno originale rispetto al modello precedente. Quello che non manca è la qualità costruttiva, oggi ancora apprezzata dai collezionisti, e una gamma di motori efficienti, tutti turbocompressi. La novità della carrozzeria station wagon, che si aggiunge alla berlina tre volumi un paio d'anni dopo, determina un valore di mercato leggermente a favore della 5 porte. Per il momento il listino non distingue, se non per le versioni di punta 2.3 Turbo S Aero, i diversi allestimenti. Però si ritiene corretto applicare una maggiorazione del 10% per le SE rispetto alle S, e del 20% per la sportiva Aero e per la più lussuosa Griffin. Analogamente per gli allestimenti che, a partire dal 2002, cambiano la denominazione in Linear (la "base"), Arc (+10%), Vector (+20%) e Aero (+30%). I trend di mercato sono positivi soprattutto per le versioni più sportive, le Aero con

il motore Turbo S di 2,3 litri di cilindrata: in condizioni AB valgono 5.000 euro la berlina e 5.500 euro la SW, con un'opportunità di crescita, a detta degli esperti del Comitato Prezzi, piuttosto importante. Interesse per le rarissime (almeno sul mercato italiano) V6 3.0 Turbo (a bassa pressione), i cui prezzi, sempre avendo come riferimento il label AB, sono superiori di 1.000 euro rispetto alle quattro cilindri. Queste ultime cresceranno anch'esse di valore, ma in maniera più lenta. E, molto probabilmente, si distingueranno ulteriormente in "t" e "T", cioè nelle edizioni con sovralimentazione a bassa o ad alta pressione, con un leggero vantaggio per queste ultime a causa delle prestazioni più brillanti. In Italia le SW sono più diffuse rispetto alle berline, a differenza di quanto avviene sugli altri mercati. Da segnalare infine le elaborazioni ufficiali Saab Performance by Hirsch sulle Aero 2.3 TS, con potenza portata a 280 o 305 CV e kit estetico: è lecito valutare la presenza di questi rarissimi kit con una maggiorazione del 40%. **RC**



↑ SAAB 9-5 2.0-2.3 TURBO 1997-2005



La berlina prima serie ha iniziato a dare i primi timidi segnali di ripresa. Per il momento le 2.0 e 2.3 a quattro cilindri, con turbo a bassa o ad alta pressione, valgono 2.500 euro.

molto più regolare e accessibile. Le 9-5 in versioni top di gamma escono già cariche di accessori, e la lista degli optional è piuttosto breve. Non mancano comunque alcune proposte sfiziose come il tetto apribile, i sedili anteriori ventilati o il piano di carico scorrevole per il baule (con portata di 200 kg). Purtroppo il navigatore in plancia arriverà solo nel 2003, come aggiornamento del restyling avvenuto l'anno prima. Se ci vogliamo

SI CERCA LA CHICCA? IL LOTTO DI AERO ALLESTITO DAL PREPARATORE HIRSCH NEL 2001: 305 CV E 410 NM. MA I PREZZI...

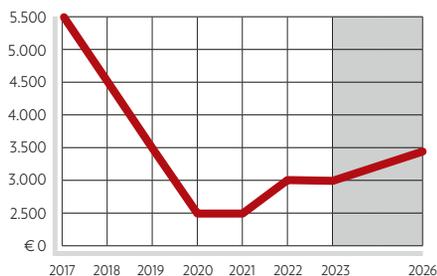
complicare (tanto) la vita, nel 2001 Hirsch, il preparatore di San Gallo che fino alla fine è stato l'elaboratore ufficiale Saab, ha prodotto una serie limitatissima di Aero con 305 CV a 5.500 giri/minuto e 410 Nm a 2.500. Non sono semplici da trovare, e se si trovano il prezzo "da amatore" è sottinteso. A proposito, non è nemmeno la Saab-Hirsch più potente della storia: sulle due serie successive i cavalli erano 310 e ben 420 i Nm...



↑ SAAB 9-5 AERO SW 1999-2005

↓ SAAB 9-5 2.0-2.3 TURBO SW

1999-2005

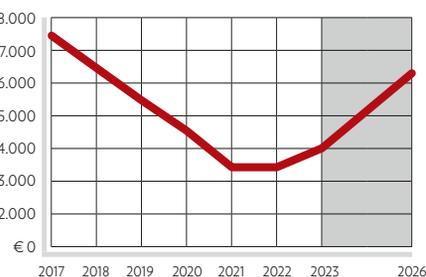


Pur più diffuse, le station wagon hanno quotazioni leggermente superiori a quelle delle corrispondenti berline. Al momento Ruoteclassiche non distingue gli allestimenti.



↑ SAAB 9-5 3.0 V6 24V SW

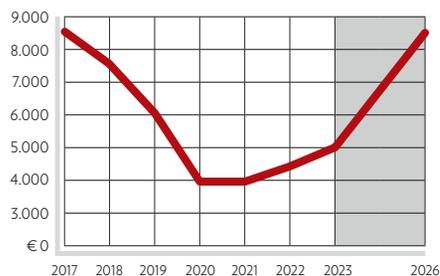
1999-2003



Dotata di un originale sei cilindri a V stretta e sovralimentazione "soft", la station di maggior cilindrata della Saab 9-5 è una vera mosca bianca sul nostro mercato.

↓ SAAB 9-5 2.3 TS AERO

1999-2005



Le Aero con il 2.3 turbo ad alta pressione da 230 CV o 250 CV (dal 2002) sono le versioni su cui puntare; in Italia sono rare (come anche le edizioni da 170, 185 e 220 CV).



NOBILE SCHIATTA

Ultimo capitolo della dinastia 900, fa dimenticare ai puristi l'impiego della piattaforma Opel Vectra. Lo stile, le doti dinamiche e la potenza dei motori ne fanno un'ottima youngtimer da godere nell'uso quotidiano e con buone prospettive collezionistiche

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



SAAB 9-3 SE

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché le Saab per antonomasia sono due, la Combi Coupé e la Cabriolet, e con la 9-3 entrambe raggiungono la massima espressione. Scegliendole, abbiamo delle youngtimer destinate a diventare un classico che, nel frattempo, possiamo ancora guidare tutti i giorni. Come era già accaduto passando dalla 99 alla 900, l'evoluzione dello stile quasi non giustifica il cambiamento del nome del modello. I miglioramenti sottopelle sono però molti, tali da far dimenticare molti difetti di gioventù della 900 targata GM:



i particolari diversi tra i due modelli, che pure hanno silhouette perfettamente sovrapponibili, sono oltre 1.100. Anche gli elementi meno convincenti della 900, come la mascherina con i listelli sottili e la fascia catarifrangente che univa i gruppi ottici posteriori, vengono sostituiti da altri più riusciti. Tutto questo fa dimenticare un

po' il malcontento dei progettisti Saab, che non avevano potuto sviluppare un modello completamente nuovo, ma erano stati forzati a utilizzare la piattaforma GM 2900 della Opel Vectra. A proposito di trapianti Opel, la 9-3 è il modello con cui esordisce sotto il cofano di una Saab il motore diesel, proprio il 2.200 della Vectra. Le versioni a benzina continuano a proporre il quattro cilindri di lontana derivazione Triumph; ormai la Casa non è più unita alla Scania, ma può contare ancora sui suoi validi tecnici, i quali sono passati in Saab pur continuando a lavorare a Södertälje. Cabriolet e Combi Coupé (denominazione, quest'ultima, non più ufficiale) sono affiancate dalla cinque porte, prima nelle vendite ma non certo nel cuore dei cultori del marchio.

QUOTAZIONI

Le entry level sono le **2.0-2.3** aspirate e turbo a bassa pressione: 2.500 euro, senza distinzioni tra le Combi Coupé a 3 e a 5 porte o le SW. Lo scettro spetta alla Cabriolet Viggen con motore 2.3 turbo da 230 CV: 10.000 euro (label AB), 15.000 se perfetta.

Valore minimo € (label AB)

2.500

Valore massimo € (label AB)

10.000

2 RESTAURO

La 9-3 è ancora basata sulla piattaforma GM 2900, ma gli affinamenti rispetto alla 900 "NG" si vedono. Le versioni a benzina (le uniche che valga la pena collezionare) si rivelano molto affidabili, a patto che siano state mantenute regolarmente. I motori, tutti a 16 valvole, sono i B204 e B205 da 1.985 cm³ e i B234 e B235 da 2.290; quelli con il "5" finale, in produzione dal 2000, hanno l'iniezione Trionic 7 in luogo della 5 adottata in precedenza. Se regolarmente mantenuti (meglio se il cambio olio è stato fatto alla vecchia maniera, ogni 10.000 km e se la coppa dell'olio è stata regolarmente pulita) non hanno problemi se non agli organi ausiliari; motorino d'avviamento e pompa dell'acqua potrebbero dare forfait nei primi 200 mila chilometri. I lamierati hanno ottimi trattamenti anticorrosione e i particolari in plastica non soffrono l'esposizione alle intemperie. L'interno ha rivestimenti robusti e facili da pulire, con l'eccezione della raffinata pelle nappata

delle cabriolet Anniversary che essendo molto porosa tende a intrappolare lo sporco e si usura più facilmente sui bordi. Altro punto dolente è il Sid, Saab Information Display (il computerino di bordo), che continua a funzionare regolarmente, ma tende a perdere alcune righe di led; la buona notizia è che quelli forniti come ricambio dopo la cessazione della produzione sono finalmente affidabili. Sulle cabriolet il meccanismo della capote può richiedere la registrazione per problemi piccoli (classico, il rivestimento interno pizzicato in chiusura) o grandi (blocco del servomeccanismo idraulico). I grattacapi insorgono principalmente su vetture trattate male, che non hanno mai visto un meccanico, per cui se il libretto dei tagliandi è compilato correttamente, di solito non riservano sorprese. Ancora a proposito di capote, i punti di piega tendono a usurarsi e una sostituzione del telo può essere decisamente costosa, specie se si opta per il materiale originale. Difficile, invece, che si verifichino infiltrazioni d'acqua, se non a causa di un mantice ormai compromesso.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

DISCO FRIZIONE (VIGGEN)	€ 350
SERIE CERCHI DI LEGA	€ 550-700
ANTENNA RADIO	€ 53
SID (COMPUTER DI BORDO)	€ 320
SERIE TAPPETINI (3/5 PORTE)	€ 45

● I club

Saab 9-3 Viggen Owners Club

Forzatamente un gruppo ristretto, che mantiene in contatto i pochi fortunati possessori di questa sportiva, proposta con carrozzeria berlina, coupé e cabriolet.

Sito facebook.com/groups/53241315489/

Saab 900/9-3 Cabriolet

Pagina Facebook con molti post quotidiani, suggerimenti sulla manutenzione, mercatino

Sito facebook.com/groups/67815928223118/

● I libri



Non ci sono testi specifici.

Bisogna quindi accontentarsi del volume sul design edito dalla stessa Saab nel 2000, "Made in Trollhättan.

A Book About Saab" o di due recenti pubblicazioni sulla storia della Casa. Prima, quella edita dal Museo Saab: Per-Börje Elg, "Saab - All the Cars 1947-2012", Saab Cars Museum Support Organization, che ha sulla copertina una fiammante Viggen lightning blue. Seconda, "Saab Celebration - Swedish Style Remembered", di Lance Cole, Pen & Sword Books 2021.

● Specialisti

eSaab parts

Sito esaabparts.com

Futurauto

Email futurauto.gfm@libero.it

Skandix

Sito skandix.de

Zanetti Omero & C.

Sito zanettiomero.com

3 SU QUALE PUNTARE

Le 9-3 hanno una versione regina. Si chiama Viggen ("Folgore") ed è un omaggio al caccia rimasto in servizio con l'aviazione svedese dal 1967 al 2005, prodotto appunto dalla Saab. La 9-3 Viggen nasce come model year 1999 con l'intento di mettersi in concorrenza con le tedesche Audi S4, BMW M3 e Mercedes-Benz C43 AMG, rispetto alle quali denuncia però un'impostazione di base meno moderna. A causa dello sterzo una rivista inglese l'ha messa tra le dieci peggiori macchine mai provate, posto assolutamente immeritato; più enigmatico e centrato il giudizio di una testata americana: "La più eccentrica della quintessenza di quelle auto strane che produce la Saab". Sviluppata in collaborazione con la Tom Walkinshaw Racing, che aveva firmato la Volvo 850 T-5R, montava il motore B235 con valvole in lega aeronautica Nimonic, sovralimentato con un turbocompressore Mitsubishi TD 04-HL 15-5, che inizialmente erogava 225 CV, portati a 230 nel 2000; scattava da 0 a 100 km/h in sette secondi e ha vinto, con Per Eklund, la cronoscalata del Pike's Peak. L'unico cambio disponibile era un manuale a cinque marce con limitatore elettronico di coppia sulle prime due marce, poi visto anche sulle Aero. La Viggen è stata prodotta tra fine 1998 e metà 2002 in 4.600 pezzi tra berline, Combi Coupé e Cabriolet; 2.932 vetture hanno raggiunto gli Usa e 500 il Regno Unito. I colori per il nostro mercato erano tre: il nero, l'iconico Giallo Monte Carlo e l'esclusivo Blu Lightning (il più richiesto), un azzurro metallizzato intenso con tenui riflessi viola; per altri Paesi c'erano anche l'argento metallizzato, il canna di fucile e il rosso. Gli interni erano in pelle color cuoio, total black o neri con inserti arancioni o blu. Esternamente si riconoscevano per fascioni e minigonne che a fine produzione saranno adottate dalle Aero. Non trovando una Viggen si può sempre "rimediare" con una Aero, allestimento al top che però non era una limited edition. Era abbinato soltanto al più potente dei motori da due litri e a tutte le carrozzerie. Esternamente si distingueva

SAAB 9-3 VIGGEN 1998-2002



SAAB 9-3 (5 P) ANNIVERSARY 2001-2002



SAAB 9-3 (3 P) ANNIVERSARY 2001-2002



SAAB 9-3 CABRIOLET ANNIVERSARY 2001-2002



per le minigonne e i paraurti di disegno specifico, oltre che per lo spoiler posteriore (alla base del lunotto su berlina e Combi Coupé, sul cofano baule per la Cabriolet). Su alcuni mercati la Aero era stata preceduta dalla Hot (High Output Turbo) realizzata sulla base dell'allestimento intermedio SE, ma dotata di sedile di guida a regolazione elettrica con memorie e cerchi da 17". Sempre sulla base della SE era stata realizzata a fine 2001 la Anniversary (anche in questo caso berlina, Combi Coupé e Cabriolet), celebrativa dei 25 anni del turbocompressore sulle Saab, con interno in nappa e una stampa sullo schienale che riprendeva la grafica del logo "turbo" usato su 900 e 9000. Peccato che il motore fosse il 1.985 "turbo soft" da 150 CV, molto elastico tanto da dimostrare tranquillamente 25-30 CV in più e altrettanto rilassante nella guida, ma certamente non un mostro di velocità massima. Fra i colori disponibili, argento

LA VIGGEN MONTA UN QUATTRO CILINDRI DI 2.3 LITRI TURBO DA 225 CV, POI PORTATI A 230. COSTRUITA IN 4.600 ESEMPLARI

e blu scuro metallizzato, bianco, rosso e nero pastello. Quanto alla scelta fra le varie carrozzerie, data per scontata la preferenza all'iconica Cabriolet (meglio affrettarsi, i prezzi sono ancora bassi), altrettanto scontato è che al secondo posto del gradimento ci sia la tre porte. Sceglierla è una questione di appagamento dell'occhio, a parità di motorizzazione le berline sono piacevoli allo stesso modo. Ugualmente scontati i suggerimenti per i motori: B234 o B235, premettendo però che in Italia se ne trovano veramente pochi. Vale però la pena importare una di queste versioni dall'estero, considerando che anche gli esemplari di fine produzione hanno compiuto vent'anni. Infine meglio puntare su vetture con rivestimenti in pelle, più robusti e facili da pulire. E molto diffusi sulle auto immatricolate da nuove in Italia.

NOI CE L'ABBIAMO

La **9-3** non è la prima Saab che si acquista. Sovente è preceduta da altri modelli della Casa svedese. Come nei casi di Laura e Enrico, che hanno iniziato con una 900 'NG', o di Marco, saabbista grazie a una 9000 CSE usata.



LAURA ZELLINI
SAAB 9-3 TURBO SE 3 PORTE
 1998

Da quando ha conosciuto suo marito Marco Di Cecco anche Laura è diventata una saabbista. "Il primo amore è stata una 900 'NG' Talladega. Da fine 2015 guido questa 9-3 2.0 T 16 valvole Ipt del 1988 da 154 CV, con body kit Full Sport Package".

CLAUDIO CARON
SAAB 9-3 TURBO SE 5 PORTE
 1998

Guida la sua 9-3 Cosmic Blue da tre anni. È un esemplare dei primi due mesi di produzione. "Trovandolo - racconta Claudio - ho coronato un sogno di qualche anno prima: al momento di cambiare macchina la mia fidanzata di allora non mi aveva lasciato scegliere la Saab perché troppo particolare". L'auto ha oggi 166 mila chilometri.



ENRICO LOMBARDI
SAAB 9-3 TURBO SE 3 PORTE
 1999

Sin da ragazzo Enrico ha subito il fascino di questa vettura. "Diversi amici di papà ne avevano una e così qualche anno fa ho comprato una 900 'NG', che poi mi è stata rubata. Tre anni fa ho trovato questa 9-3 con il motore B204R, che ritengo il migliore perché non ancora 'strozzato' dal post-trattamento dei gas come il successivo B205. Ha 150 mila chilometri e l'unico intervento straordinario è stato la sostituzione del cassetto delle bobine d'accensione a quota 120 mila".

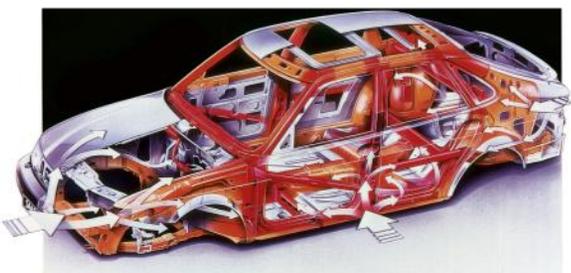
ROBERTO FORLANI
E ILEANA ROMANAZZI
SAAB 9-3 2.3 TURBO VIGGEN CABRIOLET
 1999

Dopo la loro prima Saab, una 9-3 seconda serie turbodiesel, Roberto e Ileana, da sempre estimatori del marchio, hanno voluto "riscattare" quella divagazione a gasolio acquistando la più particolare delle 9-3: una Vigen, scovata in Svizzera, nel Vallese. "È arrivata nel 2022 dopo lungaggini doganali; è uno dei sei esemplari preparati dalla Hirsch con motore da 250 CV, intercooler, filtro aria a cono, scarico in acciaio, console in pelle e griglia a nido d'ape.



MARCO DI CECCO
SAAB 9-3 CABRIOLET ANNIVERSARY
 2002

La sua prima Saab è stata una 9000 CSE, usata di sette anni. Poi Marco ne ha guidate molte altre. "Infine mi sono imbattuto in questa cabriolet Anniversary che ho sottoposto a un restauro totale (carrozzeria riverniciata, motore revisionato, cinematismo della capote rifatto, nuove sospensioni...). Delle Saab apprezzo molto le grandi potenzialità di elaborazione".



1998

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

L'unica grande novità meccanica della 9-3, l'adozione del primo motore diesel mai visto su una Saab (prima con turbo a geometria fissa, poi variabile), è anche il capitolo più triste della sua storia. Meglio quindi ricordare le tante piccole migliorie, dal piantone A rinforzato per una migliore protezione della cella abitativa ai rinforzi delle porte e alla rete Can-bus di bordo, derivata dalla 9-5.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

436.235

• Totale esemplari prodotti per serie

9-3 BERLINA-COUPÉ
1998-2002

282.490

9-3 CABRIOLET
1998-2003

149.145

9-3 VIGGEN
1999-2002

4.600

• I principali modelli



9-3 BERLINA
1998-2002

Una due volumi pura fuori tempo massimo, e proprio per questo affascinante.



9-3 CABRIOLET
1998-2003

Un altro classico della produzione Saab. La prima scoperta uscì nel 1986.

9-3 COMBI COUPÉ
1998-2002

Sportiva, ma con un grande bagagliaio ben accessibile: un'icona della Saab.



9-3 VIGGEN
1998-2002

È stata la Saab più potente prodotta fino ad allora; ha un grande futuro collezionistico.



• Tecnica

Nulla di nuovo

Quando nasce la 9-3 il marchio ha perso un po' di appeal. La 9-3 è una media al passo coi tempi: trazione anteriore, motore trasversale, scocca con cellula di sopravvivenza molto ben protetta. Di rilievo le potenze specifiche di alcuni motori, che raggiungono e oltrepassano 100 CV/litro, con i 200 CV del B204 e i 230 CV erogati dal B234.

4 IL MERCATO

A prima vista quasi identica alla 900 "New Generation", la 9-3 è invece un'auto quasi del tutto nuova, che conserva soltanto la scocca d'origine (la piattaforma rimane quella della Opel Vectra). È un modello di transizione, in attesa della II serie, che però debutta solamente 5 anni dopo, come model year 2003. In prospettiva però, secondo gli esperti, il salto qualitativo della 9-3 rispetto alla 900 "NG" potrebbe portare a una significativa rivalutazione dei valori di mercato, decisamente superiori a quella della progenitrice. Per il momento il listino di Ruoteclassiche non registra differenze negli allestimenti (con l'eccezione del prestigioso e sportivo Viggen), né distinzioni tra le versioni a tre e a cinque porte. Comunque, come per le precedenti 900, le Combi Coupé a 3 porte sono più apprezzate rispetto alle 5 porte e

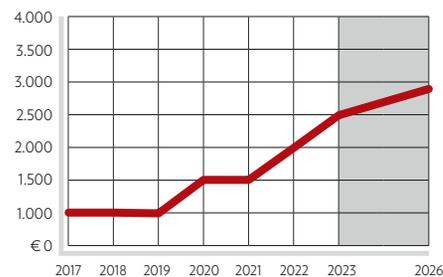
almeno l'allestimento Aero merita un sovrapprezzo rispetto ai più comuni S e SE. Ovviamente sono le Cabriolet a distinguersi. Anche per le scoperte gli allestimenti S e SE quasi si equivalgono nella dotazione (soprattutto sul mercato italiano, dove anche le S erano ben equipaggiate), mentre le Aero meritano un markup in fase di trattativa d'acquisto. Discorso a parte per le citate Viggen, che sono una sorta di edizione speciale, oltre che potenziata con il 4 cilindri di punta della gamma Saab, il 2.3 turbo ad alta pressione da 230 CV. Con una produzione di oltre 436.000 unità, la Saab 9-3 prima serie è un'auto tuttora piuttosto diffusa anche in Italia. Versioni a gasolio a parte, che pure conobbero al tempo un discreto successo anche grazie ai diffusi motori di origine Opel di 2.2 litri da 116 e poi da 125 CV, che però oggi non hanno alcun interesse collezionistico, le Cabriolet sopravvissute sono numerose, anche se difficilmente in perfetto ordine. Questo

LA CABRIOLET È SICURAMENTE LA PIÙ RICERCATA. IN ALLESTIMENTO VIGGEN È UNA MOSCA BIANCA

accade perché per molti anni sono appartenute alla fascia bassissima del mercato delle vetture scoperte, con valori quasi simbolici e dunque quasi mai mantenute a dovere, dato anche il costo elevato dei ricambi. Tra le berline-coupé, più diffuse sono le 5 porte (meno interessanti dal punto di vista amatoriale), di cui molte le 16 valvole aspirate, un discreto numero di Turbo lpt e poche Turbo da 185 e 200 CV (motorizzazioni invece ben più frequenti tra le Cabriolet). **RG**

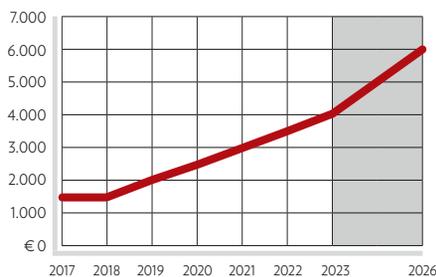


9-3 2.0 16V - 2.3 16V - 2.0 T. LPT
1998-2002



Le aspirate e le turbo a bassa pressione sono le meno interessanti. Sicuramente da preferire nelle versioni a tre porte, cioè Combi-Coupé, meglio se con equipaggiamento ricco.

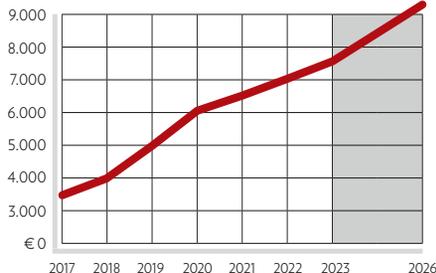
9-3 2.0 TURBO
1998-2002



Con i motori sovralimentati ad alta pressione da 185 CV offrono prestazioni in linea con la sportività dello stile. In genere, sono riccamente equipaggiate.



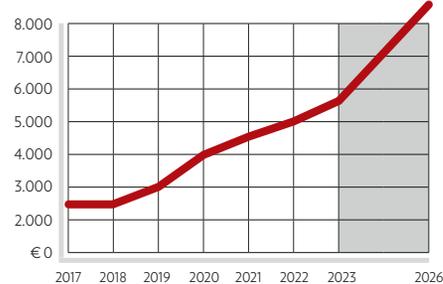
➔ **9-3 CABRIOLET 2.0 16V - 2.3 16V - 2.0 TURBO LPT**
1998-2003



Se le **2.3** sono nettamente più rare delle 2.0, le Turbo a bassa pressione si trovano con relativa facilità. Prospettive di rivalutazione abbastanza interessanti.

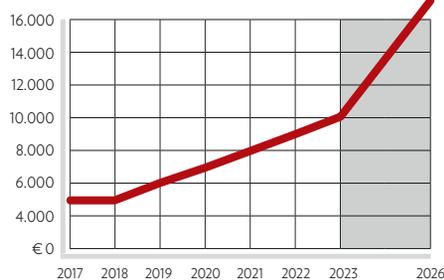


← **9-3 VIGGEN**
1998-2002



Il nome è quello del caccia costruito dalla Saab per l'aviazione militare svedese. Le prestazioni sono da sportiva di razza. Ha quotazioni in fortissima crescita.

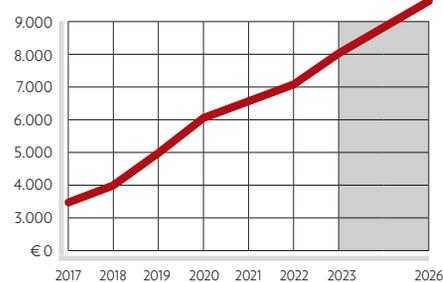
➔ **9.3 VIGGEN CABRIOLET**
1998-2002



È la versione più esclusiva e importante nell'intera gamma delle 9-3 di prima generazione. Un'auto scoperta per la quale vale la pena fare un sacrificio economico.



← **9-3 CABRIOLET 2.0 TURBO AERO**
1999-2003



L'allestimento **Aero** costituisce un'opzione interessante, oggi appena più quotata rispetto alle cabriolet "normali" ma che, in prospettiva, tenderà a salire con più rapidità.

LIBERA PENSATRICE

Presidia il segmento premium con un'idea di lusso che non prescinde dalla praticità. Ha un suo zoccolo duro di appassionati; sono molti coloro che, pur non avendola mai scelta, la stimano. Sono vetture con personalità e fascino da vendere. E da non sottovalutare

Testo di **Massimo Condolo**

Nella filmografia americana, quando si vuole sottolineare l'appartenenza del protagonista a un ceto progressista, agiato e culturalmente evoluto, gli si fa guidare un'auto europea. Molto spesso quell'auto è una Volvo. Poche altre sono allo stesso tempo una world car e l'indicatore di uno stile di vita da pensatore libero, lontano dal mainstream e per questo, in una società sempre più consumista, attento a un design classico e alla longevità del bene. Tema, quest'ultimo, di scottante attualità, ma che per la Volvo è "business as usual" almeno dall'immediato dopoguerra. Il disegno industriale, con la forma che segue la funzione, è la sua cifra stilistica da quando con la PV444 aveva abbracciato i canoni dello streamlining americano, per poi convertirsi al disegno ponton e quindi alle linee tese. Adottava uno stile quando questo stava per finire, se non dopo: per accorgersene bastava parcheggiare una 760 berlina tra un'Audi 100 C3 e una Fiat Croma. Ha fatto della sua classicità un veicolo per comunicare certezze e quando si è discostata dalla produzione di auto razionali e diretta a un preciso tipo d'utenza l'ha fatto con grandi firme della carrozzeria italiana, che hanno prodotto delle auto diverse sia dalle Volvo canoniche sia dalle contemporanee auto italiane: P1800, 262 C, 780. Che siano nate su un tecnigrafo di Göteborg o di Torino, e che piacciono o meno, le Volvo hanno un'innegabile e forte personalità. Pensiamoci bene: spesso anche i registi italiani quando vogliono evidenziare il carattere libero



e non omologato del protagonista, gli fanno guidare una 245.

RAGIONE E SENTIMENTO

Una delle rubriche di questo fascicolo è "Perché sceglierla". Già, perché? Inutile girarci intorno. Una Volvo non è un'auto da sogno come una Ferrari 250 GTO, non è parte della nostra cultura come una Fiat 500, non rappresenta il riscatto di origini umili come una Porsche 356, non è un'universale icona di bellezza come una Lancia Aurelia B24. Tralasciando affidabilità e sicurezza che sono sì importanti, ma non costituiscono certo il driver principale nella scelta di

un'auto classica, potremmo azzardare che l'acquisto avviene "per il suo fascino". Vale per qualsiasi modello di Göteborg, che sia ben radicata nella nostra memoria come la 245 o l'oggetto di un culto iniziatico come la 262 C. Volvo non è certo uno di quei marchi che al grande pubblico viene istintivo collezionare, ma è uno di quelli che, davanti a una loro auto perfettamente restaurata a un raduno o una mostra fanno meditare: "Non ci avevo mai pensato, però...". Se la scelta di un'auto da collezione è emotività pura, la Volvo è una macchina razionale, un'acqua cheta che non strega con una linea ➔

A prova di tutto

Un'immagine che cita una pubblicità della 140, nella quale ben sette 144 erano state appilate una sul tetto dell'altra senza che il padiglione della vettura alla base della catasta si deformasse. Dall'alto, PV 544, 122 (Amazon), Serie 140, 164 e Serie 700.





Prima ammiraglia

Una 164 esce dalla catena di montaggio. Con questo modello del 1968 la Volvo presentava per la prima volta una vettura con motore a sei cilindri e finiture di pregio. Abitacolo e baule erano gli stessi della Serie 140, mentre cofano e calandra erano specifici.

➔ mozzafiato o - eccezione fatta per quelle 850 e V70 con la "R" finale nella sigla - con prestazioni sconvolgenti. Ci conquista giorno dopo giorno con la concretezza, la semplicità di manutenzione, la qualità dei componenti e degli assemblaggi, la discrezione del design che svela tratti di notevole intelligenza, con il suo seguire le mode tanto da non essere una dropout ma senza diventarne vittima. Se non ci fosse stata la 245 la station wagon sarebbe forse rimasta l'auto degli artigiani e di qualche americano in trasferta, mentre

dagli anni 80 è diventata prima uno status symbol nei segmenti alti e poi la norma per le vetture di uso quotidiano, almeno fino all'arrivo dei crossover.

FEDELE COMPAGNA

"Pratica" è un altro aggettivo che le si abbina spesso. Per questo ha successo dove la classica è vissuta quotidianamente: Paesi Bassi, Regno Unito, Svezia. Lì le Volvo più iconiche (Amazon, 140, 240-260, 740-760, 850) sono più diffuse, complice una più antica presenza del marchio sul mercato e una

tassazione più favorevole: da noi fino alla fine dello scorso millennio le vetture oltre due litri (2.5 se diesel) non potevano essere detratte dalla contabilità di un professionista o di un'azienda, a meno che non fossero bene oggetto dell'attività (autonoleggio o simili) - e questo ha generato le "versioni Italia" di diverse Volvo, con motori turbo ad alta pressione da due litri a coprire potenze altrove riservate a turbo a bassa pressione e aspirati più grandi. Sono state per anni auto difficili da rivendere, in buona compagnia con Saab e Subaru ("ottime

Filosofia della Casa

Nella foto, le familiari, dalla Duett alla 850; nelle due foto in basso la gamma degli anni 60, con PV 544, 1800 S e 122. Lo slogan recita "un simbolo dell'alta qualità e della tecnica svedesi".



DALLA 140 IN AVANTI LE VOLVO SONO AUTO DA COLLEZIONE CHE POSSONO ESSERE UTILIZZATE OGGI ANCHE PER LUNGHI VIAGGI

auto, ma non le vuole nessuno", era il mantra di ogni permuta in concessionaria) e questo ha depauperato il nostro parco circolante. Olandesi e finlandesi per le vetture più recenti e ben tenute, polacchi, cechi e baltici per quelle con un po' più di chilometri hanno fatto spesa, in particolare delle 240 Super Polar che erano esclusive del nostro mercato, e di tante versioni super potenti come le 850 T-5R. Modelli che ora, raggiunta l'età dell'eszensione dal bollo e dell'assicurazione agevolata, sono ottime alternative come veicolo

d'appoggio alla collezione storica o come seconda auto. Certo una 164 o una XC 70 2.500 fanno felici i benzinai, ma se usiamo la storica come tale, percorrendo pochi chilometri ben distribuiti durante l'anno per tenerla in efficienza, i costi sono sostenibili. Oggi cercare una Volvo all'estero è quindi un'opzione da considerare, in particolare se abbiamo in mente un modello o versione precisi. Su quale puntare, è questione di gusti, di esigenze e di spazi in garage (non molti fra quelli che abitano in un condominio hanno un box adeguato a una 264 TE...).

Se pensiamo all'idea metafisica di Volvo, tutte quelle dalla Serie 140 alle V70 e S80 vanno bene; se amiamo il design italiano ci sono le coupé, se non vogliamo salire troppo di cilindrata e dimensioni la 480 è un'auto divertente e fuori dagli schemi. E ancora, se soffriamo di dipendenza da gare di regolarità, perché non approfittare degli ottimi coefficienti di una PV? Le Volvo, che da nuove cercavano di soddisfare la clientela più ampia possibile, continuano a farlo da storiche. Non male per un marchio che qualcuno crede ancora aver costruito solo la Polar... **RC**

FA L'AMERICANA

Lo stile concede molto al gusto in voga Oltreoceano. Sotto un vestito alla moda si nasconde però la prima scocca portante della Casa. Robusta, affidabile e facile da restaurare grazie all'ampia disponibilità di ricambi, è perfetta per le gare di regolarità

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



VOLVO PV 444

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le PV 444 e 544 non sono certo le Volvo che ti aspetti oggi. Helmer Petterson ed Erik Jarn, influenzati dai canoni aerodinamici americani immediatamente precedenti all'era delle ponton, si erano ispirati alla Ford Tudor model year 1942. Nulla di più lontano, quindi, dalla razionalità del design scandinavo che associamo ai modelli dagli anni 60 come le serie 100 e 200. Proprio questo "equivoco", però, può rivelarsi molto interessante: ci si può portare a casa una vettura con l'affidabilità delle svedesi e rara sulle nostre

strade (all'epoca non era importata in Italia). Certo non passa inosservata nemmeno a un raduno, è un tuffo in uno dei periodi migliori del design Usa e ha costi di gestione ridotti, sia per la semplicità della meccanica sia per i consumi dei suoi 1.400 e 1.600, ben lontani dagli assetati sei e otto cilindri delle statunitensi



contemporanee. Molti di quelli che oggi importano una PV dalla Svezia lo fanno per ragioni sportive. Non è una questione di prestazioni: nemmeno la 544 nella versione Sport è un fulmine di guerra, e i 40 CV sui 995 kg e 4,45 m della prima 444 erano ottimi per l'epoca, ma nel traffico odierno le sue prestazioni possono creare qualche problema. Le 444 e 544 sono vetture estremamente robuste e prodotte in grandissima serie, quindi con una certa facilità nel reperimento dei ricambi e ideali per le competizioni più impegnative, come la Winter Marathon. In molte gare di regolarità anche di un certo prestigio, poi, hanno ottimi coefficienti. In Svezia se ne trovano ancora molte, 544 in particolare, in qualsiasi condizione; addirittura è possibile trovare delle donatrici in demolizione.

QUOTAZIONI

La meno valutata è PV 544: 12.000 euro se le condizioni corrispondono alla label AB.

Sul gradino più alto si pone la bella station wagon PV 445, quotata 15.000 euro, che salgono fino a 21.500 nel caso di un esemplare perfetto. Appena più economica, 14.000 euro, la PV 444.

Valore minimo € (label AB)

12.000

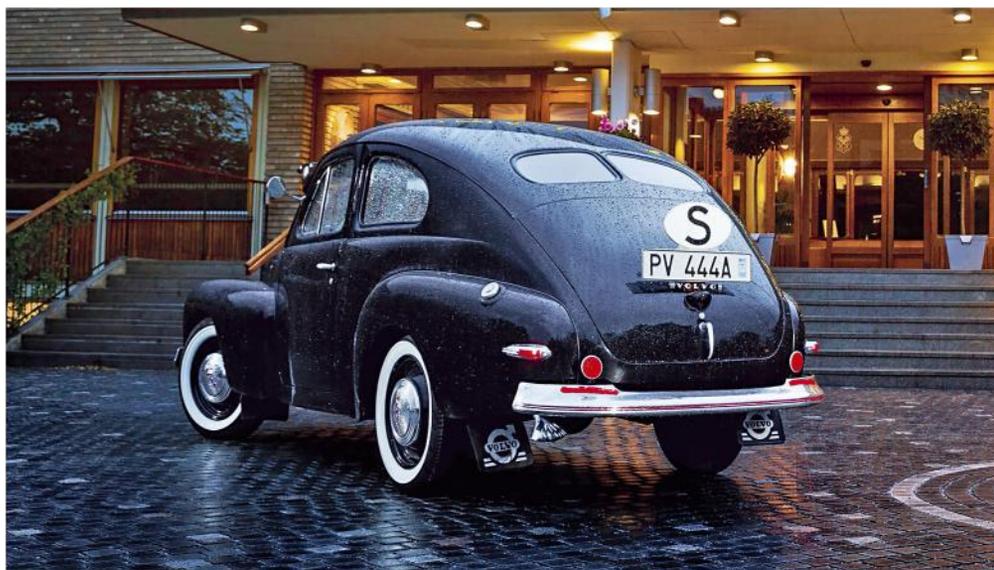
Valore massimo € (label AB)

15.000

2 RESTAURO

Motore a quattro cilindri in linea longitudinale, cambio a tre o quattro marce, trazione posteriore, il tutto montato su una robusta scocca portante (la prima della Casa di Göteborg) di ottimo acciaio svedese: le PV 444 e 544 sono di una semplicità disarmante e i loro pezzi di ricambio non sono difficili da trovare, a patto ovviamente di cercarli nei Paesi in cui erano diffuse da nuove - in primis quelli scandinavi. I motori 1.400, 1.600 e 1.800, siglati rispettivamente B4 (poi B14), B16 e B18, sono stati prodotti anche per applicazioni industriali e marine; B16 e B18 sono comuni alle prime Amazon. Gli organi ancillari arrivano tutti da grandi componentisti - carburatori SU o Zenith, accensione e motorino d'avviamento Bosch - il che garantisce un'ottima conoscenza della loro tecnica da parte dei riparatori e, in molti casi, una buona disponibilità di ricambi originali o replicati. Data la meccanica alla portata di molte officine,

per contenere i costi è meglio scegliere una macchina con la carrozzeria sana e la driveline da rivedere piuttosto che il contrario. Gli esemplari svedesi possono avere sofferto umidità e sale, in particolare nel sottoscocca, per cui se si punta a un conservato o a un'auto bisognosa di un restauro non troppo approfondito meglio cercare su un altro mercato; si trovano abbastanza facilmente PV vendute nuove in Belgio, nei Paesi Bassi o in Portogallo: anche molte ex Usa sono in buone condizioni. Se invece si punta a una vettura già restaurata, l'Italia e la Germania hanno una buona offerta di auto pronte all'uso appartenute a collezionisti, con restauri anche di ottimo livello. Le barn find sono tutto sommato da sconsigliare perché, a meno di non voler seguire in prima persona un restauro completo, la quantità di parti da revisionare o sostituire porta facilmente a superare il valore commerciale dell'auto. L'olandese Nordicar oltre a fornire praticamente qualsiasi ricambio di meccanica, carrozzeria e interni, propone anche preparazioni sportive.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PARAURT. ANT. (PV 444)	€ 400
KIT PISTONI, ECC. (B16)	€ 530
RIVEST. SEDILE ANT. (PV 544)	€ 190
FARO COMPLETO	€ 135
RADIATORE (PV 544)	€ 460

● I club



Svenska Volvo PV-Klubben

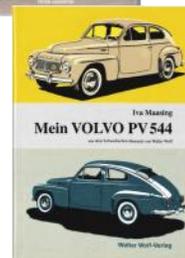
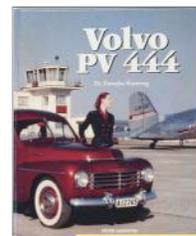
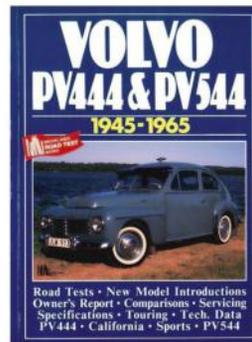
Fondato nel 1977, conta oltre 5.800 soci e 7.000 vetture censite nel registro storico; promuove una vivace attività

di scambio di auto e ricambi, anche attraverso la pagina Facebook. Il sito è consultabile anche in lingua inglese.

Sito pv-klubben.org

Email info@pv-klubben.org

● I libri



In lingua inglese indichiamo "Volvo PV 444&PV 544 1945-1965" della Brooklands Books:

raccolta di prove apparse al tempo sulle riviste specializzate. L'editore Walter Wolf ha ripubblicato in tedesco il volume del 1959 di Iva Maasing "Mein Volvo PV544"; Peter Haventon ha firmato "Volvo PV 444" (in svedese, tradotto anche in olandese).

● Specialisti

Classic Volvo Parts

Sito classicvolvoparts.co.uk

Classic Volvo Restoration

Sito classicvolvorestitution.eu

Nordicar

Sito nordicar.com

VP Autoparts

Sito vp-autoparts.com

VOLVO PV 444 1947-1958



PV 445 DUETT 1953-1960



3 SU QUALE PUNTARE

Due, essenziali premesse: prima, la PV si sceglie per passione e non per investimento; seconda, dalla prima 444 all'ultima 544 è cambiato molto meno rispetto alle variazioni tra la prima e la seconda serie di molti altri modelli. Tra 444 e 544 sono stati prodotti circa 442 mila pezzi con poche varianti di motorizzazione, allestimento e colore, quindi una PV è un'occasione imperdibile solo se è in condizioni eccezionali o ha una storia particolare. La 544 è nata quando già era in produzione la più moderna Amazon; dinosauro scampato al meteorite, ha registrato un calo di vendite costante dall'anno dopo la presentazione a quello dell'uscita di scena. La carriera è stata tranquilla (solo qualche ritocco a fregi e coprimozzi) e senza grandi differenze in termini di dotazioni o prestazioni tra un model year e l'altro. Per la 544 l'essere un restyling nemmeno troppo approfondito della 444 all'epoca era un limite. Oggi è un vantaggio: si compra un'auto relativamente recente con un aspetto decisamente più rétro di qualsiasi sua concorrente dell'epoca. La regola generale de "la prima o l'ultima" si applica bene anche a queste Volvo: una 444 di fine anni Quaranta ha personalità e fascino del modello da cui tutto è iniziato ma ha prestazioni limitate e il cambio a tre marce; una 544 post 1962 con motore B18 (meglio una Sport del 1965 con il B18D da 80 CV DIN) è la più performante e utilizzabile ma anche la più anonima. Chi sceglie una 444 per l'estetica deve tener conto di un fattore non secondario: la gamma colori è più o meno quella della Ford T, total black con qualche eccezione. Fino al 1955 il nero prevede come unica alternativa il grigio (tortora fino al 1952, perla dal 1953, cui si aggiunge il marrone metallizzato per una versione speciale del model year 1953), dal 1954 si trovano anche il bianco (versione speciale California) e il bellissimo blu notte. Le vetture pre 1952 possono avere il "cuculo", un gruppo ottico con luce di posizione e lampeggiatori sistemato al centro del tetto; oggi è un elemento iconico, all'epoca non piaceva perché impediva il

↓ VOLVO PV 544 1958-1965

montaggio del portapacchi. In linea di massima le PV cambiano con il model year: ogni autunno arriva una versione aggiornata, che varia la lettera in coda alla sigla. Lo schema non è regolarissimo, perché le 444 A vanno dal 1948 al 1950 e le K durano il biennio 1955-1957; le 544 seguono invece lo schema con precisione. Di ogni variante della 444 è proposta dal 1949 anche la versione S. Dal 1955 l'originario motore 1.400 (B4B) adotta due carburatori (B14A): la potenza passa da 44 a 51 CV. I motori B16 (1.581 cm³ e 60 CV) arrivano con la 444L del 1957. Nel 1958 la 544 presenta il parabrezza panoramico, un nuovo lunotto più ampio, la mascherina rettangolare e inediti gruppi ottici posteriori; il cambio rimane a tre marce (dal 1960 sincronizzate) con la quarta velocità optional (di serie sulla versione sportiva con due carburatori). Il 13 agosto del 1959 la PV 544 diviene la prima vettura al mondo a essere consegnata con le cinture

LA DUETT, INTRODOTTA NEL 1953 E PRODOTTA FINO AL 1969, È LA MADRE DI TUTTE LE STATION WAGON DELLA CASA

di sicurezza a tre punti montate di serie. Se non si hanno ambizioni sportive e si apprezza il design in cui la forma segue la funzione, un'alternativa interessante può essere la Duett, variante da fatica prodotta a partire dal 1953 sulla base della 444 e poi della 544 con le quali condivide tutti gli elementi dal muso alla porta laterale. A metà tra una giardinetta con portellone posteriore a due battenti e un furgoncino vetrato, è uscita nel 1953 dalla matita di Erik Skog; ha come base il pianale irrobustito (PV 445 fino al 1960, P 210 dopo), pensato per furgonette e pick-up. È la madre di tutte le station wagon di un marchio che di questa tipologia di carrozzeria è stato a lungo sinonimo; non è chic come una 960 o grintosa come una V70 XC, ma è simpatica, funzionale e molto svedese. E, sulle nostre strade, è rara.



4 IL MERCATO

La prima Volvo del dopoguerra è quella che ha fatto conoscere il marchio svedese sui mercati di tutto il mondo e che ha segnato l'inizio del successo della Casa negli Stati Uniti. La PV 444, prodotta dal 1947 al 1958, e la successiva PV 544 (1958-1965), una semplice evoluzione del modello originario, sono molto amate dai collezionisti della marca. Gli esemplari circolanti in Italia sono tutti "stranieri", perché al tempo non venivano importati ufficialmente nel nostro Paese (la prima Volvo a entrare nei listini di Quattroruote è la 122 S, nel 1959). Queste auto sono molto indicate per l'utilizzo nelle competizioni di regolarità: sono maneggevoli, hanno prestazioni "decorose" (soprattutto la PV 544) e si rivelano affidabilissime. E il prezzo è avvicinabile. Sono caratteristiche ideali per chi partecipa a queste gare. Oltretutto

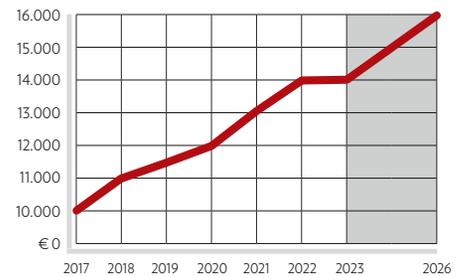
le PV vantano un brillante passato sportivo nei rally. La presenza di un club ufficiale, il Registro Italiano Volvo, che organizza vari eventi nel corso dell'anno, costituisce inoltre un primo punto di riferimento per chi si accosta a questi modelli. Le PV, che hanno monopolizzato la produzione Volvo nei primi 20 anni del dopoguerra, sono vetture importanti per la storia della marca, con una produzione complessiva di circa 440.000 esemplari. Ma i valori di mercato non sono elevati, né commisurati alla loro rilevanza. Un motivo

in più per prendere in considerazione l'ipotesi di acquisto; tuttavia non sono storiche adatte a speculazioni economiche. Le PV 544, ben più diffuse per questioni anagrafiche, sono tutte nelle mani di appassionati, che ben difficilmente se ne separano, tranne nei casi in cui abbiano in mente un progetto più importante e quindi debbano monetizzare. Trovarne una già immatricolata in Italia e pronta da usare non è facile per i motivi esposti poc'anzi. Il mercato svedese, invece, al di là delle distanze e dei costi di importazione, offre una situazione migliore, con valori pressoché allineati a quelli che si registrano nel nostro Paese. Secondo gli esperti della marca, le quotazioni delle PV 444, 445 Duett e 544 sono destinate a crescere, ma di misura, con un trend costante nel tempo, pur senza raggiungere picchi elevati. Sono belle auto, dallo stile originale e divertenti da guidare (soprattutto nelle versioni più potenti); per chi si accosta al collezionismo sono doti essenziali. **RG**

LE QUOTAZIONI MOSTRANO UN TREND AL RIALZO; TUTTAVIA NON SONO STORICHE DA SPECULAZIONE

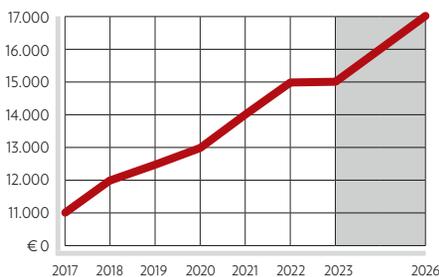


VOLVO PV 444
1947-1958



Sono rarissime in Italia: questo giustifica le quotazioni un po' più elevate rispetto alle successive PV 544. In prospettiva potrebbero raggiungere valutazioni ancora superiori.

VOLVO PV 445 DUETT
1953-1960



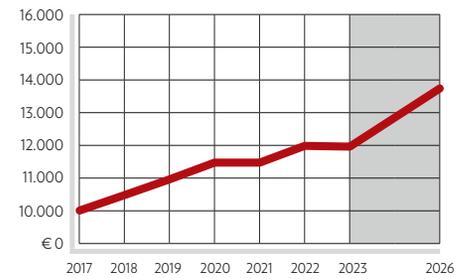
È l'antesignana delle station wagon della marca, modelli che imposero questa tipologia di vettura anche in Europa, sull'esempio di quanto avvenuto negli Stati Uniti.





VOLVO PV 544

1958-1965



Specie negli esemplari dotati del motore B18 a doppio carburatore, le PV 544 sono auto brillanti e divertenti, da utilizzarsi nelle competizioni di regolarità.



PRIMA VOLVO AD ADOTTARE
LO SCHEMA COSTRUTTIVO
A SCOCCA PORTANTE,
LA PV 444 AVVIA IL SUCCESSO
DELLA CASA NEL MONDO

GUIDA SICURA

Con questa famiglia di vetture la Casa diviene il riferimento dell'industria in materia di sicurezza: cinture anteriori e posteriori, servofreno, poggiatesta e piantone collassabile. Le versioni più appetibili sono le sportive S e GT, con potenze fino 100 CV

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

In Svezia è stata la vettura dei sogni di due generazioni. In Italia è molto meno nota, ma se pensiamo che il primo concetto associato al marchio di Göteborg è "sicurezza", non possiamo dimenticare come la fautrice di questa fama sia proprio la Serie 120. Chiamata Amazon sul mercato scandinavo (per il resto del mondo la Casa aveva dovuto rinunciare, in quanto il nome era stato registrato dalla Kriedler, produttrice tedesca di moto), è una berlina ponton presentata nel 1956. Nata con la predisposizione per le cinture di sicurezza



anteriori a due punti e i catarifrangenti che segnalavano l'apertura delle portiere, ha adottato nel 1961 i freni a disco anteriori, nel 1964 il servofreno, nel 1967 il volante e il piantone collassabili, nel 1968 il circuito dei freni sdoppiato e nel 1969 i poggiatesta anteriori e le cinture posteriori. La linea all'epoca moderna è tuttora sobria

e piacevole: quando l'Amazon è stata presentata, le ponton erano sul mercato già da un lustro e qui e là si notano allusioni alla contemporanea Chrysler Imperial (mascherina sdoppiata) ma anche alle precedenti Alfa Romeo 1900 (andamento del padiglione e dei parafranghi) e Fiat 1400 (bombatura del cofano). Su strada non dà sorprese, ha una distribuzione dei pesi che la rende più intuitiva di molte trazioni posteriori dell'epoca; i motori B16 (1.600) hanno una cavalleria appena sufficiente (60 e 76 CV), mentre i B20 (2.000) raggiungono i 100 CV. All'affidabilità, che ha come testimonial le 15 mila unità che si stimano ancora in circolazione su una produzione totale di 667.323, l'Amazon abbina un'ottima abitabilità interna, che la rende ideale per un uso turistico con famiglia.

VOLVO 122 S



QUOTAZIONI

Il listino di Ruoteclassiche non distingue le numerose versioni delle Volvo Amazon, denominate Serie 120 sui mercati d'esportazione. Il valore di riferimento per tutte è 7.500 euro, cifra che lievita fino a 11.300 per le vetture in condizioni di eccellenza assoluta (label A+).

Valore € (label AB)

7.500



2 RESTAURO

Semplice, robusta e prodotta in grande serie senza variazioni significative negli anni, la 120 è molto facile da restaurare e mantenere. A patto di avere buoni contatti con la Svezia, però, perché molti suoi ricambi in Italia sono molto difficili da trovare essendo stata all'epoca importata in numeri esigui. I motori B16, B18 e B20 (1.600, 1.800 e 2.000 rispettivamente) sono stati utilizzati anche su vetture precedenti e successive, oltre che per applicazioni marine e industriali. Sopportano molte ricostruzioni, ognuna delle quali ha una vita di oltre 200 mila km. Sono a portata di qualsiasi officina che abbia esperienza con le auto anni 50 e 60; per rimetterli a nuovo esistono kit con pistoni, bronzine, fasce e guarnizioni. Parti usate di carrozzeria e meccanica, e talvolta anche interni e minuterie, si possono trovare sull'organizzatissimo portale dei demolitori scandinavi bildelsbasen.se che ha però il limite di non

avere una versione inglese: è disponibile soltanto nelle lingue nordiche e in spagnolo, ma in compenso consente ricerche in tutti i Paesi "freddi", Islanda compresa, e propone anche ricambi nuovi di qualità equivalente e originali di vecchi stock. Ottima alternativa, il sito della cooperativa tra club Volvo svedesi (Svis), che ha anche una sede visitabile su appuntamento. Nella scelta di un esemplare da restaurare, meglio controllare bene i fondi del pianale: i trattamenti anticorrosione dell'epoca non erano efficaci come quelli dagli anni 80 in avanti, e una 122 dal cui posto guida si vede l'asfalto non è una rarità. Critici anche i classici punti di corrosione delle carrozzerie: archi passaruota, base del parabrezza, attacchi delle sospensioni possono mostrare ruggine passante. I lamierati da sostituire, comunque, si trovano. I prezzi dei ricambi in Scandinavia non sono alti, ma bisogna aggiungere il costo del trasporto, comunque sostenibile specie se si raggruppano più pezzi in un unico ordine.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT PISTONI ECC. (B18)	€ 540
TESTA (B20)	€ 1.100
SEDILE POST. COMPLETO	€ 320
CHIAVE AVVIAM. GREZZA	€ 10
CALANDRA (MY 1968)	€ 450

● I club

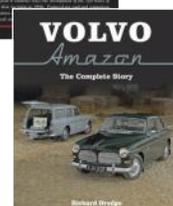
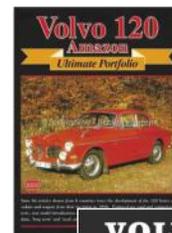
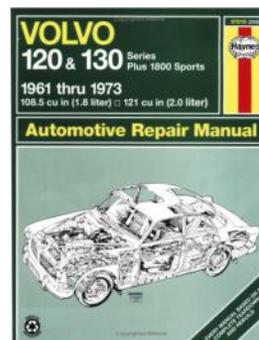


Svenska Volvo Amazonklubben

Ha sede ovviamente in Svezia, a Norrebro (sul lago Vänern, nell'entroterra di Göteborg) e raccoglie appassionati da tutto il mondo. Attraverso il suo sito offre informazioni e ricambi e gestisce anche il registro storico.

Sito amazonklubben.se

● I libri



Innanzitutto due classici: il manuale d'officina Haynes - "Volvo 120 & 130 Series plus 1800 Sport, 1961 thru 1973", di Harold Haynes e B.L. Chalmers-Hunt, Haynes, e la raccolta di articoli "Volvo 120 Amazon Ultimate Portfolio", Brooklands Books. Infine, il recente "Volvo Amazon: The Complete History" di Richard Dredge, The Crowood Press, 2016. Tutti in inglese.

● Specialisti

CVI Automotive

Sito cvi-automotive.se

Skandix

Sito skandix.de

Svenska Volvoklubbar i Samverkan

Sito svis.se

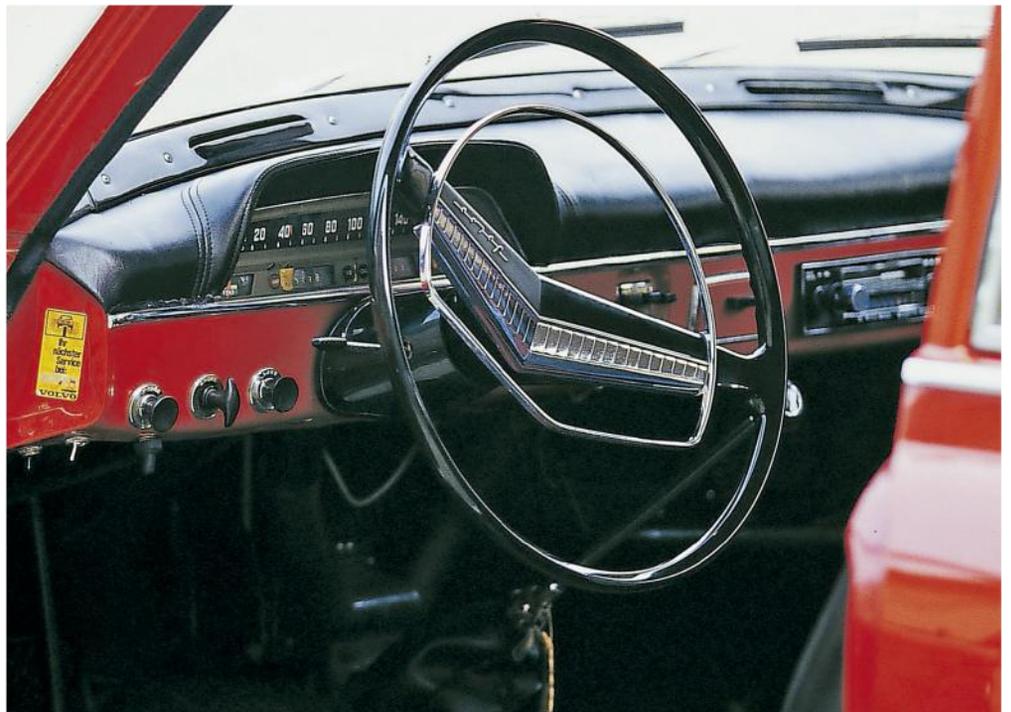
VP Autoparts

Sito vp-autoparts.com

3 SU QUALE PUNTARE

Non c'è una Amazon "giusta" e una "sbagliata" e le possibilità di rivalutazione sono limitate per tutte. A livello di carrozzeria, la vettura debutta come classica berlina a quattro porte (P120); ben più interessante è la due porte (P130), opzione introdotta nell'estate del 1961 e che rimarrà in produzione fino al 1970 (la quattro porte uscirà di scena nell'estate del 1966). A inizio 1962 completerà la gamma la station wagon (P220), il cui ciclo vitale si concluderà nel 1969. Le Amazon variano di anno in anno con i model year, presentati in agosto dell'anno precedente e al solito distinguibili dalla lettera al fondo della sigla; solo la P120A risulta costruita dal 1956 al 1958, ma perché il primo anno la produzione è stata di sole quattro unità. Le variazioni estetiche tra un anno e l'altro, riassumibili in quattro serie principali (model year 1956, 1962, 1965 e 1969), sono principalmente concentrate sul disegno della calandra (ma non sui contorni, che non variano) e sui gruppi ottici posteriori. Il disegno originale prevede una bacchetta orizzontale centrale e una griglia di fondo; la bacchetta si ispessisce con il model year 1962 per poi assottigliarsi con quello 1965 che introduce anche sei bacchette verticali; nel 1969 tutte le bacchette si assottigliano ulteriormente e diventano doppie. I fanalini avevano integrato le luci di retromarcia con il model year 1963, una delle numerose piccole modifiche introdotte nel ciclo vitale della vettura. Non siamo quindi davanti a una prima serie con uno spiccato fascino dell'idea originale e un'ultima più compiuta. Tutte le varianti sono robustissime: "Guidala come se la odiassi, costa meno di uno psicologo", recitava l'attualissima pubblicità Usa degli anni 60. Forse, trovandoci davanti alla macchina razionale per eccellenza, hanno più senso scelte altrettanto razionali: meglio innanzitutto un esemplare con cambio manuale sincronizzato a quattro marce (al non sincronizzato non siamo più abituati, il raro automatico rischia di essere costoso nelle revisioni), disponibile dal 1958. I cambi post 1961 sono ulteriormente migliorati e possono avere l'overdrive a inserimento

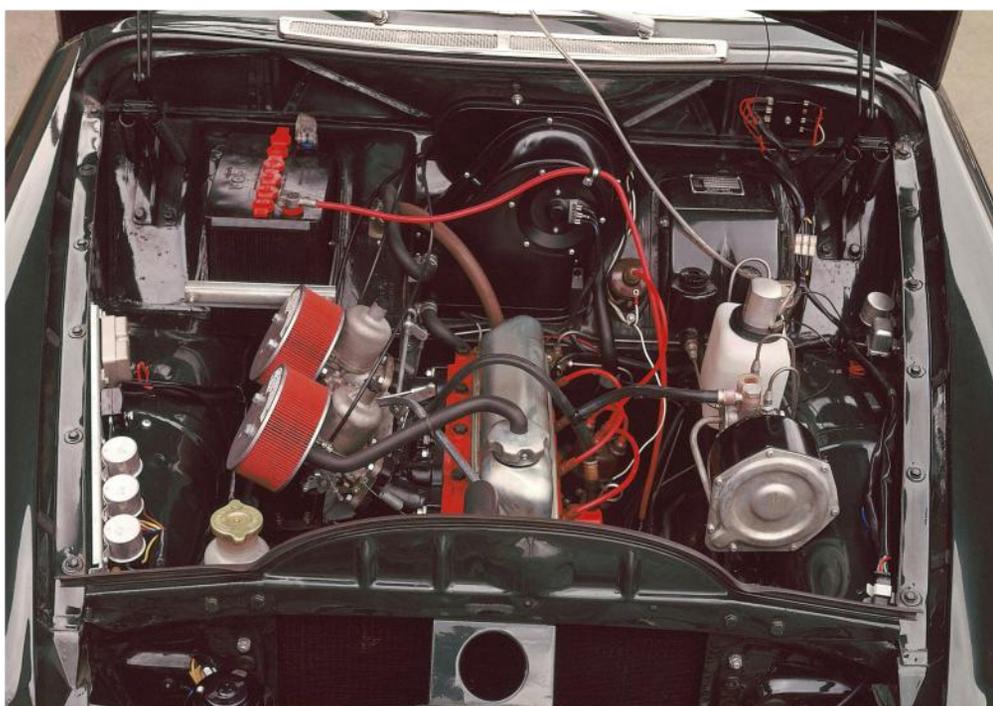
📌 **VOLVO 122 S (P120 - P130) 1958-1970**



↓ **VOLVO 121 (P220)** 1962-1969



↓ **VOLVO 123 GT** 1966-1970



elettrico; torna utile soprattutto nelle lunghe trasferte, il campo d'azione ideale delle Amazon. Se la si vuole usare nel traffico, freni a disco e servofreno sono d'obbligo, per cui è opportuno considerare un esemplare dal model year 1965 in avanti. Nel caso si sia interessati a modelli ante 1961, evitare il poco divertente motore B16 (1.600) da 60 CV; meglio optare per la 122 S, introdotta nel 1958, equipaggiata sempre col B16, ma alimentato da due carburatori, grazie ai quali eroga 76 CV. Questa versione sportiva, che dall'agosto 1961 monterà i propulsori B18 da 80 o 96 CV (fino al 1968) e B20 da 100 CV (fino a fine produzione), è molto amata, soprattutto nella configurazione a due porte. Per coloro che intendono mettersi in garage un'autentica chicca, la scelta non può che indirizzarsi verso la 123 GT, uscita come model year 1967. Proposta solo con carrozzeria a due porte (al lancio disponibile in rosso, bianco e verde scuro),

LA 123 GT È LA VERSIONE PIÙ CORSAIOLA. REALIZZATA SULLA BASE DELLA 122 S, HA ALLESTIMENTO SPECIALE

si caratterizza per un allestimento corsaiolo. La base è la 122 S, quindi motore 1.800 da 96 CV; dal model year 1969 monta il B20, con potenza da 100 CV. L'equipaggiamento comprende overdrive, fari supplementari, terminale di scarico cromato, specchietto retrovisore montato sul parafrangente, alternatore, luci nel vano motore e nel bagagliaio, ammortizzatori rinforzati, contagiri, palpebra della plancia con ripiano, volante sportivo a tre razze con logo GT, avvisatore acustico bitonale, schienali reclinabili con meccanismo cromato, coppe ruota lucide. Per quanto riguarda il numero di esemplari prodotti dal 1966 al 1970 non vi sono dati certi: una "voce" ricorrente indica circa 5.000 vetture. L'incertezza deriva dal fatto che la 123 GT dopo il 1968 è stata assemblata, solo per alcuni mercati, come ordine speciale.

4 IL MERCATO

La prima Volvo con stile europeo (si dice sia stato ispirato da quello dell'Alfa Romeo 1900) e linea ponton è stata anche la prima importata ufficialmente in Italia. Ma quasi tutti gli esemplari circolanti nel nostro Paese sono giunti in tempi successivi. È un modello amato soprattutto dai cultori della marca, ma merita senz'altro l'attenzione di una più vasta schiera di collezionisti, anche da parte di coloro che si accingono a entrare nell'affascinante mondo delle storiche. Il listino di Ruoteclassiche finora ha raggruppato tutte le versioni in un'unica valutazione media: da 7.500 euro per la label AB a 11.300 per quella A+. La differenza effettiva di prezzo nelle transazioni più recenti obbliga a introdurre delle distinzioni, che verranno pubblicate a partire dal numero di aprile di Ruoteclassiche. Eccole in anteprima.

Le quotazioni aggiornate vedono la presenza di tre famiglie: le 121, le 122 S e le 123 GT, sulla base dei differenti motori adottati. Nel corso della lunga storia delle Amazon, i propulsori hanno conosciuto un'evoluzione continua: 1.600, 1.800 e infine 2.000, ovviamente con potenze via via aggiornate e differenze nell'alimentazione (a singolo o a doppio carburatore). Le 121 hanno ricevuto i motori in tutte e tre le cilindrate, con potenze da 60 a 82 CV: per queste versioni Ruoteclassiche conferma il valore AB di 7.500 euro. Anche le 122 S hanno ricevuto tutti e tre i motori, ma sempre con alimentazione con due carburatori, per potenze comprese tra i 76 e i 100 CV. Le nuove quotazioni indicheranno un valore AB di 10.000 euro e un A+ di 15.000 euro. La 123 GT è la più rara. Nata come model year 1967, viene equipaggiata fino al 1968 con il motore B18B da 96 CV; la produzione è proseguita come ordine speciale fino

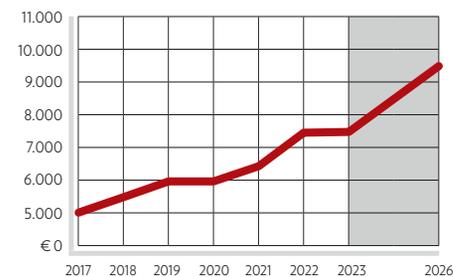
IN ANTEPRIMA ECCO LE NUOVE QUOTAZIONI, DISTINTE IN BASE AI MOTORI E ALL'ALLESTIMENTO

al 1970, con il motore B20B da 100 CV. Le nuove quotazioni delle 123 GT saranno di 12.000 euro per la label AB e di 18.000 euro per quello A+. Le versioni più ricercate della Amazon sono ovviamente le 123 GT e, in second'ordine, le 122 S. L'attenzione dei collezionisti cresce anche in base al periodo di produzione, con particolare interesse per gli allestimenti più recenti. Secondo gli esperti di Ruoteclassiche, le quotazioni della Serie 120 continueranno a crescere, soprattutto per le 123 GT. **RC**



VOLVO 121

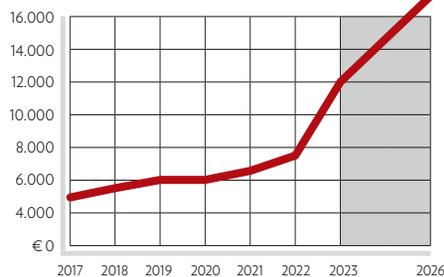
1956-1970



Le quotazioni delle 121, cioè le versioni base, raggiungono al massimo gli 11.300 euro nel caso di esemplari perfetti. Sono valori che cresceranno moderatamente.

VOLVO 122 S

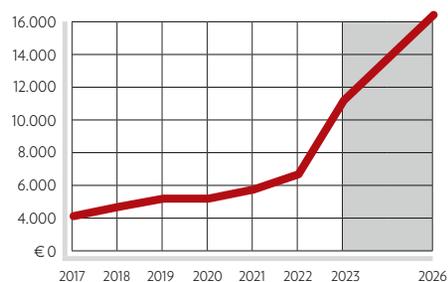
1958-1970



Si tratta della versione più ricca e sporteggiante, prodotta a partire dal 1958. Il valore è del 25% più alto rispetto a quello delle 121. Ricercate le 2.000 da 100 CV.



VOLVO 123 GT
1966-1970



La base meccanica è quella della coeva 122 S: motore 1.800 da 96 CV. Dal model year 1969 monta il nuovo 2.000 con potenza di 100 CV. Il numero di esemplari prodotti non è certo.



UNIONE EUROPEA

Tecnica svedese, design italiano e qualche contributo inglese per la produzione e la componentistica: per la prima coupé del dopoguerra si è unita l'Europa. Ne è nata un'auto originale e affidabile, molto apprezzata anche in America

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



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La risposta è: perché è una bellissima icona del design italiano. Per la sua prima coupé, Göteborg aveva chiamato Torino; nello studio di Pietro Frua, era arrivato per uno stage Pelle Petterson, figlio di Helmer Petterson che era stato manager del progetto PV 444. Pelle aveva perfettamente assorbito i canoni di Frua, ispirati dai gruppi scultorei della classicità, e disegnato con la P1800 (poi evoluta nella 1800 S) una coupé molto pulita, con qualche concessione al gusto americano come il rapporto tra la lunghezza del padiglione

e quella totale della vettura, il tetto basso e le pinne posteriori. Gli stilemi statunitensi rimanevano però una citazione sullo sfondo di una linea molto pulita e sensibilmente diversa dalle Volvo dell'epoca. Anche la sua erede 1800 ES, fulgido esempio di shooting brake all'europea, nasce in Piemonte: l'intervento è opera di Coggiola che, senza modificare né il frontale fino alla porta anteriore né la linea di cintura, disegna un comparto bagagli che ringiovanisce di un decennio la coupé ormai un po' datata eliminando il terzo volume con le pinne e introducendo l'audace portellone in cristallo. Chi non fosse ancora convinto che P1800-1800S-1800 ES meritino l'acquisto può consultare il Guinness dei primati e scoprirne l'affidabilità: l'auto che ha



percorso più chilometri al mondo è proprio una 1800 S. Il suo proprietario Irv Gordon, un insegnante americano dello stato di New York, l'ha acquistata nuova nel 1966 e l'ha guidata ogni giorno. Nel 2018, anno della sua morte, la Volvo aveva percorso 5.245.000 km e il motore, ricostruito due volte, manteneva il basamento originale.

QUOTAZIONI

Un esemplare di P 1800 o delle successive edizioni 1800 S e 1800 E è quotato 19.000 euro nella label AB e 28.500 nella fascia A+. L'originale shooting brake ES, invece, si posiziona appena più in alto: 20.000 e 30.000 euro rispettivamente.

Valore minimo € (label AB)

19.000

Valore massimo € (label AB)

20.000

2 RESTAURO

Il problema, come abbiamo appena visto, difficilmente è la meccanica. Non solo per la provata affidabilità, ma perché i motori sono i B18 e B20 comuni a una vasta schiera di Volvo che va dalla PV 544 alla serie 140 e a diverse altre applicazioni, e così quasi tutti i cambi. Le 1800 sono state anche importate nuove in Italia dalla fine del 1962, ma è praticamente impossibile che qualche officina conservi ricambi di carrozzeria o interni e altrettanto improbabile che qualche meccanico che vi era intervenuto all'epoca sia ancora in servizio. Ma, dal punto di vista della driveline, sono macchine semplici e con componenti di grande produzione - a patto di rimanere su modelli con cambio manuale Volvo: quelli automatici non sono impossibili da riparare ma i costi sono elevati. Non solo, dal model year 1969 si trovano cambi di produzione ZF in luogo dei soliti Volvo di derivazione Borg-Warner. La faccia positiva della medaglia è che queste coupé piacciono

molto in tutto il mondo, per cui si trovano appassionati, ricambi e consigli un po' ovunque, a partire dal sito del club svedese che, pur avendo molte pagine riservate ai soci, è prodigo di informazioni anche nella sezione pubblica. Le maggiori criticità arrivano dalla carrozzeria dei primi seimila esemplari, assemblati in Inghilterra dalla Jensen con lamierati prodotti in Scozia dalla Pressed Steel, che non assicurava la qualità richiesta dalla Volvo. Per questo, nel 1963, la produzione viene spostata nello stabilimento di Göteborg-Lundby e la qualità migliora sensibilmente (la "S" in coda alla sigla indica proprio la produzione in Svezia). Pare che le lamentele degli svedesi non riguardassero tanto la corrosione quanto la precisione degli stampaggi, ma le foto delle Jensen da restaurare mostrano comunque vetture in condizioni decisamente più critiche rispetto alle successive 1800 S e 1800 E. Dal 1963 gli interni misti pelle-vinile sono di serie e questo semplifica la ricerca di rivestimenti per ricostruirli rispetto a stoffe e velluti, costosi da replicare.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

RADIATORE	€ 450
COLLETTORE DI SCARICO	€ 450
MASCHERINA M.Y. 1961	€ 580
MANIGLIA PORTELLONE (ES)	€ 315
INTERNO COMPLETO (ES)	€ 2.150

● I club



Svenska Volvo P1800 Klubben

Come ogni modello Volvo, in Svezia la 1800 ha un sodalizio dedicato.

Sito volvop1800club.se

International Volvo P1800 Owners Club

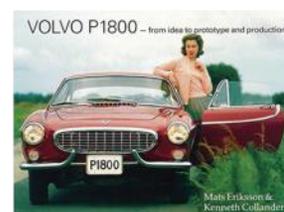
Sito v1800.org

Volvo 1800 Pictures & Global Register

Pagine web molto interessanti con storia, dati di produzione e numeri di telaio.

Sito v1800.org

● I libri



Kenneth

Collander e Mats Westerman hanno firmato "Volvo P1800 - from idea to prototype and production" e la monumentale trilogia in cofanetto "Volvo P1800 Sportvagnshistorien" (purtroppo solo in lingua svedese). Entrambi sono stati pubblicati da Trafika Nostalgiska Förlaget.

● Specialisti

Classic Volvo Parts

Sito classicvolvoparts.co.uk

IPD

Sito ipdusa.com

P1800 Specialist

Sito p1800specialist.com

Volvo 1800-120 Parts

Sito volvo1800-120parts.com.au

VOLVO P1800 1961-1963



VOLVO 1800 S 1963-1969



3 SU QUALE PUNTARE

Premettiamo subito che la P1800 guidata da Roger Moore nella serie "The Saint" è già stata ritrovata e restaurata, quindi ci si deve orientare su un esemplare con trascorsi meno noti. Le variazioni estetiche di model year in model year delle P1800, 1800 S e 1800 E (come le altre Volvo dell'epoca, ogni anno cambia la desinenza finale del modello) sono più sensibili rispetto a quelle delle berline contemporanee: il mercato delle sportive, del resto, le richiede. Si tratta però di piccoli aggiornamenti che non influenzano più di tanto la scelta del collezionista: il disegno rimane quello originale di Petterson tanto che i lamierati non variano mai. Cambiano calandra (in alluminio dal 1965, nera opaca dal 1970, ulteriormente modificata nel 1972), paraurti (dal 1964 l'anteriore è più sottile e non sale verso la mascherina mentre il posteriore è meno avvolgente; entrambi incorporano una sottile fascia in gomma), cerchi e coprimozzi (nel 1963 l'unica conseguenza estetica del trasferimento della produzione in Svezia è l'unificazione delle ruote con quelle della serie 120, nel 1965 i coprimozzi vengono rimpiccioliti, nel 1970 arriva la corniera cromata). Nel 1966 la modanatura laterale cambia forma, le ruote montano pneumatici più larghi dal 1970. All'interno variano il sedile posteriore (abbattibile dal 1964), gli anteriori rivisti nel 1963, con regolazione lombare dal 1965 e ancora rinnovati nel 1972, il cruscotto che dal 1963 adotta il contagiri scalato a 6.500 anziché 6.000, nel 1965 accoglie la maniglia del passeggero e ancora nel 1969 cambia completamente disegno. La meccanica e i dispositivi di sicurezza vengono invece sottoposti a continui aggiornamenti anche importanti. Con il trasferimento dall'Inghilterra alla Svezia il motore vede un nuovo albero a camme e l'incremento del rapporto di compressione; il model year 1966 aumenta la potenza grazie a nuovi collettori e linea di scarico, dal 1967 adotta un circuito di raffreddamento sigillato, nel 1969 con il nuovo "duemila" B20 B i carburatori Zenith-Stromberg sostituiscono sulle sole vetture con guida

a sinistra gli SU, mentre quelle con guida a destra rimangono fedeli al fornitore originale. Le valvole d'aspirazione sono maggiorate dal model year 1970, quando arrivano l'iniezione Bosch D-Jetronic e un nuovo albero a camme; nel 1971 dopo l'effimero cambio ZF si torna al Volvo-Borg Warner. Nel 1966 viene adottato l'avantreno senza punti di lubrificazione e nuove sospensioni posteriori, nel 1967 il piantone dello sterzo collapsabile abbinato a un volante a tre razze ad assorbimento d'energia mentre l'anno dopo arriva il circuito freni sdoppiato. Dal 1970 ci sono i freni a disco anche sulle ruote posteriori e migliora la ventilazione dell'abitacolo; nel 1972 arrivano i vetri atermici e l'ultimo model year (1973, per la sola ES) vede le barre anti-intrusione alle portiere, tergicristalli con una maggiore area spazzata e fari alogeni. Pur dividendo la stessa base, la coupé e la shooting brake incontrano gusti molto diversi, differenti

PUR DIVIDENDO LA STESSA BASE, LA COUPÉ E LA SHOOTING BRAKE INCONTRANO GUSTI MOLTO DIVERSI

come sono tanto nell'immagine quanto nell'utilizzo pratico. La scelta fra l'una e l'altra va quindi fatta a monte. Se la 1800 ES è indubbiamente la versione che più incontra il gusto di oggi, oltre che la più iconica e apprezzata sul nostro mercato - anche perché ha come unica alternativa la Lancia Beta HPE, che al suo confronto appare quasi convenzionale - e quindi la più facile da rivendere, per scegliere una P1800, 1800 S o 1800 E meglio affidarsi a criteri razionali. Meglio quest'ultima, quindi, perché tecnicamente più evoluta e quindi attuale sotto molti aspetti. Chi ama invece andare alla fonte ed è disposto a spendere qualcosa in più per il restauro può puntare su una rara P1800 di produzione Jensen, un melting pot che unisce Svezia, Italia e Regno Unito: quante altre auto hanno avuto così tanti padri nobili?

↓ VOLVO 1800 E 1969-1972



↓ VOLVO 1800 ES 1971-1973



NOI CE L'ABBIAMO

Per alcuni quella per la 1800 non è un'infatuazione recente. Il caso di Mario Augusto Gasbarri è emblematico: vide la ES esposta al Salone di Torino del 1972 e subito se ne innamorò, al punto da acquistare proprio quell'esemplare l'anno successivo. Dopo

esattamente 50 anni sono ancora insieme. Per Maurizio invece è stata la serie televisiva "Il Santo" a destare l'interesse per la sportiva svedese, al punto da volerne una bianca, proprio come quella usata nel telefilm dal protagonista Simon Templar, interpretato da Roger Moore.

Giudizio da addetto ai lavori quello di Vincenzo Missarelli, titolare di un'officina Volvo: per lui rimane la vettura più affascinante mai costruita dalla Casa svedese, un capolavoro che attira non solo gli appassionati di storiche, ma tutti coloro che apprezzano la bellezza.

MAURIZIO SERAFINI ➔ VOLVO 1800 S 1967

Il colpo di fulmine è arrivato con "The Saint" (e per questo l'ha voluta bianca) e l'incontro con una 1800 verde durante un viaggio in Irlanda lo ha consolidato. "Ho trovato questa vettura, proveniente dal Maine, presso un commerciante polacco, a Częstochowa. L'ho fatta restaurare in Serbia, dove vivevo all'epoca e dove ci sono ottimi battilastra, che mi hanno ricostruito in particolare i fondi; ovviamente mi ha seguito al mio rientro in Italia". Maurizio la usa quasi quotidianamente.



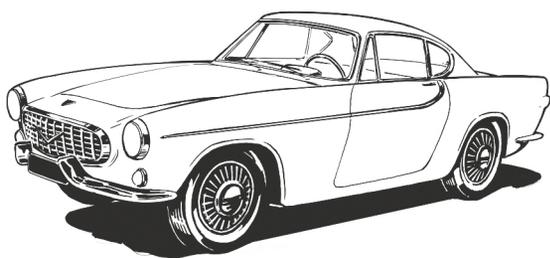
VINCENZO MISSARELLI ➔ VOLVO 1800 S 1968

"Sono un po' di parte, avendo un'officina Volvo dagli anni 80 che recentemente ha ricevuto il mandato per le auto storiche". Vincenzo ha scovato questa 1800 S ex californiana da un commerciante lituano. "Era molto bella, a parte il vano motore che aveva qualche punto di corrosione nella sede della batteria, ma l'abbiamo voluta comunque portare al metallo nudo e revisionare completamente di meccanica: non è stata un'operazione economicamente oculata, ma dettata dalla pura passione mia e dei miei collaboratori. Per me rimane la Volvo più affascinante mai costruita: per strada noto che piace anche a chi non è esperto di auto d'epoca, ma apprezza il bello".

MARIO AUGUSTO GASBARRI ➔ VOLVO 1800 ES 1972

"La vidi per la prima volta al Salone di Torino nel 1972. Era l'auto che cercavo: con un capiente bagagliaio ma sportiva. Allo stand Volvo, però, mi dissero che veniva importata solo su ordinazione e che ci sarebbero voluti due anni per averla. Dopo pochi mesi, l'amico con cui l'avevo ammirata durante la rassegna motoristica torinese la ritrovò in una concessionaria Fiat a Varese: era la stessa del Salone, aveva percorso 10 mila km circa ed era stata data in permuta per una 130 Coupé. Credevo di avere l'unica che circolava a Roma, fino a quando un'automobilista non mi ha tagliato la strada e bloccato perché credeva che avessi rubato l'auto di suo padre. Dal 1973 è sempre stata mia: ci ho fatto 190 mila km solo con la manutenzione ordinaria e il cambio degli ammortizzatori. Il suo impianto hi-fi ha vinto molte gare per la qualità del suono".





1961

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

I primati delle **P1800** sono legati principalmente alla sicurezza: fra le prime ad adottare i freni a disco e l'avantreno con componenti long-life che non necessitano di lubrificazione, sono nate sin dall'inizio con le cinture di sicurezza anteriori. La ES ha tenuto a battesimo le barre laterali nelle porte. Notevole, per un'auto europea di inizio anni Sessanta, l'overdrive con inserimento elettrico.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

47.492

• Totale esemplari prodotti per serie

P1800
1961-1963

6.000

1800 S
1963-1969

23.993

1800 E
1969-1972

9.414

1800 ES
1971-1973

8.078

• I principali modelli



P1800
1961-1963

I primi 6.000 esemplari sono stati assemblati in Inghilterra dalla Jensen.



1800 E
1969-1972

Con l'iniezione meccanica la coupé di Frua arriva all'ultima serie.

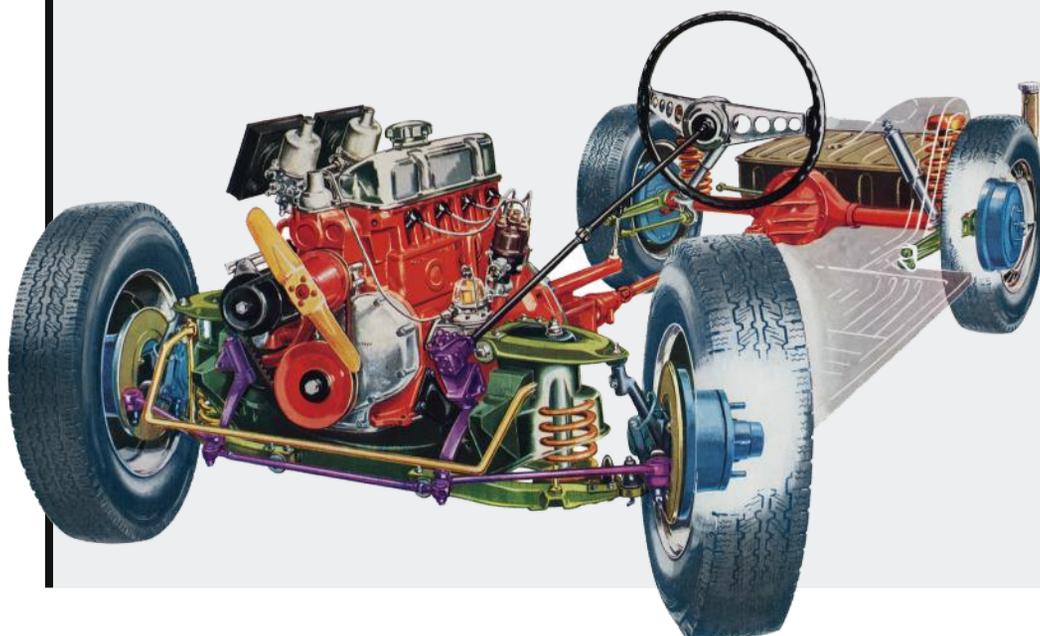
1800 S
1963-1969

La produzione passa a Göteborg e la qualità degli assemblaggi migliora.



1800 ES
1971-1973

Un riuscito intervento di Coggiola trasforma la coupé in una shooting brake.



• Tecnica

Non rimane indietro

Al passo con i tempi, ma tradizionale: scocca portante, motore anteriore longitudinale a quattro cilindri in linea, trazione posteriore. È fra le prime ad adottare l'iniezione: prima la Bosch D-Jetronic con centralina a transistor e iniettori elettromeccanici, poi la K-Jetronic completamente elettronica. Insolito, sulla ES, il lunotto basculante senza cornice che funge da portellone.

4 IL MERCATO

L'auto resa famosa da Roger Moore nei panni di Simon Templar, l'indimenticabile protagonista della serie televisiva "Il Santo" (personaggio letterario inventato da Leslie Charteris nel 1928), è sempre più un oggetto di culto, con quotazioni in forte ascesa in ogni parte del mondo, a partire dagli Stati Uniti, dove è sempre stata molto apprezzata. In questo momento i valori sono molto simili tra la più diffusa P1800 (poi chiamata 1800 S quando la produzione venne trasferita dall'Inghilterra alla Svezia), le più rare 1800 E a iniezione meccanica e le 1800 ES con carrozzeria shooting brake. Per le coupé il valore di riferimento per un esemplare in buono stato è di 19.000 euro, mentre le ES valgono, a parità di condizioni, 1.000 euro in più. Questa differenza potrebbe rovesciarsi a favore della 2 porte, anche se è nettamente più diffusa (ne sono state

prodotte circa 39.000 unità, contro le 8.000 della ES), perché è più iconica. Così sostiene buona parte degli esperti di mercato della marca svedese. Sebbene invece alcuni collezionisti "parteggino" per la carrozzeria a tre porte, perché assieme alla BMW Serie 02 Touring e alla Reliant Scimitar è stata uno dei primi esempi di serie di shooting brake, cioè una sorta di antesignana delle sportwagon. Quel che è certo, però, è che per le P1800 e derivate ci si attende un differente sviluppo dei valori di mercato, che porteranno nei prossimi

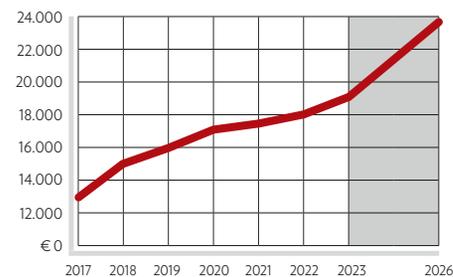
LA SHOOTING BRAKE ES VALE OGGI DI PIÙ, MA LA COUPÉ DUE PORTE POTREBBE RIFARSI A BREVE

anni a una separazione delle quotazioni. Le P1800 di produzione inglese (6.000 unità tra il 1961 e il 1963 negli stabilimenti della Jensen), sebbene criticate per la qualità scadente dell'assemblaggio e delle finiture, sono destinate a crescere di valore più rapidamente e in maniera più sostenuta. Anche le rare 1800 E, con motore di 2 litri e iniezione meccanica, sono previste al rialzo, per i volumi di produzione più modesti. Trovare una di queste coupé svedesi è relativamente semplice anche in Italia, dove buona parte delle ES sono originali "italiane" (cioè vendute all'epoca da nuove sul nostro mercato) mentre le due porte quasi sempre d'importazione successiva. Quasi tutti gli esemplari in circolazione si presentano in ottimo stato di forma, con un restauro professionale alle spalle, più o meno recente, ma solitamente di buona qualità. Per chi si affaccia al collezionismo puntare su una di queste auto made in Sweden è una scelta oculata. **RIC**



VOLVO P1800

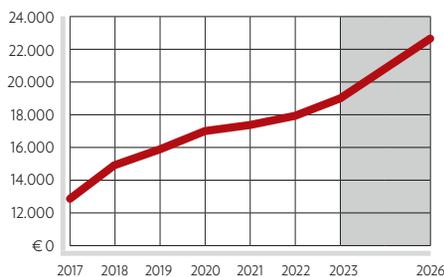
1961-1963



La prima versione prodotta negli stabilimenti inglesi della Jensen (6.000 unità) è molto ricercata e potrebbe salire di quotazione in maniera più rapida e consistente.

VOLVO 1800 S

1963-1969



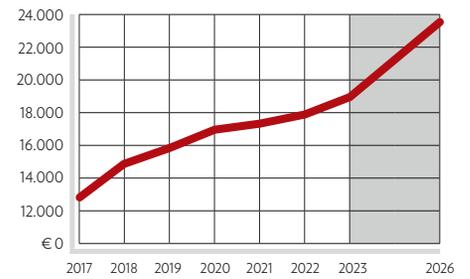
È la versione prodotta in numeri più consistenti. Anche questa salirà di valore in maniera abbastanza elevata. Quasi tutti gli esemplari sono già stati restaurati.





↳ VOLVO 1800 E

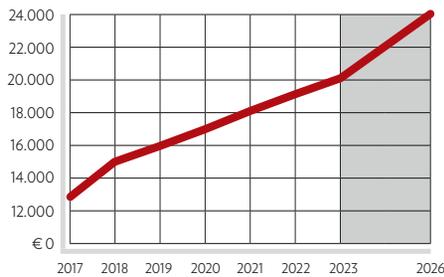
1969-1972



Ha portato all'esordio sia il motore B20 a iniezione sia i freni a disco al retrotreno ed è piuttosto rara: questo fa presupporre un incremento dei valori più elevato.

↳ VOLVO 1800 ES

1971-1973



Questa shooting brake ha sempre affascinato i collezionisti italiani. Fu un'auto di nicchia, ma di discreto successo anche all'epoca. Poco più di 8.000 gli esemplari prodotti.



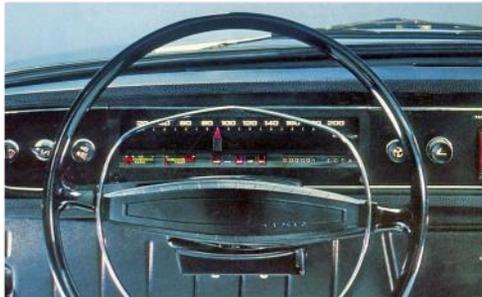
QUALITÀ SVEDESE

Per il nuovo modello si impiegano largamente i componenti delle Amazon. Ma lo stile squadrato molto personale e la notevole attenzione alla sicurezza aprono le porte del mercato italiano. Le sue linee, riprese dalla serie 200, vivranno fino al 1993

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

I motivi che giustificano l'acquisto di una Serie 140 sono tanti. Quello fondamentale è che è la vettura svedese per antonomasia. Lussuosa ma democratica, comoda, spaziosa, ben costruita, sicura. Sotto quest'ultimo aspetto basterebbe, per convincerci, la pubblicità del 1971 con una pila di sette 144 sovrapposte, una appoggiata sul tetto dell'altra: nessun piantone si era deformato, tanto che era anche possibile aprire e chiudere le porte della vettura alla base della catasta. Se invece riteniamo che la sicurezza non sia



un argomento centrale nella scelta di un'auto storica, consideriamola per la sua praticità: tanto spazio ben organizzato, buone capacità di traino magari per un rimorchio con cui spostare la nostra storica da corsa. O per l'affidabilità, visto che i motori sono i noti B18 e B20 macinatori di chilometri. Ma c'è anche chi di tutti questi

aspetti si cura poco e la sceglie perché rappresenta uno stile di vita intellettuale e concreto, senza fronzoli ma con un design ispirato dalla funzionalità. È, per intenderci, il pubblico che si innamora delle porte posteriori della wagon intercambiabili con la berlina, con il caratteristico lato superiore che curva verso il basso anziché rimanere parallelo al padiglione. Una 142 - da questa serie diventa razionale anche la sigla: la prima cifra indica la serie, la seconda il numero dei cilindri e la terza quello delle porte - è ideale anche per un impiego sportivo, specie nei rally. Ma possiamo anche essere più venali e pensare come una Volvo di questo periodo e di questa fascia sia un assegno circolare, perché i suoi appassionati sono veramente molti e non accennano a diminuire con il tempo. Anzi.

VOLVO 144



QUOTAZIONI

Per la Serie 140 Ruoteclassiche prevede un unico valore per tutte le versioni. La quotazione di riferimento per un esemplare in buono stato (label AB) è di 5.500 euro, che diventano 8.300 per le 142-144-145 perfette (label A+).

Valore € (label AB)

5.500



2 RESTAURO

Si potrebbe liquidare questo capitolo con un "ancora più semplice che per le altre Volvo". Più semplice perché il trattamento anticorrosione dei lamierati è migliore rispetto alle Amazon; una delle poche zone dove è possibile trovare ruggine passante è il portellone delle wagon, peraltro facilmente sostituibile anche con un lamierato da demolizione. Molti stampati sono poi comuni a quelli della successiva Serie 200, di cui è facilissimo trovare, specie in Scandinavia, delle "donor car": la ricerca si può fare tranquillamente dalla scrivania, attraverso il solito sito bildelsbasen.se. E, quando i pezzi non sono uguali, quasi sempre sono compatibili - tanto che spesso si trovano, in particolare nei Paesi nordici, collage con pezzi di serie diverse che hanno comunque un senso storico (anche se non è il caso di replicare la situazione in sede di restauro, anzi). Se si punta su un esemplare italiano, difficilmente avrà problemi di corrosione passante, ma le

station wagon possono avere avuto un passato difficile in mano ad artigiani che le hanno usate come un camioncino, quindi i fondi del vano di carico sono da controllare scrupolosamente. Alla reperibilità dei pezzi di meccanica viene incontro la politica Volvo dei "mezzi passi" inaugurata con le Amazon: sotto una carrozzeria che debutta c'è una meccanica collaudata; i vari componenti vengono aggiornati verso metà vita del modello venendo poi impiegati sui primi model year del modello successivo. Questo semplifica molto la ricerca di un B18 o B20 della versione corretta, anche come gruppo di rotazione o revisionato - anche se questi ultimi possono non essere competitivi rispetto a un lavoro di ricostruzione del proprio motore. Gli interni possono presentare qualche problema in più, dal momento che i tessuti non sono molto diffusi tra i ricambisti del settore. Più facile trovare gli interni completi in pelle, in particolare sui siti degli specialisti americani, ma per le versioni d'attacco non erano previsti.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

GUARNIZ. COPERCHIO PUNT.	€ 20
SPECCHI SUPP. PER TRAINO	€ 125
PARAFANGO ANTERIORE	€ 365
KIT PISTONI ECC. (B18)	€ 530
PINZA FRENO	€ 120

● I club



Registro Italiano Volvo d'Epoca

Il registro italiano delle storiche di Göteborg è inserito nella struttura di Volvo Car Italia.

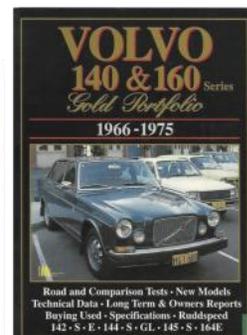
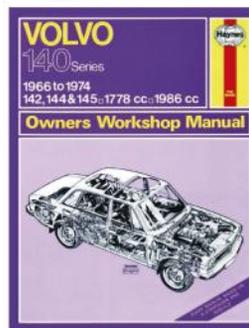
Sito registroitavianovolto.it

Svenska Volvo 140 Klubben

Probabilmente il più grande club del mondo dedicato a questo modello.

Sito 140-klubben.org

● I libri



Soltanto il manuale Haynes "Volvo 140-Series, 1966 to 1974, 142, 144&145, 1778 cc-1986 cc" è specifico. Le monografie comprendono invece anche la 164: "Volvo 140 & 160 Gold Portfolio 1966-1975" (Brooklands Books) e "Volvo 140, 160 & P1800" (Arheve), raccolta di immagini di fabbrica, e "Volvo 140/160" di Fredryk Nyblad (Trafik Nostagiska Förlaget 2022).

● Specialisti

Genuine Classic Parts

Sito gcp.se

Motoroldies

Sito motoroldies.se

Nordicar

Sito nordicar.com

Scandcar

Sito classic-volvo.com

3 SU QUALE PUNTARE

Rimasta in produzione otto anni, la Serie 140 non ha registrato molte varianti. Dall'esordio nel 1966 è proposta in due versioni: normale (motore B18A, carburatore singolo, 75 CV) e S (motore B18B, due carburatori, 100 CV). Nel 1968 i motori da 1.800 (B18) sono diventati 2.000 (B20), ma l'aumento di cilindrata varia di poco la potenza: il motore monocarburatore B20A eroga 85 CV e il bicarburatore B20B 100 CV. Aumenta però la coppia, e con essa l'elasticità. Per il model year 1971 la gamma dei propulsori si amplia con il B20E, che eroga ben 124 CV grazie all'impianto di iniezione Bosch D-Jetronic. Le vetture di questo model year hanno quindi il fascino della primogenita (e che primogenita: la versione iniziale di quella che almeno per noi italiani è la Volvo per antonomasia!) abbinato al piacere di guida delle vetture successive. Un lieve restyling introduce, in luogo di quella sdoppiata in metallo che citava la Amazon, la mascherina nera divisa in tre riquadri: i due laterali contengono i fari, la centrale ospita l'iconica barra diagonale ripresa dal radiatore delle prime Volvo e il logo della Casa (l'Iron Mark, simbolo del ferro) in alto sulla sinistra del veicolo. La gamma allestimenti prevede quello base L, il De Luxe e il Grand Luxe (motore B20E e overdrive di serie). Per il 1972 arrivano le maniglie a filo carrozzeria, più sicure nel caso di investimento laterale di un pedone, che negli anni successivi si diffonderanno molto rapidamente in tutta Europa. La leva del cambio manuale è più corta per ragioni di unificazione con la 164, mentre il comando dell'automatico passa dal piantone dello sterzo al tunnel centrale. Col model year 1973 viene introdotto un altro aggiornamento estetico, che muta nuovamente il volto della 140: la mascherina è sempre nera, ma non ha più i riquadri e l'Iron Mark è al centro, gli indicatori di direzione sono più grandi e sistemati lateralmente ai fari. Cambia anche il posteriore, con gruppi ottici di maggior dimensioni. Per la sola station wagon 145 compare un ulteriore livello top, con motore B20E, chiamato Fuel

📌 **VOLVO 144** 1966-1974



📌 **VOLVO 142** 1967-1974



Injection: è la prima wagon di lusso della storia Volvo e oggi è piuttosto rara. Nel 1974 l'iniezione D-Jetronic cede il passo alla K-Jetronic e compaiono i paraurti sporgenti ad assorbimento d'energia richiesti dal mercato Usa, che d'ora in poi caratterizzeranno per anni qualsiasi Volvo. Quando a Göteborg fanno i conti della produzione, stabiliscono un record; per la prima volta un modello Volvo ha passato il milione di esemplari: esattamente 1.205.111, di cui 412.986 berline a due porte, 523.808 a quattro, 268.317 station. In Italia queste ultime sono certo più comuni, pur avendo raggiunto in assoluto i numeri di produzione più bassi, mentre le "due porte" sono mosche bianche immatricolate la prima volta soprattutto a nome di stranieri; del resto, anche le versioni senza porte posteriori delle comunissime Fiat 131, sulle nostre strade, erano proprio rare. Il risultato è notevole, per una vettura

📌 **VOLVO 145 EXPRESS** 1969-1974



QUANDO ESCE DI PRODUZIONE NEL 1974 STABILISCE UN NUOVO RECORD: È LA PRIMA VOLVO A SUPERARE IL MILIONE DI UNITÀ

europea di quella classe. Ma la 140 non è solo un'auto europea: è una world car, prodotta con volante a sinistra anche in Belgio e Canada e con guida a destra in Australia, Malesia e Sudafrica. Se formalmente il modello scompare dai listini, però, il suo stile non tramonta: la Serie 200, che è un restyling giusto per mantenerne l'estetica al passo con i tempi, rimarrà in produzione fino al 1993. Dovendo dare un ulteriore consiglio, non suggeriamo tanto una versione o un model year, ma di cercare un'esemplare con la targa italiana originale, meglio ancora se quadrata. La sua presenza giustifica infatti una piccola spesa supplementare rispetto alla quotazione di Ruoteclassiche o l'acquisto di un esemplare che richiede qualche lavoro in più.

📌 **VOLVO 145 GL** 1970-1974



4 IL MERCATO

La Serie 140, pur rimanendo in produzione per un lasso di tempo non lunghissimo (dal 1966 al 1974), ha fatto suo un record importante: è stata la prima Volvo a superare il milione di unità costruite. L'ampia gamma di allestimenti, i puntuali aggiornamenti per ciascun anno modello e la diffusa intercambiabilità di numerosi componenti complicano la vita di quei collezionisti che intendono condurre un restauro filologicamente corretto. Il valore di mercato è nella norma per una berlina o una station wagon prodotta tra gli anni 60 e 70, anzi, forse è un po' basso. La quotazione di riferimento per un esemplare ben conservato (o correttamente restaurato parecchi anni fa, e quindi da riprendere in alcuni dettagli) è di 5.500 euro (label AB). È giusto però applicare dei correttivi al rialzo per le versioni più interessanti e per

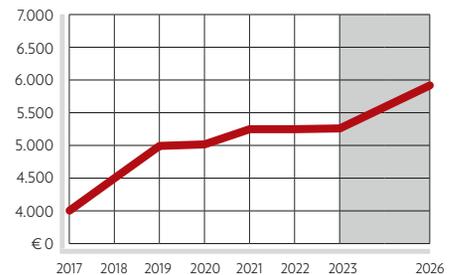
la tipologia di carrozzeria. La redazione non ritiene opportuno creare delle valutazioni distinte data la scarsità di esemplari presenti sul mercato. Iniziamo dalla 145, ossia la familiare: una maggiorazione del 20% è giustificata sia dal numero esiguo di unità in circolazione sia perché rappresenta un caposaldo nella diffusione di questa tipologia di carrozzeria in Europa. La 145 infatti ha dato un contributo essenziale al successo delle wagon svedesi, poi consolidato con le successive 245. Le 140 hanno quasi sempre avuto almeno tre allestimenti, gradualmente più ricchi, contraddistinti da denominazioni non sempre identiche per ciascun mercato e con dotazioni differenti. Per quello italiano, dal 1971 l'allestimento base è L (fino al 1970 era chiamato S), seguito dal DL (De Luxe) e dal GL (Grand Luxe). Quest'ultimo, il più ricco, comprendeva di serie il motore B20E a iniezione e l'overdrive. Per la GL, decisamente fuori dal comune in Italia,

STATION WAGON, BERLINE A DUE PORTE, EXPRESS E GL MERITANO APPREZZAMENTI DAL 10 AL 30%

è lecito un apprezzamento del 30% sulla quotazione base. Per le differenti tipologie di carrozzeria, la berlina quattro porte (144) è la più diffusa, e quindi può essere riferita alla quotazione standard; la berlina a due porte (142) in Italia è pressoché sconosciuta (quindi merita un 10% in più) e per le 145, come detto in precedenza, è giustificabile un incremento del 20%. Da ultimo, le Express, le station wagon a tetto rialzato, costruite in allestimento base. Sono rarissime e quindi valgono circa il 20% in più. **R/C**



VOLVO SERIE 140
1966-1974



I valori delle 142-144-145 sono bassi e il trend di crescita rimane modesto. Tale situazione rimarrà sostanzialmente inalterata anche nei prossimi anni.

VOLVO 142 1967-1974



VOLVO 145 1967-1974



Tre volumi o station

La Serie 140 debutta nell'estate del 1966; all'inizio è disponibile solo con carrozzeria berlina a quattro porte (144). Per il 1968 la gamma si amplia con la due porte (142) e con la station wagon (145), uno dei modelli più iconici del marchio.



LA SERIE 140 È UNA SORTA DI
MANIFESTO PROGRAMMATICO
DELLA CASA: AFFIDABILITÀ,
SOBRIETÀ E SICUREZZA

INNESTO RIUSCITO

L'ammiraglia della Casa nasce dal corpo vettura della 140, allungato a partire dal parabrezza di 10 cm in virtù dell'inedita sezione frontale. Il motore è un sei cilindri in linea di 3 litri; finiture e dotazione sono di classe elevata

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



VOLVO 164

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se amate i frontali con doppi fari rotondi e una calandra importante e un po' rétro, ma pensate che una Jaguar XJ6 o una Lancia 2000 rischino di essere fin troppo note e un po' scontate, questa rara Volvo è la macchina ideale per voi. Il corpo vettura è quello della 140, con il frontale completamente ridisegnato: un innesto di linee curve, opulente e barocche (il designer Jan Wilsgaard si era ispirato al progetto P358, una V8 concepita negli anni 50 e mai entrata in produzione) sul corpo vettura della 140, che ha linee tese da sembrare

tirate con la spatola. Una discordanza che però non è una mancanza di personalità: il suo fascino deriva proprio da questo contrasto, oltre che dall'indubbia esoticità del modello, almeno sulle nostre strade dove ne erano arrivate poche, concentrate soprattutto nel Nord-Ovest. Meno moderna delle 140, rischia di piacere di più



a un nostalgico della Amazon o a un appassionato di auto inglesi "non allineate" - una per tutte, la Rover P5 - che non al classico volvista amante del minimalismo scandinavo. Rimane però, come le altre Volvo, un modello scelto all'epoca come oggi da un pensatore libero. Uno che, come recitava la pubblicità americana, apprezza "L'auto che dimostra che avete di più che del denaro". La 164 è una bella automobile, un salotto di sostanza, rifinita con materiali pregiati e, specie nelle versioni Usa, carica di optional tutt'altro che scontati per l'epoca. Il motore da tre litri a sei cilindri tradisce l'occhio di riguardo per il mercato americano: nella prima versione offre gli stessi cavalli di una contemporanea Alfa o Lancia da due litri, ma proprio perché poco sfruttato garantisce chilometraggi elevati.

QUOTAZIONI

Il nostro listino prevede un solo valore per le 164. Il prezzo di riferimento per un esemplare in buono stato (label AB) è di 8.000 euro, con una maggiorazione del 50% per le 164 conservate come nuove o restaurate professionalmente.

Valore € (label AB)

8.000

2 RESTAURO

Modularità e riutilizzo dei componenti tra le varie generazioni rendono semplice il restauro di molte Volvo, ma sulla 164 questo è vero soltanto per lamierati, vetri e particolari di carrozzeria tra il parabrezza e la coda, oltre ad assali, cambi e sedili anteriori. Il resto, purtroppo, è specifico di questo modello che è sì stato prodotto in 153.179 esemplari, molti dei quali però spediti in kit CKD e assemblati in mercati lontani come Australia, Canada, Indonesia e Malesia. Riportare in strada una 164 può essere quindi oneroso per tutti i componenti specifici, molti di più di quanto non si potrebbe pensare a un primo esame. Il motore è il sei in linea B30 (2.978 cm³), che condivide pistoni, bielle e manovelle con il B20, nato per la 164 e morto con essa, perché l'erede 264 monterà il V6 PRV che permetterà di mantenere lo stesso passo delle versioni a quattro cilindri, mentre la 164 ha un interasse più lungo di 10 cm rispetto alla 144. Come si è visto, non è un

motore problematico né nella versione iniziale da 130 CV a carburatori (B30 A) né in quella da 160 a iniezione Bosch D-Jetronic (B30 E), introdotta col model year 1972 e che equipaggia le 164 E di entrambe le serie. I cambi variano a seconda degli anni e, come per la 140, ci sono sia un effimero ZF sia i Volvo con o senza overdrive a inserimento elettrico e ancora gli automatici Borg Warner. Pochissime vetture sia con il cambio manuale sia con l'automatico montano il comando sul piantone dello sterzo. Quanto alla carrozzeria, sono specifici paraurti anteriori e cofano (la maggiorazione del passo rispetto alle 140 è tutta concentrata tra il parafrangente e il frontale, mentre l'ulteriore variazione di 2 cm introdotta con il model year 1971 ha spostato soltanto i punti di ancoraggio del retrotreno) oltre al lamierato che ospita calandra e fari (singoli sul model year 1969, che montava due griglie dove sulle serie successive ci saranno i fendinebbia) e il paraurti anteriore. Anche le modanature cromate sui passaruota sono specifiche della 164.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PARAFANGO ANTERIORE	€ 510
LAMIERATO FRONTALE	€ 430
GUARNIZ. MOTORE (B30 A)	€ 125
SET BRONZINE	€ 215
PISTONE (1ª MAGGIOR.)	€ 175

● I club



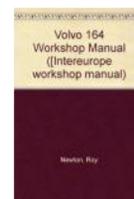
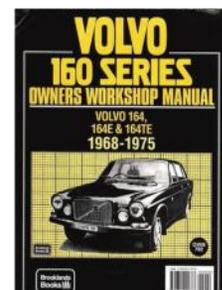
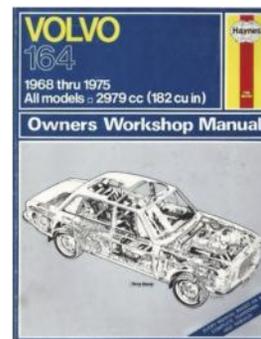
164 Club of Sweden

Il sodalizio svedese accoglie con un sito dalla grafica molto

essenziale: tuttavia è ricchissimo di informazioni e, cosa più che mai gradita, è consultabile anche in edizione inglese. Cura anche un registro storico raggiungibile all'indirizzo 164list.se

Sito 164club.se

● I libri



Non sono disponibili testi specifici.

Esistono però tre manuali inglesi: il classico Haynes "Volvo 164, All models 1968 thru 1975", di John Haynes e P-G. Stratsman, "Volvo 160-series Owners workshop manual - Volvo 164, 164R & 164 TE 1968-1975" edito da Brooklands Books e "Volvo 164 Workshop Manual" di Roy Newton, pubblicato da Interurope.

● Specialisti

Genuine Classic Parts

Sito gcp.se

Schampers Volvo Specialist

Sito schampers-volvo.nl

Skandix

Sito skandix.de

Swedish Car Parts

Sito volvocarparts.nl

3 SU QUALE PUNTARE

La 164 è stata prodotta solo come berlina a quattro porte, anche se sono esistite una 165 wagon prototipo e una 162 che è stata la base per lo sviluppo della coupé 262 C. Con questa vettura di classe superiore - la

scocca è allungata nella parte anteriore di 10 cm rispetto alla 140 e le finiture sono di qualità più elevata - la Casa si pone obiettivi ambiziosi, soprattutto sul mercato Usa, dove intende sottrarre clienti alla Buick, alla Oldsmobile e alla Mercedes-Benz. Oltreoceano la 164 viene infatti proposta con una dotazione di serie ancora più ricca rispetto a quella prevista per il Vecchio Continente: alzacristalli e tetto apribile a comando elettrico, aria

condizionata e vetri oscurati. Il motore è un sei cilindri in linea di 2.978 cm³, alimentato dapprima da due carburatori (130 CV); dal model year 1972 viene affiancata la versione ad iniezione elettronica, che eleva la potenza a 160 CV (sigla commerciale 164 E, designazione interna 164 W). Le migliori sono state continue: selleria in pelle e poggiatesta di serie a partire dal model year 1970, cerchi larghi, servosterzo e orologio di serie a partire dal 1971 (quando viene



VOLVO 164 1968-1972

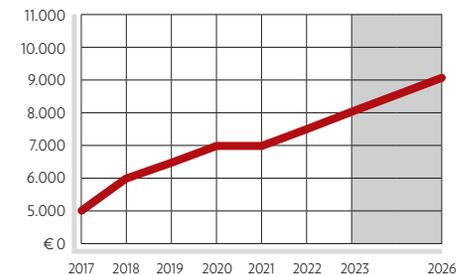
4 IL MERCATO

La prima ammiraglia prodotta dalla Casa svedese a porsi in concorrenza con le coeve berline di lusso tedesche a sei cilindri è molto rara in Italia (dove pure ha incontrato un discreto successo all'epoca), nonostante la produzione sia stata abbastanza elevata in relazione alla categoria di appartenenza. Ne sono state costruite 153.179 unità (la sorella minore 144 a 4 cilindri viene prodotta circa 524.000), con un discreto numero di sopravvissute negli altri mercati (soprattutto in Svezia e negli Stati Uniti). Le quotazioni sono modeste, con incrementi di valore molto ridotti negli ultimi anni, nonostante l'importanza di questo modello, almeno nella storia della Casa. La 164 è un'auto che attira soprattutto i collezionisti affezionati al brand svedese; gli estimatori delle berline alto di gamma degli anni 60 e 70 puntano quasi sempre su Mercedes-Benz, BMW e Jaguar. Eppure è un ottimo esempio di ammiraglia, costruita con qualità e materiali

d'eccellenza, che meriterebbe una considerazione ben diversa. È un modello che appartiene alla fascia di prezzo attorno ai 10.000 euro (8.000 euro è la quotazione AB, 12.000 quella A+), dunque accessibile a molti collezionisti. Ma non è facile reperirla, soprattutto in ordine e completa di ogni dettaglio originale. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclasse il suo valore è destinato a crescere certamente, ma seguendo il trend ormai consolidato: molto lentamente, anche se con una certa costanza. Per trovarne una occorre tenere monitorato il mercato sui principali marketplace di e-commerce. Talvolta capita che ne appaia una, generalmente proposta da commercianti specializzati in auto storiche, poiché i possessori privati ben difficilmente se ne separano. Chi dovesse imbattersi in una 164 non se la lasci sfuggire, perché rispetto alle concorrenti è certamente più esclusiva, anche se a prima vista differisce poco dalle più comuni 144. Merita senz'altro di essere conservata e mostrata con orgoglio in occasione dei raduni. **RIC**



VOLVO 164 1968-1972



La prima edizione, con motore sei cilindri di 3 litri alimentato da due carburatori, è quella più diffusa anche in Italia. Un esemplare perfetto arriva al massimo a 12.000 euro.

allungato il passo da 270 a 272 cm), dischi freno anteriori ventilati e maniglie a filo carrozzeria in occasione dell'arrivo dell'iniezione. L'unico restyling degno di tal nome arriva per il 1973, quando cambiano i gruppi ottici posteriori, che diventano rettangolari e a sviluppo verticale, e il disegno di paraurti, calandra e cruscotto; vengono pure introdotte le barre anti-intrusione. Nel 1974 nascono gli ibridi che utilizzano scocche e interni

IL MODEL YEAR 1972 COMBINA IL PIACEVOLE LOOK D'ORIGINE CON LA MASSIMA EVOLUZIONE DELLA MECCANICA

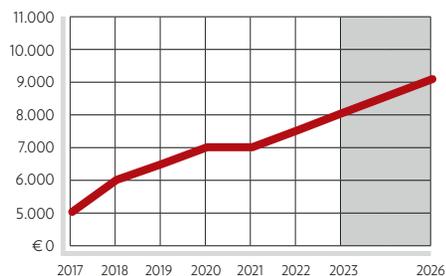
derivati dalle serie 200, riservati a Stati Uniti e Giappone. Ammesso di poter scegliere, meglio quindi un model year 1972, con l'evoluzione meccanica compiuta e il look originale. Se invece siete alla ricerca della capostipite della serie, la prima versione model year 1969 fa al caso vostro. Oltretutto è stata quella prodotta in minor numero di esemplari: 12.199 unità su un totale di quasi 153.200 vetture costruite tra il 1968 e il 1975.



↑ VOLVO 164 E 1971-1975

↓ VOLVO 164 E

1971-1975



Il motore a iniezione adottato col model year 1971 non giustifica una quotazione a distinta. Le prospettive di rivalutazione sono anche in questo caso piuttosto mediocri.



Foto di famiglia
La prima Volvo 164 allestita nel 1968. Dal lato passeggero posano Svante Simonsson (a sinistra), responsabile tecnico, e Gunnar Engellau, amministratore delegato della Casa dal 1956 al 1971 e poi presidente fino al 1978.

ICONA DI MARCA

Per gli automobilisti italiani è il simbolo della Casa. Linee squadrate, robustezza a tutta prova e qualità ineccepibile. La versione 245 Turbo inoltre è stata la prima station wagon di serie con motore sovralimentato, antesignana di tutte le familiari sportive

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

L'avvocato del diavolo direbbe che è semplicemente una 140 che per rimanere al passo con i tempi è stata aggiornata nei motori (dal terzo anno di produzione, però), nelle sospensioni (MacPherson all'avantreno) e nell'estetica (in particolare nel muso ispirato alla concept a elevata sicurezza VESC del 1972). Verissimo. Ma per noi italiani questa serie, in particolare dopo il restyling del 1981 con il nuovo frontale, è quella che ha consolidato le auto di Göteborg come status symbol. Quindi la scegliamo perché è "la Volvo" per



autonomia. Mette d'accordo tutti: progressisti e conservatori, ex alternativi ed ex paninari, intellettuali e artigiani. È semplice da riparare e si trovano sempre i ricambi. È stata sia un'ammiraglia sia un mulo da lavoro, oggi è un'auto "formal casual" che si può guidare sia perfetta sia con qualche acciaccio, e senza far brutta

figura. Prodotta ancora per un anno dopo la fine della 740 che ne doveva essere l'erede, dimostra che amiamo i classici e non ci facciamo condizionare dal pensiero mainstream che ci vorrebbe alla guida di una crossover. Trovando sempre un nuovo acquirente, è un ottimo esempio di economia circolare senza che la si debba smembrare e riciclare. È la prima Volvo che ha avuto una versione speciale per il mercato italiano, la station wagon Polar poi seguita dalla Super Polar, molto apprezzate anche dai collezionisti stranieri, e ha una distribuzione dei pesi così equilibrata da far dimenticare che è una trazione posteriore. E se tutto ciò non bastasse, scegliamola perché, oltre ad avere una struttura all'epoca all'avanguardia nella sicurezza, non teme i chilometri.



VOLVO 245

QUOTAZIONI

Anche in questo caso **Ruoteclassiche** indica un valore unificato per tutte le versioni: le berline (244) e le station wagon (245), poi semplicemente denominate 240 (sia berline sia station) a partire dal model year 1983. La quotazione di riferimento è 7.000 euro.

Valore € (label AB)

7.000



2 RESTAURO

Ci sarà mai bisogno di restaurare una Volvo 240, modello che sta nell'Olimpo dei cinque indistruttibili insieme alla Ford Crown Victoria, alla Gaz 24, alla Mercedes-Benz W124 e alla Toyota Camry? Sì, anche se YouTube è pieno di video di risvegli di 240 dimenticate in fienili, boschi e magazzini che con un quarto d'ora sotto il getto dell'idropulitrice e una batteria nuova sono pronte a riprendere la strada. Proprio per la loro robustezza hanno passato anni difficili e quindi, anche se le meccaniche funzionano ancora bene, interni e carrozzeria devono essere ripresi. Le scocche soffrono il passaggio dei sistemi di verniciatura con una progressiva riduzione dei composti volatili, che hanno richiesto una lunga messa a punto e che nei primi anni non proteggevano adeguatamente le lamiere. Capita quindi di trovare delle 240 con corrosione passante, specie nei passaruota.

Un altro punto critico è il portellone delle station wagon, che mostra ancora problemi di corrosione dall'interno anche sugli ultimi esemplari. Non bisogna disperarsi, però: con una produzione di 2,86 milioni di esemplari è facile trovare una donatrice, persino tra i demolitori italiani e, se il pezzo non si trova da noi, tra club, ricambisti e rottamatori del Nord Europa (attraverso il solito portale *bildelsbasen.se* per gli scandinavi, mentre nel Regno Unito c'è lo specialista *volvosaabbreakers.com*) salta fuori dopo un po' di ricerche. Gli interni sono un po' più problematici: quasi sempre sono usurati anche sulle vetture in demolizione. Nei restyling che si sono susseguiti in diciotto anni di produzione, inoltre, sono sempre stati la prima cosa a cambiare e di conseguenza le varianti sono molte. Per la catena cinematica ci sono diverse offerte di componenti e complessivi revisionati; dal sito ufficiale Volvo Cars degli Stati Uniti è anche possibile sapere quale concessionario ha a stock una vasta serie di componenti nuovi, in particolare per le parti di usura come i freni.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SET BRONZINE (B19-21-23)	€ 60
GUARNIZ. TESTA (B19-21)	€ 25
AMMORTIZZ. (MONROE)	€ 60
LUNOTTO (245)	€ 320
CONSOLE CENTR. (1979-93)	€ 175

● I club



Registro Italiano Volvo 240

Dedicato al censimento delle 240 esistenti

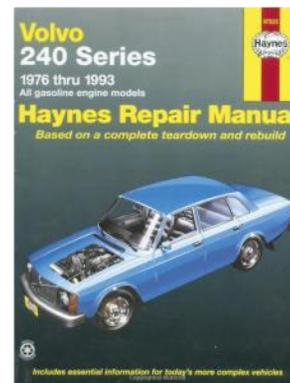
nel nostro Paese, fa riferimento a una pagina web con gallerie fotografiche e forum; organizza anche raduni.

Sito volvo240.it

Svenska Volvo 240 Klubben

Sito svenskavolvo240klubben.se

● I libri



Iniziamo con "Volvo 240 and 260: Model Changes in Chronological Order" di Wietze de Vries, edito in autopubblicazione tramite la svedese Publit. In tedesco c'è l'agile volumetto di Alessandro Rigatto, "Volvo 140 & 240, Schwedens Klassiker", Motor buch Verlag 2020. Immane il solito manuale d'officina della Haynes: "Volvo 240 series 1976 thru 1993".

● Specialisti

Polar Parts

Sito polar-parts.it

Volvo Saab Breakers

Sito volvosaabbreakers.com

Volvo Cars Usa

Sito usparts.volvocars.com

Vparts

Sito vparts.se

3 SU QUALE PUNTARE

Il fatto che molti chiamino Polar qualsiasi Volvo station wagon proprio come c'era chi chiamava Pallas qualsiasi Citroën DS la dice lunga sulla popolarità di queste versioni superaccessoriate di fine serie. Oggi come allora hanno un elevato value for money e l'ideale sotto questo aspetto è una 240 Super Polar (essendo una wagon è a rigor di termini una 245, ma dalla fine del 1982 la denominazione commerciale è 240 per tutte le carrozzerie). Esclusiva per l'Italia, è introdotta a fine 1990, ha colori più vicini al nostro gusto (bianco o rosso pastello, argento, antracite, amaranto e verde scuro metallizzati) e vanta una dotazione che comprende ABS, climatizzatore, cerchi di lega, interni in pelle e specchietti regolabili elettricamente e riscaldabili. La Polar, commercializzata nel 1989, è più vicina allo spirito Volvo e offre cerchi in acciaio con copricoppe e un robusto tessuto per il rivestimento dei sedili; diversi esemplari sono però privi del condizionatore, che era l'unico optional previsto. I colori sono gli stessi della Super senza l'amaranto e il verde scuro. Polar e Super Polar sono spinte dal 2.000 aspirato da 116 CV, perfettamente in linea con lo spirito della versione. All'estremo opposto per prestazioni c'è la Turbo del 1981: nata per contrastare il successo della Saab 900, lascia di stucco chi pensa che le Volvo siano poco performanti. Nel misto veloce non è intuitiva come la cugina di Trollhättan e anche per questo è stata mediamente trattata meglio dagli ultimi proprietari. Gli esemplari italiani della Serie 240 si trovano più spesso con i B20 o B19 da 1.986 cm³ o il loro successore B200 di pari cilindrata, adottati sui mercati che fiscalmente favorivano le cilindrato sotto i 2.000. Quelli di provenienza straniera hanno più facilmente il B21 di 2.127 cm³ o, dopo il 1980, il B23 di 2.315 e il suo successore B230, che può avere qualche problema di durata nei primi anni di produzione (1985-1989). Era disponibile sia come berlina (siglata inizialmente 244) sia come station (245), con quest'ultima decisamente più rara. Per le altre versioni, scegliere un allestimento o un restyling

📌 **VOLVO 244 (240) TURBO** 1980-1985



VOLVO 240 SUPER POLAR 1990-1993



è una questione di gusti. Piuttosto rara e interessante è la 242 GT del 1978, con motore B23, che è l'erede della 123 GT; rimane in produzione fino al restyling del 1981. Quell'anno, grazie soprattutto ai fari rettangolari e al nuovo interno, le 240 smettono di essere delle 140 con frontale inclinato e gruppi ottici posteriori più grandi (che dal 1979 avvolgono i cantonali posteriori). Il motore diesel, piuttosto diffuso in Italia a partire proprio dall'intervento estetico più sostanziale, è in realtà arrivato sulle 240 nel 1979, all'epoca dei fari rotondi: è un sei cilindri di origine Volkswagen da cui il suffisso D6 nella sigla delle auto che lo montavano, in un primo momento tutte GL. A inizio carriera i livelli di allestimento erano tre: L, DL e GL, con il primo dismesso nel 1979 e il secondo inizialmente disponibile solo a quattro porte e con il B21; in Italia si trovano soprattutto le DL e qualche GL, essendo la base un po' troppo "stile Ikea"

LA SCELTA CADE SULLA SUPER POLAR: ABS, ARIA CONDIZIONATA, INTERNI IN PELLE E VETRI ELETTRICI

per la loro fascia di mercato. Con il 1981 si aggiungono le GLT (con motore V6 B27, poi sostituito dal B28) e GLE, che montano motori a iniezione in luogo di quelli a carburatore, e quindi le citate Turbo, anch'esse alimentate con l'iniezione. Al tempo la 245 è la prima station wagon prodotta in serie equipaggiata con un motore a benzina sovralimentato; il quattro cilindri di 1.986 cm³ con albero a camme in testa (sigla B19 ET) eroga 145 CV a 5.500 giri/minuto (per altri mercati è previsto il 2.127 cm³ da 155 CV, denominato B21 ET). Dal model year 1983 sono adottati cofano e calandra più alti, elementi prima distintivi delle 260. Il 1991 vede la sostituzione delle GLT con le SE. Il 5 maggio del 1993 l'ultima 240 esce dallo stabilimento di Torslanda, a Göteborg. Finiva un'era.

4 IL MERCATO

Gli esperti di Ruoteclassiche ritengono che le versioni della Serie 240 su cui puntare siano le Turbo, ossia le più rare e meglio quotate, anche perché hanno un importante trascorso sportivo (vinsero il Campionato Europeo Turismo del 1985). Proposte con il motore B21 ET da 155 CV con cilindrata di 2.1 litri, le Turbo furono affiancate su alcuni mercati, tra cui l'Italia, dalle versioni equipaggiate con motore B19 ET da 145 CV, con cilindrata portata sotto la soglia dei 2 litri per aggirare l'Iva "pesante". Le quotazioni sono identiche, anche se le 2 litri sono più facili da reperire nel nostro Paese. Nessuna differenza anche tra la carrozzeria a quattro o a cinque porte (le 242 Turbo non furono mai importate ufficialmente): la quotazione è la stessa, cioè tra i 7.000 euro (label AB) e i 10.500 euro (label A+). In realtà, negli scambi commerciali si registra una

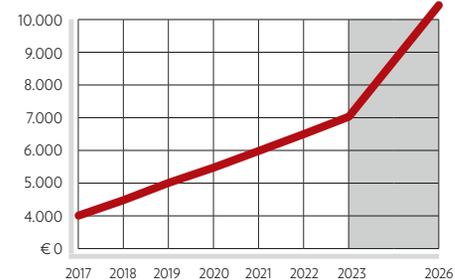
maggiorazione di circa il 10% a favore delle station wagon. Su alcuni mercati sono state commercializzate anche le versioni GLT Turbo (principalmente tra il 1981 e il 1983): il valore è identico a quello delle Turbo, dato che l'allestimento di queste ultime era derivato proprio da quello delle GLT, che in precedenza costituivano la versione più sportiveggiante. Le Volvo sovralimentate, pur arrivate sul mercato dopo le concorrenti Saab, hanno riscontrato un certo successo commerciale, che oggi si traduce in un gradimento particolare da parte degli appassionati. Purtroppo non ne sono rimaste molte e anche il volume degli scambi è conseguentemente molto limitato. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche il valore attuale delle nostre quotazioni è destinato a salire molto rapidamente nei prossimi anni. Anche le altre versioni "normali" della Serie 240 hanno un luminoso avvenire secondo gli addetti ai lavori, perché tipiche

LE TURBO SONO LE VERSIONI SU CUI PUNTARE. MA IN ITALIA LE POLAR SONO DIVENUTE AUTENTICHE ICONE

rappresentanti del segmento delle berline e SW di categoria elevata negli anni 70 e 80. Più che youngtimer sono considerate dagli appassionati storiche a tutti gli effetti. Molto gradite sono la Polar e la Super Polar, allestimenti ideati per il mercato italiano e divenute al tempo vere icone della Casa svedese. Pollice verso, ovviamente, per le diesel, che vantano un unico primato tecnologico: sono state le prime sei cilindri a gasolio della produzione automobilistica mondiale. Il motore (2.4 litri) proveniva dai veicoli commerciali Volkswagen. **RC**

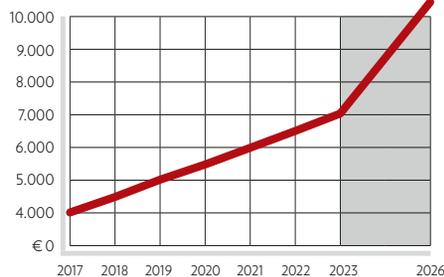


VOLVO 244 (240) TURBO
1980-1985



La berlina a 4 porte è stata molto apprezzata all'inizio dell'era turbo nei primi anni 80. Un'immagine vincente che continua a sopravvivere ancora oggi. Crescerà.

VOLVO 245 (240) TURBO
1981-1985



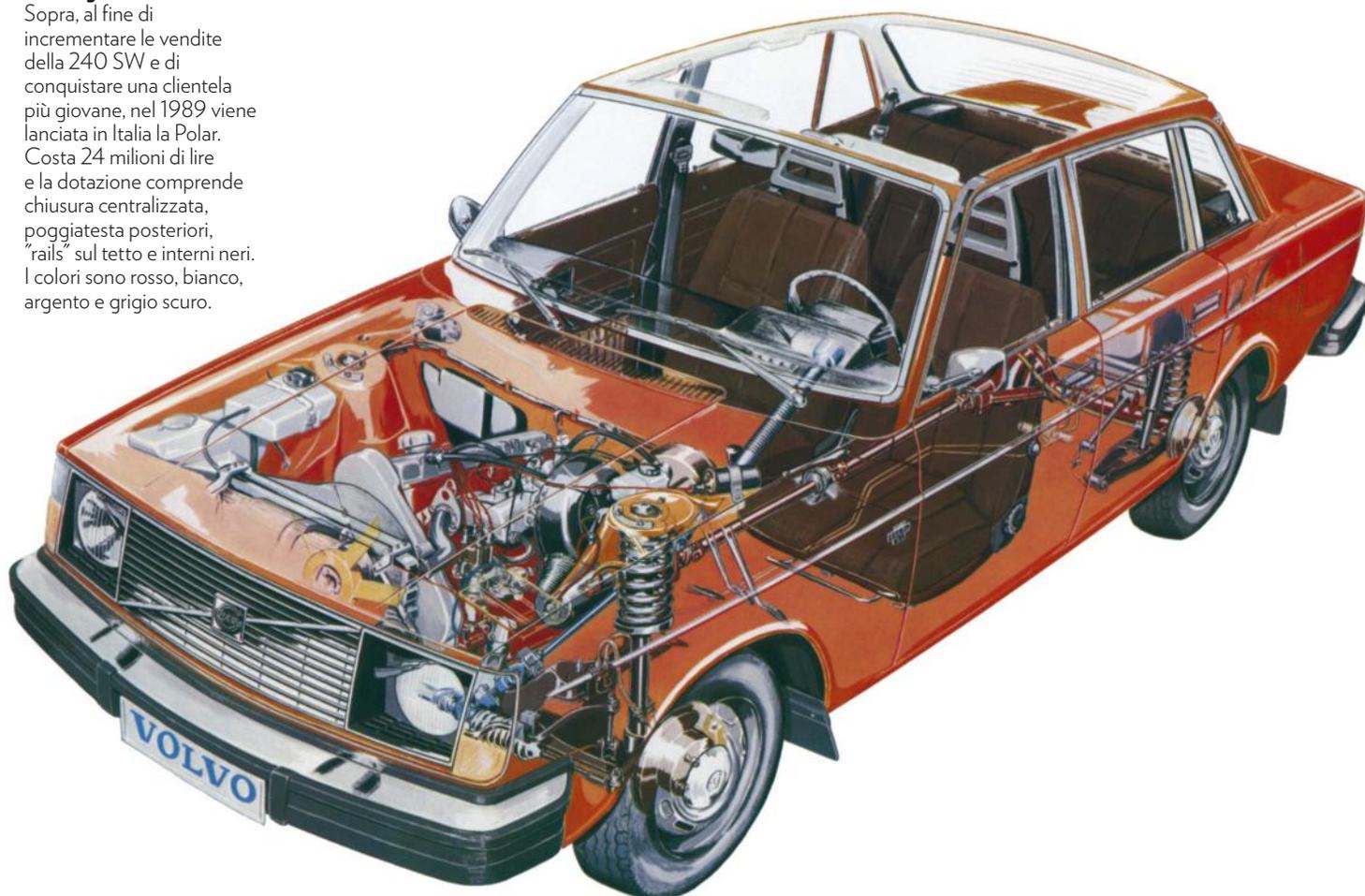
Prima station wagon sovralimentata prodotta in serie. Spazio, fruibilità e polivalenza si sposano con piacere di guida. Una pietra miliare nella storia dell'automobile.





Moda giovane

Sopra, al fine di incrementare le vendite della 240 SW e di conquistare una clientela più giovane, nel 1989 viene lanciata in Italia la Polar. Costa 24 milioni di lire e la dotazione comprende chiusura centralizzata, poggiatesta posteriori, "rails" sul tetto e interni neri. I colori sono rosso, bianco, argento e grigio scuro.



LUSO DISCRETO

Un manifesto programmatico dell'understatement: in pratica la scocca della famiglia 240, nobilitata dalla presenza del motore V6 e da finiture di lusso. Carrozzerie berlina a quattro e a due porte, station wagon e coupé

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se uno dei motivi per cui si sceglie una Volvo è l'understatement, la 260 è la quintessenza di questa filosofia: disegnata da Jan Wilsgaard e posizionata nell'alto di gamma nello stesso segmento della 240, è esteriormente molto simile alla sorella minore a quattro cilindri. Ne differisce per la calandra e per il cofano anteriore, disegnati per ospitare un motore più alto, oltre che per i proiettori rettangolari. Gradualmente però la serie 240 viene aggiornata nella parte frontale in modo da essere sempre più simile alla sorella

maggiore. Quando la berlina 264 esce di scena nel 1982, sostituita dalla 760 (che prevede appunto anche la motorizzazione V6), ogni differenza tra le due famiglie si è dileguata perché le 240 esibiscono ormai mascherina, gruppi ottici e cofano delle 260. Saliti a bordo ci sono materiali e finiture pregiate, e sotto il cofano pulsa il motore B27 da 2.664 cm³ (poi portati dal model year 1981 a 2.849), un V6 in alluminio progettato in collaborazione con Peugeot e Renault (da cui l'acronimo PRV), utilizzato anche dalla Lancia Thema V6 prima serie e dalla De Lorean DMC-12. È solida e sicura come ogni Volvo, e la sua immagine non è stata inquinata dalle tante turbodiesel strapazzate e portate fino all'ultimo come è successo a 240 e 740: per lei il gasolio non era previsto



e il PRV rimaneva l'unica opzione. La serie è stata prodotta come berlina a due porte (262), a quattro (264) o station wagon (265, la prima giardinetta Volvo con motore a sei cilindri). Alla serie appartengono anche la limousine 264 TE a passo allungato e la coupé 262 C, entrambe a listino Volvo, ma allestite dalla Bertone.

QUOTAZIONI

L'accesso alla serie è costituito dalla berlina 264 e dalla station wagon 265: 5.000 euro per esemplari rientranti nella fascia AB. Al vertice troviamo la rara coupé 262 C prodotta dalla Bertone: 10.000 euro se in buono stato, 15.000 se perfetta.

Valore minimo € (label AB)

5.000

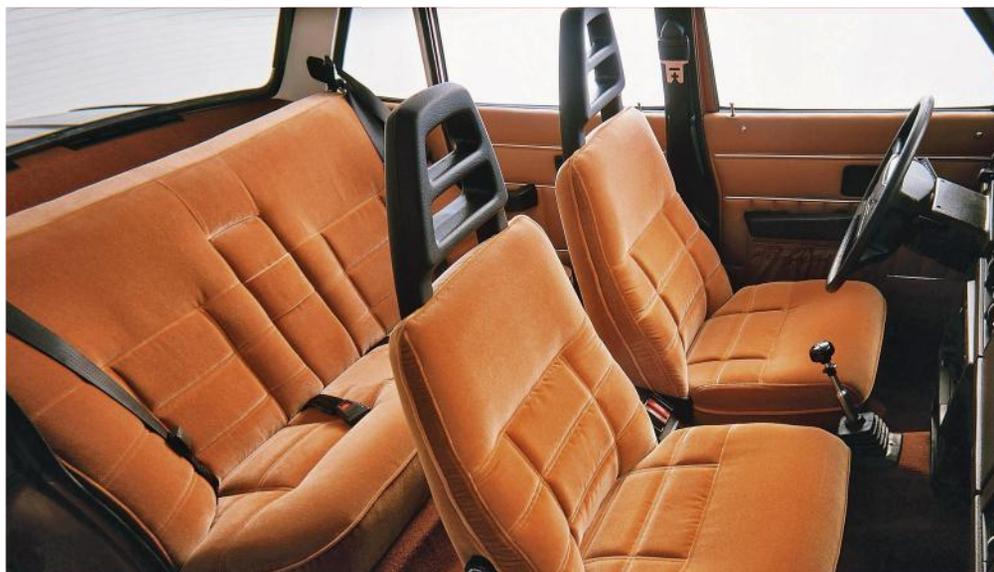
Valore massimo € (label AB)

10.000

2 RESTAURO

Ogni diciassette 240 prodotta è stata costruita una 260. Tuttavia, con 170.780 unità prodotte, quest'ultima non può essere definita un'auto rara. Nella scelta di un esemplare bisogna porre particolare attenzione ai componenti specifici del modello, in questo caso mascherina, cofano, interni e motore. Il cofano come si è visto è comune alle ultime 240, quindi non è un grande problema. La mascherina lo può diventare un po' se scegliamo un'auto prodotta fino al 1985; quelle ante 1981 sono ancora più difficili da trovare perché completamente diverse dalle 240. Gli interni variano un po' di più con i model year e con i mercati di destinazione, per cui è meglio soprassedere, per esempio, davanti a una pur affascinante versione Usa che però presenti sedili e pannellere distrutti. Il motore PRV ha mostrato diversi problemi nei primi anni di produzione: usura precoce degli alberi a camme e corrosione delle canne cilindri erano

i difetti principali; anche i cambi automatici si sono rivelati piuttosto delicati. Per questo, specie tra le auto di provenienza nordica, è possibile trovare esemplari con un motore B21 o B23 al posto del B27 o con un cambio manuale al posto dell'automatico. Se la difformità della trasmissione può essere tollerabile, a patto che la sostituzione sia ben testimoniata dai documenti dell'auto, lo "swap motoristico" invece fa perdere l'interesse per l'esemplare perché impone il costoso acquisto di un B27 da calare nuovamente nel vano motore. Non bisogna invece spaventarsi di fronte a modelli rari come le 262 berline, perché sono semplicemente una combinazione inedita di elementi conosciuti e quindi non pongono problemi di ricambi. La porta di una 262 berlina, per esempio, può essere tranquillamente prelevata da una 242, mentre cofano e mascherina possono arrivare da una pur non comunissima 264. La carrozzeria va di pari passo con le 240, quindi con i medesimi problemi di corrosione riscontrabili soprattutto negli esemplari dei primi anni.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SERIE GUARNIZ. MOTORE	€ 190
RADIATORE	€ 860
AMMORTIZZ. POSTERIORE	€ 40
PORTA ANT. (264-265)	€ 775
CORNICE FARI (USA)	€ 177

● I club



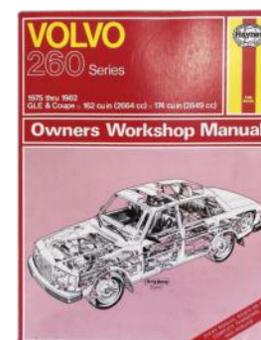
Registro Italiano Volvo d'Epoca

Club ufficiale della Casa, cura anche le partecipazioni agonistiche attraverso

la Scuderia Volvo. Tra i suoi soci i modelli degli anni Settanta e Ottanta, quindi anche le 260, sono molto diffusi.

Sito registroitalianovolvo.it

● I libri



Oltre ai classici manuali Haynes

(segnaliamo l'edizione per i modelli Usa "Volvo 260 Series - 1975 till 1992, GLE & Coupé"), è disponibile un manuale in tedesco ("Reparatur Anleitung Volvo 260 ab 1975 - 262, 262C, 264, 265" - Bucherli Verlag 1982). La rivista svedese Klassiker ha invece pubblicato una raccolta dei suoi articoli sulle serie 160 e 260 (Klassiker Samlarserie #24 - Volvo 160 & 260 - OK Förlaget 2021).

● Specialisti

CVR

Sito classicvolvo restoration.com

VLV Autoparts

Sito vlvautoparts.com

Volvofan

Sito volvofan.eu

Volvo Parts Web Store

Sito volvopartswebstore.com

3 SU QUALE PUNTARE

Un solo motore seppure in due versioni, tre carrozzerie, un po' di differenze fra i mercati concentrate sul frontale, che nelle versioni americane accoglie i doppi fari rettangolari. Non c'è quindi molto da

disquisire su una versione più performante o più completa. La più rara è certamente la 262 berlina: solo 3.329 pezzi (la produzione è cessata nel 1977, a seguito della scarsa richiesta), per lo più destinati a Canada e Usa; tutti montano la prima versione del PRV da 2.6 litri. Nell'esaminarla, attenzione alle condizioni della carrozzeria: molte sono state vendute in California, dove sole e salsedine fanno il loro implacabile lavoro. Quelle europee,

spesso, sono state "elaborate" per partecipare a competizioni di veicoli storici, non sempre con il dovuto rispetto dell'originalità. Un'altra versione interessante è la 265, entrata in produzione con il model year 1975, che oltretutto è sopravvissuta per tre anni alla 264: è uscita di produzione nel 1985. È la massima evoluzione delle 240-260, quella che ha tutto: carrozzeria station, motore a sei cilindri, dotazioni ricche da top



↑ VOLVO 264 1974-1982



↑ VOLVO 265 1975-1985

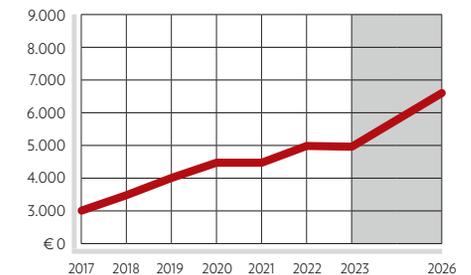
4 IL MERCATO

Le pur rare Volvo Serie 260 hanno quotazioni che in alcuni casi sono persino più basse di quelle delle Serie 240 più illustri (le Turbo), anche se dal punto di vista collezionistico rivestono un certo interesse e meriterebbero valutazioni più elevate. Appartengono però, come quasi tutte le Volvo, a una nicchia di mercato molto ristretta, composta quasi esclusivamente da patiti del marchio svedese. Le più comuni, anche in Italia, sono le 264, sigla che indica le berline a quattro porte. La quotazione di Ruoteclassiche, 5.000 euro (label AB), vale per tutti gli allestimenti (DL, GL e GLE), anche se il top di gamma meriterebbe un surplus di circa il 20%. Lo stesso dicasi per gli esemplari prodotti al termine del ciclo di vita della 260 (1980-82) equipaggiati col V6 maggiorato dagli originali 2.664 cm³ a 2.849. Sempre 5.000 euro sono quotate le station wagon 265, realizzate sulla base della ben più popolare

245 a 4 cilindri. In prospettiva, le station wagon dovrebbero rivalutarsi più rapidamente e con valori leggermente più alti. Il top di gamma è la 262 C, la coupé con tetto abbassato (tipo "coupé royale", secondo una definizione degli anni Trenta) e rivestimento in vinile (non presente su tutti gli esemplari): il suo valore è di 10.000 euro per gli esemplari in buono stato (+50% se perfetti). Costruita dalla Bertone, ha sicuramente margini di crescita nettamente superiori. La 262 C non va confusa con la 262, berlina due porte prodotta esclusivamente per il mercato americano negli anni 1975-77 in circa 3.300 esemplari. Sempre ammesso di reperirne una di importazione in Italia, si può stimare il suo valore approssimativo a metà strada tra le quotazioni delle berline 264 e le 262 C, dunque attorno ai 7.500 euro. Infine la 264 TE (Top Executive), limousine prodotta in serie limitata sempre da Bertone. È impossibile stabilire una quotazione di riferimento: sicuramente però un buon esemplare non può valere meno di 20.000 euro. **RIC**



↑ VOLVO 264 1974-1982



Un'ammiraglia che oggi sconta l'eccessiva somiglianza con le più comuni berline 244. Eppure si tratta una vettura di lusso di grande qualità e con motore V6.

di gamma fine serie; dal 1983 è marchiata 260 ed è l'unica di questa serie ad aver portato la nuova denominazione con lo zero finale. La 264 era infatti uscita di produzione nel 1982. Le versioni Usa-Canada sono relativamente diffuse anche in Europa; attenzione però che non siano frutto di un semplice trapianto di calandra e fanaleria. Per un certo periodo sono esistiti Oltreoceano come accessori ufficiali dei kit di adesivi che simulavano

DESIDERATE UNA COUPÉ CON MOTORE V6, FINITURE DI CLASSE E AFFIDABILITÀ? ECCO LA 262 C DELLA BERTONE

inserti in legno sulla fiancata, secondo la moda delle "woody". Interessante la 262 C, la piacevole coupé realizzata dalla Bertone su un disegno definito da Sergio Coggiola. Presentata al Salone di Ginevra del 1977, ha carrozzeria a due porte, montanti del parabrezza molto inclinati e padiglione abbassato di 60 mm e rivestito in vinile nero. La produzione venne interrotta nel 1981, dopo 6.622 vetture allestite. Un successo inatteso per la Casa.



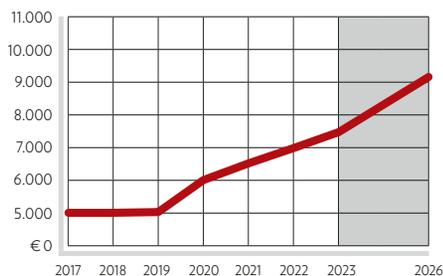
↑ VOLVO 262 1975-1977



↑ VOLVO 262 C 1977-1981

↓ VOLVO 262

1975-1977

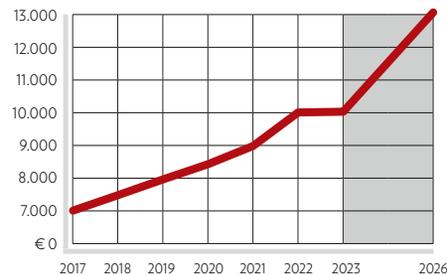


La berlina a due porte fu un esperimento commerciale per gli Stati Uniti, dove questa tipologia di carrozzeria era molto apprezzata. Ne sono stati prodotte circa 3.300.



↑ VOLVO 262 C

1977-1981



Costruita dalla Bertone in 6.622 esemplari, questa coupé riscosse un buon successo all'epoca ed è ambita dai collezionisti Volvo. Le prospettive di crescita sono eccellenti.



"BOXY STYLE"

Negli anni 80 le linee più morbide tornano in voga. Non per la Casa svedese, che punta a un design che sembra tagliato con l'accetta. Il risultato è originale, al punto da divenire uno dei simboli del decennio

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Al debutto nel febbraio del 1982, la 760 (e la 740, che arriva esattamente due anni dopo) è oggi un'icona di quegli anni. Se la ragione principale rimane il richiamo all'ultimo decennio ottimista e spensierato, il secondo motivo per sceglierla è la tipica solidità Volvo, sottolineata da uno stile a linee tese che più non si può. Americani e inglesi lo chiamano, disprezzandolo un po', "boxy"; all'epoca è decisamente audace: le rivali Lancia Thema, Mercedes-Benz Classe E (W124) e Saab 9000 hanno più di una concessione alle linee curve e l'unico

particolare che le accomuna alla Volvo sono i grandi fari rettangolari. Ma se la familiare, che esordisce nel 1985, offre una linea pulita ma abbastanza conformista, è senza dubbio la berlina a brillare per originalità: sembra ricavata da una station a cui è stato tolto il comparto bagagli con due colpi d'accetta - uno perfettamente orizzontale



che ha disegnato il cofano baule e uno quasi verticale da cui prende forma il lunotto, piano e appena un po' inclinato. L'unica, lievissima concessione alle bombature è data dalla sezione delle fiancate, peraltro percorse da una lieve scalfatura appena sotto i finestrini che dissimula l'andamento curvo. La Serie 700 è anche il modello del rilancio della Volvo, che non aveva mai convinto profondamente con le medie 300 e la cui 200 sembrava mostrare (ma non sarà così) tutto il peso degli anni, avendo mantenuto una fisionomia disegnata nel 1966. Ingegneristicamente è stata una rivoluzione: la progettazione computerizzata ha permesso di alleggerire la scocca di 100 kg rispetto alla 240, lunga uguale ma con un passo più corto di 13 cm.

QUOTAZIONI

Al livello più basso si posizionano le 740 con motore aspirato (berlina e SW): 2.000 euro, che diventano 3.000 euro per esemplari perfetti. Al vertice la rara 760 V6 Limousine a passo lungo: da 6.000 euro (label AB) a 9.000 (label A+).

Valore minimo € (label AB)

2.000

Valore massimo € (label AB)

6.000

2 RESTAURO

Siamo alle solite. “Che bisogno c’è di restaurare una 740 se in Repubblica Ceca sono salito su quella di un tassista e ho visto il contachilometri segnare 970 mila?” si chiederà qualcuno. Ebbene sì, se la vogliamo conservare come una vettura da collezione, anche il panzer di Göteborg può aver bisogno di cure: qualche acciaccio potrebbe averlo, e una lunga carriera facilmente ha portato a riparazioni non ortodosse, con pezzi non originali o di altre serie. Quindi, specie dal momento che le quotazioni non sono altissime, meglio valutare bene i costi di ripristino. La scocca, se non ha subito riparazioni, non è fonte di problemi: la protezione anticorrosione era arrivata a ottimi livelli. Anche su questa serie i cambi automatici dimostrano vite utili minori di quelle del resto della meccanica, per cui quelle con il cambio manuale (la maggior parte di quelle vendute in Italia) con o senza overdrive sono da preferire. Non bisogna invece aver

paura di turbocompressori e distribuzione a quattro valvole per cilindro, perché i motori a benzina (a quattro cilindri serie B19 e B200 per i 1.986 cm³, B230 per i 2.316 cm³ oppure a sei cilindri PRV da 2.849) anche nelle varianti turbocompresse hanno potenze specifiche ben sotto i 100 CV/litro e sono quindi affidabili. Diverso è il discorso per il motore che all’epoca era il più tipico di queste berline: il turbodiesel sei cilindri in linea da 2.383 cm³ di origine Volkswagen (solo turbo sulla 760, anche aspirato sulla 740), facile a stararsi nell’iniezione e oggetto di continue battute per le fumate, specie in accelerazione; oggi, probabilmente, soltanto un pompista di veicoli industriali sa ancora metterci le mani. All’interno le 760 con i loro interni in pelle danno meno problemi delle 740, gran parte delle quali ha velluti o tessuti più difficili da reperire. Attenzione anche alle plastiche, che sono totalmente o parzialmente tinte in massa (a seconda dei colori dei rivestimenti possono essere nere, beige o blu); la varietà di colori complica la ricerca di un ricambio.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

AMMORTIZZ. POSTERIORE	€ 52
MASCHERINA CROMATA	€ 66
RADIATORE	€ 210
PARAFANGO ANTERIORE	€ 237
FARO ANTERIORE (760)	€ 110

● I club



Volvo 7/900 Svenska Klubben

Raggruppa gli appassionati di 740, 760, 780 e 960.

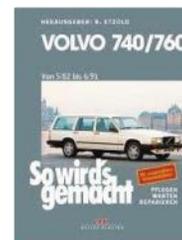
Sito 7900klubben.se

Club Volvo Italia

Nato nel 2010 a San Martino di Lupari (PD), accoglie Volvo di ogni età, ma con particolare riferimento alle youngtimer e ai modelli attuali.

Sito volvoclub.it

● I libri



La bibliografia comprende

“Volvo 700/900, från direktörsvagn till sossecontainer”, Fredrik Nyblad: Trafik Nostalgiska Förlaget; “Volvo 740 & 760, 1982 thru 1988, All gasoline Engine Models”, Haynes Publishing; “Volvo 740/760 von 5/82 bis 6/91, so wird's gemacht” di Rüdiger Etzold, Delius Klasing.

● Specialisti

PFS Parts

Sito partsofvolvosonline.com

Retro Turbo

Sito retroturbo.com

Rust But Fast Garage

Sito rustbutfastgarage.com

Swedish Car Parts

Sito swedishcarparts.com

VOLVO 760 1982-1990



3 SU QUALE PUNTARE

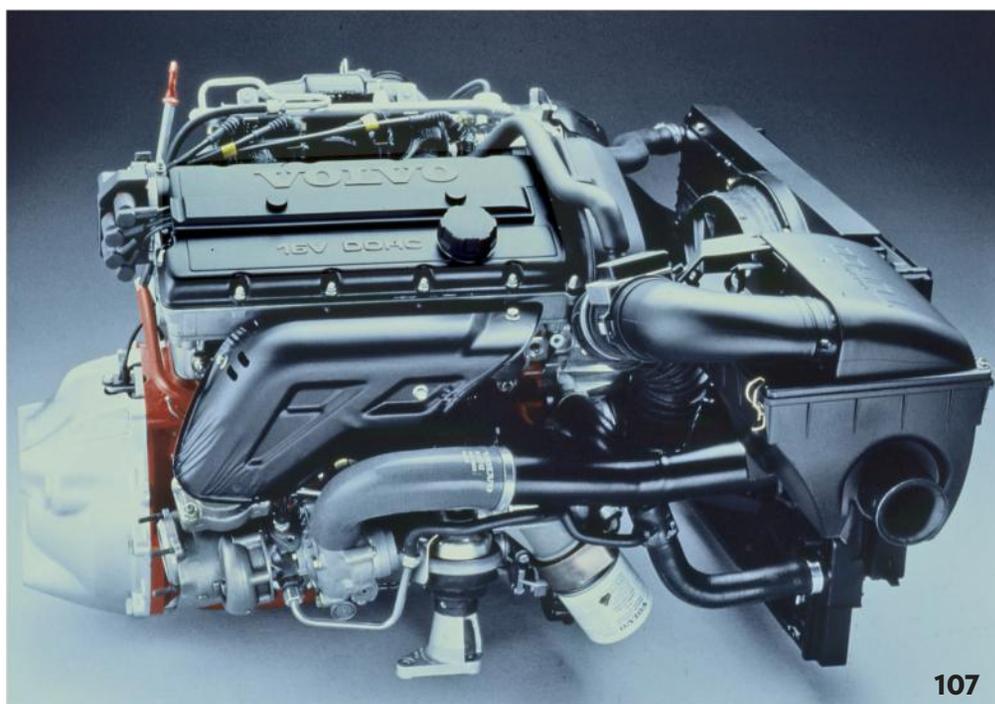
Il lessico automobilistico degli anni 80 non può prescindere da uno di quei termini destinati a passare di moda e che anni dopo suonano quantomeno datati se non fastidiosi: "turbodiesel". Le 740-760 sono state per un certo periodo le diesel più veloci al mondo, e la conservazione di qualche esemplare è un doveroso tributo a quel record. A parte questo, come auto da collezione, al pari di tutte le auto a gasolio, sono da evitare a meno che non si voglia costruire una collezione a tema in cui sono imprescindibili: "tutte le 740-760", "Tutte le turbodiesel anni 80" o qualcosa di simile. Ma in linea generale le motorizzazioni a benzina offrono un'alternativa più appagante. Con questa serie la Volvo abbandona il rigore scandinavo e non usa il "4" e il "6" per definire il numero dei cilindri, ma per sottolineare la ricchezza dell'allestimento: esistono quindi delle 740 a sei cilindri (diesel) e delle 760 a quattro. La produzione di berline e wagon ha raggiunto 1.230.000 esemplari, per cui la scelta è ancora vasta anche se non quanto quella delle 240 - anche perché le 700 non sono state altrettanto amate e quindi ne sono sopravvissute di meno. In cima alle preferenze oggi ci sono le 740 Turbo, sia quelle da due litri a otto o sedici valvole tipiche del mercato italiano sia le 2.3 litri consuete sui mercati del nordeuropei. I motori vengono aggiornati nel 1985 (il B200E T con intercooler sostituisce il B19 T che offriva dieci cavalli in meno); nel 1987, con una nuova versione dell'iniezione per i benzina aspirati; nel 1988, con la testata a 16 valvole per il 2.300 aspirato (l'anno successivo adottata anche dal 2.000 turbo); nel 1990, quando viene introdotto un turbocompressore Mitsubishi in luogo del Garrett e l'aggiornamento dell'iniezione Bosch LE-Jetronic anche per i sovralimentati. A favore delle 740 Turbo giocano non solo la maggiore brillantezza, ma anche i livelli di finitura elevati e la bella calandra nera a maglie rettangolari, che conferisce un look molto sportivo. La mascherina compare anche sulla GLT, una Turbo che inizialmente mostra un look più borghese per poi passare a un frontale

▼ VOLVO 740 2.0 TURBO 16 SW 1989-1992

grintoso con spoiler sotto il paraurti con l'arrivo dei motori 16 valvole. La 760 sovralimentata convince un po' di meno perché non ha una versione a 16 valvole e il suo look è uniformato alle GLE. Se invece pensiamo che la svedese fatta per correre sia la Saab e le Volvo nascono invece per lunghi e rilassanti viaggi, le versioni con il PRV sono le più indicate. I restyling non hanno mai cambiato né il disegno opera del solito Jan Wilsgaard, che all'inizio avrebbe però voluto una berlina a due volumi, né il razionalissimo concetto che le linee tese e gli angoli a 90° semplificano e velocizzano il processo di stampaggio. I due restyling cui viene sottoposta negli anni la Serie 700 (nel 1987 il principale, che introduce i paraurti parzialmente in tinta, nel 1990 l'arrivo di nuovi fari e cruscotto) non riguardano quindi i lamierati, ma soltanto gli accessori della carrozzeria e l'interno. Dal punto di vista telaistico, nell'autunno del 1987 è

IN CIMA ALLE PREFERENZE OGGI CI SONO LE MOTORIZZAZIONI TURBO (2 E 2.3 LITRI) E LE V6 (2.8 LITRI)

introdotto sulla 760 il retrotreno a ruote indipendenti. Gli esemplari americani hanno abbaglianti e anabbaglianti rettangolari e sdoppiati, ma nei primi anni di produzione la separazione è più evidente, poi i gruppi vengono raccolti sotto un unico cristallo. I livelli di allestimento sono uguali in tutto il mondo: base, GL (con sedili riscaldati, alzacristalli elettrici anteriori, condizionatore), GLE (quattro alzacristalli elettrici, climatizzatore, sedili in pelle), SE, GLT e Turbo per la 740, GL per le sole 760 diesel e GLE per tutte le 760 aspirate o turbo. In Italia non sono commercializzate la 740 base e la SE, in pratica una Turbo con minigonne, interni in pelle e tetto apribile di serie e disponibile soltanto bianca, rossa o nera. La produzione della 760 termina nel 1990, la 740 va avanti fino al 1992.



4 IL MERCATO

Le 700 sono state vetture fondamentali per la storia della Casa svedese negli anni 80; in realtà, la loro rilevanza è di maggior portata perché sono servite come base per la successiva Serie 900. Ne sono state prodotte oltre un milione nella Serie 740 e più di 200.000 della più prestigiosa 760. Non è facile districarsi nella famiglia. La gamma è infatti sterminata e, a complicare le cose, differenziata nelle dotazioni a seconda dei mercati di destinazione. Per fare chiarezza, comunque, valga sapere che le 760 sono più interessanti dal punto di vista collezionistico, mentre per quanto riguarda le 740 è meglio puntare solo sulle Turbo e sulle Turbo 16. Attualmente i valori, tutti molto bassi, sono assai vicini tra loro. Nel listino di Ruoteclassiche non sono registrati divari tra la 760 prima e seconda serie, differenziate in virtù

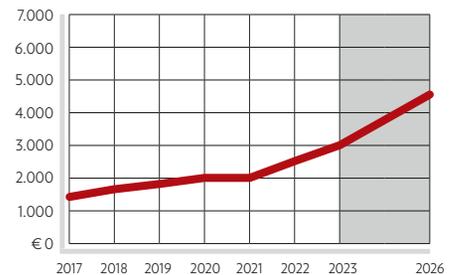
di un restyling di media importanza, non sufficiente a giustificare delle quotazioni distinte. La regola aurea per la scelta è di puntare sulle motorizzazioni più potenti. Dunque, nel caso specifico, la scelta si limita alla motorizzazione V6 di origine PRV, che in Italia è rarissima, e alle Turbo, anch'esse molto difficili da reperire perché equipaggiate da motori di 2.3 litri, al contrario delle 740 che, almeno sul mercato italiano, erano disponibili con il 4 cilindri sovralimentato di 2 litri. Di quest'ultimo, l'edizione a 16 valvole,

LA REGOLA AUREA È DI PUNTARE SUI MOTORI PIÙ PERFORMANTI: QUINDI IL V6 E I TURBO

più potente, è preferibile, ma più rara. La stragrande maggioranza delle Volvo 700 è stata venduta in Italia con motori diesel: queste versioni compaiono nei nostri listini, ma hanno quotazioni sempre più modeste, per non dire simboliche. Come sottolineato più volte, le motorizzazioni a gasolio destano interesse collezionistico molto limitato. Perché un appassionato dovrebbe scegliere una 740-760? Il motivo lo abbiamo già accennato nelle pagine precedenti: con le loro forme squadrate sono diventate un'icona degli anni 80 e sono state un vero e proprio fenomeno commerciale di quel decennio. Non si tratta di un investimento finalizzato a guadagnare: le 700, come molte berline di pari epoca e categoria, non raggiungeranno mai vette elevate. Ma se ci si imbatte in un esemplare ben conservato (e data la proverbiale robustezza non è affatto impossibile), vale la pena metterlo in garage. **RIC**

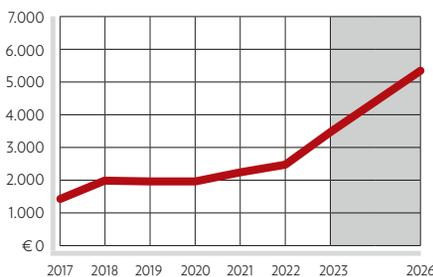


VOLVO 760 V6
1982-1990



La famiglia 700 debutta col motore V6 di quasi 2.8 litri progettato da Volvo assieme a Peugeot e Renault (PRV): dunque è la 760 per eccellenza. Da noi è molto rara.

VOLVO 760 TURBO
1982-1990



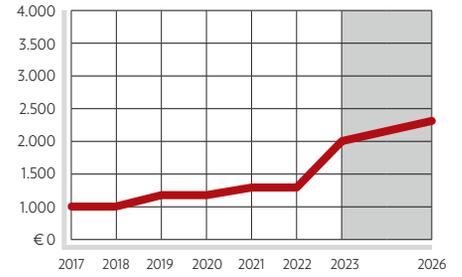
Penalizzata dal quattro cilindri di 2.3 litri, poco attraente per il mercato italiano all'epoca, è stata venduta in un numero di esemplari modestissimo.





← VOLVO 740

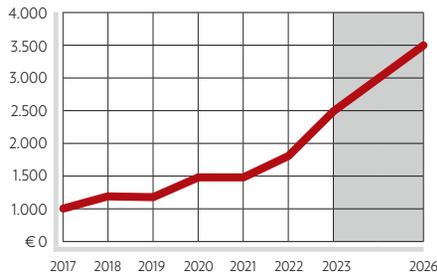
1984-1992



Proposte in Italia negli allestimenti GL, GLE e GLT, le 740 con motore di 2 litri aspirato (all'estero anche 2.3 litri) non si distinguono per la brillantezza.

→ VOLVO 740 TURBO

1984-1990



Eredita il motore delle 240 Turbo, rispetto alla quale però ha un'immagine meno prestazionale. Migliori le prospettive per le versioni con propulsore a 16 valvole.



LA PROGETTAZIONE CON L'AUSILIO DEL COMPUTER CONSENTE DI ALLEGGERIRE LA SCOCCA DI 100 KG RISPETTO A QUELLA DELLA 240

MODA ITALIANA

Basata sul pianale della Serie 700, la coupé indossa un vestito disegnato dalla Bertone. Uno stile personale, che mantiene un forte family feeling nel frontale. Il motore V6 di 2,8 litri da 170 CV è la scelta più giusta. Anche se il 2.000 turbo 16V da 200 CV...

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La 780 è una delle poche Volvo che piace anche a chi non apprezza la filosofia della marca. Rispetto alla 262 C realizzata dalla Bertone su disegno di Coggiola e uscita di produzione nel 1981 lasciando per cinque anni la Volvo senza una coupé, sembrano passati secoli. La 262 C era profondamente Volvo e manteneva tutti gli stilemi delle berline Serie 200. Basata sul pianale della Serie 700, la 780 indossa invece un vestito inedito (pur con un marcato family feeling nella calandra) di stile inconfondibilmente italiano. La si può considerare un'erede

della Lancia Gamma Coupé, la quale è appena uscita di scena all'epoca della sua presentazione, o un'alternativa tranquilla e affidabile alla "scatenata" Maserati Biturbo. Rispetto alla Gamma è meno filante, il confronto con la Biturbo è impari sotto il profilo delle prestazioni. Per questo, e anche perché all'epoca la Volvo sta ancora costruendo un blasone adeguato al segmento, conosce un successo limitato: 8.815 esemplari secondo alcune fonti, circa 11.500 secondo altre. A questo risultato non esaltante concorrono sia la commercializzazione limitata ad alcuni mercati (Austria, Italia, Spagna, Stati Uniti, Svezia, Svizzera) sia una scelta poco oculata delle motorizzazioni. In Svezia costa quanto una Jaguar XJ, e la decisione della Casa di Coventry di ridurre di 5.000 corone



il prezzo della sua berlina rende ancora più in salita il cammino della 780. Però, anche se lo stesso Nuccio Bertone la giudicava un po' pesante, a nessuno è mai venuto in mente di dire che non fosse bella. Oggi è una macchina rara ed elegante, solida e affidabile e adatta a un uso turistico anche su lunghe distanze.

QUOTAZIONI

L'esclusività delle 780 ha portato negli anni a una crescita. Entry level è la versione turbodiesel, in continua flessione: 1.800 euro. Al capo opposto le Coupé con motore turbo di due litri a 16 valvole: sono quotate 5.500 euro (perfette toccano gli 8.300 euro).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

1.800

5.500

2 RESTAURO

Rimettere in strada una 780 può essere opera improba. Meglio sceglierne una da rivedere di meccanica (motori, cambi e ciclistica sono pur sempre quelli della Serie 700), ma con scocca e interni in ordine, perché è proprio con carrozziere e sellaio che si rischiano le spese maggiori, essendo quasi tutto di disegno specifico. La 780 inoltre è piena di servomeccanismi: alzacristalli, retrovisori, sedili anteriori, cofano baule e tetto a movimento elettrico sono un monito che suona come "preparatevi a cercare qualche interruttore e a rifare un bel po' di cablaggi". I sedili in pelle erano di serie, proposti in due soli colori (nero o biscotto), con una lavorazione relativamente semplice, che rende le riparazioni alla portata di qualsiasi buona selleria per auto. Di serie la 780 aveva anche ABS, cinture con pretensionatore e condizionatore, finiture in radica, impianto hi-fi con equalizzatore a sette bande, sospensioni posteriori autolivellanti. Come

diceva Henry Ford a proposito di tutto quello che non c'è? Bene, qui c'è tutto, e su un'auto da collezione quello che c'è deve funzionare, pena l'effetto "catorcio". Meglio quindi semplificarsi la vita ove possibile. Quindi sono da preferire esemplari con il cambio manuale. La rete europea Volvo, secondo quanto dicono vari forum di appassionati, dovrebbe avere ancora molti ricambi, anche se piuttosto cari. La carrozzeria non presenta di norma corrosione passante, anche se qualche purista sostiene che l'acciaio svedese delle 740-760 fosse migliore di quello utilizzato dalla Bertone che si occupava anche della costruzione delle coupé. Eventuali esemplari in arrivo dagli Stati Uniti (mercato che aveva assorbito circa metà della produzione e che riceveva soltanto le 2.300 sovralimentate e le V6 a bassa potenza) differiscono solo per il catalizzatore e la strumentazione con le miglia sulla scala principale, per cui possono essere acquistati abbastanza a buon prezzo senza timori di affrontare lunghe ricerche di ricambi.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

VETRO RETROVISORE EST.	€ 12
COMPRESSORE ARIA CONDIZ.	€ 220
VOLANTE	€ 300
POMPA DELL'ACQUA	€ 55
KIT CUSCINETTO RUOTA	€ 25

● I club



780 Coupé

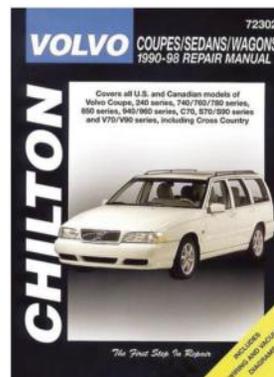
Registro americano che ha censito un grande numero di 780: 345 in giro per il mondo (due sole in Italia). Il sito è ricco di informazioni e statistiche sulla produzione.

Sito 780coupe.com

Volvo Bertone

Sito volvobertone.com

● I libri



L'unico manuale d'officina a citarla esplicitamente è il Chilton: "Volvo Coupes/Sedans/Wagons 1990-98 Repair Manual", Delmar Pub. Un interessante e-book riunisce invece tutta la letteratura tecnica ufficiale della Casa e altro materiale d'archivio tra cui le foto di fabbrica sulla Serie 700: "Volvo 740, 760, 780 models 1982 to 1992 Original Technical Publications"; è disponibile sul sito del ricambista Nordicar.

● Specialisti

FCP Euro

Sito fcpeuro.com

Nordicar

Sito nordicar.com

Polar Parts

Sito polar-parts.it

Volvo Cars US

Sito usparts.volvocars.com

📌 VOLVO 780 2.8 V6 1985-1991



3 SU QUALE PUNTARE

Presentata a Ginevra nel 1985 e prodotta a partire dal model year 1986, la 780 è stata allestita fino al settembre 1991, pochissimo per una Volvo. Una delle ragioni della scarsa diffusione della 780 erano le sue prestazioni limitate se confrontate con la concorrenza, dovute anche al fatto che il motore cui si pensava in origine, il PRV da 2.5 litri con turbocompressore, era stato scartato perché nel vano motore della coupé - sensibilmente meno ventilato di quello della berlina - tendeva a surriscaldare. Ora che la 780 è un veicolo di interesse storico, al riparo da tasse elevate e usato per pochi chilometri l'anno, meglio non dare peso ai consumi e puntare alle motorizzazioni a benzina più potenti. Il turbodiesel, che in Italia fino all'autunno del 1986 è l'unica opzione, è indubbiamente un pezzo di storia, anche perché una coupé diesel era una primizia. Però, ammesso che all'epoca ci fosse un motore a gasolio adeguato alla classe di un'auto come la 780, il 2.300 Volkswagen studiato in origine per il commerciale LT certamente non lo era. I suoi problemi di fumosità, oltretutto, potrebbero rendere difficile superare una revisione senza un costoso intervento sugli iniettori; è quindi la scelta giusta soltanto in una collezione specifica di 780 che deve contemplare tutte le versioni. Una delle motorizzazioni più adatte alla 780 è il B280, un V6 PRV da 2.849 cm³ disponibile fin dall'esordio della coupé; nella versione europea non soffriva la strozzatura del catalizzatore degli esemplari americani i quali erogavano solo 147 CV in luogo di 170. Se si punta alle prestazioni, mettendo in secondo piano il blasone dei sei cilindri, è meglio valutare i due propulsori turbo più performanti, entrambi a quattro cilindri: il 2.300 BF230 FT da 175 CV introdotto col model year 1989 (la potenza sale l'anno successivo a 188 CV), oppure il B204 GT (dal model year 1990), un 1.986 cm³ a 16 valvole da 200 CV (la versione catalizzata B204 FT ne eroga 185). Di relativo interesse, invece, il primo quattro cilindri turbo, il B200 ET da 155 CV. Sul "16 valvole" l'unico problema ricorrente

▼ VOLVO 780 TURBO - COUPÉ 1986-1991

è il bullone di fissaggio dell'ingranaggio della pompa dell'olio, che può rompersi danneggiando la distribuzione. È quindi consigliato sostituirlo con uno a resistenza più elevata, o controllare che la modifica sia già stata fatta. Visto però lo scarso numero di vetture a disposizione, considerato che tutte uscivano dalla Bertone cariche di accessori, è meglio, pur limitando la scelta ai benzina non catalizzati, non focalizzarsi troppo su una versione e scegliere l'esemplare bisognoso di meno cure. Le 780 dei primi due anni sono meno interessanti anche per via del ponte rigido, abbandonato quando sulla 760 è arrivato il multilink, subito adottato anche sulla coupé e che rende più confortevole e piacevole la guida. L'ultimo anno di produzione vede infine l'introduzione del differenziale autobloccante, utilissimo in condizioni di scarsa aderenza. Tuttavia, per assicurarsi questa versione con la catena cinematica

COL MODEL YEAR 1988 VIENE ADOTTATO IL RETROTRENO MULTILINK, CHE MIGLIORA LA TENUTA

più evoluta che esista, bisogna pagare uno scotto: come tutte le 780 degli ultimi due anni, non si chiamano più 780 ma semplicemente Coupé (Coupé Turbo per le sovralimentate destinate all'America): una strategia di marketing poco comprensibile, che ha come effetto di disconoscere la paternità del modello mettendola a margine di un listino in cui tutte le altre auto hanno denominazioni a tre cifre. Chi riesce a mettere le mani su una Coupé del 1991 (le ultime immatricolazioni sono del 1993) con differenziale autobloccante e motore B204 GT ha fatto Bingo, assicurandosi la più performante e rara. In questo caso, però, meglio non andare tanto per il sottile sulle condizioni, perché complessivamente di B204 GT ne sono state prodotte solo 165, di cui circa la metà vanta il differenziale a slittamento limitato.



4 IL MERCATO

Con una produzione quasi da “fuoriserie” - ne hanno costruite soltanto poco meno di 9.000 unità (8.951 per l'esattezza, di cui 5.695 esportate negli Usa) - la 780, dal 1990 denominata semplicemente Coupé, è rara ed esclusiva, ed è naturalmente la versione più attraente della gamma 700. Ad accrescerne il valore collezionistico è la firma della Bertone, che ne ha curato la realizzazione. Peccato che sul nostro mercato sia stata venduta prevalentemente con il motore turbodiesel a sei cilindri in linea di 2.4 litri che oggi, come tutte le auto a gasolio (tranne rarissime eccezioni), non ha appeal collezionistico. Nettamente più interessanti sono invece le rarissime V6 e le Turbo. Queste ultime sono giunte sul mercato con qualche mese di ritardo ed erano penalizzate dal motore di 2.3 litri, quasi subito affiancato,

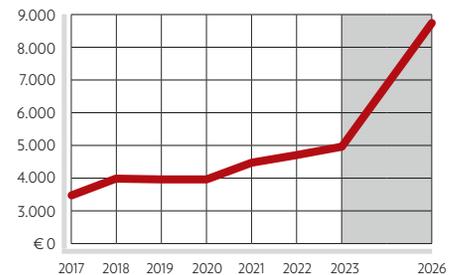
per l'Italia e altri mercati europei, dall'edizione ridotta a due litri. Con il maquillage del 1990 (e la conseguente perdita della sigla 780) il Turbo è passato alle 16 valvole: questa è sicuramente la versione più accattivante, anche se l'originaria V6 con il pastoso PRV è più in linea con la classe di questa comoda coupé. Questa elegante “quasi-sportiva”, definita dallo stesso Nuccio Bertone qualche anno più tardi con la battuta molto ironica “È un camion da sera...!”, attira i collezionisti di tutto il mondo, che

I QUATTRO CILINDRI TURBO REGALANO PRESTAZIONI, MA LA PASTOSITÀ DEL V6 ASPIRATO...

la pongono su un gradino almeno pari a quello delle concorrenti tedesche, con l'aggiunta dell'esclusività dell'atelier torinese. Attenzione, però: chi si accinge a comprarne una deve assicurarsi che le sellerie in pelle siano in buone condizioni, altrimenti la spesa del ripristino potrebbe raggiungere il valore stesso della vettura. Per questo il prezzo di una 780 può scendere fino a livelli modestissimi, se non è in condizioni accettabili. Secondo gli esperti della marca la 780, come la precedente 262 C, è un modello dalle prospettive molto interessanti, vero e proprio simbolo di un tempo in cui l'arte, il design e la capacità costruttiva dei carrozzieri italiani nobilitava i modelli proposti dalla Case straniera. In futuro, dunque, le 780 potrebbero salire di valore in maniera consistente. Per chi si accinge a diventare un collezionista di auto storiche, iniziare da una 780 significa fare un ingresso dalla porta principale. **RG**

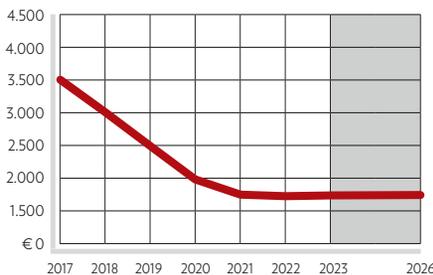


VOLVO 780 V6
1985-1991



A prescindere dalle prestazioni meno esaltanti rispetto alle Turbo, è questa la “vera” 780: un'elegante e lussuosa coupé a quattro posti comodi, dalla produzione limitata.

VOLVO 780 TD
1985-1990



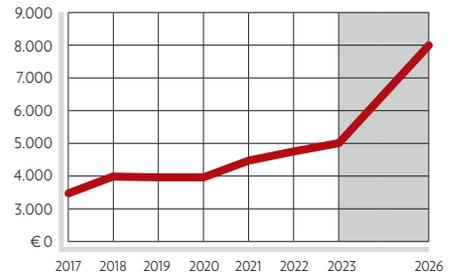
Come tutte le diesel, le sue quotazioni sono scese negli ultimi anni e non c'è previsione di ripresa. Nonostante il suo motore, un 6 cilindri in linea di 2.4 litri, sovralimentato da 122 CV.





← VOLVO 780 TURBO

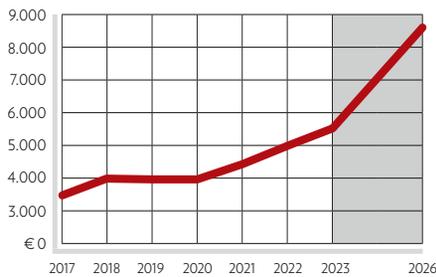
1986-1990



Specifica per il mercato italiano è la Turbo con motore di due litri. Alcuni esemplari di importazione successiva hanno il 2.300 leggermente più potente.

→ VOLVO COUPÉ

1990-1991



Perde la denominazione 780 e adotta il motore con testata bialbero 16 valvole da 200 CV; è questa la versione più quotata: circa il 10% in più rispetto alle precedenti 780 Turbo.



VENTATA DI NOVITÀ

Trazione anteriore, motore Renault, carrozzeria tre porte e due volumi, produzione nell'ex stabilimento Daf: "Non è una Volvo", hanno detto in molti. Ma questa media anticonformista di alta gamma è stata il modello della svolta

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le Volvo si comprano perché sono spaziose, robuste, sicure, rassicuranti e paciose. Di tutto questo la 480 è senza dubbio "sicura". Per il resto è compatta, grintosa e scattante e, stando ai forum degli appassionati, qualche difetto di gioventù ce l'ha. È molto piacevole e intuitiva da guidare e, oggi come allora, è fuori dagli schemi. Quando in Svezia decidono di sviluppare una compatta per il mercato americano, affidano il progetto alla Volvo Cars BV, la partecipata dal gruppo Volvo e dallo Stato olandese che aveva rilevato gli



ex stabilimenti Daf di Born, vicino a Eindhoven. La Volvo olandese ha i propri centri stile e ricerca e sviluppo e gode di ampia autonomia. Dovendo impostare lo stile dell'auto che tragherà la Casa nell'era della trazione anteriore, il quartier generale affida in contemporanea un progetto a Bertone, uno a Coggiola, uno

agli olandesi e uno alla sede centrale svedese. Robert Koch, capo del centro stile olandese capisce che, se verrà scelto uno degli altri progetti, per il suo team sarà la fine. Per avere il migliore usa la stessa tecnica di Pininfarina: mette in competizione i suoi designer. Il bozzetto che vince è quello di John de Vries, che disegna qualcosa che "non è una Volvo" (le parole sono dell'amministratore delegato dell'epoca, Per Gyllehammer), ma tocca profondamente il cuore degli svedesi, perché è pratica, diversa dalle altre e cita ripetutamente la 1800 ES. Molto simili all'antenata sono le dimensioni (4,26 m di lunghezza contro 4,40, 2,50 m di passo contro 2,45), l'impostazione da shooting brake e l'iconico portellone in cristallo autoportante.



VOLVO 480

QUOTAZIONI

Si dividono in due: quelle delle versioni con motore aspirato e quelle delle turbo. Per le prime, i valori di riferimento sono 4.500 euro (label AB) e 6.800 euro (label A+). Le sovralimentate oscillano tra 5.700 euro (se in buone condizioni) e 8.600 euro (se perfette).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.500

5.700



2 RESTAURO

Non siamo davanti alla classica Volvo fatta di pezzi robusti e intercambiabili come i mattoncini Lego. La 480 è insidiosa come un alto di gamma degli anni 80, zeppa (per i parametri del tempo) di un'elettronica ancora acerba e con finiture facili a deteriorarsi, oltretutto quasi priva di antenate e discendenti: in comune con le successive 440 e 460 c'è qualcosa, ma non molto. I motori sono degli affidabili quattro cilindri con otto valvole aspirati o turbo di origine Renault, il cui catalogo ricambi può fornire alcune parti per la revisione. Le carrozzerie non presentano grandi problemi di corrosione e la gamma colori è limitata; nessuna versione prevede, per fortuna, adesivi o decorazioni speciali. Un po' più delicati sono i fascioni del paraurti: la plastica, con l'esposizione ai raggi ultravioletti e al calore, tende a deformarsi e a scolorire, per cui una 480 che non sia stata tenuta in garage facilmente presenta inestetismi

non accettabili su una vettura da collezione. In alcuni model year le ES e Turbo montano plastiche in tinta con la carrozzeria, su cui la verniciatura evita il deterioramento del materiale di base. Il problema delle plastiche si ripropone con il cruscotto, le maniglie e la panneleria: le vetture che sono state a lungo esposte al sole richiedono spesso riparazioni costose per la fessurazione delle plastiche o il distacco del rivestimento. Si tratta di componenti specifici che non è possibile ricavare da altri modelli, situazione aggravata dai diversi colori. Per quanto riguarda il rivestimento dei sedili, i tessuti sono inediti, in qualche caso prodotti soltanto per una versione speciale. I cerchi di lega equipaggiano praticamente tutte le 480; attenzione però alle borchie coprimozzo adottate da diversi modelli tra cui i diffusissimi Pollux e Taurus, che facilmente sono andate perse o sono deformate, e alle versioni speciali che montano disegni non ripresi dalla produzione normale.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PANNELLO PORTA	€ 250
POMPA ACQUA	€ 35
KIT RIPARAZIONE PINZA	€ 15
TERZA LUCE DI STOP	€ 80
QUADRO STRUMENTI	€ 120

● I club



Svenska 480 Klubben

Organizza raduni e collabora con altri club per la ricerca dei ricambi.

Sito svenska480klubben.se

Volvo 480 Club Europe

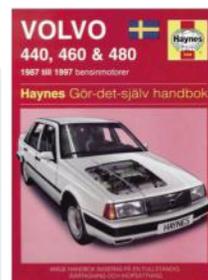
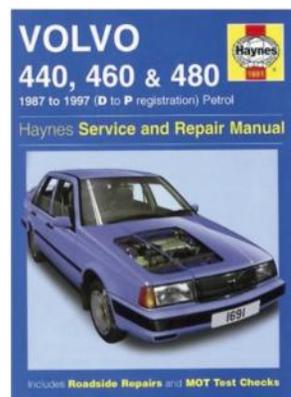
Sito volvo-480-europe.org

Club Volvo 480 Italia

Ormai inattivo, ma il sito è ricco di informazioni sulla 480. Da consultare.

Sito clubvolvo480.it

● I libri



In inglese indichiamo il solito Haynes:

"Service and Repair Manual, 1987 to 1997, D to P registrations", L'edizione svedese, più aderente ai modelli italiani, ma certo più ostica nella lingua, si intitola "Volvo 440, 460 & 480 1987 til 1997, bensinmotorer - gör-det-själv handbok" ed è anch'essa datata 1997.

● Specialisti

Kmotorshop

Sito kmotorshop.com

Missarelli

Sito missarelli.it

Volvo 340 Onderdelen

Sito volvo340onderdelen.nl

Volvofan

Sito volvofan.eu

3 SU QUALE PUNTARE

Negli anni 80 auto sportiva significa motore turbocompresso; nel 1988, la versione sovralimentata diventa immediatamente la più desiderata e lo è ancora oggi. Sceglierla significa avere una macchina più reattiva nel traffico e sul misto veloce, perché come sua abitudine la Volvo impiega il turbo per aumentare non tanto la potenza massima quanto la coppia e quindi l'elasticità. Prova ne è che i 109 CV del B18E aspirato portano la 480 a 190 km/h, mentre il B18FT (sempre di derivazione Renault, ma privo di un corrispondente diretto nella gamma francese), con turbina Garrett T2 intercooler e radiatore dell'olio, eroga 120 CV e spinge la coupé svedese a "oltre 200". Attenzione alle aspirate catalizzate di inizio produzione, importate usate: il post-trattamento dei gas strozza il motore B18F a 95 CV, che sono veramente pochi; l'aggiunta della valvola EGR (motore B18ES) senza catalizzatore lasciava invece le prestazioni invariate. Nel 1989 compare una catalitica da 102 CV sempre con il motore da 1.731 cm³, qui siglato B18FP; tre anni più tardi la cilindrata delle aspirate passa a 1.998 cm³, l'iniezione diventa multipoint e la potenza raggiunge i 110 CV. La carrozzeria non varia mai: i lievissimi restyling non toccano i lamierati, il corpo vettura è solo l'hatchback tre porte con poltroncine singole anche dietro per qualsiasi versione. Le sellerie in velluto hanno tessuti studiati dalla designer Corien Pompe. La scelta, invece, si amplia molto quando si parla di allestimenti. In Italia la prima a entrare a listino è, nel 1986, la 480 ES, seguita nel 1988 dalla 480 Turbo e nel 1991 dall'economica 480 S. Non ci saranno mai versioni America, anche se l'idea iniziale del progetto era proprio quella di una "compact" per i mercati d'Oltreoceano; il programma naufragherà per il cambio sfavorevole tra corona e dollaro. Ogni anno i colori a listino (allestimenti speciali esclusi) saranno sei, che cambiano periodicamente. A fianco dei tre modelli "normali", che più o meno accompagnano tutta la vita produttiva, nascono negli ultimi anni diverse serie speciali. La prima

📌 **VOLVO 480 ES** 1986-1995



📌 **VOLVO 480 TURBO** 1987-1995



VOLVO 480 S 1991-1995



esce nel 1992 sulla base di S, ES e Turbo e arriva in parecchi esemplari anche sul nostro mercato. Si chiama ufficialmente Twinline, ma è nota come Two Tone per via della livrea verde metallizzato (codice 314) con fascia inferiore della fiancata e paraurti in grigio fumo, sempre metallizzato (codice 306); tale combinazione cromatica è a listino con il codice 350. Gli interni sono in pelle grigia scura. Di questa versione sono molto ricercate le Turbo, prodotte in molti meno esemplari, tanto che il registro europeo ne ha censite per ora solo 26. Nel 1994 è stato il turno delle GT, con airbag, ABS, antifurto, cruise control, aria condizionata, interni specifici in pelle con sedili riscaldati, radio Clarion con RDS, climatizzatore, vernice metallizzata e cerchi BBS. Il 1995, anno in cui il 9 settembre esce dalle linee di Born l'ultima 480, vede due versioni finali da 480 pezzi l'una, con placchette numerate sul cruscotto. La Celebration è riservata al Regno Unito:

LA PIÙ DESIDERATA E AMBITA È LA VERSIONE TURBO: MOTORE 1.700, 120 CV E OLTRE 200 ORARI. E MOLTA ELASTICITÀ

guida a destra e motore 2.000, disponibile in tre colori metallizzati - bianco (codice 239), rosso (322) e grigio scuro (323). Ha rivestimenti in pelle nera, ABS e climatizzatore; il badge posteriore non riportava alcuna versione. Ugualmente "anonime" sono le contemporanee Collection, destinate al mercato tedesco: certamente esistono almeno in grigio scuro e rosso metallizzato, con interni in pelle bicolore. La Francia ha visto anche due edizioni limitate ma non numerate, allestite con colori e tessuti fuori serie e chiaramente destinate al solo mercato locale, come tradiscono i nomi: la Toscane del 1993 (1.700 turbo, 2.000 o 2.000 con pack sportivo) con ABS, clima, radio, vetri scuri e la Côte Sud del 1994 con sedili misti in pelle e tessuto, ABS, airbag e radio con lettore CD.

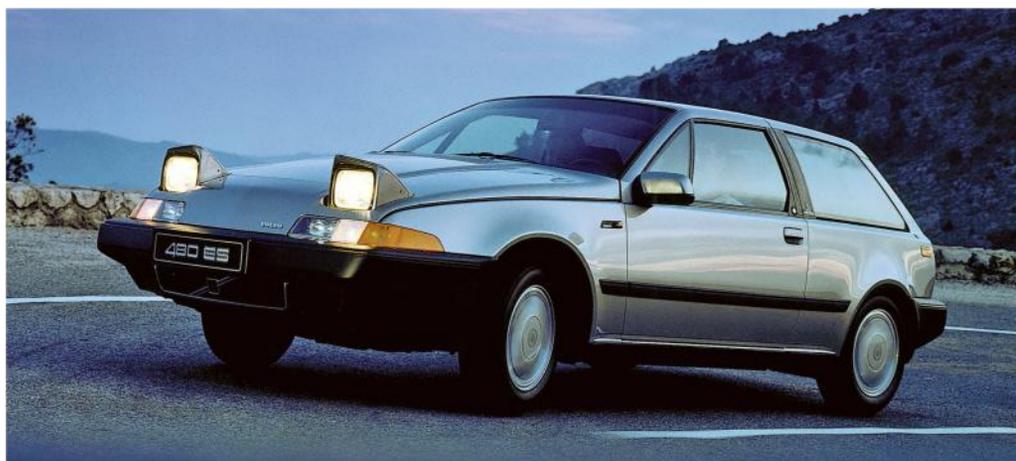
4 IL MERCATO

La prima trazione anteriore della Casa svedese è un modello fondamentale, con buone prospettive di rivalutazione. Innovativa nello stile, che interpreta il tema shooting brake già "sperimentato" dalla Volvo con l'indimenticabile 1800 ES, brillante nelle prestazioni (soprattutto le Turbo) e moderna nella tecnica. Sono tutti elementi che hanno contribuito alla crescita dei valori e che garantiscono interessanti prospettive per il futuro. La 480 è stata costruita per circa un decennio (dal 1986 al 1995) e ha conosciuto un buon gradimento di pubblico. Ne sono state costruite 76.375: un numero importante anche considerando che in Svezia ne sono state vendute pochissime (circa 3.800 esemplari) e, soprattutto, la paventata distribuzione negli Stati Uniti non ha mai avuto luogo. Un'auto sportiva indirizzata

quindi soltanto al mercato europeo, che ha rinfrescato l'immagine della marca e ha anticipato le altre trazioni anteriori della Serie 400 (le 440 e 460). Costruita in Olanda (negli ex stabilimenti della Daf), ancora oggi, dopo 30 anni, si distingue per una qualità costruttiva complessivamente buona (ma non al livello a cui la Volvo aveva abituato la propria clientela): un motivo in più per andare a caccia di un esemplare, che infatti è abbastanza facile da reperire in buono stato. Le Turbo hanno quotazioni più alte di circa il 25%: è un valore giustificato dalle prestazioni più elevate (soprattutto nella brillantezza dell'accelerazione) e per la maggior rarità. In prospettiva, secondo gli esperti Volvo del Comitato Prezzi, il divario dovrebbe incrementarsi. Identico valore, almeno per il momento, per tutte le altre versioni aspirate, sia con il motore di 1.7 litri (catalizzato e non), sia con quello di 2 litri (solo catalizzato e con potenza analoga),

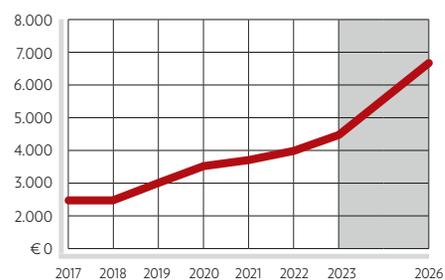
IDEALE PER CHI INIZIA: LOOK SPORTIVO, DIVERTENTE DA GUIDARE E AFFIDABILE

e anche per i differenti allestimenti (l'iniziale ES, il più economico S e il raro GT, rimasto in produzione soltanto per un anno nel periodo finale). Questa Volvo è l'ideale per chi inizia a interessarsi di auto da collezione: costa poco, è facile da reperire, è affidabile, divertente e ha prospettive di rivalutazione interessanti. E, come detto in precedenza, ha caratteristiche distintive nella produzione della marca svedese perché è stato un modello innovativo, che si riallaccia però alla tradizione del brand. **RG**



VOLVO 480 ES (1.7)

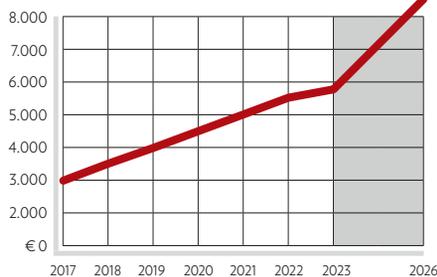
1986-1992



Commercializzata in versione non catalizzata fino al giugno 1991 e catalizzata da febbraio 1989. Il valore è destinato a crescere piuttosto velocemente.

VOLVO 480 TURBO

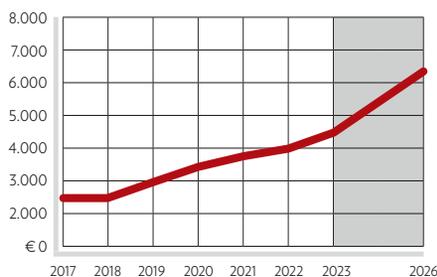
1987-1995



Si tratta di un motore "turbo-soft", che quindi privilegia la coppia piuttosto che la potenza: l'elasticità la fa preferire anche dai collezionisti. È la versione più consigliata.



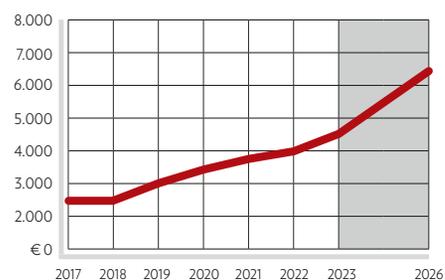
VOLVO 480 S
1991-1995



Un'edizione più economica, con qualche risparmio nella dotazione. In Italia non ne sono state vendute moltissime. Il suo valore è identico a quello delle più note e diffuse ES.



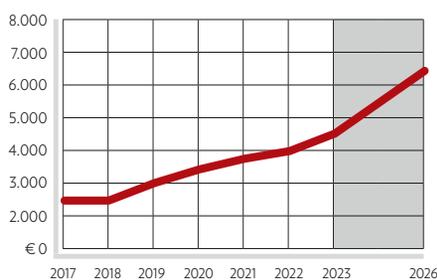
VOLVO 480 ES (2.0)
1992-1995



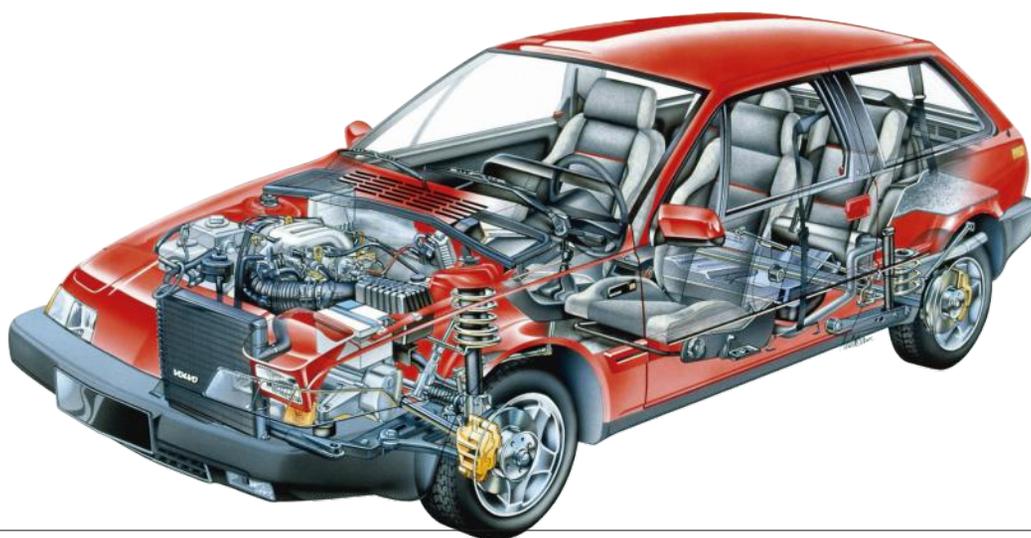
Il motore di due litri aspirato eroga sostanzialmente la stessa potenza del 1.700 non catalizzato, ma risulta nettamente più elastico.



VOLVO 480 GT
1993-1995



Più curata nell'allestimento e più ricca, la GT è stata prodotta nell'ultima parte della carriera commerciale della 480. Sarà la versione aspirata di maggior pregio collezionistico.



Nuovo corso
La 480 segna un'autentica svolta. Dal punto di vista meccanico è la prima Volvo a trazione anteriore. Ma anche il design è di rottura rispetto allo stile "rassicurante" che identifica la Casa.

CHIUDE UN'ERA

Ecco l'ultima delle cosiddette "classiche". Negli anni 90 il marchio sente la presenza ingombrante e agguerrita delle Case tedesche, Audi in primis. Oggi la serie 900 è un mirabile mix di qualità, sobrietà e understatement, i valori fondanti della Casa

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

VOLVO 960



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le migliori macchine svedesi hanno spesso qualcosa di anacronistico, e altrettanto spesso lo dissimulano molto bene. La serie 900 è una di queste: riprende il pianale e la struttura dell'abitacolo delle 700 uscite da otto anni - tempo che per altri costruttori è un'era geologica, ma per la Volvo no - e vi accoppia una berlina dalla linea aggiornata ma fedele a se stessa (la station è ancora più fedele, dal momento che mantiene pure la coda delle 740-760). E monta una serie di motori completamente nuovi. Raccontata così sembra la storia di ogni modello Volvo

che, più o meno fedelmente, si ripete ai tempi della PV 444: vuoi per i motori vuoi per la struttura, ogni nuova auto di Göteborg nasce con un forte legame con il precedente. Ma fuori dalla Volvo le cose stanno cambiando e porteranno alla fine di un'era, quella della trazione posteriore. Il segmento più tradizionale della Casa,



il D, è sempre più monopolizzato dai costruttori tedeschi: l'ascesa di immagine e contenuti dell'Audi è irresistibile, mentre Citroën e Lancia non sostituiscono adeguatamente due icone come XM e Thema. Il risultato di queste condizioni è che la nuova Volvo avrà una vita più breve di quella cui la clientela era abituata e sarà prodotta in un numero di esemplari ancora minore di quello delle 700 - ma comunque nel ragguardevole totale di 668.064 esemplari. Se cerchiamo una ragione per acquistare una serie 900 la troviamo nel suo essere l'espressione più compiuta delle Volvo classiche e nell'understatement di un'auto che, in Italia, è sempre stata riservata ai cultori di un prodotto solido, "concreto" e meno appariscente di altri.

QUOTAZIONI

Le **940 berline e station wagon** con motori aspirati, turbo e V6 (quindi escluse le Polar) valgono 2.500 euro (3.800 euro nella label A+). Al vertice ecco le 960 2.9 24V con il motore sei cilindri in linea: da 4.000 euro (label AB) a 6.000 (label A+).

Valore minimo € (label AB)

2.500

Valore massimo € (label AB)

4.000

2 RESTAURO

La meccanica è affidabile e la carrozzeria ben protetta dalla corrosione. A preoccupare sono gli interni, per quanto arredati con plastiche, tessuti e pelli robusti e di qualità, e soprattutto la rete elettronica di bordo. La serie 900 ne fa largo uso, dalla gestione motore per finire con i sistemi di sicurezza quali l'ABS, passando per gli strumenti del cruscotto. Le ammiraglie degli anni 90 sono le prime a richiedere un diagnostico per diversi interventi d'officina. Proprio la diagnosi può rivelarsi un problema in quanto per diversi anni le Case non hanno avuto uno standard universale né per la presa né, dove utilizzavano già modelli unificati, per la distribuzione dei segnali sui pin. Intervenire su vetture datate come le serie 900 può essere un problema: se anche l'officina dispone del diagnostico originale Volvo, non è detto che a distanza di anni questo funzioni ancora, sia per l'invecchiamento dell'hardware sia per la mancanza di

aggiornamenti software. Meglio un'officina con un diagnostico multimarca recente (ormai il mercato ne propone di molto completi) con una buona copertura sui modelli fuori produzione. La serie 900 adotta una presa diagnostica a standard europeo (OBD 2) a partire dal model year 1996, per le auto precedenti possono invece servire gli adattatori per il multiplexaggio dei segnali. Il diagnostico si rivela utile non soltanto per la ricerca dei guasti, ma anche per accoppiare correttamente strumenti o altri componenti elettronici (per esempio, la centralina dell'ABS o uno strumento del quadro) alla rete di bordo e permetterne l'ottimale funzionamento. Il recupero di ricambi dalla demolizione è sempre possibile, anche per quelli che contengono hardware elettronico, ma è meglio rivolgersi a operatori che controllino il pezzo prima di immetterlo in commercio e accettino il reso. In Italia iniziano a essercene; in Svezia è la norma, per cui si possono acquistare pezzi su Internet senza timori.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

BRACCETTO STERZO	€ 90
CINGHIA DISTRIBUZ./ACQUA	€ 260
GRUPPO OTTICO ANT. (USA)	€ 90
ALZACRISTALLI ANT.	€ 95
SONDA LAMBDA	€ 22

● I club



Volvo 940 and 960

Register

Avviato dallo youtuber inglese Geoff Buys Cars, raccoglie dati e immagini dei due modelli.

Sito volvo940and960.wordpress.com

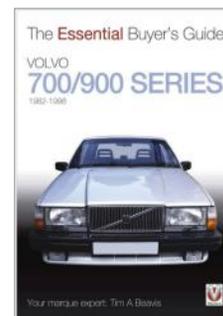
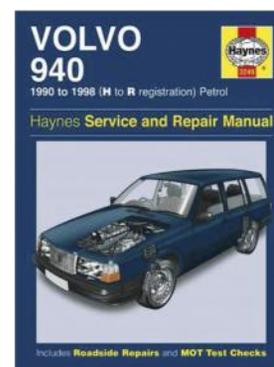
940 Klubben

Sito 940klubben.nu

The Volvo Owners Club

Sito volvoclub.org.uk

● I libri



Segnaliamo della Haynes il manuale d'officina dedicato alla sola 940 e focalizzato sulle versioni inglesi "Volvo 940 1990 to 1998 - H to R registrations"; utile la piccola guida all'acquisto edita dalla Veloce Publishing, anch'essa inglese, ma comune anche alla serie 700: "The Essential Buyer's Guide Volvo 700/900 Series 1982-1998", firmata dall'esperto Tim A. Beavis.

● Specialisti

Carrozzeria del Greto

Sito carrozzeriadelgreto.com

FCP Euro

Sito fcpeuro.com

Skandix

Sito skandix.de

Swedish Car Parts

Sito swedishcarparts.com

3 SU QUALE PUNTARE

La gamma della serie 900 è piuttosto limitata, così come la sua permanenza in catalogo: un arco di tempo che va dal 1990 al 1998 e che comprende anche le S90 (berlina) e V90 (station wagon). Queste ultime, senza introdurre novità di rilievo né nella carrozzeria né nella meccanica rispetto al model year 1995, hanno continuato la storia delle 960 a partire dal novembre 1996. Prodotte per due anni scarsi ed equipaggiate soltanto con il sei cilindri in linea a benzina di tre litri (2.922 cm³), sono oggi le più interessanti sia perché rappresentano la massima evoluzione della specie sia perché, come spesso accade agli esemplari di fine serie, sono meglio equipaggiate: tra le dotazioni c'erano una nuova console centrale e gli inserti in legno di betulla chiara. I due motori proposti utilizzano la stessa base e sono sostanzialmente equivalenti: il meno potente B6304 S2 da 184 CV ha più coppia e poteva essere abbinato al cambio manuale a cinque marce; il B6304 G da 204 CV è meno elastico e poteva avere soltanto il cambio automatico giapponese Aisin-Warner a quattro rapporti. In Italia S90 e V90 sono arrivate con il contagocce; i mercati d'esportazione che le hanno apprezzate di più sono stati quello americano e quello russo. Se invece siamo orientati verso una 940, interessanti sono la Polar e Super Polar, versioni introdotte in Italia nel 1993: entrambe montano inizialmente il due litri aspirato da 122 CV, che nel 1995 adotta il turbo (la Super è proposta anche col 2.4 turbodiesel), e sono disponibili solo con carrozzeria station wagon. Col model year 1997 la denominazione Polar identifica tutte le 940, sia berlina sia station wagon, anche su altri mercati, per i quali la gamma delle motorizzazioni comprende pure il 2.3 litri, in versione aspirata da 135 CV e turbo da 165. Da valutare i pacchetti con cui la 940 poteva essere completata: il Turbo+ che introduceva un overboost grazie al quale la pressione di sovralimentazione veniva incrementata per un breve tempo, e lo Sport per vetture con turbo a bassa pressione, che aggiungeva volante in pelle e

↓ **VOLVO 960** 1990-1996



↓ **VOLO 940 SW POLAR** 1993-1998



VOLVO S90 1996-1998



VOLVO V90 1996-1998



assetto sportivo. Pressoché sconosciuta sulle nostre strade era la Servicewagon, veicolo commerciale con il corpo vettura della station wagon ma privo dei sedili posteriori; sebbene privo del tetto rialzato, era l'erede delle 145 e 245 Express. L'airbag per il conducente figura di serie dal 1993, per il passeggero ci sarà come optional dall'anno successivo; nel 1995 la 960 abbandona il muso ereditato dalla 760 model year 1988 per adottarne uno più sottile, mentre le 940 GL e GLE (quest'ultima riservata ad alcuni mercati d'esportazione fra cui il nostro) cedono il passo alle S ed SE (la seconda aveva di serie differenziale a slittamento limitato, quattro alzacristalli e specchi elettrici). Scegliere tra station e berlina è una questione di gusti. Bisogna però ricordare come la quattro porte sia più interessante dal punto di vista stilistico perché non è una fotocopia della corrispondente 740-760 (cambia soprattutto la coda, rivista da

LA BERLINA RISULTA PIÙ ORIGINALE DAL PUNTO DI VISTA STILISTICO. CON LA 940 TORNA LA DENOMINAZIONE POLAR

Håkan Malmgren, con il baule più alto); inoltre, ma solo nel caso della 960, la berlina adotta fin da subito il retrotreno multilink, che sulla station viene introdotto in luogo del tradizionale ponte rigido solo con il model year 1995. Dal punto di vista della meccanica le più interessanti sono le 960 seconda serie (post 1995) che introducono i nuovi motori modulari (i sei cilindri di 2.5 e 2.9 litri) a 4 valvole, mentre le 940 così come alcune 960 prima serie riprendono unità già viste sulla serie 700. Sia per le 940 sia per le 960 era previsto il turbodiesel Volkswagen a sei cilindri di 2.4 litri, uscito di produzione nel 1996. Le Polar a benzina e S90-V90, grazie a un catalizzatore più efficiente, fanno a meno della valvola EGR. La storia produttiva della 940-Polar e della 960-S90-V90 termina all'inizio di febbraio del 1998.

4 IL MERCATO

Con il restyling introdotto con il model year 1991 le 740 evolvono nelle 940 e le 760 assumono la denominazione 960. Poco cambia oggi in termini di valore di mercato. Idem nelle prospettive di rivalutazione. Le 900 sono però meno diffuse rispetto ai modelli che le hanno precedute, tranne nel caso delle Polar e Super Polar, allestimenti nati nel 1993 specificamente per il mercato italiano (ma il nome Polar verrà poi adottato per indicare le 940 berlina e station dal model year 1997). Derivate dalla 940, con il motore di 2 litri, aspirato e turbo (sia Polar sia Super Polar), oppure 2.4 TD (Super Polar), queste serie speciali, a listino solo con carrozzeria familiare, ripetevano con successo l'operazione commerciale ideata con le 240: erano versioni spartane (le Polar) o più ricche (le Super Polar) proposte a un prezzo più

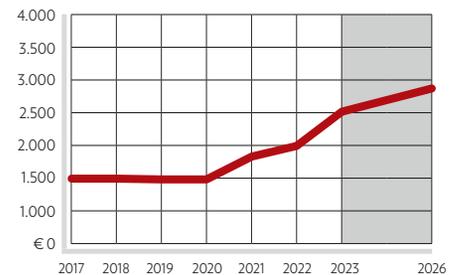
conveniente. Il gradimento dell'epoca si traduce oggi in un elevato numero di esemplari ancora in circolazione, che iniziano a essere considerati interessanti in ottica collezionistica, soprattutto adesso che le prime prodotte hanno già superato i 30 anni. Robustezza e indistruttibilità tipica delle Volvo (e le Serie 900 non fanno eccezione) sono i motivi per cui ne sono sopravvissute molte, discretamente o ben conservate. Con la crescita delle quotazioni delle 240, le Polar della generazione seguente sono diventate un'alternativa in chiave economica. In prospettiva futura, però, le 960 sono le versioni da ricercare con più attenzione, perché vere e proprie ammiraglie, soprattutto quelle con motore 6 cilindri in linea di 2,5 litri e da 2.9 litri, entrambi con distribuzione a 4 valvole per cilindro. Il 2.900 (precisamente 2.922 cm³) è poi stato adottato anche dalle S90-V90 (con potenze di 184 e 204 CV), che non

LE BERLINE SONO MENO DIFFUSE RISPETTO ALLE STATION. LE QUOTAZIONI SONO LE MEDESIME

rappresentano altro che un cambio di metodologia delle denominazioni Volvo, e quindi sono assimilabili alle Serie 900 in termini di trend di mercato. Come per le altre Volvo, le diesel non hanno alcuna attrattiva collezionistica e le loro quotazioni sono ormai scese ai valori minimi. Berline (meno diffuse) e station wagon (più facili da reperire) hanno quotazioni identiche, perché la maggiore attrattiva delle familiari si pareggia con l'esclusività delle versioni a quattro porte. **RIC**

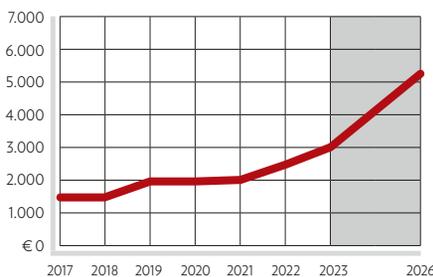


VOLVO 940 (ASP. E TURBO)
1990-1996



Quotazione unica per le 940 berlina e station wagon con motorizzazioni di base (due litri aspirato o turbo e il raro V6, destinato solo ad alcuni mercati).

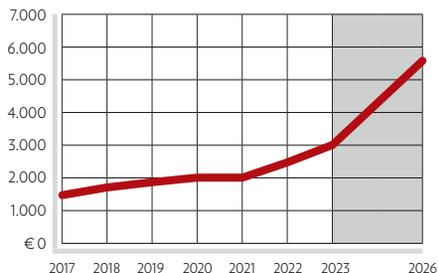
940 POLAR - SUPER POLAR
1993-1998



Questi allestimenti, solo per le station wagon, nascono per l'Italia; motori due litri aspirati e turbo e 2.4 turbodiesel. Dal model year 1997 tutte le 940 adottano il nome Polar.



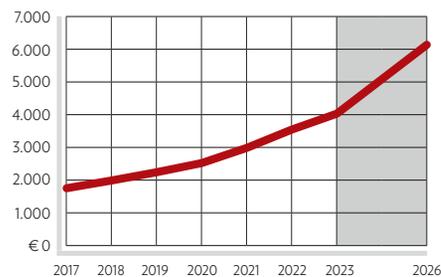
➔ **VOLVO 960 2.3 TURBO**
1990-1992



La 960 con motore quattro cilindri di 2.3 litri rimane in produzione per due anni; viene rimpiazzata dalle più interessante versione col due litri turbo a 16 valvole.



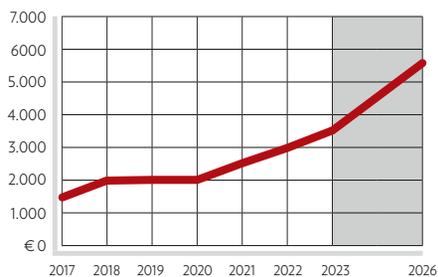
← **VOLVO 960 2.9 24V**
1990-1996



È questa la vera top di gamma della 960 e dunque la versione destinata a un futuro più brillante in termini di valori di mercato. Le successive S90-V90 sono più apprezzate.



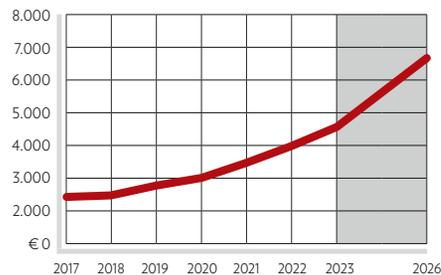
➔ **VOLVO 960 2.5 24V**
1995-1996



Con il model year 1995 ecco il sei cilindri in linea di 2.5 litri (derivato dal 2.9 litri) da 170 CV, che sostituisce il due litri sovralimentato a quattro cilindri da 190 CV.



← **VOLVO S90 - V90**
1996-1998



Ultimo capitolo della 960. Berlina (S90) e station wagon (V90) adottano il sei cilindri in linea di 2.922 cm³ a 24 valvole con potenze di 184 o 204 CV.

ARTIGLI AFFILATI

La Volvo del record di potenza nasce per consolidare la posizione della Casa nel segmento premium. Prestazioni notevoli, coppia costante, molti accessori di serie e una versione limitata ne fanno oggi un pezzo da collezione

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



VOLVO 850 T-5R SW

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

“C’è scritto Volvo. Tutte le somiglianze con le Volvo che conoscete finiscono qui”: così recitava una pubblicità americana del 1994 della 850 T-5R. Il pay-off riassume perfettamente il motivo per acquistarla oggi, specie alla luce delle successive scelte che hanno portato Göteborg all’abbandono delle versioni superpotenti. L’850 sovralimentata è infatti un’auto che unisce un piacere di guida unico grazie alla trazione anteriore e al retrotreno multilink con effetto autosterzante a una sicurezza all’epoca all’avanguardia: la protezione

dagli urti laterali con rinforzi nelle portiere, sul tetto e sui brancardi e tutti i sistemi attivi erano di serie. Alla sicurezza uniscono un notevole spazio interno permesso proprio dalla trazione anteriore e dal motore trasversale, dettami chiari fin dall’impostazione del progetto Galaxy (dal quale nascono anche 440, 460 e 480) che risale al 1978. Non sono le rocket wagon più “rocket” della storia, ma la T-5R e la successiva R hanno una coppia spettacolare: 300 Nm costanti da 2.000 a 6.500 giri. Sono le Volvo di serie più potenti costruite fino ad allora, subito oggetto di culto e prodotte in edizioni limitate, verificabili e tracciabili grazie anche al minuzioso lavoro del sito inglese volvo850t-5R.com Per la T-5R (che ha totalizzato 6.964 esemplari), l’Italia è stato



il terzo mercato con 914 pezzi, dopo Germania (1.433) e Stati Uniti (972), tanto da giustificare una versione specifica con il motore da due litri in luogo del 2.3. Infine, nell’improbabile caso che tutte queste doti non bastino, sceglietela perché la 850 è una delle poche vetture al mondo prodotte soltanto con motore a cinque cilindri.

QUOTAZIONI

La T-5 e la T-5R (e la successiva 850 R) sono ovviamente le versioni più quotate della famiglia 850. Il valore di riferimento è di 5.000 euro per una berlina 4 porte 2.0 Turbo 20V T-5. Al vertice si colloca la T-5R SW (e R), quotata 9.000.

Valore minimo € (label AB)

5.000

Valore massimo € (label AB)

9.000

2 RESTAURO

Metterci le mani non è semplice, trovarle in ordine nemmeno specie sul nostro mercato. Per fortuna la diffusione delle versioni non limitate (850 T-5) è notevole e l'unico motore di base rende più semplice di altri modelli la ricerca dei ricambi. Tra le specifiche del progetto c'era una durata minima della meccanica di 200 mila chilometri; la maggior parte degli esemplari che si trovano oggi hanno passato questo traguardo ma, se ben conservate e con qualche intervento straordinario, le 850 vivono tranquillamente oltre il doppio. Alcuni componenti delle versioni R (centraline gestione motore, alettoni e interni in particolare) sono però specifici. Le 850 con turbocompressore sono zeppe di elettronica, quindi con un elevato rischio di degrado dei componenti specie ora che hanno passato i venticinque anni. Attenzione ai codici d'errore segnalati da spie e computer di bordo, che potrebbero essere generati da falsi contatti dovuti alla

"cottura" dei cablaggi nel vano motore, dove le temperature sono elevate e la circolazione dell'aria è ridotta a causa delle dimensioni del gruppo motopropulsore. In questi casi bisogna essere preparati a una lunga diagnosi e a operazioni di sostituzione dei pezzi piuttosto lunghe, perché potrebbe imporsi la rimozione del cinque cilindri. Tra ricambisti indipendenti e reti ufficiali si trova ancora molto, ma bisogna essere preparati ad acquistare i ricambi all'estero, cosa non complessa attraverso l'e-commerce. Gli esemplari dell'Est Europa spuntano quotazioni inferiori, ma spesso hanno una vita non tracciata, in quanto arrivati anni fa là di seconda mano dall'Europa occidentale e spesso riparati o elaborati artigianalmente. Attenzione, infine, se si cerca una versione R: in giro esistono anche i falsi, assemblati magari con componenti di vetture demolite. Bisogna controllare nel Vin il model year e il tipo di motore: per la T-5R sono rispettivamente S o T e 58 o 47, con quest'ultimo codice esclusivo delle vetture italiane.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

FARO	€ 180
MASCHERINA	€ 40
STEMMA "T5"	€ 20
KIT RIPAR. CASSETTO PLANCIA	€ 15
KIT FRIZIONE	€ 610

● I club

Volvo Club

Non è un vero e proprio sodalizio, ma un sito in cui gli appassionati della marca si incontrano e organizzano raduni, con un forum molto partecipato specie dai possessori di modelli a trazione anteriore.

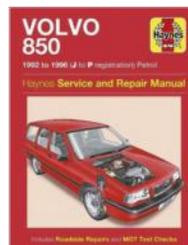
Sito volvoclub.it

Nordic R

Sodalizio dedicato ai modelli R, dalla 850 alla S60.

Sito nordicr.com

● I libri



Nel 1992 era apparso un volumetto sulla GLT: "Volvo 850



Automobilia.

La Haynes propone un manuale focalizzato al mercato inglese ("Volvo 850 1992 to 1996, J to P Registrations" di John S. Mead) e uno specifico delle versioni americane ("Volvo 850 1993 thru 1997 - All models"). Il manuale ufficiale Volvo esiste anche su CD ("Volvo 850 Digital Service manual 1995-1997").

● Specialisti

PFS Parts

Sito partsofvolvosonline.com

Polar Parts

Sito polar-parts.it

Skandix

Sito skandix.de

Volvo Parts Webstore

Sito volvopartswebstore.com

3 SU QUALE PUNTARE

In assoluto su una T-5R station wagon giallo crema. È la versione da cui tutto è iniziato (in Svezia la T-5R è soprannominata, a prescindere dal suo colore, "T-gul", "T-gialla") e che oggi è la

più iconica. Meglio se è d'importazione, perché anche se sono esistite anche 100 T-5R gialle "italiane" con il 2.000 da 226 CV (ma a listino era presente anche il 2.3), è il 2.300 da 240 CV quello concepito dai tecnici Porsche, incaricati del suo sviluppo dalla Volvo. Il codice del giallo è 607, leggibile sulla placchetta vicino al duomo sinistro della sospensione anteriore; caratterizza in tutto 1.420 T-5R wagon, cui si aggiungono 1.117 berline. Gli altri colori

di serie, i preferiti dal nostro mercato, sono il nero (codice 269, 1.562 pezzi per la station e 954 per la berlina) e il verde (codice 465, 1.582 e 329 pezzi rispettivamente). Le berline offrono le stesse prestazioni delle corrispondenti station, ma hanno una linea meno riuscita e sono meno amate da chi cerca una Volvo di quell'epoca. La più evoluta e successiva 850 R (che gli svedesi chiamano "T-röd", "T-rossa") migliora le prestazioni



↑ VOLVO 850 T-5R 1994-1996

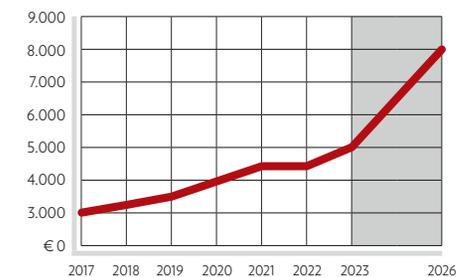
4 IL MERCATO

Per l'Italia la Volvo predispose le versioni specifiche delle 850 T-5 e T-5R con motore con cilindrata al di sotto della soglia dei due litri. Anche se il cliente poteva ordinare le versioni con il più potente cinque cilindri 2.3 normalmente disponibili negli altri Paesi. Per Ruoteclassiche le quotazioni delle 2.0 e 2.3 non differiscono, anche se quelle specifiche per l'Italia sono state costruite in un numero di esemplari nettamente inferiore (le 2.3 T-5R prodotte sono state circa 7.000, le 2.0 T-5R meno di 1.000, quasi tutte SW). Le prestazioni leggermente ridotte del motore 2 litri si compensano con la produzione più limitata, anche se la diffusione della versione "italiana" è più abbondante da noi. Le T-5R, protagoniste anche in ambito corsaiolo, sono ovviamente le più interessanti, e hanno valutazioni doppie rispetto alle normali T-5. Entrambe, però, sono i modelli più ricercati della gamma 850, la prima grande Volvo a trazione anteriore. Un leggero vantaggio

per le wagon, più gradite agli appassionati, anche se più diffuse sul nostro mercato (all'estero, invece, le berline a quattro porte e le familiari quasi si equivalgono). Le prospettive di rivalutazione sono notevoli, anche se un po' più calmerate rispetto a qualche anno fa, quando tra i cacciatori di youngtimer si era diffusa la passione per le Volvo più sportive. Continueranno a salire, con un progressivo allargamento della forbice tra le T-5 e le T-5R a vantaggio di queste ultime. Con ogni probabilità si registrerà un incremento superiore per le 2.3 T-5R, che i collezionisti più "puri" considerano la versione di riferimento: di conseguenza meriteranno presto una quotazione differenziata. La successiva 850 R, meglio equipaggiata e con una potenza lievemente superiore, segue l'andamento della T-5R. Un'ulteriore sfumatura di cui tenere conto è quella sul colore delle R: la produzione del giallo e del nero è stata simile, attorno alle 2.500 unità ciascuno, mentre degli esemplari verde metallizzato ne sono stati fabbricati un po' meno di 2.000. **R/C**



↑ 850 2.0 - 2.3 TURBO 20V T-5 1993-1996



La berlina T-5 è meno diffusa rispetto alla versione SW. In Italia la motorizzazione 2.3, ossia quella originaria prevista per tutti i mercati, era molto rara, per questioni fiscali.

in maniera impercettibile - è capace di 246 CV e 340 Nm - e prevede una dotazione di serie più ricca, che comprende il differenziale Torsen, le sospensioni autolivellanti sulla station, il cruise control, il clima automatico e gli specchi riscaldati. Dotazioni importanti, ma che al collezionista suonano come un contentino perché l'850 R è in realtà meno ricercata benché la sua produzione sia stata limitata a 2.500 pezzi. Se invece si opta per una

LO ZAMPINO DELLA PORSCHE SI SENTE: MOTORE 2.300 DA 240 CV: PER L'ITALIA È PREVISTO ANCHE IL 2.000 DA 211 CV

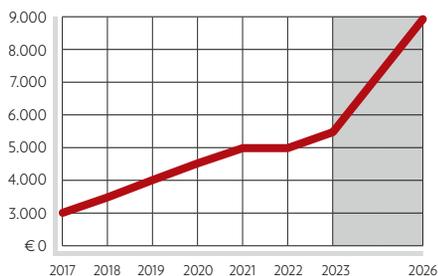
più tranquilla 850 T5 normale, che ha gli stessi colori delle altre 850 e non è passata per le mani dei tecnici di Zuffenhausen, è bene concentrarsi sullo stato delle dotazioni non comuni alle 850 aspirate e diesel: barre antirollio, appendici aerodinamiche dei paraurti, battitacco, sellerie in pelle e alcantara, tetto apribile, cerchi a cinque razze: la loro riparazione o sostituzione potrebbe richiedere ricambi più difficili da reperire.



↑ VOLVO 850 R 1995-1997

↓ 850 2.0 - 2.3 TURBO 20V T-5 SW

1993-1996

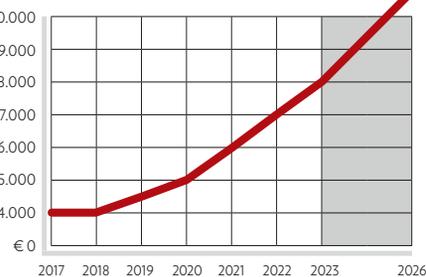


Le versioni più conosciute e diffuse. Il valore della 2.0, edizione specifica per l'Italia, è per il momento identico a quello delle 2.3. Secondo gli esperti continueranno la corsa verso l'alto.



↑ 850 T-5R

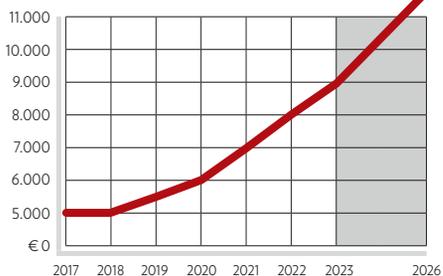
1994-1996



Con i suoi 240 CV della versione 2.3 (la 2.0 si fermava a 211), la T-5R era una delle più potenti auto a trazione anteriore del momento. Quotazioni in crescita.

↓ 850 T-5R SW

1994-1996



Attualmente è la versione più quotata. Continuerà a esserlo; in futuro vi sarà una differenziazione tra le motorizzazioni 2.0 e 2.3, a favore di quest'ultima.



OLTRE L'ASFALTO

La prima serie è in pratica un lieve restyling della 850; la seconda nasce invece sulla piattaforma S80. Nella gamma anche la prima Suv della Casa: la Cross Country. Diventa un autentico status symbol, come lo era stata la 240

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per usarla poco e farla diventare un classico: le prime due serie della V70 - la prima un restyling della 850 rimasta in produzione dal 1997 al 2000, la seconda un modello su un pianale nuovo apparso nel 2000 e durato fino al 2007 - sono ricche di versioni rare e interessanti. Per la prima volta una familiare di Göteborg ha una gamma strutturata per soddisfare diverse categorie di clienti, con opzioni che vanno al di là della catena cinematica e degli allestimenti. Ovviamente la fetta più grande del mercato la fanno le versioni più o meno normali,

con i due litri o i 2.3 aspirati o turbo, e soprattutto le diesel che montano il primo propulsore a gasolio studiato in Volvo: un cinque cilindri in alluminio derivato dai benzina che finalmente sostituisce i Volkswagen. Ma tutte queste versioni, che sono ottimi muli da lavoro, avranno un valore collezionistico limitato. Un tributo



alla V70 non può invece prescindere dalla "prima Suv Volvo", la V70 XC, presentata al 1997 Salone di Francoforte, che tanto diverrà di moda con la seconda serie (2000-2007). O dalla più sobria e defilata AWD senza suffissi, che fa di tutto per sembrare la solita wagon svedese e nascondere la trazione integrale. O, ancora, dalla sibaritica R che richiama fasti e prestazioni delle omonime versioni della 850 ed è disponibile anche con trazione integrale. Se la prima serie era un maquillage della 850, la seconda è il modello della maturità, con la gamma che non prevede più la berlina S70 in quanto sostituita dalla S80. È proprio con questa che la XC 70 diventa l'icona che conosciamo riportando il modello a un livello elevato d'immagine che mancava dai tempi della 240.

QUOTAZIONI

L'erede della 850 si sdoppia in S70 e V70 a dicembre del 1996. Le quotazioni delle versioni di interesse collezionistico partono da 2.500 euro per le S70 T5 per arrivare agli 8.000 euro di una V70 R nello stato corrispondente alla label AB (12.000 se A+).

Valore minimo € (label AB)

2.500

Valore massimo € (label AB)

8.000

2 RESTAURO

Incrociamo due fatti incontrovertibili: è piena di elettronica ed è pur sempre una Volvo, robusta, sincera e affidabile, costruita in tanti esemplari, molti dei quali ancora circolanti, specie in Scandinavia e in Europa dell'Est. Quindi più che cercare di capire come restaurarla, piuttosto è meglio scegliere con cura l'auto da portarsi a casa. Unica eccezione, le vere R (su alcuni mercati erano proposte le R-Design o R-Edition, con lo stesso look della sorella maggiore ma motori modesti come i 1.600 turbo): se ne trovano poche, l'80% delle quali nei Paesi Bassi, e tutte con molti chilometri alle spalle. Capita di sentirsi chiedere importi a sei cifre per una R prima serie Laser Blue che ha passato i 300 mila chilometri sulle strade svedesi; in casi come questo è meglio mettere su un piatto della bilancia la propria passione e sull'altro il value for money e ponderare bene. Poi, se si decide per il sì, meglio prepararsi a investire ben oltre il valore

dell'auto. A essere bisognosi di interventi sono l'elettronica (i navigatori, in particolare, non durano molto) e gli interni in pelle o pelle/alcantara, un po' deboli nelle cuciture. Sulle versioni più interessanti i rivestimenti dei sedili sono specifici, e quindi la ricerca di un ricambio nuovo o da una donatrice può risultare complesso. Anche le AWD 2500 sono difficili da trovare, ma normalmente sono meno sfruttate e, soprattutto, meno "tuningate" che è il problema di molte R nordiche. Un po' diverso è il discorso per le XC, che specie per la seconda serie sono piuttosto comuni sul nostro mercato. Da noi, però, sono arrivate soprattutto le diesel, meno interessanti e soprattutto vittime dei blocchi della circolazione, specie al Nord. I ricambi specifici delle XC 70 e quelli delle R e AWD si trovano facilmente nuovi e originali e, specie per la meccanica, anche di qualità equivalente. Più difficile trovare pezzi di recupero, specie in Italia, perché moltissime di queste auto sono state esportate da usate e quindi in demolizione se ne trovano poche.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SCUDO PARAURTI ANT.	€ 250
MOTORINO AVVIAMENTO	€ 250
SERIE TAPPETINI IN GOMMA	€ 80
CATALIZZATORE	€ 800
CINGHIA TRAPEZOIDALE	€ 55

● I club



Club Volvo Italia

Gruppo dedicato alle Volvo con particolare focus a quelle degli ultimi 20/30 anni, con forum dedicato alle V e XC 70.

Sito clubvolvoitalia.it

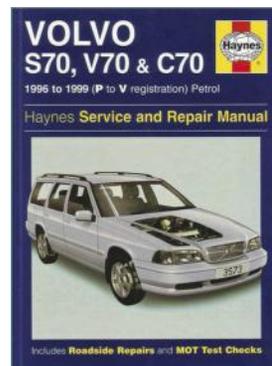
Volvo Club

Sito volvoclub.it

Volvo XC70-V70 Grupe

Sito facebook.com/groups/331943130540790/

● I libri



Esistono solo i manuali della Haynes, proposti in edizioni diverse a seconda dei mercati. Dedicato alla I serie a benzina per il mercato britannico è "Volvo S70, V70 e C70 1996 to 1999 Petrol & Diesel". Per la V70 seconda serie ed S80 ecco "Volvo V70 & S80 - V70 2000 to May 2007 Petrol & Diesel - S80 1998 to Feb 2006 Petrol & Diesel".

● Specialisti

Nordicar

Sito nordicar.com

PFS Parts

Sito partsforvolvosonline.com

Polar Parts

Sito polarparts.it

Volvozone

Sito volvozone.eu

VOLVO V70 XC 1997-2000



VOLVO V70 R 1997-2000



3 SU QUALE PUNTARE

La prima serie, che nasce da un'operazione di badge engineering che conserva immutato lo stile della 850 (è riconoscibile per i fianchi dritti e il muso verticale e meno prominente), è la meno interessante. Tuttavia almeno due varianti sono da considerare. Primo, la madre di tutte le XC 70: pur rialzata di 26 mm rispetto alla versione stradale, non è ancora la muscolosa seconda serie; ha i fascioni in plastica non verniciata ma la sezione inferiore della carrozzeria è in tinta (c'è anche un'opzione bicolore, poco diffusa). La trasmissione utilizza un giunto Haldex, che trasmette sempre un minimo di coppia anche alle ruote posteriori ed è in grado se necessario di trasferire quasi tre quarti della coppia motorie a una singola ruota. Seconda versione degna di nota è la R, disponibile con trazione sia anteriore sia integrale e nuovi motori da 250 CV (2.319 cm³, sigla B 5234 T4, limitato al biennio 1998-1999) o 265 (2.435 cm³, B5244 T2, 1999-2000). Per il mercato italiano era a listino anche la versione due litri da 225 CV. Qui l'essere erede diretta di un'icona come la 850 R gioca a favore della V70; i due colori più ricercati sono il giallo zafferano e il Laser Blue, entrambi metallizzati, con l'ultimo riservato a un'edizione limitata di 333 esemplari. Le AWD 2500 montano il 2.345 cm³, siglato B5254 T su quelle fino al 1999 (marchiate 2.5 T AWD) e B5244 T su quelle del 2000 (2.4 AWD) da 173 CV e 270 Nm. A fianco della R continua a essere prodotta la T-5, che offre 10 CV in meno e un allestimento meno appariscente. Se invece cerchiamo un veicolo di servizio per la nostra collezione può essere simpatica la V70 Classic, una sorta di "operazione Polar" quindici anni dopo: è una prima serie costruita in Belgio quando in Svezia si produceva già la seconda; una curiosità da acquistare solo a un prezzo molto conveniente. Nel 2000 la V70 passa alla piattaforma P2, la stessa su cui viene costruita da due anni la S80; il nuovo modello viene spesso definito V70 N (mentre con V70 II si intende la terza serie post-2008). Il muso si allunga e diventa più aerodinamico, sui fianchi compaiono

VOLVO V70 XC 2000-2007

bombature simili a quelle della berlina che rimarranno per un ventennio un segno distintivo delle Volvo così come i gruppi ottici posteriori che ne copiano l'andamento. È con questa serie che le XC diventano l'oggetto dei desideri di molti, uno status symbol che riavvicina alla Casa quella clientela raffinata e casual che era stata delle 240. Il nuovo modello, su cui le plastiche non verniciate sono più estese, è da cercare a benzina (pressoché assente in Italia) e full optional. Nel 2002 la bella serie speciale Ocean Race, blu metallizzata con modanatura satinata lungo i fianchi e interni in pelle beige, celebra la sponsorizzazione della nota competizione velistica. I motori delle XC sono fino al 2003 il 2.4 T già visto sulla prima serie (B5244 T3, 200 CV e 285 Nm) e dal 2003 al 2007 il 2.5 T da 2.521 cm³. Quest'ultimo, che eroga 210 CV ma soprattutto 320 Nm, è decisamente il più interessante. La stessa catena cinematica caratterizza le AWD, sobrie

CON LA II SERIE LA XC 70 DIVIENE MUSCOLOSA. È DA CERCARE CON MOTORE A BENZINA E FULL OPTIONAL

nel look ma non nei consumi: quelli sono sempre il punto dolente delle Volvo. Nel 2004 tornano le R; con la seconda serie sono solo a trazione integrale e possono avere sia il cambio manuale (abbinato al motore B5254 T4 da 2.521 cm³, 300 CV e 400 Nm) sia l'automatico, proposto sino al 2006 come quattro marce con il motore B5254 T5 di pari cilindrata ma limitato a 350 Nm e poi a cinque rapporti con la stessa taratura del motore riservata al manuale. Dal 2006 al giunto Haldex è abbinata la frizione Instant Traction, che elimina il lieve ritardo nella risposta quando le ruote slittano nella partenza da fermo. Le T5 utilizzano fino al 2004 il motore B5234 T3 da 2.319 cm³ (250 CV, 330 Nm) per poi passare al B5244 T5 da 2.401 cm³, 260 CV e 350 Nm. Il 2007 è l'ultimo anno di produzione della V70 N.



4 IL MERCATO

Tra i collezionisti le S70 (berlina) e le V70 (station wagon) sono considerate alla stregua del modello di cui rappresentano un'evoluzione poco modificata: la 850. Di conseguenza le valutazioni sono abbastanza simili, soltanto in alcuni casi leggermente inferiori. In Italia è ovviamente più diffusa la V70 rispetto alla S70 che, anche a livello globale, è stata costruita in un numero inferiore di esemplari (circa 240.000 contro le 320.000 unità di V70, cui si aggiungono le quasi 54.000 V70 XC). Le versioni più ricercate sono innanzitutto le R, seguite dalle XC, cioè le Cross Country rialzate e a trazione integrale AWD e infine dalle T-5. Scarso interesse per le S70 e V70 con motore 2.0 e 2.4 aspirato, nessuna attenzione né per le diesel né per gli esemplari con alimentazione di fabbrica a metano. La gamma delle R è nettamente più

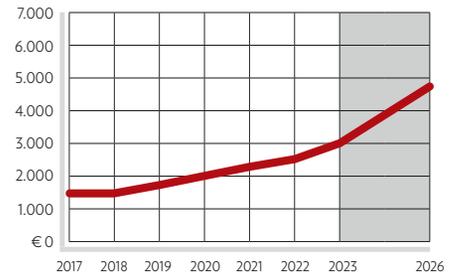
complessa rispetto a quella della precedente 850 R: se per la berlina S70 le R si limitano allo sdoppiamento del motore a cinque cilindri sovralimentato (due litri da 226 CV e 2.3 litri da 240 CV), per le wagon V70 si aggiungono anche le 2.3 R a trazione AWD e le 2.4 R con ben 265 CV, solo a trazione integrale. Le 2.4 sono una sorta di final edition in vendita tra il 1999 e il 2000. Per il momento il listino di Ruoteclassiche distingue unicamente le R in S70 e V70, ma non differenzia le quotazioni in base ai motori.

LE VERSIONI PIÙ RICERCATE SONO LE SPORTIVE R, SEGUITE DALLE XC INTEGRALI E DALLE T-5

Prossimamente ci sarà una separazione, perché il mercato inizia a considerarle in modo diverso, con una predilezione per le rarissime 2.4 20V Turbo R. Come avvenuto per le 850 R, anche per le S70 e V70 R una decina di anni fa è accaduto il fenomeno dell'export: i collezionisti stranieri hanno fatto man bassa dei pochi esemplari in circolazione in Italia che, gravati da un costo del bollo non proporzionato all'irrisorio valore commerciale, venivano venduti senza troppi rimpianti oltre confine. Ora è il momento di versare lacrime di cocodrillo, perché trovare una R della seconda metà degli anni 90 è diventata un'impresa. Ed è un vero peccato, perché queste svedesi sono modelli di notevole interesse. Sicuramente gli esemplari migliori hanno preso la via dell'esilio: quelli rimasti da noi sono quasi tutti in cattive condizioni oppure gravati da percorrenze elevate che fanno presupporre la necessità di interventi di ripristino importanti e costosi. **RC**

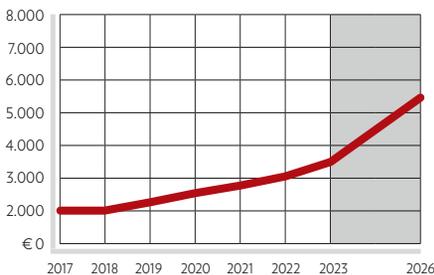


VOLVO S70 T-5
1996-2000



Leggermente meno sportiva della precedente 850 T-5, perché il modello di punta R non è più considerato una serie limitata, ma un modello in regolare listino.

VOLVO V70 T-5
1996-2000



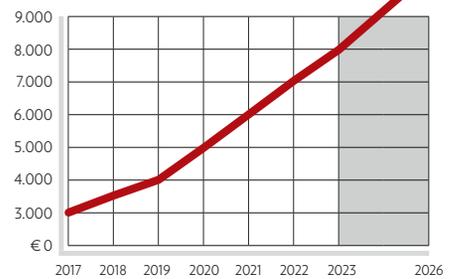
Le T-5 sono disponibili anche in versione a trazione integrale, a partire dal 1997. Sono interessanti, anche se non particolarmente sportive, ruolo affidato alle versioni R.





← VOLVO S70-V70 R (2.0 - 2.3)

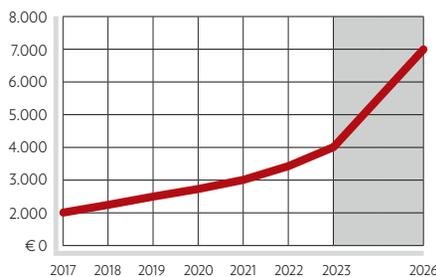
1997-1999



Le berline S70 in allestimento sportivo sono solo a trazione anteriore, a differenza delle V70. Il valore, però, è unificato, almeno per il momento.

→ VOLVO V70 2.0 - 2.4 XC

1997-2000

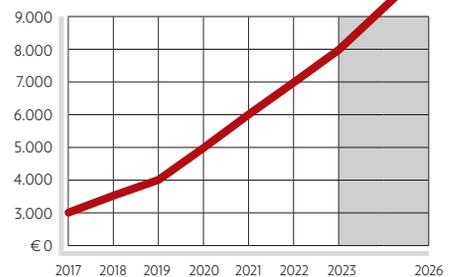


Ancora abbastanza diffuse in Italia, sono state tra le prime station wagon rialzate, nate quando iniziava a imporsi la moda delle Suv. Il valore è superiore a quello delle SW normali.



← VOLVO V70 R (2.4)

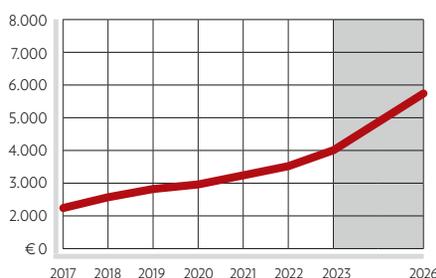
1999-2000



È questa l'ammiraglia della V70 prima serie, con il motore cinque cilindri di 2.4 litri turbo portato dai precedenti 250 a 265 CV e abbinato unicamente alla trazione integrale.

→ VOLVO V70 XC - XC70

2000-2007



La seconda serie monta un motore 2.4 turbo da 200 CV. Per il 2003 perderà la sigla V70 per diventare XC70 e verrà equipaggiata con un cinque cilindri di 2.5 litri da 210 CV.



IL BELLO DELL'INUTILE

Non è un'auto razionale da acquistare con la testa. Una convertibile piacevole da guidare, bella da guardare. E poi anche comoda per quattro persone e sicura. Lo stesso dicasi per la versione coupé, che anticipa concettualmente l'Audi A5

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro

VOLVO C70 COUPÉ



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Lasciamo la parola al suo designer Peter Horbury: "Non è l'auto di cui hai bisogno, è l'auto che vuoi". Sempre in Svezia un antecedente ingombrante di vettura "superflua" era da tempo presente: la Saab cabriolet. Al Salone di Parigi del 1996 viene presentata come una "convertibile da famiglia, piacevole alla guida, comoda e stilosa". A queste ragioni si possono aggiungere affidabilità e solidità, che sulle Volvo di quest'epoca sono "common sense" ma non luogo comune, i quattro posti veri e il peculiare sistema di costruzione. La C70

non nasceva infatti in catena di montaggio ma in una fabbrica, quella di Uddevalla, nata da una joint venture tra la Volvo e l'inglese Tom Walkinshaw Racing (TWR) che ne deteneva il controllo, in cui si lavorava in team e a isole come nelle fabbriche delle supercar. Ogni squadra, al cui interno le figure erano specializzate, seguiva la stessa vettura lungo tutte le fasi dell'assemblaggio. La TWR si era occupata soprattutto dell'industrializzazione e dell'adattamento delle sospensioni alla scocca della cabriolet, che presentava due importanti elementi di sicurezza all'epoca non consueti su una vettura aperta: i rinforzi in acciaio ad alta resistenza della cornice parabrezza e una struttura a ferro di cavallo intorno all'abitacolo per la protezione dagli urti laterali. Poi c'è



un'altra ragione per scegliere la C70: esiste anche in versione chiusa, con una personalità ben diversa dalle Saab a tre porte perché è una classica coupé, spaziosa, larga e a tre volumi, erede delle Mercedes-Benz C124 o anticipatrice dell'Audi A5. All'epoca passò defilata: di 76.809 C70 costruite, soltanto 27.014 sono coupé.

QUOTAZIONI

Per il momento i valori sono nella fascia di prezzo bassa: le Coupé sono quotate tutte indistintamente 5.500 euro (label AB), con una punta massima di 8.300 euro (label A+); le Cabriolet valgono qualcosa in più, da 6.500 a 9.800 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

5.500

6.500

2 RESTAURO

Ahi, ahì e ancora ahì. Presto la prima serie (l'unica per ora a entrare nel novero delle auto da collezione) sarà trentenne, e a quest'età soltanto le Case che hanno un servizio heritage sono in grado di fornire con continuità i ricambi. La Volvo non è fra queste. Meglio quindi scegliere un esemplare in ordine (ricordando che la joint venture con la TWR terminò anche per le pecche di assemblaggio, quindi evitando in linea di massima gli esemplari più vecchi). Molti particolari sono specifici; semplificando, soltanto l'affidabilissima catena cinematica è comune alla serie 850-V70 prima generazione. Questo vale sia per le più potenti sia per le versioni tipiche o esclusive del mercato italiano come quelle con motore di due litri. La capote è a movimento completamente elettrico, compresi l'aggancio finale alla cornice parabrezza e l'apertura/chiusura del tonneau cover che copre il vano che ospita la capote una volta ripiegata; con gli anni,

questi servomeccanismi tendono ad acquisire giochi e le tele a logorarsi nei punti di piega. I colori originali del tessuto sono quattro: nero, blu scuro, beige e rosso; sul mercato si trovano anche produttori che propongono colori alternativi, magari più gradevoli nell'abbinamento cromatico, ma che non essendo previsti alterano l'originalità della vettura. Le capote realizzate con le tele di qualità sono piuttosto care, intorno ai 2.000 euro, ma si trovano anche materiali economici sui 600. Per quanto irrigidita nella struttura portante, la C70 è pur sempre una cabriolet e come tale tende a scuotere l'avantreno e ad avere una rigidità della scocca non proprio a prova di bomba, in particolare se le sospensioni non sono in ordine. Un uso prolungato con gli ammortizzatori scarichi potrebbe quindi aver logorato la scocca o alcuni accessori, con difetti che vanno dall'inestetismo al problema strutturale. Meglio quindi evitare esemplari che mostrano segni di trascuratezza e di manutenzione saltuaria.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

FRANGIVENTO	€ 200
TELO CAPOTE	€ 1.900
GUSCIO TELECOMANDO	€ 4
SILENZIATORE POST.	€ 124
COPIA FARI	€ 250

● I club



Club Volvo C70

Forum transalpino unicamente riservato

ai proprietari di Volvo C70 (sia coupé sia cabriolet). Per accedervi è necessario registrarsi.

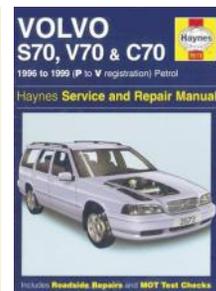
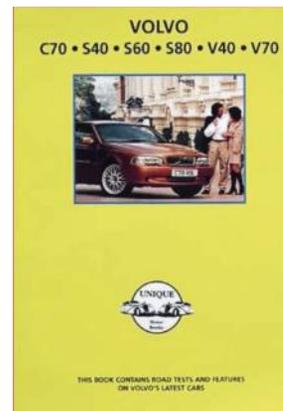
Sito club-volvo-c70.org

Svenska Volvo C70 Klubben

Il sito di questo sodalizio svedese comprende un interessante forum.

Sito svenskavolvoc70klubben.se

● I libri



Il volume inglese "Volvo C70-S40-S60-S80-V40-V70", edito da Unique Motor Books, raccoglie le prove su strada della C70 e delle Volvo coeve pubblicate da Autocar, Autocourse, Sporting Motorist e da altre riviste inglesi e internazionali. Immane il solito manuale Haynes "Volvo S70, V70 & C70".

● Specialisti

Polar Parts

Sito polar.parts.it

Skandix

Sito skandix.de

Voluparts

Sito voluparts.com

Volvo Wholesale Parts

Sito volvo wholesaleparts.com

3 SU QUALE PUNTARE

Optare per la coupé, prodotta fino al 2002, o per la cabriolet è una questione di gusti personali. Le versioni più potenti sono le T5, con motore B5204 T3 da 1.984 cm³ (modello "italiano" prodotto dal 1999 al

2005), 225 CV e 330 Nm, B5234 T3 da 2.319 cm³, 240 CV e 330 Nm (1997-2002) o B5234 T9 di pari cilindrata, 245 CV e 330 Nm (2002-2005, solo cabriolet). Anche le meno pepate hanno cavalli e coppia: 163 CV e 230 Nm per il turbo di 1.984 cm³ B5204 T4 (1999-2005, con la coupé prodotta fino al 2002), 170 CV e 220 Nm per il 2.435 cm³ aspirato B5244 S (1997-2000), 193 CV e 270 Nm per il 2.435 turbo B5244 T prodotto dal 1997 al 2002, sostituito quell'anno dal

B5244 T7 da 200 CV e 285 Nm. Dal 2002 lo stabilimento di Uddevalla aveva risolto i problemi di qualità che avevano portato a un divorzio fra la Volvo e la TWR già nel 1999, quando la fabbrica era passata nelle mani della Volvo per giungere nel 2003 alla Pininfarina Sverige, che curerà la produzione della prima serie e sarà coinvolta nella progettazione della seconda. Al lancio viene proposto un lotto di 145 tra coupé e cabriolet in livrea giallo



VOLVO C70 COUPÉ 1996-2002



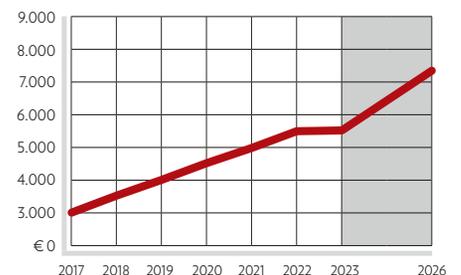
4 IL MERCATO

Lo stile, profondamente rimaneggiato rispetto alle berline di derivazione, è una delle carte vincenti della C70. Nettamente più bella nella versione chiusa, ma con quotazioni leggermente più alte per le cabriolet. Identica però è la prospettiva di rivalutazione, di discreto livello per entrambe e con una progressione costante. Per il momento Ruoteclassiche non distingue tra le varie motorizzazioni, ma è logico per i collezionisti privilegiare i propulsori più potenti, cioè il 2.3 litri turbo da 240 CV e il 2.0 litri turbo da 225 CV, entrambi a 5 cilindri. La C70 si inserisce nella stirpe delle Volvo con carrozzeria sportiva (a partire dalla P1800, per arrivare alle 262 C e 780), una tipologia di vettura che ha sempre regalato soddisfazioni in termini di rivalutazione. La C70, inoltre, è la prima (e anche l'ultima) cabriolet con tetto in tela prodotta dalla Casa svedese (la seconda serie era invece dotata di tetto rigido retrattile). Insomma, la C70

è senz'altro un modello su cui puntare: bella, confortevole, ricca nelle dotazioni, ben costruita e con un pedigree di tutto rispetto. Oggi si acquista a poco, anche se i suoi valori sono già nettamente più alti rispetto a qualche anno fa. È una concorrente della Mercedes-Benz CLK, ma rispetto a questa è nettamente più rara. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche la coupé, più armonica nello stile rispetto alla scoperta, potrebbe recuperare il leggero gap di quotazione nel volgere di qualche anno. Anche se la Cabriolet continuerà ad attirare un pubblico più eterogeneo, cioè non necessariamente legato al marchio svedese. Le Coupé sono state prodotte in minor numero di esemplari (attorno alle 27.000 unità contro le quasi 50.000 Cabriolet). Quasi tutte le vetture in vendita sono in condizioni discrete; arduo trovarne una immacolata. Attenzione alle C70 molto sfruttate e maltrattate. I ricambi costano parecchio e ammortizzare la spesa non è affatto semplice, a meno che non si tratti di un investimento di lungo periodo. **RIC**



VOLVO C70 COUPÉ 1996-2002



Rimasta in listino per circa cinque anni, è più rara rispetto alla Cabriolet, ma per il momento ha quotazioni inferiori. Nei prossimi anni potrebbe esserci un'inversione di tendenza.

zafferano metallizzato (Saffron Pearl Metallic) e un'edizione con rivestimenti in pelle bicolore e impianto audio con Dolby Surround, 14 altoparlanti, triplo lettore di CD e amplificazione da 400 watt. Nel febbraio 2004 viene offerto il package C70 Collection, composto di tre colori e due interni. Al grigio medio Titanium Grey Pearl possono essere abbinati l'interno in pelle Toscana Tan, cuoio con impunture a contrasto e inserti in legno su plancia

**NELLA GAMMA
LE VERSIONI PIÙ
PERFORMANTI
SONO LE T, CON
MOTORI DI 2 O 2.3
LITRI E POTENZE
FINO A 245 CV**

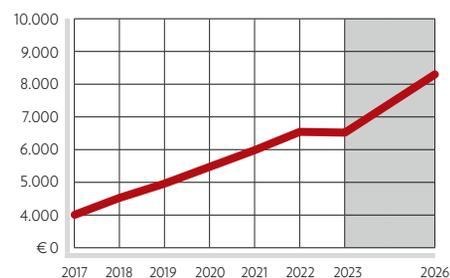
e pannelli porta, o l'Off Black tutto nero con particolari in fibra di carbonio. L'Off Black è l'unico abbinabile al nero metallizzato Black Sapphire e al grigio chiaro metallizzato Silver Metallic. Le ruote, per tutte, sono da 17". Nel caso della cabriolet non bisogna lasciarsi impressionare dai movimenti della struttura su fondi irregolari: se la scocca è in ordine non compromettono né la solidità né la tenuta di strada. Bisogna solo e abituarci.



↑ VOLVO C70 CABRIOLET 1998-2005

↓ VOLVO C70 CABRIOLET

1998-2005



Nessuna distinzione, almeno per il momento, tra le varie motorizzazioni. Al contrario della Coupé, attira un pubblico più ampio e non necessariamente "fanatico" del marchio.



DOPPIA PERSONALITÀ

Paciosa, solida e affidabile berlina fatta per i lunghi viaggi, si inserisce perfettamente nel solco della tradizione della Casa. Viene declinata anche nelle versioni turbo e a quattro ruote motrici, capaci di regalare un notevole piacere di guida

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

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Ammiraglia d'impatto e anticonformista tanto da non essere direttamente confrontabile con nessuna concorrente, l'S80 piaceva a molti ed è quindi logico che abbia ancora tanti fan. Se non si rientra in questa categoria, la si può scegliere per la sua fruibilità poco scalfita dal tempo. Certo il concetto di "uso quotidiano", come è giusto, stride con lo status di auto di interesse storico e collezionistico. E altrettanto indubbiamente l'S80 è un'auto dai consumi "old style" ben lontani da quelli di un'utilitaria ibrida. Ma se proprio,



costretti dalle circostanze, dobbiamo usare quotidianamente una storica, l'S80 è una candidata ideale. È profondamente Volvo nel look e nella progettazione, a partire dai fianchi larghi che promettono e mantengono un'auto solida e sicura e dalla linea che regge bene il tempo. L'attuale S90, che ha sostituito l'S80 seconda serie nel

2016, non è un'auto completamente diversa nell'impostazione. Alla solidità l'S80 abbina un comportamento su strada intuitivo e sicuro, tale da non affaticare il guidatore nei lunghi viaggi che sono lo scopo per cui è stata progettata. Oggi la prima serie, costruita dal 1998 al 2006 e quindi a pieno titolo (almeno per i primi cinque anni di produzione) nel novero delle auto di interesse storico e collezionistico, si trova a prezzi molto ragionevoli specie se si rimane sulle motorizzazioni più lontane dai 100 CV/litro come le 2 litri turbo da 163 o 180 CV, le 2.4 aspirate da 140 o 170 o le 2.4 con turbo a bassa pressione da 193 o 200 CV. Queste sono certo le meno divertenti e quelle che si rivaluteranno meno, ma è altrettanto vero che sono quelle che più incarnano lo spirito delle 140 e 240.

VOLVO S80



QUOTAZIONI

I prezzi sono ancora molto bassi: vanno da un minimo di 2.500 euro per le 2.4i 20V aspirate e per le 2.0i 20V Turbo in buone condizioni (che diventano 3.800 euro se perfette) ai 4.000 euro per le potenti S80 T6 (sempre in fascia AB).

Valore minimo € (label AB)

2.500

Valore massimo € (label AB)

4.000



2 RESTAURO

Sarebbe facile aprire e chiudere la questione con "se è da restaurare meglio lasciarla perdere". Una S80 con molti problemi e chilometri non è da considerare, almeno adesso che il mercato dell'usato pullula di offerte valide a patto di guardare a Nord delle Alpi. Però, in una prospettiva collezionistica, si devono considerare gli interventi di cui, negli anni, l'auto avrà bisogno. Difficilmente ai lamierati serviranno cure: la protezione anticorrosione è ottima. Soffriranno un po' i gruppi ottici, che dopo qualche anno tendono a opacizzarsi, ma un uso moderato dovrebbe richiedere una semplice lucidatura e non una sostituzione. La meccanica non dà grandi problemi, come dimostrano i tanti esemplari in circolazione con oltre 300 mila chilometri, ma a patto di mantenere l'auto efficiente facendola viaggiare regolarmente ed effettuando i tagliandi (sostituzione olio e filtri, controllo cinghie...) ogni anno

anche se non si raggiungono i chilometri previsti. I cambi automatici patiscono più i lunghi fermi rispetto a quelli manuali. Gli interni sono rivestiti in materiale robusto e, in particolare se si sceglie la pelle e la si pulisce e mantiene regolarmente, sedili e pannellere reggono ottimamente gli anni. Idem per le plastiche: se la vettura viene conservata in garage, l'ottima qualità dei materiali le tiene lontane da screpolature e sfogliature. L'elettronica è un'incognita, ma è un problema generazionale e non della sola S80: i primi modelli che ne sono zeppi non hanno ancora passato i trent'anni e quindi non sappiamo come si comporteranno centraline, computer di bordo, strumenti... né possiamo prevedere se ci saranno restauratori specializzati per questi componenti (per ora c'è veramente poco) e quanto sarà efficiente il loro lavoro. Per adesso, se l'hardware impazzisce, ci sono ancora molti ricambi originali o i soliti demolitori svedesi, sui cui siti si può scegliere il pezzo in base alla sua classificazione d'efficienza e all'età e ai chilometri della vettura donatrice.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

PARAFANGO ANTERIORE	€ 270
COMPRESS. ARIA CONDIZ.	€ 350
GUARNIZ. TESTA 6 CILINDRI	€ 80
DISCHI FRENO ANTERIORI	€ 70
AMMORTIZZ. ANTERIORE	€ 190

● I club



Svenska S80/S90 Klubben

Nasce insieme a un altro club dedicato alle Volvo speciali e allungate (Executive Cars Klubben),

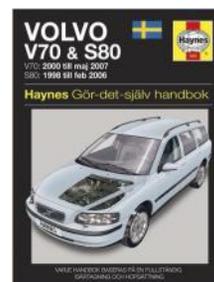
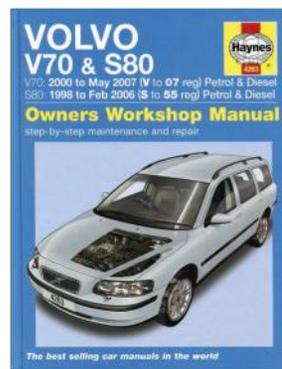
col quale condivide la pagina Facebook

Sito facebook.com/groups/volvos80/

Volvo S80 Fan Club

Sito facebook.com/groups/103273126415039/

● I libri



L'edizione inglese del manuale della Haynes "Volvo V70 & S80 Owner Workshop Manual" tratta le versioni per il mercato britannico e non comprende la AWD. Quella svedese ("Volvo V70 & S80 1998/2006 Gör-det-självt Handbok") è più completa, ma ovviamente presenta lo scoglio di una lingua non certo padroneggiata da molti.

● Specialisti

Kmotorshop

Sito kmotorshop.com

PFS Parts

Sito partsforvolvosonline.com

Scandicar

Sito classic-volvo.com

VLV Autoparts

Sito vlvautoparts.com

3 SU QUALE PUNTARE

Doctor Jekyll o Mister Hyde? Con tutte le Volvo a partire dalle 240 il dubbio è legittimo. Qui è solo una questione di prestazioni, perché non esiste una versione iconica come la 850 T-5R gialla. Ma ce n'è

una che di piacere di guida ne offre tanto, e con un look che più dissimulato non si può. Questa campionessa di understatement si chiama T6 e monta la versione a sei cilindri in linea dei motori modulari concepiti all'epoca delle 480 e 850; sia il B6284 T, prodotto dal 1998 al 2001, sia il successivo B6294 T, introdotto nel 2001 e vissuto fino alla fine della prima serie, sono capaci di 272 CV. La potenza non è poca ma, come ai tempi della 850 T-5, è la curva di coppia

piatta a impressionare: 380 Nm da 2.000 a 5.000 giri per il B6284 T e addirittura da 1.800 a 5.000 per il B6294 T. Sono auto tradizionalmente vendute su mercati dove la Volvo ha molti appassionati, Paesi Bassi in primis, e quindi dove mantengono prezzi non popolari. Il cambio automatico è croce e delizia: richiede nel tempo più manutenzione di un manuale, ma preserva la catena cinematica da un utilizzo troppo irruento. Il restyling del 2003 è stato molto



↑ VOLVO S80 T6 1998-2006

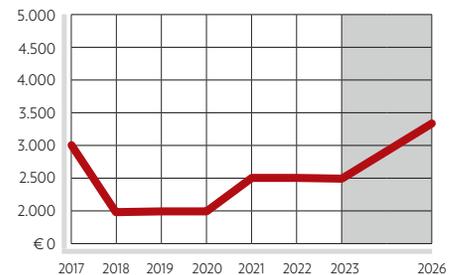
4 IL MERCATO

Un'ammiraglia che non è ancora entrata definitivamente nel novero delle auto storiche, nonostante i primi esemplari prodotti abbiano abbondantemente superato i fatidici 20 anni d'età. Questa è la situazione delle S80. In prospettiva d'investimento, però, gli appassionati di Volvo hanno da tempo iniziato a conservare le versioni più prestigiose, che si riducono in sostanza alle T6, equipaggiate col sei cilindri in linea di 2.8 litri (2.783 cm³) da 272 CV, poi portata a 2.922 cm³, con uguale potenza. Da tenere sotto osservazione anche le sorelle minori T5 con il cinque cilindri 20 valvole da 226 CV (praticamente lo stesso delle contemporanee S/V70 T5R) e le 2.9 aspirate. Poche chance, invece, per le restanti motorizzazioni: la 2.4 20V da 170 CV e la 2.0 20V Turbo (non T5) da 210 CV. Nulle le opportunità collezionistiche per le versioni, nettamente la stragrande maggioranza delle vendite dell'epoca in Italia, con motore

a gasolio. La S80 è un'auto dalla linea pulita e originale che rappresentava il top di gamma della Casa svedese, pur realizzata su un pianale in comune con le S70. Gli allestimenti differenti non hanno, al momento attuale, una quotazione distinta, sia perché le S80 vendute in Italia erano quasi tutte equipaggiate riccamente, sia perché si tratterebbe di sfumature da poche centinaia di euro. Sebbene l'attenzione dei collezionisti di Volvo youngtimer si concentri soprattutto su modelli come le 850 T-5R, le 850 R e le C70 Coupé e Cabriolet (con qualche divagazione anche sulle V70 XC), imbattendosi in una S80 ben conservata vale comunque la pena di investire una somma ragionevole. Le T6 sono ovviamente da privilegiare: ne sono state vendute poco più di un centinaio di unità in Italia, e ne sopravvivono poche decine. Con una potenza che si avvicina ai 300 CV, seppure abbinati alla trazione anteriore, garantisce prestazioni di alto livello, quasi paragonabili a quelle delle superberline tedesche. Ma a un prezzo con uno "zero" in meno. **RC**



↑ S80 2.4 20V - 2.0 TURBO 20V 1998-2006



Le motorizzazioni aspirate e "turbo-soft" del cinque cilindri Volvo sono quelle che rivestono minor attrattiva nella gamma S80. Sono modelli con quotazioni pressoché stabili.

contenuto: gruppi ottici e pannellere interne delle porte sono stati gli oggetti dell'intervento, che non li ha snaturati; un tocco di modernità è arrivato dalla verniciatura in tinta delle modanature laterali. Se la T6 è troppo, o se non la si riesce a trovare, ci sono due interessanti versioni con il cinque cilindri: la T5 da 226 CV, prodotta dal 1998 al 2000 (motore B5204 T3) e la 2.5 T AWD, con turbocompressore a bassa pressione che

LA T6 È LA S80 CHE NON TI ASPETTI: SOLIDA, AFFIDABILE E SICURA, NASCONDE UN SEI CILINDRI TURBO DA 272 CV E 380 NM

limita la potenza a 210 CV e le quattro ruote motrici con giunto Haldex (come Audi e Saab), a listino dal 2003 al 2006. Lo stesso motore caratterizza anche una meno interessante versione a trazione anteriore rimasta in produzione dal 2003 al 2008. Per chi non volesse la complicazione del turbo, è interessante il sei cilindri aspirato da 2.9 litri introdotto nel 1998 con 204 CV (B6304 S3), poi ridotti a 200 l'anno dopo (B629 4S) e a 196 nel 2001 (B6294 S2).



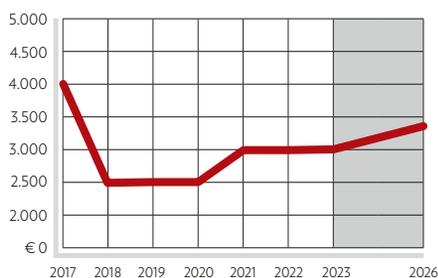
↑ VOLVO S80 T5 1998-2000



↑ VOLVO S80 2.5 T AWD 2003-2006

↓ S80 T5

1998-2000

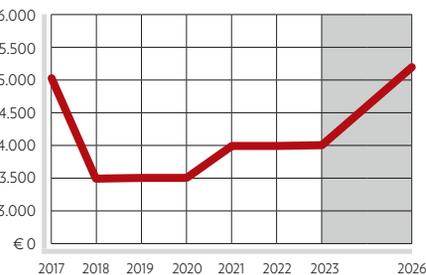


La T5 viene quotata qualcosina in più rispetto alle S80 aspirate e "turbo-soft": hanno anche prospettive di rivalutazione un po' più interessanti.



↑ S80 T6

1998-2006



Una berlina di rappresentanza velocissima e confortevole, dotata di una meccanica sofisticata. In Italia ne circolano pochissime. È questa la versione da mettere in garage.

Punto debole

Una vettura solida, ben costruita; l'elettronica è però onnipresente: su modelli ultraventennali può essere una fonte di problemi.



MITO E ALCHEMIA

All'inizio è il semplice nome della Casa, che poi viene abbinato alla sagoma di un aereo, omaggio alla sua tradizione aeronautica. Dagli anni 70 è il grifone a rappresentare l'eccellenza di Trollhättan. Volvo sceglie l'antico simbolo alchemico del ferro per evidenziare la resistenza delle sue auto



1949-1963



1965-1967



1974-1995



1995-2000



2000-2012



2012-2014

↑
SAAB

VOLVO
↓



1927-1930



1930-1959



1959-1999



1999-2013



2013-2014



2014-...



LA COPERTINA DEL DEPLIANT DELLA
GAMMA VOLVO 1971: IN PRIMO PIANO,
DA DESTRA, UNA 164 E UNA 142 DL,
SEGUITE DA UNA 144 GL E DA UNA 1800 E

1 ALPINE RENAULT

2 SAAB VOLVO

3 FORD OPEL

Una collana di sei volumi dedicata alle auto straniere nella fascia di prezzo bassa e media, con un limite di spesa fissato a 40.000 euro. Ecco la nuova serie di allegati che vi accompagnerà da febbraio a luglio. Una carrellata particolarmente ricca, articolata in circa 140 modelli, suddivisi nei fascicoli Alpine-Renault, Saab-Volvo, Ford-Opel, Austin Healey-Lotus, Giapponesi e MG-Triumph. Una guida, un vademecum indirizzato soprattutto agli appassionati che desiderano entrare nel mondo delle auto storiche con cognizione di causa. All'aspirante collezionista vengono infatti fornite informazioni essenziali per andare a colpo sicuro: per ogni automobile sono indicate le versioni migliori su cui puntare, le analisi dei trend di mercato e le quotazioni. Non mancano i suggerimenti sul restauro, le liste dei punti deboli da esaminare con maggior attenzione e gli approfondimenti sulla disponibilità dei ricambi. Completano il quadro gli elenchi dei club più attivi e degli specialisti. Senza dimenticare i consigli sui libri da consultare per approfondire le proprie conoscenze sui vari modelli

AUSTIN HEALEY LOTUS

4

5 GIAPPONESI

6 MG TRIUMPH

