

# LE MITICHE

## 4X4

**ALFA ROMEO** "MATTA"

**AUDI**

QUATTRO SPORT

**CITROËN**

2 CV SAHARA

**FIAT**

CAMPAGNOLA

PANDA 4X4

**FORD** BRONCO

**HUMMER** H2

**JEEP** WILLYS MB

WAGONEER 1962

CJ-5 - CJ-7 RENEGADE

**LADA** NIVA

**LAMBORGHINI**

LM 002

**LANCIA** DELTA "EVO"

**LAND ROVER**

SERIES I

RANGE ROVER

STAGE 2 - DEFENDER

**MERCEDES** CLASSE G

**MITSUBISHI** PAJERO

**NISSAN** PATROL

**PORSCHE** 911 CARRERA 4

**SUBARU** IMPREZA WRX

**SUZUKI** LJ80 - SJ410

**TOYOTA**

LAND CRUISER SERIE 20-40

**UAZ** 469B







**La sua palestra è la strada.**

**Nuova Cayenne Coupé.  
Plasmata dalla Performance.**

Maggiori informazioni su [porsche.it](https://www.porsche.it)

Dati riferiti ai modelli Cayenne Coupé. Consumi ciclo combinato: 11,4 – 9,3 l/100 km. Emissioni CO<sub>2</sub> combinate: 258 – 215 g/km



**PORSCHE**



# COLLEZIONISMO SENZA CONFINI

In Italia, le fuoristrada ancora stentano a essere considerate vetture storiche alla stregua dei modelli stradali. Per molti appassionati, infatti, rimangono veicoli da lavoro. Tuttavia qualcosa sta cambiando. All'estero è già accaduto

Testo di **Marco Di Pietro**

**S**iamo giunti alla volata finale: con questo sesto volume, la collana di Ruoteclassiche "Le Mitiche" giunge all'ultimo capitolo. Dopo le coupé, le sportive, le scoperte, le fuoriserie e le berline/station wagon, è ora la volta dei veicoli a quattro ruote motrici. Nati per impieghi militari o comunque gravosi, sono mezzi essenziali, spartani, per i quali gli unici obiettivi sono la funzionalità e l'affidabilità. Nel corso degli anni però essi trovano spazio nell'uso civile, divenendo più confortevoli e meglio rifiniti. L'evoluzione di sistemi di trazione sempre più sofisticati non solo consente lo sviluppo di sportive stradali "integrali" d'alto lignaggio, che fissano nuovi criteri in termini di sicurezza, ma permette la diffusione delle Sport Utility Vehicle, vetture polivalenti ideali per il tempo libero, presto divenute protagoniste di un segmento di mercato molto rilevante per le Case costruttrici. Dal punto di vista collezionistico le 4x4 offrono occasioni d'acquisto molto interessanti, anche se bisogna ammettere che nel nostro Paese siamo ancora in una fase embrionale. Vi sono veri e propri miti del passato che



fanno realmente classe a sé. A partire dalle Jeep (inizialmente derivate dalla spartana Willys MB della seconda guerra mondiale, poi evolute in una gamma sempre più completa) e dalle Land Rover, autentiche antesignane di tutte le fuoristrada. A questi mostri sacri si aggiungono le Mercedes Geländewagen, che da "dure e pure" sono diventate il massimo del lusso, pur mantenendo prerogative in fuoristrada eccezionali,

le Toyota Land Cruiser, che hanno conquistato il mondo a partire dall'Africa, ma anche sportive d'alto lignaggio, con un passato glorioso nelle competizioni (dall'Audi Quattro Sport alle Lancia Delta "Evo"). E persino umili utilitarie che, quando dotate di trazione 4x4 inseribile, si trasformano in mezzi inarrestabili, come la mitica Panda 4x4, compatta, agile ed economica. All'estremo opposto della simpatica torinese

troviamo l'ipervitaminizzata Lamborghini LM 002, autentica supercar per affrontare qualsiasi terreno. Anche questa volta la selezione è stata sofferta. Sicuramente arriveranno lettere in redazione lamentando lacune importanti. Non si è trattato di dimenticanze: l'esclusione di molti modelli è stata una scelta forzata e spiacevole. Ma ora lasciamo spazio alla lettura. Nella speranza di destare la vostra curiosità. **RC**







# LE MITICHE 4X4

## EDITORIALE

**3** Collezionismo senza confini

## INTRODUZIONE

**6** Dal dovere al piacere

## ALFA ROMEO

**8** 1900 M "Matta" (1952-54)

## AUDI

**14** Quattro Sport (1983-84)

## CITROËN

**20** 2 CV Sahara (1960-65)

## FIAT

**26** Campagnola (1951-73)

**32** Panda 4x4 (1983-2003)

## FORD

**38** Bronco (1966-77)

## HUMMER

**42** H2 (2002-09)

## JEEP

**48** Willys MB (1941-45)

**54** Wagoneer (1963-91)

**58** CJ-5 - CJ-7 Renegade (1970-86)

## LADA

**64** Niva (1977-2019)

## LAMBORGHINI

**70** LM 002 (1986-91)

## LANCIA

**76** Delta HF Integrale Evoluzione (1991-95)

## LAND ROVER

**82** Series I (1948-58)

**88** Range Rover (1970-96)

**94** Stage 2 - Defender (1983-2016)

## MERCEDES-BENZ

**100** Classe G (1979-91)

## MITSUBISHI

**106** Pajero (1982-91)

## NISSAN

**112** Patrol (1980-2002)

## PORSCHE

**118** 911 Carrera 4 (1988-93)

## SUBARU

**124** Impreza WRX (1992-2001)

## SUZUKI

**130** LJ80 (1977-81)

**134** SJ410 (1981-98)

## TOYOTA

**138** Land Cruiser Serie 20-40 (1955-84)

## UAZ

**144** 469b e derivate (1972-2019)

**100**



**38**



**20**



**138**



## Galleria Ruoteclassiche

Numero 109 - Luglio 2019  
periodico mensile

*Direttore Responsabile*  
David Giudici

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

## LE MITICHE - 4X4

A cura di  
Fabrizio Greggio

*Testi di*  
Roberto Bruciamonti, Marco Di Pietro,  
Maurizio Schifano

*Impaginazione*  
Paolo Pedrozzi, Giusy Mammola

*Fotolito*  
Editoriale Domus

*Stampa*  
Rotolito S.p.A.,  
stabilimento di Cernusco sul Naviglio (MI).

## EDITORIALE DOMUS S.p.A.

*Presidente:*  
Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3  
20089 Rozzano (Milano)  
tel. 02 824721 fax 02 82472420 -  
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. 02573911 - Fax 0257512606

Copyright © 2019  
Editoriale Domus S.p.A.  
Rozzano (MI)

Titolare del trattamento dei dati personali  
raccolti nelle banche dati di uso redazionale  
è Editoriale Domus S.p.A.  
Gli interessati potranno esercitare i diritti  
previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia  
di protezione dei dati personali, telefonando  
al numero 0282472459  
E-mail: [responsabile dati@edidomus.it](mailto:responsabile dati@edidomus.it)

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



# DAL DOVERE AL PIACERE

Nate per impieghi gravosi, negli anni le fuoristrada sono state sempre più apprezzate come compagne ideali per il tempo libero. Di conseguenza sono divenute più curate negli allestimenti e nelle linee. La trazione integrale poi ha conquistato anche le vetture stradali, dalle utilitarie alle sportive di razza

Testo di **Marco Di Pietro**

**A**l principio fu la Jeep, la madre di tutte le fuoristrada. Rivelatasi strategica in guerra, la piccola torpedo a quattro ruote motrici inseribili è stata l'arma nient'affatto segreta che ha aiutato gli Alleati a vincere il conflitto. Ma la sua rilevanza è andata ben oltre: nato da una commessa militare, quel geniale veicolo ha tenuto a battesimo un nuovo concetto di automobile, destinato a cambiare il mondo.

Al termine della guerra, migliaia di Jeep, residuati bellici, aiutano a ricostruire la disastrosa Europa, e continuano a prestare servizio negli eserciti e nelle forze di Polizia. Naturale è quindi che, quando le obsolete Jeep vengono finalmente dismesse, a sostituirle siano dei "cloni" derivati: in Italia le Fiat Campagnola (AR51-55-59 le versioni militari) e, in piccoli numeri, la più raffinata Alfa Romeo "Matta" (AR 1900 M). Se Jeep, termine sulla cui origine ancora si dibatte (secondo fonti accreditate sarebbe un termine gergale utilizzato dai militari già nella prima guerra mondiale), è diventata quasi un sinonimo di fuoristrada, lo stesso avviene con la più longeva delle fuoristrada del dopoguerra: l'inglese Land Rover, rimasta in listino fino al 2017, cambiata tanto sottopelle, ma identica nell'aspetto. E perciò destinata a diventare una instant classic.

## LA PRIMA GENERAZIONE

Il collezionismo storico delle 4x4 inizia proprio con questi veicoli di derivazione militare: rudi, essenziali, ma efficacissimi su ogni tipo di percorso. Poi seguono le imitazioni estere: su tutte, le giapponesi Toyota Land Cruiser e Nissan Patrol. E poi qualche veicolo originale, come le derivate

artigianali italiane, proposte su meccanica Fiat 500 e 600 (dalla Scoiattolo alla Ferves Ranger). L'epopea della prima generazione delle fuoristrada si conclude con la Mercedes Geländewagen, nata nel 1979 e tuttora in produzione, sebbene si sia trasformata, dalle prime rudi versioni di sapore militare, in una lussuosissima Suv dalle eccezionali doti all-terrain.

## IL DEBUTTO DELLE SUV

Il secondo capitolo della storia delle 4x4 si apre con l'avvento della prima Suv della storia. Che non è, come molti credono, la Range Rover, bensì la Jeep Wagoneer, che nasce nel 1962 (la Range è del 1970). È la prima "giardinetta" di lusso, arricchita lungo i suoi 30 anni di carriera, ma sempre in grado di arrampicarsi come uno stambecco, nonostante le dimensioni e il peso maggiorato da una dotazione di lusso. Il concetto viene sviluppato in Europa dalla Range Rover, vera e propria ammiraglia delle 4x4. Segue una terza fase, quella che vede l'avvento delle moderne fuoristrada giapponesi: la Mitsubishi Pajero è l'esempio più eclatante. Sono mezzi dotati di meccanica generosa e affidabile e di peculiarità di guida che si avvicinano a quelle di un'automobile (anche perché dotati di trasmissioni sempre più sofisticate, che consentono l'utilizzo delle quattro ruote motrici anche su strada asfaltata grazie alla presenza del terzo differenziale centrale). Parallelamente all'affermazione delle fuoristrada "pure" si diffondono anche le "stradali" a trazione integrale: utilitarie, berline, station wagon e sportive. Tra le prime spicca l'indimenticabile Fiat Panda 4x4, che ottiene un successo notevole grazie



alle sue doti davvero straordinarie, pari se non superiori a quelle di molti veicoli ben più specialistici.

## DAL FUORISTRADA ALL'ASFALTO

In queste vetture la trazione 4x4 serve a disimpegnarsi più facilmente sulla neve nelle gite del weekend, più che permettere arrampicate da brivido. Le 4x4 stradali, però, vengono precedute da un'auto simbolo degli anni Ottanta: l'Audi Quattro. È una coupé sportiva che anticipa quella che diventerà una tendenza nelle competizioni rally: dopo di lei, tutti i concorrenti dovranno piegarsi all'adozione della trazione integrale.

Non è che l'idea dell'Audi sia un inedito: nel 1966 l'inglese Jensen aveva infatti realizzato, in collaborazione con la Ferguson, la FF, prima sportiva a trazione integrale costruita in serie. Ma era stato un episodio isolato. Le sportive 4x4 sono un altro caposaldo del collezionismo odierno, ovviamente nel segmento youngtimer: dalla citata Audi Quattro (la cui versione Sport ha raggiunto quotazioni incredibili), alla Porsche 911 Carrera 4 della serie 964. E poi le sportive del Gruppo A: dalla Lancia





### Proposte dal mondo

Nella pagina accanto, la Fiat Campagnola, fuoristrada moderna, che vantava soluzioni meccaniche raffinate, come l'avantreno a ruote indipendenti. Qui a fianco, l'insossidabile Jeep; sotto, da sinistra, la Jeep Wagoneer, la Range Rover e l'Audi Quattro Sport. In basso, la Toyota Land Cruiser Serie 40.



Delta Integrale e le magnifiche derivate "Evo" alla Subaru Impreza WRX. Oggi queste vetture sono in cima ai desideri di collezionisti, soprattutto quelli che le hanno sognate quando, da giovanissimi, non se le potevano permettere. Il proliferare delle Suv compatti è un fenomeno recente. Un esempio? La Toyota Rav4. La prima generazione è ormai giunta ai 25 anni d'età. Per questo alcuni appassionati dall'occhio lungo se ne stanno mettendo una nel garage a prezzi ridicoli, in vista di un roseo domani.

### TREND IN CRESCITA

Il mercato delle 4x4 d'antan è dunque variegato e offre possibilità d'acquisto per tutti i gusti e per ogni tipologia di portafoglio. È un segmento che tende alla crescita: le quotazioni sono in genere piuttosto basse in quanto i collezionisti, almeno nel nostro Paese, ancora stentano a considerare le spartane fuoristrada come veicoli storici meritevoli di attenzione. Ma lo scenario sta cambiando. Sono molti i modelli sui quali focalizzare l'attenzione e la nostra carrellata offre numerosi spunti di riflessione.







# SÌ, È LA NONNA DELLA STELVIO

Meccanicamente molto raffinata, aveva prestazioni fuori dall'ordinario. I costi produttivi però erano troppo alti per il nostro esercito: ne furono costruite poco più di duemila

Testo di **Marco Di Pietro**



## RUOTECCLASSICHE

ALFA ROMEO 1900 M "MATTA" (1952-54)

### È MITICA PERCHÉ...

**È la fuoristrada più sofisticata degli anni Cinquanta.** Sotto il cofano si trova il motore bialbero della 1900 berlina opportunamente adattato, che fornisce coppia generosa e garantisce alla vettura doti da arrampicatrice formidabili.

**Protagonista di imprese epiche.** Dalla partecipazione alla Mille Miglia del 1952 ai grandi raid in territori inesplorati.

**È rara e ricercatissima dai collezionisti Alfa Romeo.** E i valori di mercato divengono sempre più importanti.

### Avantreno indipendente

La "Matta" vantava una meccanica raffinata, a partire dal motore bialbero e dall'avantreno a ruote indipendenti con barre di torsione. Quest'ultima soluzione era già apparsa sulla Fiat Campagnola, che però montava molle elicoidali.

**D**ue sono le immagini che, in un flash della memoria, appaiono alla mente quando si pensa all'Alfa Romeo "Matta": la prima è del prototipo di preserie che sale con agilità la scalinata della Basilica di San Francesco ad Assisi, la seconda è la AR51 guidata dal tenente Antonio Costa e dal maresciallo Francesco Verga che sfila sul traguardo della Mille Miglia dopo 17 ore di gara, distanziando la prima delle avversarie di oltre 40 minuti nell'unica edizione della celebre corsa bresciana

aperta anche alle vetture fuoristrada. Sono due immagini nitide e indelebili, entrambe scattate nel 1952. Mentre più sfocate sono quelle che successivamente affollano la testa: i "caroselli" delle "Matta" in grigio-verde (il colore d'ordinanza che ha sostituito l'originario rosso scuro da qualche anno) in mezzo all'acre fumo dei lacrimogeni, tra le fiamme innescate dalle molotov durante gli anni della contestazione. Le fuoristrada dell'Alfa Romeo sono ancora efficienti e in servizio, dopo oltre tre lustri di onorata carriera nelle Forze

dell'Ordine. Il progetto AR51, comunemente chiamato Alfa Romeo "Matta" (perché capace di andare dappertutto, anche sui percorsi più folli), nasce agli albori degli anni Cinquanta in seguito a un bando di gara del Ministero della Difesa, che necessita di un nuovo veicolo multiuso adatto a sostituire le vecchie Willys ereditate dall'Esercito, dalla Polizia e dai Carabinieri nel primo dopoguerra, provenienti dalle Forze Alleate. Alla gara partecipano Fiat (con la Campagnola) e Alfa Romeo (con la "Matta"). Per entrambe la ➡



➡ denominazione ufficiale è AR51 (Autoveicolo da Ricognizione 1951). La commessa più cospicua se l'aggiudica il colosso di Torino, ma è solo una questione di costi: la Campagnola è semplice e poco costosa da produrre, perché utilizza parti derivate dalla 1100 e dalla 1400. Ma l'Alfa è più raffinata, fin troppo. Grazie al suo motore 4 cilindri bialbero derivato da quello della 1900 berlina, è in grado di affrontare pendenze del 120% (la Campagnola non va al di là dell'85%), si immerge in acqua fino a una profondità di 70 cm, e marcia a una velocità massima di 105 km/h. Peccato che il suo costo ufficiale sia superiore di

quasi il 30% rispetto a quello dell'avversaria Fiat (ma è un prezzo "politico": il costo industriale è ben oltre il doppio). Per questo motivo le AR51-55-59 della Fiat Campagnola rimarranno in produzione fino al 1973 e saranno costruite in quasi 40.000 unità, mentre la 4x4 dell'Alfa Romeo sarà realizzata solamente dal 1952 al 1954 in poco più di 2000 esemplari.

La "Mattà" debutta ufficialmente sul circuito di Monza (sede storica dei lanci dell'Alfa Romeo) il 16 settembre 1951 prima della partenza del Gran Premio di Formula 1. Al volante c'è il campione dell'anno precedente Nino Farina, che

guida una sfilata di auto sportive. Sotto una carrozzeria torpedo piuttosto convenzionale (simile a quella delle Jeep e della Campagnola), la AR51 cela una meccanica d'eccezione, evidenziata dal grande scudetto Alfa Romeo ricavato in negativo tramite feritoie sul frontale.

Il motore della 1900 berlina, depotenziato a 65 CV per poter funzionare con benzina normale a basso numero di ottani, è alimentato da un singolo carburatore. Viene adottata la soluzione del carter secco per garantire una lubrificazione ottimale anche quando la Matta sale su vertiginosi pendii o affronta piani con forti inclinazioni ➡







### Inarrestabile

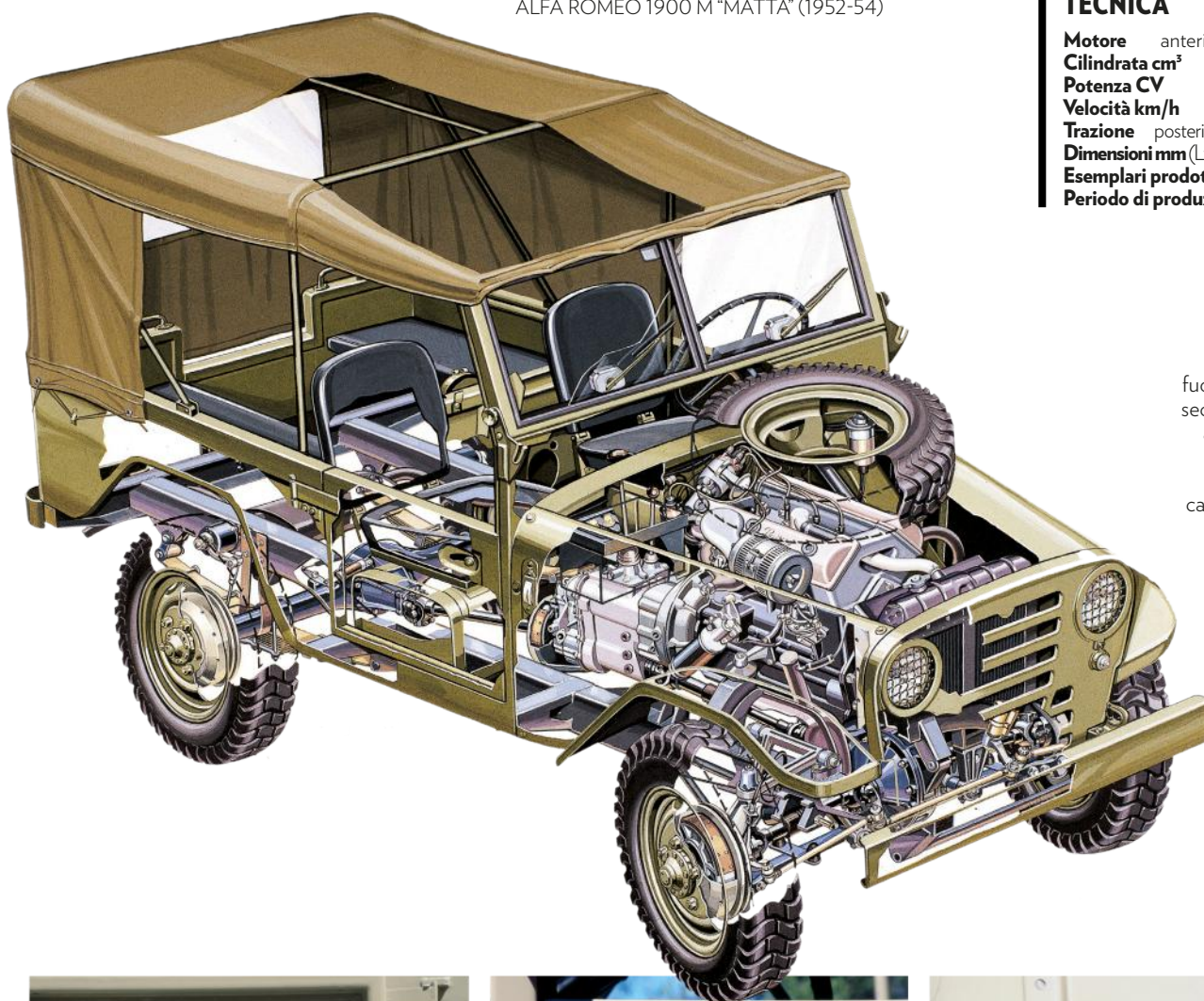
La "Matta" ha capacità in fuoristrada invidiabili anche per una 4x4 moderna: in grado di affrontare pendenze del 120% (pari a un angolo di inclinazione di 50 gradi) e di superare guadi di 70 cm, se la cava su ogni tipo di terreno.





## RUOTECLASSICHE

ALFA ROMEO 1900 M "MATTA" (1952-54)



### TECNICA

|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4 cilindri in linea   |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 1884                             |
| <b>Potenza CV</b>            | 65                               |
| <b>Velocità km/h</b>         | 105                              |
| <b>Trazione</b>              | posteriore; anteriore inseribile |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b> | 3520-1575-1820                   |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | 2058                             |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1952-54                          |

### Motore bialbero

Il 4 cilindri della 1900 berlina è opportunamente adattato all'uso in fuoristrada: con carter secco, potenza ridotta a 65 CV ma coppia più favorevole, è abbinato a un cambio con riduttore.



↳ laterali. All'avantreno, ruote indipendenti; al retrotreno un assale rigido, robusto ed efficace. Ha una capacità di traino elevata, per consentire il trasporto di rimorchi e pezzi leggeri d'artiglieria. La "Matta", oltre che AR51, è chiamata 1900 M ("Militare") ed è costruita negli ex stabilimenti dei motori aeronautici dell'Alfa Romeo a Pomigliano d'Arco, in provincia di Napoli. I numeri di produzione ufficiali parlano di 2058 unità costruite, suddivise in 6 prototipi (poi riassemblati e venduti), 1899 esemplari di AR51 (1281 per Esercito e Carabinieri, 457 alla Polizia, 29 alla Marina, 11 all'Aeronautica, 3 alla Guardia di Finanza, 1 al Ministero dei Trasporti, 1 al Ministero dell'Agricoltura, 116 acquistati

da clienti privati) e 154 versioni AR52, queste ultime consegnate nel 1954-55. Per la vettura vengono studiati adattamenti più disparati, in vista di impieghi civili: un prototipo è dotato di carrozzeria giardinetta, anticipando di parecchi decenni il concetto di Suv; un esemplare è equipaggiato di spazzaneve anteriore funzionante tramite la presa di forza installata all'uscita dell'albero

motore; altre unità sono in grado di trainare mezzi agricoli. Un prototipo monta addirittura un motore diesel che non entrerà mai in produzione. L'utilizzo civile però è limitato a poco più del 10% della produzione: le circa 2000 unità assemblate a Pomigliano confluiscono in massima parte al Ministero della Difesa e a quello degli Interni, dove presteranno servizio fino agli anni Settanta. 

**LA "MATTA" ERA MOLTO RAFFINATA, FIN TROPPO PER LE ESIGENZE MILITARI. MANCÒ POI IL TEMPO PER UN'OTTIMALE MESSA A PUNTO**





## MILLE MIGLIA 1952 PROMOZIONE IN GIRO PER L'ITALIA

**Il 3 e 4 di maggio 1952** gli spettatori che seguono la Mille Miglia assiepati ai lati delle strade di mezza Italia vedono passare anche quattro veicoli dell'Esercito Italiano: sono due Alfa Romeo "Matta" e due Fiat Campagnola. Questa è l'unica edizione in cui il regolamento tecnico permette la partecipazione a veicoli concepiti per inerpicarsi su percorsi in fuoristrada, piuttosto che correre alla massima velocità. Si tratta di una mossa pubblicitaria, per lanciare le nuove 4x4 sul mercato civile oltre che in quello delle commesse militari. Alla fine della corsa, dopo oltre 1600 km, a prevalere è una delle due Alfa Romeo: è quella del capitano Antonio Costa e del tenente Francesco Verga (nella foto), che completa il percorso in 16 ore e 54 minuti. La seconda classificata, una delle due Campagnola, giunge 41 minuti dopo. La "Matta" avrà un'intensa carriera sportiva nelle competizioni fuoristrada, trasformata in maniera sempre più radicale fino a stravolgerne l'aspetto e la meccanica. Ancora oggi alcuni esemplari, dotati di motori Alfa Romeo di epoca più recente, si possono ammirare nelle corse di trial.



## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

Un mezzo destinato prevalentemente alle Forze Armate e ai corpi di Ordine pubblico, che ha caratterizzato il panorama automobilistico per decenni. Un veicolo efficace in fuoristrada e quasi leggendario.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

Non presenta aspetti estetici innovativi: è un veicolo costruito per essere soprattutto funzionale. Peccato che la versione giardinetta, questa sì innovativa, non abbia avuto seguito.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*

Tra le fuoristrada "dure e pure" del dopoguerra è la regina del mercato, grazie alla sua meccanica esclusiva. La produzione limitata contribuisce a elevare le quotazioni, complice anche un marchio sempre più apprezzato.

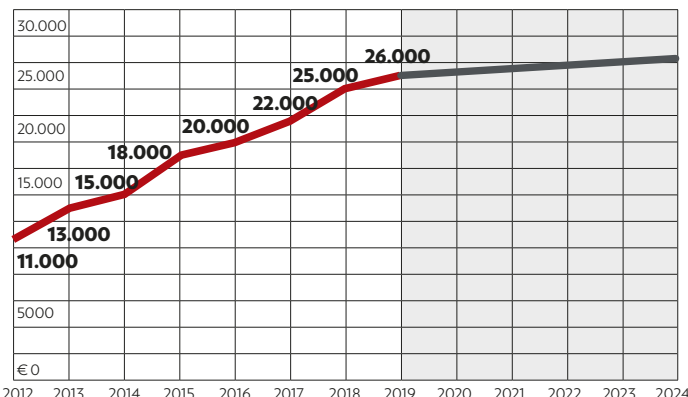
## I SETTE LABEL DI VALORE

|        |        |        |        |        |        |       |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 39.000 | 31.000 | 26.000 | 20.800 | 13.000 | 10.400 | 5.200 |
| A+     | A      | AB     | BA     | B+     | B      | C     |

**Entrare in possesso di un'Alfa Romeo "Matta"** non è affatto semplice. Molte hanno finito i propri giorni nei campi di demolizione, dopo aver prestato servizio nell'Esercito e nelle Forze dell'Ordine. Poche sono state salvate da collezionisti avveduti che le hanno acquistate a pochi soldi nelle aste; qualcuna è stata cannibalizzata della preziosa meccanica servita poi, opportunamente ricondotta alla configurazione d'origine, per restaurare le Alfa 1900, ben più apprezzate. Questo ha fatto sì che, negli anni, le quotazioni lievitassero parecchio. Una 1900 M in buone condizioni d'origine vale oltre 25.000 euro, ma se perfetta sfiora i 40.000 euro.

## ANALISI DI MERCATO RARA E ORMAI COSTOSA

**Le quotazioni dell'Alfa Romeo "Matta"** sono in continua crescita, diversamente da quanto accade per la concorrente Fiat Campagnola, la cui produzione è stata di ben venti volte superiore. Partita all'inizio di questo decennio da valori di poco superiori ai 10.000 euro, è ormai arrivata a valere 2,5 volte tanto, con punte che sfiorano i 40.000 euro se restaurata in maniera professionale. La tendenza, secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, è di un ulteriore graduale apprezzamento, data la rarità e il marchio di prestigio di cui si fregia questa eccellente 4x4.





RUOTECCLASSICHE

AUDI QUATTRO SPORT (1983-84)



# ESCLUSIVA “PASSO CORTO”

Nacque al tramonto delle Gruppo B e il suo contributo al Mondiale fu modesto. Ma conquistò la prestigiosa cronoscalata americana di Pikes Peak dal 1985 al 1987

Testo di Marco Di Pietro





**N**ata senza badare troppo all'aspetto estetico, doveva essere l'arma definitiva della Casa di Ingolstadt per raggiungere il predominio assoluto nei rally. In realtà, non andò proprio secondo gli intendimenti del management della marca dei quattro anelli. Per una serie di concomitanze che poco o nulla ebbero a che fare con la vettura. La Quattro si era rivelata imbattibile, specie nelle gare su sterrato, ma poco maneggevole rispetto ad alcune concorrenti che erano nettamente più compatte. La decisione dei tecnici fu

semplice: accorciando il passo in maniera drastica e migliorando le prestazioni del motore, la Quattro avrebbe dovuto rivelarsi imbattibile. Una modifica così importante non poteva essere considerata una variante di poco conto ai fini dei regolamenti: la Quattro Sport era un'auto completamente nuova da omologare nel Gruppo B e quindi da produrre, secondo le norme, in almeno 200 esemplari. La catena di montaggio venne predisposta presso la carrozzeria Baur, finalizzata esclusivamente a raggiungere i numeri dell'omologazione, senza alcun obiettivo commerciale se ➔

## È MITICA PERCHÉ...

**Rappresenta l'evoluzione più raffinata dell'auto a trazione integrale.** Ha diffuso le 4x4 sul mercato delle sportive, pur con una produzione limitata a poco più di 200 esemplari.

**La versione stradale è un riuscito mix tra sportività e finiture.**

Non è bella, ma regala prestazioni di altissimo livello, assieme a dotazioni e allestimenti da granturismo.

**Come tutte le Gruppo B a tiratura limitata, è oggetto di fortissima rivalutazione.**

Con quotazioni che ormai raggiungono cifre da capogiro.



## RUOTECCLASSICHE

AUDI QUATTRO SPORT (1983-84)



→ non quello di smaltire in fretta la produzione. Proposta nella versione di serie a un prezzo fuori mercato, circa 180 milioni delle vecchie lire (oltre il doppio di una Porsche 911 Turbo), trovò a fatica un numero sufficiente di compratori, al punto che qualche decina di esemplari rimase invenduta per alcuni anni (per l'esattezza furono acquistate soltanto 164 automobili sulle 214 costruite - secondo altre fonti 224).

A dire il vero la deludente risposta del pubblico non importava un granché alla Casa di Ingolstadt, che era concentrata sull'evoluzione in chiave corsaiola: il regolamento di Gruppo B consentiva di "elaborare" il motore (che nella prima versione corsa erogava 450 CV) e di alleggerire molto la scocca (utilizzando kevlar e altri materiali leggeri). Ma l'Audi aveva fatto male i conti: le avversarie nel frattempo avevano sviluppato vetture specifiche da competizione, non, come l'Audi, di derivazione da un modello di serie. Sfruttando le possibilità offerte dal motore in posizione centrale e utilizzando una carrozzeria che solo in alcuni casi ricordava (molto da lontano) quella di un modello di serie. È il caso, per esempio, della Peugeot 205 Turbo 16, che nel 1984 si sarebbe rivelata l'arma assoluta. In gara la Quattro Sport riesce ad aggiudicarsi solamente una corsa



### Interno curato

Pur derivata da una vettura specificamente da corsa, l'abitacolo della versione stradale della Sport è da lussuosa granturismo, con eleganti sedili anatomici e rivestimenti di pregio.

nel 1984: il "Costa d'Avorio", contribuendo così in maniera marginale alla vittoria nel Mondiale (effettivamente conquistato soprattutto dall'Audi Quattro a passo normale). Nel 1985 il predominio di Peugeot è incontrastato: nonostante la continua evoluzione della Quattro Sport (che arriva a 600 CV), il campionato è appannaggio dei francesi. Nel 1986 la Fia ufficializza la dismissione delle troppo potenti e pericolose Gruppo B. Per la Sport è la fine della carriera

nei rally, come per tutte le avversarie.

Rinasce però a nuova vita in una gara fuori dal circuito delle corse tradizionali: valevoli per i titoli mondiali, ma ugualmente prestigiosa a livello internazionale: la gara in salita americana di Pikes Peak, che la Sport si aggiudica per ben tre volte consecutive, dal 1985 al 1987.

A livello commerciale, la sportiva tedesca cade nel dimenticatoio per qualche anno: sono pochi gli estimatori che ne →

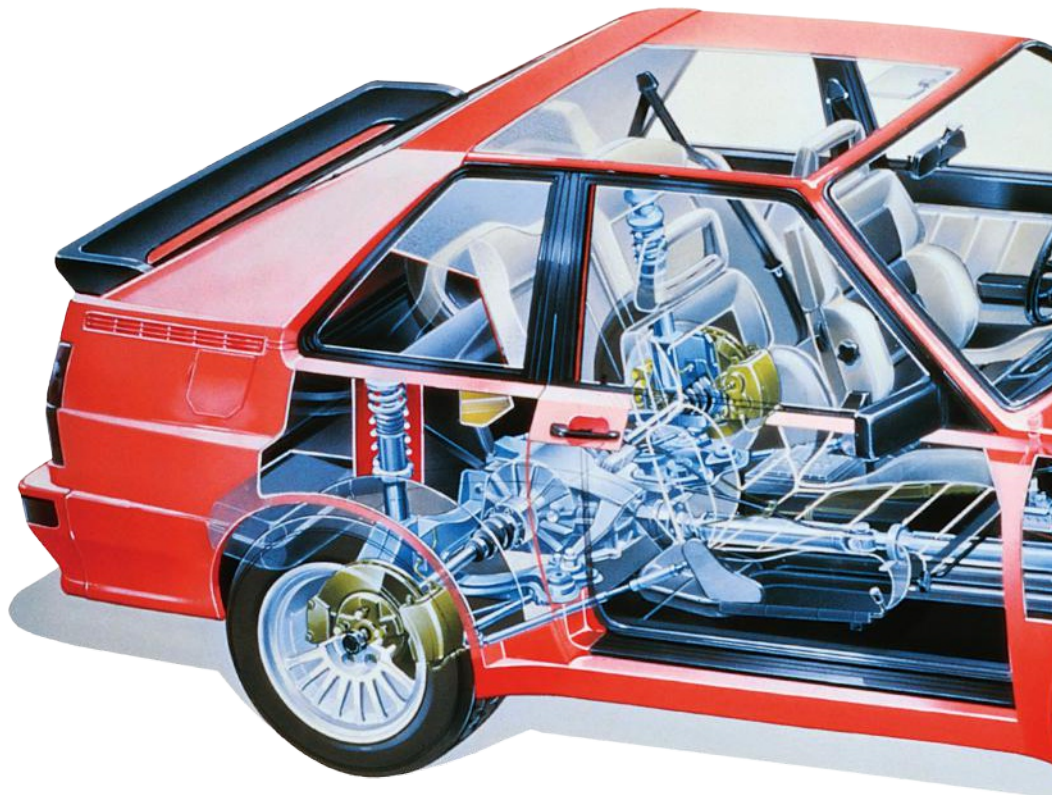






## TECNICA

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 5 cilindri |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 2133                  |
| <b>Potenza CV</b>            | 306                   |
| <b>Velocità km/h</b>         | 250                   |
| <b>Trazione</b>              | integrale permanente  |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b> | 4164x1803x1345        |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | 214 (o 224)           |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1983-84               |



### Taglio drastico

Con un interesse accorciato di ben 32 cm, la Quattro Sport adotta un motore di 2133 cm³ completamente in lega, con una potenza di 306 CV; la leggera carrozzeria prevede pannelli in materiali compositi (a eccezione delle porte, che sono in acciaio).



➔ intuiscono l'elevato potenziale in ottica storica. Un destino più o meno comune a tante altre Gruppo B che, alla fine degli anni Ottanta, in versione stradale si potevano acquistare per poche decine di milioni di lire, addirittura a km zero. In alcuni casi è stato un errore clamoroso snobbare queste vetture, alcune delle quali nate proprio in ottica speculativa: la produzione limitata attorno ai 200 esemplari sembrava fatta apposta per scatenare la domanda di una selezionata schiera di acquirenti facoltosi, ma i tempi non erano evidentemente maturi.

La Quattro Sport vive un lungo periodo di oscuramento, con quotazioni che si distinguono di poco dalla versione "normale". Eppure è un'auto totalmente differente: il motore di 2133 cm³ vanta il blocco in alluminio (anziché in ghisa) e un'inedita testa a quattro valvole per cilindro. La nuova unità pesa 23 kg in meno rispetto a quella montata sulla "normale" Quattro (2144 cm³ e 220 CV). La potenza

raggiunge i 306 CV. L'impianto frenante prevede pinze a quattro pistoncini e dischi ventilati; a richiesta viene offerto il dispositivo ABS, escludibile. La trazione è sempre integrale permanente, con i differenziali centrale e posteriore bloccabili al 100% tramite un comando pneumatico.

Come accennato per i pannelli della carrozzeria (parafanghi, tetto, cofani ecc.) si fa ricorso a materiali compositi. Nonostante la raffinatezza tecnica, l'immagine della marca di Ingolstadt, che proprio negli anni Ottanta si impone alla ribalta della scena internazionale, non è ancora a livello delle concorrenti più accreditate. Il suo discutibile

appeal estetico è un altro degli elementi che contribuisce a mantenerla ai margini del mercato: perché - si chiedono i collezionisti - si dovrebbe comprare un'auto che, a prima vista, sembra una Quattro coinvolta in un tamponamento a catena? I più lungimiranti però ne colgono comunque l'alto valore storico e se ne assicurano un esemplare in attesa di tempi migliori.

Che arrivano sulla soglia degli anni Duemila, quando inizia un crescendo che sembra non avere mai fine. Oggi la Sport, bella o brutta che sia, è una delle regine assolute del mercato tra le youngtimer di alto livello. **RC**

**DERIVATA DA UNA VETTURA  
DI SERIE, NELLE GARE DOVETTE  
CONFRONTARSI CON AUTO  
SPECIFICAMENTE NATE PER LE CORSE**



## RUOTECLASSICHE

AUDI QUATTRO SPORT (1983-84)



### PIKES PEAK INTERNATIONAL HILL CLIMB DANZA TRA I TORNANTI

Se nel Mondiale Rally la Quattro Sport ha svolto un ruolo marginale (ha contribuito a vincere il Mondiale 1984 aggiudicandosi una sola gara, il "Costa d'Avorio", mentre l'anno seguente ha conquistato il Rally di Sanremo), ben altra fama ha raggiunto nella più celebre gara in salita del mondo: la Pikes Peak International Hill Climb.

Si svolge sulle pendici dell'omonima montagna alta 4302 metri a pochi chilometri da Colorado Springs, all'estremità orientale delle Montagne Rocciose. Il percorso è lungo circa 20 km e affronta un dislivello di quasi 1500 metri, con 156 curve e tornanti, che portano fino al traguardo situato in vetta. Nel 1985 la gara è vinta dalla rallista francese Michèle Mouton con l'Audi Quattro Sport; l'anno seguente è l'asso americano di Indianapolis Bobby Unser a vincere con la Quattro Sport S1, mentre nel 1987 è l'alfiere tedesco dell'Audi, Walter Röhrl, a concludere la tripletta. Battendo proprio un terzetto dell'acerrima rivale nei rally: la Peugeot 205 Turbo 16.



### LA PAGELLA

#### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

Versione ancora più specialistica e a tiratura limitata del modello che ha introdotto la trazione integrale nel segmento delle granturismo e nelle competizioni rally, la Sport è divenuta un'icona.

#### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

È stata concepita per essere funzionale, senza badare all'apparenza. Il passo sproporzionatamente corto la rende infatti poco equilibrata. Tuttavia la Quattro Sport emana un fascino "brutale".

#### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*\*

È una delle regine del Gruppo B in termini di valore economico, assieme alle concorrenti Peugeot 205 Turbo 16, Lancia 037, Ford RS 200 e similari, rispetto alle quali evidenzia migliori doti da granturismo e finiture più lussuose.

### I SETTE LABEL DI VALORE

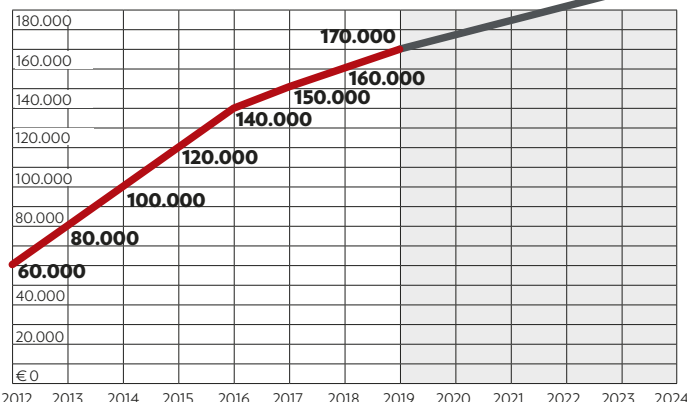
|         |         |         |         |         |        |        |
|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 230.000 | 195.000 | 170.000 | 135.000 | 102.000 | 68.000 | 34.000 |
| A+      | A       | AB      | BA      | B+      | B      | C      |

La Sport è stata tra le prime vetture per il Gruppo B nate da una versione stradale a conoscere una formidabile rivalutazione. Oggi la quotazione di un esemplare in buono stato, ancora originale nella sua configurazione di serie e con percorrenze attorno ai 100.000 km, è sui 170.000 euro, ma le Quattro Sport in condizioni da concorso, conservate in ottica collezionistica o restaurate in maniera professionale superano abbondantemente i 200.000 euro, sia nelle vendite all'asta sia nelle (un po' più numerose) transazioni private. Il ripristino a condizioni d'eccellenza è molto costoso, soprattutto a causa degli introvabili ricambi di carrozzeria.

### ANALISI DI MERCATO

## SCALA ANCHE LE QUOTAZIONI

In realtà, la Sport non è stata un'arma assoluta in gara, perché ha dovuto vedersela con numerose e agguerrite avversarie. Ma la tiratura limitatissima ha scatenato la speculazione fin dalla fine degli anni Novanta. Il miglior tasso di crescita però è iniziato in questo decennio. Nel 2012 il valore registrato da Ruoteclassiche (label AB) era di 60.000 euro: oggi sfiora il triplo. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi il trend continuerà anche nei prossimi anni, in maniera inarrestabile. Le prime aste del 2019 hanno visto superare di slancio i 300.000 euro come prezzo di aggiudicazione.





CITROËN 2 CV SAHARA (1960-65)

# L'AMBIZIOSA TOUT TERRAIN

Trazione integrale assicurata da due bicilindrici: ecco la formula dell'inarrestabile utilitaria. Nata dal prototipo di un estroso inventore, fu voluta dall'industria petrolifera d'Oltralpe

Testo di **Maurizio Schifano**







## È MITICA PERCHÉ...

**È la versione certamente più esclusiva e rara di una vettura già di per sé mitica.** Un cult in versione integrale: da perdere il sonno per accaparrarsene una.

### **Vanta soluzioni meccaniche di una genialità disarmante.**

Conferma ancora una volta la tradizione della Casa francese, da sempre fortemente innovatrice, sia dal punto di vista tecnico sia da quello stilistico.

### **Il comportamento, in certi casi, era migliore di quello di fuoristrada ben più sofisticati.**

L'affidabilità, la semplicità meccanica, le prestazioni e l'agilità erano impareggiabili.



**E**ra il 1954 quando l'idea di montare sulla sua 2 CV un secondo motore nel bagagliaio, per trasformarla in una vettura a trazione integrale, balenò nella mente di un certo monsieur Bonnafous, residente nel Sud della Francia. Nel 1955 egli riuscì a immatricolare il suo prototipo e negli anni seguenti percorse oltre 100.000 km, collaudandolo così adeguatamente. Notata e apprezzata dal rivenditore di zona della Citroën, nel 1957 la vettura di Bonnafous fu mostrata a tecnici della Casa, che la valutarono positivamente. Tuttavia l'idea di produrre una 2 CV 4x4 ufficiale prese corpo solo quando Jacques Duclos, il dirigente commerciale Citroën che nel 1939 aveva condotto l'indagine di mercato per la TPV (proprio la futura 2 CV), stabilì che una tale versione avrebbe potuto avere un suo mercato, soprattutto nelle colonie del Nord Africa, ma anche in Francia, per l'impiego da parte degli addetti ai grandi

cantieri o del Corpo Forestale. A tale proposito, le richieste in effetti non mancavano, prima fra tutte quella della Compagnie Française des Pétroles (la futura Total), che allora era fortemente impegnata in Algeria.

Il 7 marzo 1958 la Citroën presentò alla stampa, al Mer de Sable d'Ermenonville, il primo prototipo del modello che siglò AW, realizzato dalla Panhard, in procinto di essere acquisita, che ricevette pure il compito di occuparsi della futura industrializzazione. Un secondo prototipo, perfezionato, fu presentato al pubblico nel novembre 1958, alla Fiera dei Veicoli Commerciali di Parigi. Nel luglio 1959 un terzo prototipo fu provato su un campo di addestramento militare nei pressi di Fontainebleau, allo scopo di ottenere un eventuale ordine dall'esercito francese, che in effetti arrivò, ma per pochi esemplari. Quest'ultimo prototipo, molto simile alla vettura definitiva, fu presentato al pubblico il 9

settembre 1959 al pré Catelan di Parigi, in concomitanza col Salone dell'Automobile; la produzione di serie, tuttavia, fu avviata solo nel dicembre 1960.

L'estetica di base della 2 CV Sahara, come fu battezzata indicando quello che avrebbe dovuto essere il suo terreno d'impiego ideale, era comunque quella del modello antecedente il restyling, operato sul resto della gamma nell'autunno di quell'anno. Tratti distintivi erano però la ruota di scorta alloggiata sul cofano anteriore, per lasciare libero il vano posteriore dove era montato il secondo motore, i due fori sulle porte anteriori, dai quali sbucavano i bocchettoni dei due serbatoi benzina, alloggiati sotto i sedili, i parafranghi posteriori "tagliati" nella parte inferiore e l'apertura sul cofano posteriore, per consentire il raffreddamento del motore, assicurato dalla normale ventola di serie. Specifici poi erano i paraurti tubolari, più robusti di quelli delle altre versioni e

### Forme agili

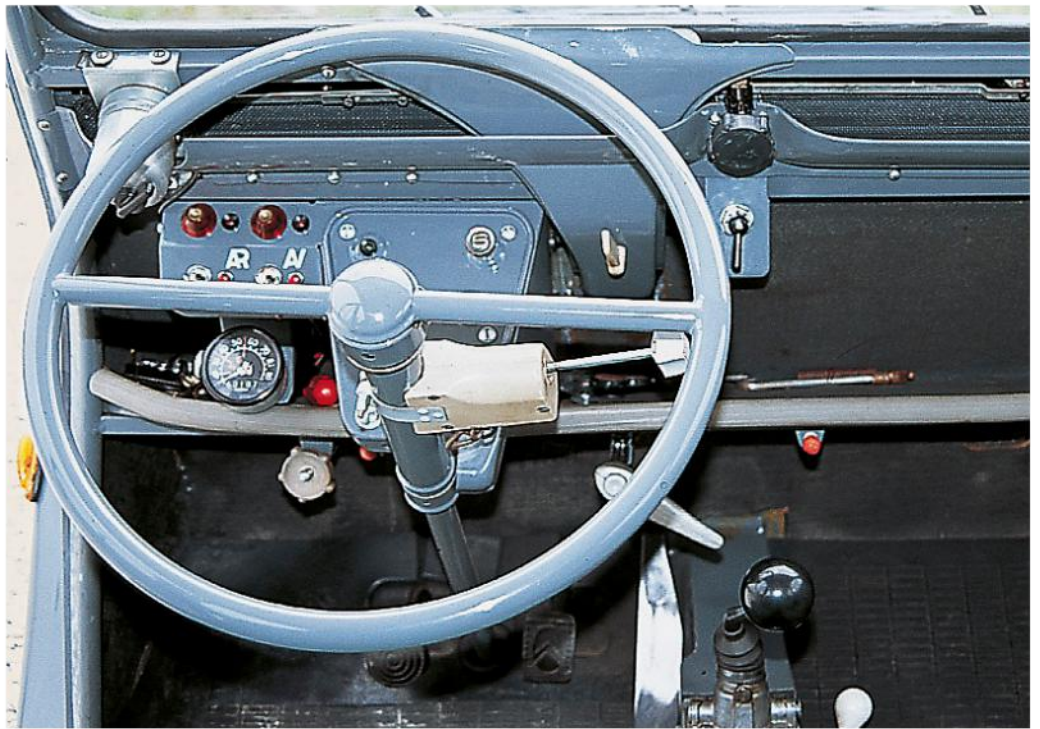
Nella foto sono evidenti il profilo specifico del parafrango posteriore e l'incavo nel cofano, nel quale è ricavata la presa d'aria per la ventola di raffreddamento del motore posteriore. Specifico è anche il robusto paraurti tubolare.





## LA SAHARA POTEVA MARCIARE CON LA TRAZIONE ANTERIORE, INTEGRALE O POSTERIORE

ancorati a un telaio del tipo "Outre-mer", rinforzato e munito di protezioni per gli organi meccanici. Caratteristica peculiare della meccanica della 2 CV Sahara era la possibilità di utilizzare singolarmente o contemporaneamente i due motori, che infatti, pur avendo la dinamo e la batteria in comune, potevano essere avviati separatamente. Grazie a una tiranteria che passava in un tunnel centrale ricavato nel pianale, la frizione e l'acceleratore di ciascun motore erano comunque azionati da un'unica pedaliera; anche i due cambi avevano un unico comando, tramite una leva a pavimento, che per via della sua notevole lunghezza sarebbe stata ben presto soprannominata "Tour Eiffel". In tal modo si poteva marciare con la sola trazione anteriore, come su una normale 2 CV, oppure, agendo su un'apposita leva, con la trazione integrale. In caso di necessità poi, si poteva marciare anche solo con la trazione posteriore, ma per farlo occorreva prima sganciare il 





➡ collegamento tra la cloche e il cambio del motore anteriore. La dotazione specifica era completata da un assetto rialzato e dall'impianto frenante del retrotreno posteriore invertito.

Nella marcia a trazione integrale la 2 CV Sahara risultava estremamente agile ed efficace su terreni difficili con pendenze fino al 40%; su asfalto poi, grazie alla potenza che di fatto era doppia, aveva prestazioni superiori rispetto a quelle di una 2 CV normale. A tale proposito si narra che uno dei primi esemplari fu dato in prova al pilota Olivier Gendebien, che volle collaudarlo a lungo nella sua tenuta in Camargue; nel viaggio di trasferimento da Parigi e in quello di ritorno egli si divertì a sorpassare diversi automobilisti

esterrefatti nel vedere una "lumaca di latta" che filava a più di 110 km/h. La 2 CV Sahara era certamente frutto di un'idea geniale, ma con un prezzo di listino più che doppio rispetto a quello della versione normale trovò clienti quasi esclusivamente tra le grandi imprese e tra le amministrazioni pubbliche; in prevalenza nazionali ma anche all'estero: alcuni infatti finirono in Svizzera, in mano a medici condotti, e pure in Italia (vedi Ruoteclassiche del febbraio 2001). Ottantacinque poi vennero costruiti in Spagna e destinati tutti alla Guardia Civil. Una tale clientela era solita far durare a lungo il proprio parco auto. La 2 CV Sahara poi vantava una robustezza eccezionale; per cui la sua produzione fu alquanto limitata e terminò nel 1965,

dopo 694 unità costruite; un ultimo esemplare però fu assemblato nel 1971 utilizzando le parti avanzate nei magazzini. Nel 1961 intanto la potenza dei motori era salita da 12 a 14 CV; nel 1962, dopo la dichiarazione d'indipendenza dell'Algeria, la denominazione del modello era mutata in 2 CV 4x4, mentre nel dicembre 1964, come sul resto della gamma, erano state adottate le porte anteriori "controvento" al posto di quelle "a vento". Il progetto di una sua evoluzione, siglata AT, non ebbe invece seguito, ma le modifiche studiate furono progressivamente incorporate nella produzione di serie. Oggi sembra che della 2 CV Sahara (o 4x4) siano sopravvissuti un centinaio di esemplari, ovviamente molto valutati e ricercati dai collezionisti. **RC**

### TECNICA

|                              |                                               |
|------------------------------|-----------------------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore e posteriore,<br>2 cilindri boxer   |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 425                                           |
| <b>Potenza CV</b>            | 24-28 (complessiva)                           |
| <b>Velocità km/h</b>         | circa 110                                     |
| <b>Trazione</b>              | anteriore, integrale, posteriore              |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b> | 3780x1460x1600                                |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | 695                                           |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1960-65<br>(un esemplare assemblato nel 1971) |

### C'est plus facile

Pagina a fianco, la meccanica era di una semplicità disarmante: lo stesso gruppo motore-cambio della 2 CV a trazione anteriore fu montato nel vano bagagli posteriore per rendere motrici anche le ruote dietro. L'avviamento era separato.







**A CAUSA DEL PREZZO TROPPO ELEVATO, FU PRODOTTA IN APPENA 695 ESEMPLARI. NE SOPRAVVIVONO CIRCA 100**

## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

Mirabile esempio della creatività Citroën, la Sahara rappresenta uno dei veicoli a trazione integrale più interessanti in assoluto. Anche se non ebbe una diffusione consistente.

### IMPORTANZA DI STILE

\*\*\*

Sebbene non si possa parlare propriamente di stile, il suo design soddisfa pienamente le esigenze di funzionalità e di efficienza alle quali doveva rispondere.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*

All'epoca del suo lancio la 2 CV Sahara aveva un prezzo più che doppio rispetto a quello di una coeva standard. Oggi il rapporto tra le quotazioni delle due versioni può arrivare a quasi dieci a uno.

## I SETTE LABEL DI VALORE

|        |        |        |        |        |        |        |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 80.000 | 63.500 | 53.000 | 42.500 | 26.500 | 21.200 | 10.600 |
| A+     | A      | AB     | BA     | B+     | B      | C      |

**Secondo un recente censimento**, delle circa settecento 2 CV Sahara assemblate dal costruttore, ne sopravvive circa un centinaio. La versione 4x4 dell'utilitaria francese è quindi una sorta di araba fenice. Il che giustifica valori di mercato elevatissimi per una vettura di "umili" origini. Il restauro è piuttosto complicato, ma giustificato dalle attuali quotazioni. Tra una Sahara in buone condizioni e una come nuova la forbice è di oltre il 50%, secondo quanto avviene nelle transazioni. Che in alcuni casi hanno recentemente sfiorato i 90.000 euro, come alla vendita Le Grandi Marche del Mondo di Retromobile a Parigi nel febbraio scorso.

## RAID SENZA CONFINI

### Diverse 2 CV Sahara

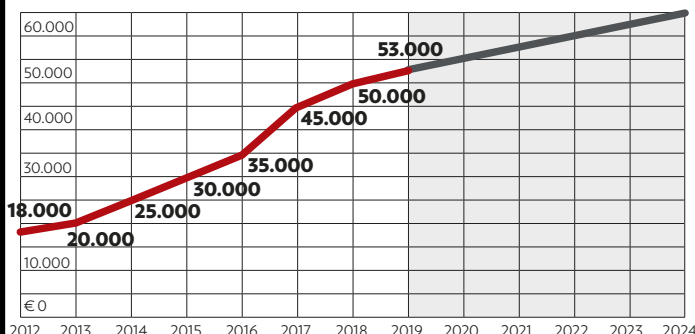
parteciparono, assieme a 2 CV normali, Dyane e Méhari, ai raid Paris-Kaboul-Paris del 1970, Paris-Persépolis-Paris del 1971 e Raid Afrique del 1973. La Citroën non era certo nuova a organizzare avventurose spedizioni. La prima fu la traversata del Sahara con cinque semicingolati 10 HP B2, che percorsero i 3500 km tra Touggourt e Tombouctou; parti il 17 dicembre 1922 e terminò il 7 gennaio 1923; il ritorno dal 1° febbraio al 6 marzo. I raid Citroën più famosi restano però le due grandi "Crocieri": la Nera, percorsa con otto semicingolati 10 HP B2 tra il 28 ottobre 1924 e il 26 giugno 1925, da Colomb-Béchar al Madagascar, nell'Africa Centrale, e la Gialla (nella foto), che attraversò l'Asia con due gruppi di veicoli. Il primo, detto Pamir e composto da vari semicingolati P 17, P 14 e C 4 F, parti da Beirut il 4 aprile 1931 dirigendosi verso la Cina; il secondo gruppo, detto Cina e formato da semicingolati C 6, parti da Tien-Tsin, in Cina, il 28 marzo 1931 per andare incontro al primo gruppo e quindi dirigersi assieme a Pechino. La Crociera Gialla si concluse il 12 febbraio 1932.



## ANALISI DI MERCATO

## LA CORSA POTREBBE RALLENTARE

**Secondo gli esperti**, la grande rivalutazione della 2 CV Sahara potrebbe essere quasi giunta al capolinea: nel volgere di pochi anni il suo valore è cresciuto di tre volte, fino a raggiungere cifre elevatissime, in parte giustificate dal fatto che ne sono sopravvissute poche, ormai praticamente tutte nelle mani di collezionisti. In futuro le quotazioni continueranno a crescere, ma in maniera più contenuta.







## È MITICA PERCHÉ...

**Si tratta della prima fuoristrada italiana di grande diffusione.** I prezzi dei ricambi sono accessibili e la manutenzione non presenta problemi.

**Ha eccellenti prestazioni fuoristrada.** Le versioni con motore a benzina, su asfalto, riescono ancora senza problemi a restare al passo con il traffico moderno.

**Nelle sue numerose varianti, è stata in forza nell'Esercito Italiano dal 1951 alla metà degli anni Ottanta.** È stata inseparabile compagna di generazioni di soldati italiani.



# IN DIVISA MA NON SOLO...

Presentata a inizio anni 50, prendeva spunto dall'americana Jeep.

Con però alcune raffinatezze meccaniche, come l'avantreno a ruote indipendenti e il differenziale posteriore bloccabile

Testo di **Roberto Bruciamonti**

Verso la fine degli anni Quaranta, prevedendo quella che sarebbe stata l'evoluzione del ruolo politico-militare dell'Italia nell'ambito della nascente Alleanza Atlantica (la Nato, ossia North Atlantic Treaty Organization), la dirigenza della Fiat incaricò l'ufficio progetti, alla guida del quale era stato designato già dal 1946 l'ingegner Dante Giacosa, di sviluppare una vettura fuoristrada leggera, un veicolo che la Fiat aveva allo studio già dall'inizio del 1943, ma che non aveva superato lo stadio di progetto a causa dell'andamento della guerra.

Giacosa fece riprendere quegli studi, così quando il Ministero della Difesa richiese lo sviluppo di una 4x4 leggera, la Casa torinese non perse tempo, come Giacosa stesso ricorda nelle sue memorie: "Ero preparato a questa richiesta, poiché da tempo avevo fatto iniziare il progetto di vetture a quattro ruote motrici, concepite in modo da utilizzare per quanto possibile gruppi meccanici di vetture in produzione. Essendo iniziata la fabbricazione in serie della 1400, era logico pensare di utilizzare il motore 1900 derivato dal 1400. Feci dunque disegnare un autotelaio col motore 1900, le sospensioni anteriori della 1100, il cambio 1400/1900 con l'aggiunta di un riduttore di nuovo disegno provvisto di rinvio del moto alle ruote anteriori, i ponti derivati dalla 1400/1900. Il generale Saroldi, direttore della Motorizzazione, venne a Torino e, in un colloquio non ufficiale, riferì che al Ministero della Difesa si pensava a una Jeep di costruzione ➔



### Look essenziale

La carrozzeria tipo torpedo è semplice ed efficace, ideale per un veicolo da lavoro.

Sotto i sedili sono alloggiati il serbatoio del carburante e la batteria. A sinistra del piantone si nota la spia che segnala il fuorigiri.



➡ italiana. Quando seppa del progetto che stavamo sviluppando, si disse soddisfatto poiché corrispondeva con molta approssimazione al capitolato tecnico militare. Il progetto, chiamato 1101, fu eseguito con grande rapidità da pochi abili disegnatori. Poiché in quel periodo di agitazioni politiche temevamo che gli operai potessero opporsi alla costruzione di una vettura militare, raccomandai ai disegnatori di parlarne come di un veicolo destinato all'agricoltura. Ricordando una canzonetta molto in voga, Oh campagnola bella, dissi: la chiameremo Campagnola, niente Jeep". Timori, questi ultimi, tutt'altro che infondati, visto che il 6 agosto 1950, per protestare contro le commesse militari (la Nato, istituita nel 1949, stava muovendo i primi passi), in un reparto di Mirafiori venne fatta esplodere una bomba che uccise tre operai. Il primo prototipo della nuova 4x4 Fiat fu completato entro la primavera del 1950; pochi mesi dopo, in novembre, l'esercito emise il bando di concorso contenente le specifiche riguardanti la nuova fuoristrada. Le vetture

di preserie vennero consegnate alle autorità militari nel mese di maggio del 1951 per le prove di omologazione, che la Campagnola superò a pieni voti. L'inizio della produzione avvenne verso la fine dell'estate del 1951 nello stabilimento torinese del Lingotto, con la presentazione ufficiale del modello civile prevista in occasione della Fiera del Levante di Bari, nel mese di settembre. La prima commessa militare per 6000 "camionette" Fiat, seguì poco dopo, nel 1952: le Campagnola furono poste in servizio con la sigla di AR51 (Autovettura da Ricognizione modello 1951). Dal punto di vista stilistico e funzionale, la Campagnola si ispirava alle forme della Willys MB-Ford GPW (la Jeep), soprattutto nel frontale, mentre sotto il

profilo tecnico e pratico se ne distaccava parecchio, anzi, volendo, ne rappresentava l'evoluzione in chiave moderna: il suo motore di 1901 cm<sup>3</sup> aveva distribuzione con valvole in testa, potenza identica (53 cavalli DIN), ma prestazioni superiori (pendenza superabile oltre 85% contro il 60% della Jeep, velocità massima di 110 km/h invece di 105) con consumi più contenuti (12,5 litri/100 chilometri invece di 14 litri/100 chilometri), anche grazie al cambio a quattro marce invece di tre. Le ridotte della 4x4 Fiat erano molto corte, da montagna, con il dispositivo di bloccaggio del differenziale posteriore (non previsto sulla Jeep) che risultava molto utile nei passaggi di tipo trialistico. Il vano di carico era studiato per accogliere quattro persone o ➡

**LA FUORISTRADA TORINESE VANTAVA BUONE PRESTAZIONI VELOCISTICHE E IL DISPOSITIVO DI BLOCCAGGIO DEL DIFFERENZIALE POSTERIORE**



## RUOTECCLASSICHE

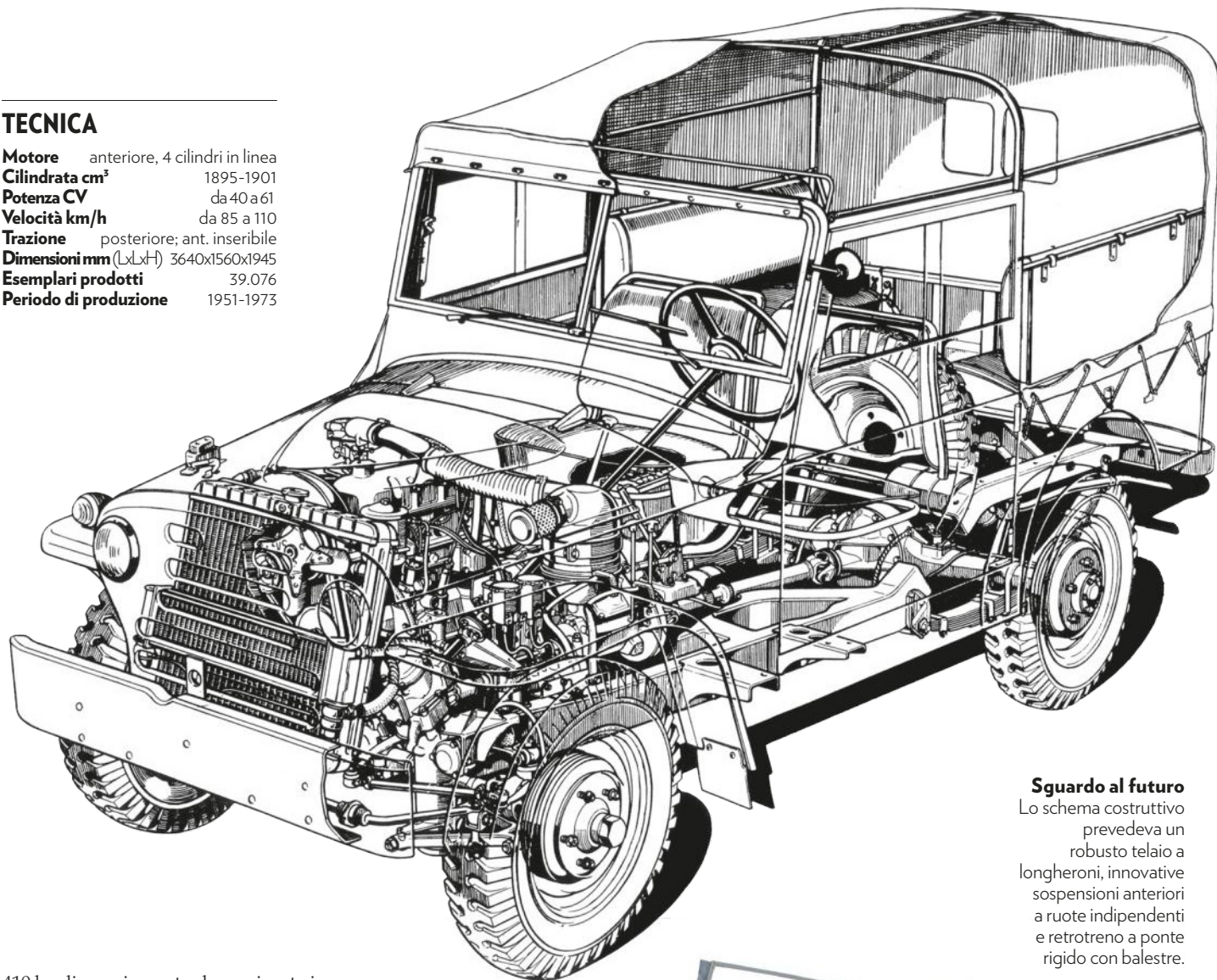
FIAT CAMPAGNOLA (1951-73)





## TECNICA

|                              |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4 cilindri in linea |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 1895-1901                      |
| <b>Potenza CV</b>            | da 40 a 61                     |
| <b>Velocità km/h</b>         | da 85 a 110                    |
| <b>Trazione</b>              | posteriore; ant. inseribile    |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b> | 3640x1560x1945                 |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | 39.076                         |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1951-1973                      |



### Sguardo al futuro

Lo schema costruttivo prevedeva un robusto telaio a longheroni, innovative sospensioni anteriori a ruote indipendenti e retrotreno a ponte rigido con balestre.

➔ 410 kg di merci, mentre le semiporte in lamiera si potevano bloccare in posizione aperta per consentire un facile abbandono del veicolo in situazioni particolari. Posta in vendita a un milione e 600 mila lire, la Campagnola era nel 1951 la vettura Fiat più costosa del listino (la 500 C costava 625.000 lire, la 1100 un milione e 100 mila lire, la berlina 1400 costava un milione e 275 mila lire). Nel 1953, per soddisfare le richieste degli utilizzatori professionali, fece la sua comparsa la Campagnola Diesel, con motore 1901 cm³ sempre derivato da quello della berlina 1400. I 40 cavalli di potenza del diesel limitavano la velocità massima a 90 km/h e la pendenza superabile all'85%, mentre il prezzo saliva a un milione e 792 mila lire. Nel 1955 la Campagnola prima serie lasciò il posto alla Campagnola A, migliorata in alcuni particolari: il motore a benzina fu potenziato a 61 CV, il diesel raggiunse i 43 cavalli, l'autobloccante posteriore venne sostituito da un bloccaggio manuale, mentre fu reso disponibile il riscaldamento dell'abitacolo. Il paraurti anteriore acquistò uno spessore superiore e furono adottati gli indicatori di direzione lampeggianti al posto di quelli "a bacchetta". Il modello militare, anch'esso leggermente aggiornato, prese il



nome di AR55. Nel 1959 infine, in occasione dell'introduzione del nuovo Codice della Strada, la Campagnola fu soggetta ad alcuni aggiornamenti all'impianto di illuminazione, che vennero accompagnati da lievi modifiche alla carrozzeria, con il modello militare che assunse la denominazione di AR59 e fu equipaggiato con impianto elettrico a 24 V. Nel 1960 venne introdotta la Campagnola B Diesel (quella con motore a

benzina rimarrà Campagnola A fino alla fine della produzione, nei primi anni Settanta), con motore 305D, sempre 1901 cm³ ma 47 CV, che lascerà poi il posto nel 1969 al motore diesel tipo 237 A.007 (1895 cm³, sempre 47 CV). Le linee di montaggio della Campagnola civile e delle AR militari resteranno attive fino alla fine del 1973, con una produzione complessiva di 39.076 esemplari, dei quali 7783 diesel. **RC**





## RAID AFRICANO UN'AVVENTURA DA RECORD

### Per far conoscere la nuova

fuoristrada la Casa torinese pensò a un'impresa sportiva di risonanza mondiale: si decise di tentare di stabilire il record di velocità nella traversata Sud-Nord dell'Africa, da Città del Capo ad Algeri. Per la sfida furono scelti Paolo Butti, pilota con buona esperienza nelle gare di durata, e Domenico Racca, collaudatore Fiat che aveva partecipato alla messa a punto finale della Campagnola. L'impresa fu articolata in due fasi: la ricognizione, da Algeri a Città del Capo, e il tentativo di record vero e proprio, sul percorso inverso, utilizzando una Campagnola inviata via mare alla filiale Fiat di Città del Capo e aggiornata in loco in base alle esperienze maturate nel viaggio di perlustrazione. Alle 6 di mattina del 21 gennaio 1952 la Campagnola lasciò Città del Capo alla volta di Algeri, dove arrivò alle 12.54'45" del 1° febbraio, dopo 11 giorni, 4 ore e 54 minuti e 45 secondi: un record tuttora imbattuto.



## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*

Ispirata concettualmente alla Willys del secondo conflitto mondiale, la AR51 e derivate è stato un veicolo 4x4 a grande diffusione e la prima fuoristrada italiana a tiratura elevata.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

Non presenta novità di stile sostanziali rispetto alla fuoristrada americana da cui deriva: è un veicolo pensato per l'utilizzo fuoristrada di elevata difficoltà e null'altro, pertanto non vi è alcuna concessione al look.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*

Nonostante le mirabolanti imprese nei raid africani, la Campagnola è un veicolo scarsamente apprezzato dai collezionisti, che le preferiscono le Willys americane e le Land Rover di prima generazione.

## I SETTE LABEL DI VALORE

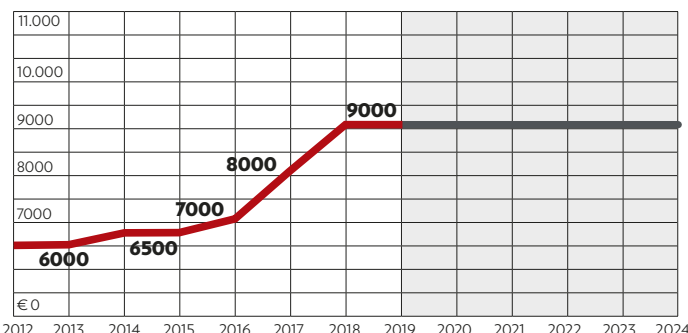
|        |        |       |       |       |       |       |
|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 13.500 | 10.800 | 9.000 | 7.200 | 4.500 | 3.600 | 1.800 |
| A+     | A      | AB    | BA    | B+    | B     | C     |

**Come per molte fuoristrada** "dure e pure", il mercato delle Campagnola (e, più ancora, delle versioni militari di derivazione AR51-55-59) è piuttosto fermo, con valori che ben difficilmente superano i 10.000 euro. La causa risiede senza dubbio anche nell'alto volume di produzione; tuttavia è l'intero segmento dei veicoli fuoristrada a non avere per il momento suscitato in Italia l'interesse dei collezionisti, a parte alcune eccezioni. Di conseguenza molti 4x4 non beneficiano ancora dello status di vetture storiche, rimanendo semplicemente dei mezzi da lavoro. Oggi le più ambite sono le versioni "civili" (le Campagnola, appunto) e le prime AR51. Il restauro non presenta particolari difficoltà, data la presenza ancora abbastanza elevata di auto "donatrici".

## ANALISI DI MERCATO

## MEGLIO CIVILE E A BENZINA

**Scarsissimo l'interesse** per le versioni dotate di motorizzazione a gasolio (che valgono quasi la metà), a causa delle prestazioni modeste, inadatte per muoversi a proprio agio nel traffico odierno. Più elevata invece è l'attenzione nei confronti delle Campagnola a benzina e in abiti civili, ancora più quotate se dotate di accessori per l'utilizzo agricolo da abbinare alla presa di forza. Un buon restauro delle versioni militari secondo le specifiche d'origine è apprezzato dai collezionisti di mezzi militari, pur nel limite di un valore di mercato di fascia bassa. Le quotazioni al momento sono stabili e non sono prevedibili incrementi significativi.







L'idea di una Panda 4x4 è dello stesso Giorgetto Giugiaro, l'autore del progetto Panda (non solo dello stile, ma anche dello studio di industrializzazione), il quale al Salone di Torino del 1980, a pochi mesi dal debutto della nuova citycar Fiat presenta, assieme al prototipo Strip, uno studio chiamato Offroader, con motore della

Panda 45 (4 cilindri, 903 cm<sup>3</sup>, 45 CV), trazione integrale inseribile e qualche scenografico rinforzo alla scocca. Alla rassegna torinese la proposta non solo ottiene un notevole gradimento presso il pubblico, ma, risultato ancora più importante, desta l'interesse dei vertici della Fiat, che deliberano l'ulteriore sviluppo della vettura in vista della produzione di

serie. Del resto nel panorama automobilistico nazionale manca una piccola ed economica 4x4 capace di affrontare le strette strade di montagna con agilità. La Panda 4x4 debutta tre anni dopo, nel giugno del 1983, ed è subito successo.

In apparenza la 4x4 sembra soltanto una Panda rialzata. In realtà è molto di più. Nasce in collaborazione con l'austriaca



# L'INTEGRALE PER TUTTI

Una vera fuoristrada: compatta, agile e capace di muoversi lungo le strette e tortuose stradine di montagna. E con costi d'esercizio da utilitaria

Testo di **Marco di Pietro**



Steyr-Puch, azienda specializzata in sistemi di trazione integrale da sempre in contatto con Fiat, visto che dal dopoguerra ha curato la commercializzazione in Austria delle vetture torinesi. La scocca presenta specifici rinforzi per meglio sopportare le sollecitazioni della marcia in fuoristrada; viene completata a Termini Imerese su una linea di montaggio apposita. Il motore è ➡

## È MITICA PERCHÉ...

**È la fuoristrada più prodotta in Italia.** Quasi 200.000 unità (della prima serie); una vettura che, una volta acquistata, rimane in famiglia per sempre.

**Evidenzia doti fuoristradistiche eccezionali.** Grazie al "primino", agli sbalzi ridotti, al peso piuma e all'affidabilità va ovunque.

**È già entrata nel mirino dei collezionisti.** Con quotazioni in netto rialzo, perché trovarla perfetta è quasi impossibile. Ma per fortuna si restaura con relativa facilità.





➔ un quattro cilindri di 965 cm<sup>3</sup> (di derivazione Autobianchi A112) da 48 CV (anziché 45), con una coppia leggermente superiore: 70 Nm invece di 67. Il cambio ha 5 marce, con la prima molto corta, al punto da essere definita "primino" (la velocità massima è di 5 km/h): nella marcia in pianura, si può agevolmente partire in seconda, riservando la prima alle salite più ripide, mentre la quinta è lunga quanto la quarta della Panda 45. L'inserimento della trazione posteriore (possibile anche in marcia, ma a velocità moderata) avviene tramite una maniglia sul pianale, posta tra la leva del cambio e quella del freno di stazionamento. Le parti specifiche della trazione, la scocca semi-assemblata con scatola del cambio, frizione e assale posteriore completo di differenziale (autobloccante) e freni vengono prodotte a Graz in Austria e inviate in Sicilia via ferrovia per il montaggio. L'assetto è rialzato di 5 cm; l'allestimento interno è intermedio tra quello della Panda "base" e la Super, che ha debuttato nel 1982. Due i

colori disponibili all'inizio: il Verde Alpi e il grigio chiaro metallizzato, cui poi si aggiunge nel 1984 il Bianco Corfù (pastello) e l'azzurro metallizzato.

La Panda 4x4 riscuote un successo clamoroso, perché va dappertutto: pur non disponendo di riduttore, con il "primino" si arrampica come uno stambecco, agevolata dagli sbalzi cortissimi e dall'altezza da terra. Compatta anche in larghezza, si rivela l'ideale nelle strette mulattiere di montagna, dove "bagna il naso" a fuoristrada ben più specializzate. Grazie anche al peso ridotto (740 kg, soltanto 60 in più della Panda 45) se la cava alla grande anche sul fango e persino sulle sabbie del deserto.

La Panda 4x4 segue l'evoluzione delle altre Panda, rimanendo in produzione per 20 anni. Quando nasce la Panda seconda serie, nel 2003, è naturale che anche la 4x4 abbia la sua erede, così come avviene nel 2012 per la terza e attuale serie. La modifica più sostanziale della prima serie è l'adozione del più moderno motore Fire 1000 (999 cm<sup>3</sup>), che prende il posto del "965" di origine 127-A112 nel 1986, in concomitanza del primo restyling, che dà origine alla serie denominata Panda Supernova. Nell'edizione specifica per la 4x4, il Fire eroga 50 CV. Le Panda 4x4 più ricercate dai collezionisti, però, sono quelle con l'originario 4 cilindri di 965 cm<sup>3</sup>, in versione normale, oppure nella prima ➔

**LA PIÙ RICERCATA È LA VERSIONE  
ORIGINARIA, QUELLA COL  
MOTORE DI 965 CM<sup>3</sup> DA 48 CV,  
DERIVATO DALL'AUTOBIANCHI A112**



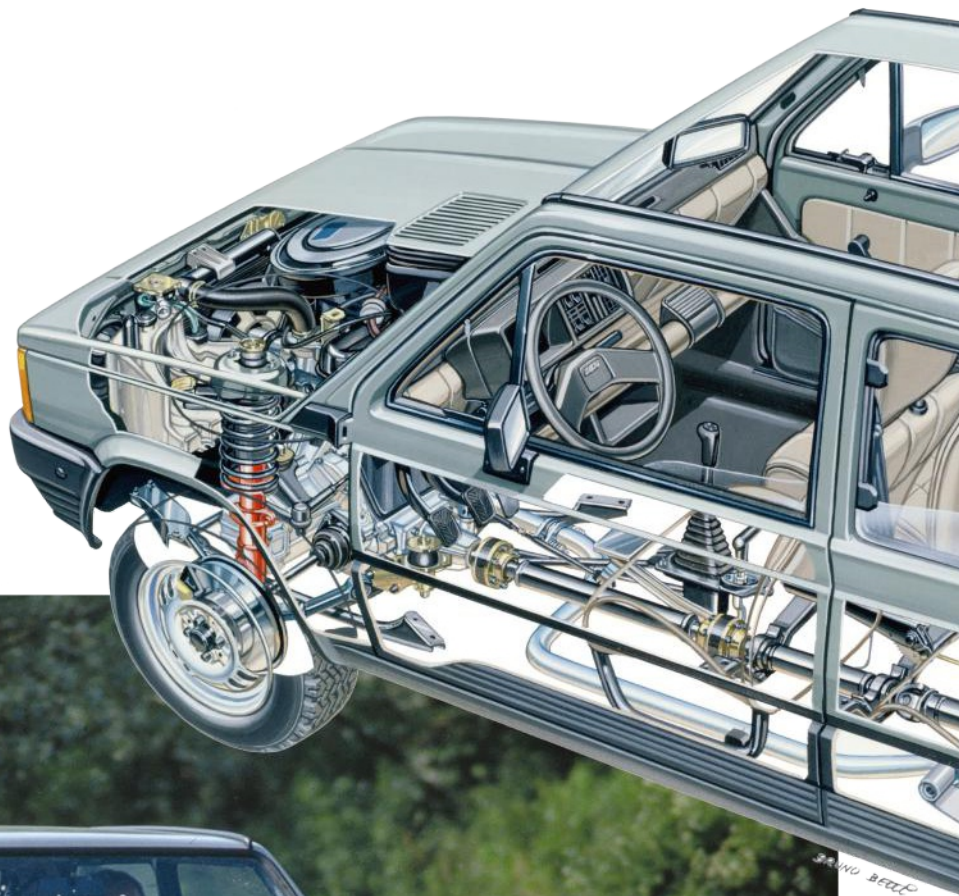
**“Zampino” austriaco**  
È la Steyr-Puch,  
azienda specializzata  
in sistemi di trazione  
integrale (collabora  
con Mercedes per  
la produzione delle  
Classe G), a fornire  
le parti specifiche  
della Panda 4x4,  
dotata di uno schema  
semplice quanto  
efficace.





## TECNICA

|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4 cilindri in linea   |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 965-999-1108                     |
| <b>Potenza CV</b>            | 48-50-54                         |
| <b>Velocità km/h</b>         | 130-135                          |
| <b>Trazione</b>              | anteriore, posteriore inseribile |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b> | 3390x1485x1451                   |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | circa 190.000                    |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1983-2003                        |



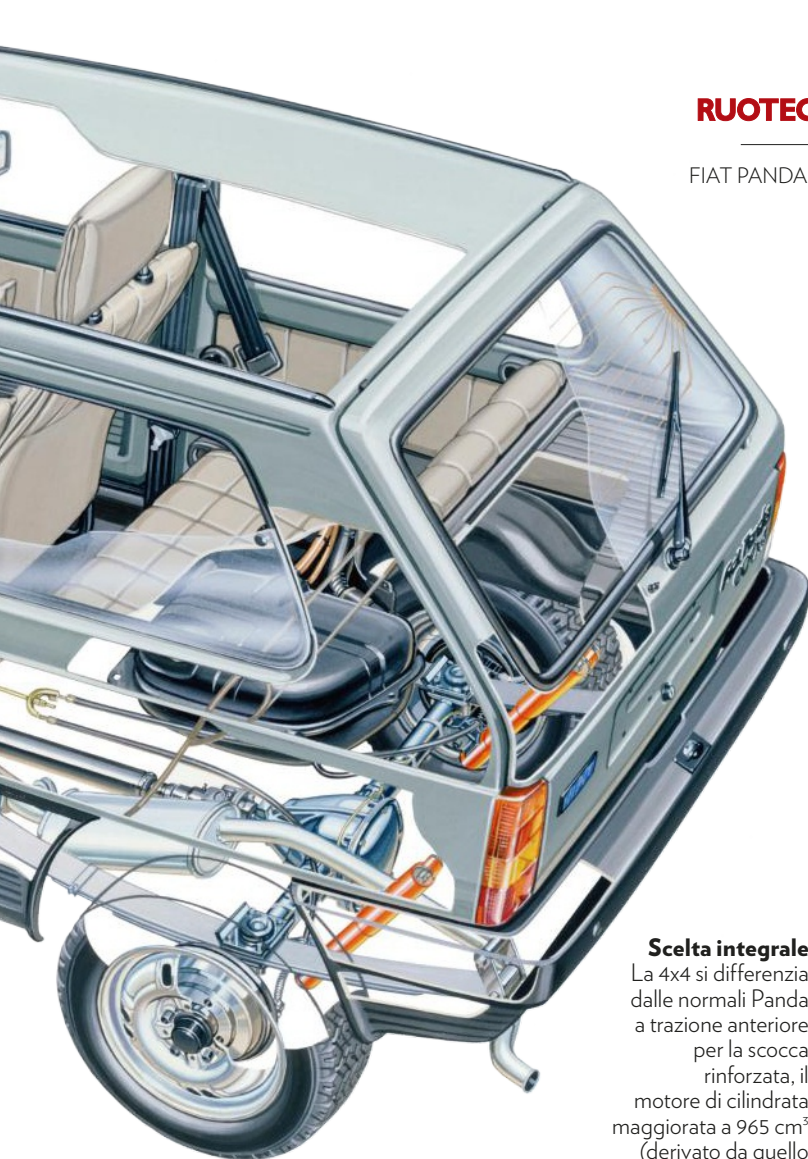
→ serie speciale presentata al Salone di Francoforte del 1985 e prodotta in 5000 esemplari. In livrea bianca, si distingue per il tetto rivestito in vinile nero, il portellone e la base del parabrezza nero opaco, le bande adesive laterali, il bullbar anteriore con proiettori supplementari e i cerchi ruota specifici bianchi. L'abitacolo si caratterizza principalmente per la selleria in similpelle rossa e per le cinture di sicurezza in tinta.

Tutte le numerose serie speciali che si sono succedute destano l'interesse dei collezionisti. Fra queste, un posto d'onore spetta alla Sisley, lussuoso allestimento presentato nel 1987 in collaborazione con

l'omonima marca d'abbigliamento. Proposta nelle livree metallizzate grigio quartz, rosso e Verde Tropico (alle quali si aggiunge l'anno successivo il Blu Agadir), si riconosce per i loghi della Sisley (la famosa canoa), le scritte adesive sulla parte inferiore della fiancata, la calandra in tinta con la carrozzeria e i portapacchi. All'interno i rivestimenti sono in velluto e finta pelle (con il logo che campeggia sugli schienali); sopra il cruscotto spicca l'inclinometro. Nel 1990 il motore Fire è disponibile anche in versione catalizzata (45 CV); nel 1995 la cilindrata sale a "1100", con l'iniezione elettronica (54 CV), già disponibile sulle ultime Fire 1000. Nel 1991

arriva la Trekking, affiancata nel 1992 dalla Country Club. Nel 2002 alla Panda 4x4 Trekking (l'unica rimasta a listino) si aggiunge la Climbing, che adotta un'importante novità tecnica: i mozzi posteriori a ruota libera, che garantiscono minore rumorosità e consumo. La Panda 4x4 prima serie esce di produzione nel 2003. La nuova 4x4, realizzata sulla scocca a 5 porte della Panda seconda generazione, arriva nel 2004 e incontra sempre un grande successo. Ma per i cultori il "Pandino 4x4" per antonomasia è la prima edizione, nuda, cruda e spartana. Ma simpatica e inarrestabile. **RC**





## RUOTECLASSICHE

FIAT PANDA 4X4 (1983-2003)

**Scelta integrale**  
La 4x4 si differenzia dalle normali Panda a trazione anteriore per la scocca rinforzata, il motore di cilindrata maggiorata a 965 cm<sup>3</sup> (derivato da quello dell'Autobianchi A112 Elite e LX), la trazione integrale e il cambio con la prima accorciata.

### LA PAGELLA

#### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*\*

È la "più Panda di tutte", un vero e proprio simbolo della più geniale citycar degli ultimi 40 anni. Alle originali forme di Giugiaro aggiunge capacità in fuoristrada di insospettabile livello.

#### IMPORTANZA DI STILE

\*\*\*\*

Piccoli ma sapienti tocchi in ottica offroad rendono la 4x4 ancora più gradevole rispetto alla versione normale. L'allestimento interno, spartano ma robusto, offre un tocco di praticità ulteriore.

#### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*

Tra le piccole fuoristrada degli anni Ottanta-Novanta (le concorrenti, se tali possono essere definite, sono le "Suzukine") la Panda 4x4 è quella che sta raggiungendo i valori di mercato più elevati.

### I SETTE LABEL DI VALORE

|       |       |       |       |       |       |     |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 6.800 | 5.400 | 4.500 | 3.600 | 2.300 | 1.800 | 900 |
| A+    | A     | AB    | BA    | B+    | B     | C   |

**Le Panda** prodotte tra il 1983 e il 1986, ossia quelle con motorizzazione originaria di 965 cm<sup>3</sup> e 48 CV, sono state circa 50.000 su un totale di Panda 4x4 di oltre 190.000. Ce ne sono in circolazione ancora parecchie, ma in vendita se ne trovano pochissime, perché chi ce l'ha se la tiene stretta, e molti esemplari, maltrattati e abusati oltre ogni limite, continuano a prestare il proprio servizio come auto da lasciare in montagna o per andare a caccia. Restaurarne una non è difficilissimo, anche se alcuni ricambi specifici iniziano a scarseggiare (per esempio i pistoni, che non sono quelli delle Autobianchi A112 di pari cilindrata). Un restauro completo potrebbe costare due volte il valore massimo attuale.

## PANDA RAID DA MADRID A MARRAKECH

### La Panda 4x4 prima serie

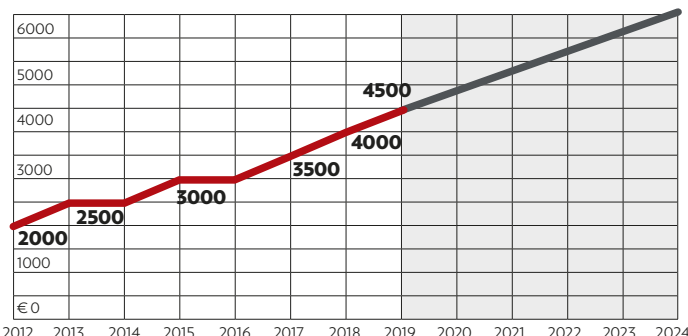
È un mito non soltanto per i collezionisti di auto storiche ma anche per gli appassionati di fuoristrada vero. È uno dei pochi veicoli che con un budget limitato permette di affrontare avventure in terre lontane e affascinanti. Il più famoso evento dedicato



esclusivamente alla Panda 4x4 prima serie è il Panda Raid, che si svolge ormai da oltre un decennio (l'edizione di quest'anno sarà la dodicesima) lungo un percorso che si snoda da Madrid in Spagna a Marrakech in Marocco per complessivi 3000 km. All'ultima edizione hanno partecipato oltre 400 equipaggi. Non è una gara di velocità, ma si basa sulla formula della regolarità, con passaggi cronometrati. Tra le difficoltà imposte dagli organizzatori, l'obbligo di non utilizzare sistemi satellitari per orientarsi lungo il percorso: è concessa soltanto la bussola...

## ANALISI DI MERCATO MARCIA INARRESTABILE

**Se la Panda** è ormai entrata nel mirino dei collezionisti, la 4x4 è la punta di diamante tra gli appassionati. Di conseguenza, i prezzi hanno iniziato a lievitare. Fino a qualche anno fa se ne poteva comprare una ben conservata a 2000 euro, con punte massime di 3000 per un esemplare pressoché perfetto. Oggi il valore è più che raddoppiato: una 4x4 in condizioni da concorso sfiora infatti i 7000 euro. Una quotazione che nel prossimo futuro è destinata a crescere ulteriormente, anche in maniera abbastanza accentuata.





# L'ALTRO PUROSANGUE PER L'OFF-ROAD

Il nome indica un cavallo selvaggio. E la prima vettura fuoristrada della Casa americana è compatta e agile. Domina alcune fra le competizioni 4x4 più dure

Testo di **Maurizio Schifano**





## È MITICA PERCHÉ...

**Appena lanciata, conquistò il secondo posto nelle vendite dopo la veterana Jeep.** Segna il debutto della Ford nel segmento delle 4x4 compatte.

**Spartana, eppure elegante, la prima serie oggi rappresenta una scelta originale.** Più moderna e polivalente delle Jeep C.J.

**Vanta numerosi successi nelle massacranti competizioni fuoristrada americane.** Tra cui spiccano la "Mexican" e la "Baja".

### Essenziale

Lo stile semplice della prima Bronco era dettato dall'economia imposta in sede di progetto. Spunti di ricercatezza si possono notare nella forma della calandra e nel taglio dei passaruota. La sospensione posteriore è a ponte rigido con balestre longitudinali; l'avantreno, sempre a ponte rigido, prevede invece molle elicoidali.

Nella prima metà degli anni 60, per quanto riguarda le vetture 4x4, il mercato statunitense e quelli direttamente collegati, come il Canada, l'America Latina e non solo, è saldamente in mano alle Case specialistiche Jeep e International Harvester. Ford e General Motors sono al momento fuori dai giochi; la prima tuttavia intravede una prospettiva di successo nel lancio di un fuoristrada compatto che possa soddisfare le esigenze di chi desidera un veicolo con un'estetica e con finiture più accattivanti.

Le ricerche di mercato condotte da Donald Nelson Frey, il product manager della divisione Ford che aveva ideato la Mustang, evidenziano tale potenziale nicchia di mercato e il presidente Lee Iacocca approva. Perciò viene avviato il progetto della prima vera vettura 4x4 della Casa di Dearborn, che sarà battezzata Bronco, termine che nello slang americano definisce

un cavallo selvaggio. Dello sviluppo viene incaricato l'ingegnere Paul G. Axelrad, che pensando di realizzare un telaio ad hoc, del classico tipo a longheroni e traverse, con un passo di 2337 mm, intermedio tra quello della Jeep CJ-5 e quello della International Harvester Scout e non condiviso con nessun altro modello del gruppo Ford, non manca però di impiegare componenti già disponibili, sia pure opportunamente adattati. Il ponte posteriore infatti è derivato da quello del pickup 4x4 F-100 (con balestre longitudinali); quello anteriore invece è un Dana 30, di tipo rigido (con molle elicoidali), decisamente meno complesso e costoso del Ford Twin I-Beams a ruote indipendenti adottato sui coevi furgoni e pickup; ancorato al telaio con due bracci obliqui e una barra stabilizzatrice, è altrettanto robusto, ma consente una maggiore escursione e riduce il beccheggio, a tutto vantaggio del confort, e permette pure di ridurre il raggio di sterzata. Il motore base prescelto è un 6 cilindri in ➔





## TECNICA

|                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 6 cilindri o V8  |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | da 2781 a 4950              |
| <b>Potenza CV</b>            | da 105 a 205                |
| <b>Velocità km/h</b>         | da 130 a 150                |
| <b>Trazione</b>              | posteriore, ant. inseribile |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b> | 3848x1740x1819              |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | circa 230.000               |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1965-77                     |



➔ linea di 2781 cm³ con potenza di 105 CV, derivato da quella della berlina Ford Falcon con alcune modifiche: punterie valvole meccaniche anziché idrauliche, coppa dell'olio migliorata, carburatore "compensato" per poter funzionare anche a veicolo molto inclinato, filtro aria a bagno d'olio, pompa benzina "heavy-duty". Il cambio è meccanico a tre marce; la trazione è "part-time", con mozzu ruota libera anteriori manuali.

Semplificata al massimo, per ridurre i costi di produzione e quindi il prezzo del veicolo, la carrozzeria della Bronco, che viene presentato nell'agosto del 1965, mostra forme essenziali; non rinuncia tuttavia a un certo stile nella calandra e nel taglio dei passaruota posteriori, che richiamano vagamente quelli della berlina Falcon. Al lancio le versioni disponibili sono tre (Wagon, Pickup e Roadster), con un prezzo base di 2194 dollari, che prevede una dotazione abbastanza scarsa. La lunga lista degli optional include però sedili più imbottiti, una panca posteriore, la radio,

gancio di traino ecc.

Nei primi tre anni il successo della Bronco, che si rivela più accattivante e confortevole delle concorrenti più dirette, è notevole; dal marzo 1966 può montare, come optional, anche un V8 di 4737 cm³ con potenza di 200 CV; nel 1967 poi, per la Wagon, la Casa propone il pacchetto Sport, grazie al quale la si può abbellire con profili e copriruota cromati e con la scritta sulla calandra in lettere rosse. Nel 1970 questo kit equipaggerà una versione a sé, denominata appunto Bronco Sport. Nel 1969 però le vendite calano, per via del lancio di una nuova e più temibile concorrente, la Chevrolet Blazer che, più grande e confortevole, può contare su un V8 di 5733 cm³ in grado di erogare 255 CV (accoppiato a richiesta anche a una trasmissione automatica), al quale la Ford può opporre solo un V8 di 4950 cm³ con potenza di 205 CV. Il cambio rimane manuale a 3 marce: la trasmissione automatica a 3 rapporti sarà offerta come optional solo dal 1973.

Sempre per il 1969 viene eliminata la

versione Roadster, perché poco richiesta; per il model year 1973 verrà tolto dalla produzione pure il Pickup; il vertice della gamma, ora costituita dalla sola Wagon, sarà occupato dal lussuoso allestimento Ranger, con adesivi ornamentali sulla carrozzeria, sedili in tessuto e inserti in finto legno sui pannelli porta. Quanto alla meccanica, va segnalata l'adozione nel 1971 del ponte anteriore Dana 44 al posto del Dana 30 e, nel 1973, l'adozione di un nuovo 6 cilindri in linea di 3278 cm³. La produzione della prima serie del Bronco proseguirà fino al 1977, per un totale di circa 230.000 esemplari. Seguiranno altre quattro serie fino al 1996, quando questo modello uscirà di scena; la prima però rimane la più interessante, per via del suo stile accattivante, ma anche per l'agilità conferitagli dal passo corto. A creare il mito della prima serie hanno contribuito poi i numerosi successi sportivi conseguiti in competizioni come la Mint 500, la Mexican 1000 e la Baja 1000 con piloti del calibro di Larry Minor, Rod Hall, Parnelli Jones e Bill Stroppe. **R** **C**





**Rinvigorito dal V8**  
In alto il motore V8 che, offerto come optional dal marzo 1966, diede vigore all'agile fuoristrada Ford. A sinistra, il sobrio ma ben rifinito pannello porta. Nella pagina a fianco, dall'alto, la versione Wagon, la più gettonata, e dettagli dell'abitacolo.

### IL CONCEPT DEL 2004 UNA SESTA GENERAZIONE?

**Dopo l'uscita di scena,** nel 1996, la Bronco, che ormai era profondamente cambiata rispetto alla serie d'esordio, fu sostituita dal modello Expedition. Ma la sua storia non si era definitivamente conclusa, poiché sull'onda del revival che montò nei primi anni 2000, alla Ford pensarono di rievocare l'immagine della prima serie, realizzando una concept car sul pianale della Ford Escape, che fu presentata al Salone di New York del 2004 (nella foto). Nella fisionomia di base, per via del passo corto e della conformazione del frontale, questo prototipo ricordava in effetti da vicino la Bronco del 1966, ma sotto il cofano "batteva" un motore a 4 cilindri in linea diesel di 2 litri sovralimentato e non un sei cilindri e men che meno un V8. In seguito la Ford prese in considerazione l'ipotesi di tradurre questa concept in un modello di serie, ma la decisione fu rimandata. Nel 2018 questa vettura è stata utilizzata nel film d'azione "Rampage-Furia animale"; le ultime indiscrezioni fanno credere che una nuova Bronco vedrà realmente la luce alla fine del 2020.



### LA PAGELLA

#### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

Rappresenta il tentativo riuscito della Ford di realizzare un modello in concorrenza diretta con la Jeep CJ-5 e con l'International Harvester Scout. Che però, in seguito, non fu all'altezza del nuovo Chevrolet Blazer.

#### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

Concepita per essere economica, la prima serie ha un design semplice eppure elegante, caratterizzato dalla forma della calandra e dal taglio dei parafranghi che ricordano quelli della coeva Ford Falcon.

#### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*

Lanciato a un prezzo base di 2194 dollari, la Ford Bronco all'epoca era un modello piuttosto economico. Oggi le serie più storiche si trovano anche in Europa; in Italia è però ancora rara e le richieste sono basse.

### I SETTE LABEL DI VALORE

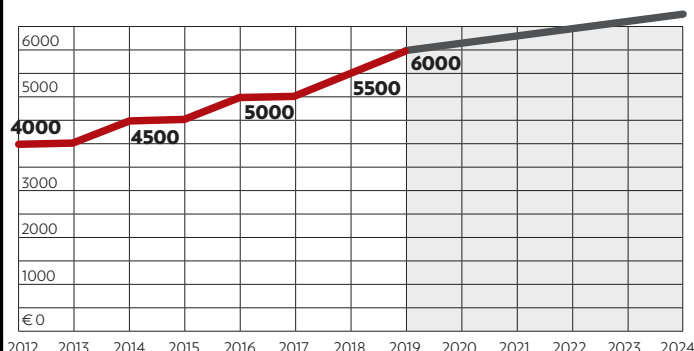
|       |       |       |       |       |       |       |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 9.000 | 7.200 | 6.000 | 4.800 | 3.000 | 2.400 | 1.200 |
| A+    | A     | AB    | BA    | B+    | B     | C     |

**La Bronco non è una fuoristrada molto diffusa** in Europa ed è quasi sconosciuta in Italia. I pochi esemplari, in genere "imbellettati" alla meglio, si portano via a cifre sensibilmente inferiori ai 10.000 euro, già nazionalizzati. Difficile trovare una vettura in condizioni da concorso (9000 euro la quotazione di Ruoteclassiche) perché il restauro, seppur abbastanza facile Oltreoceano, non è conveniente in relazione al modesto valore economico. Quindi considerate con attenzione l'acquisto, evitando Bronco bisognose di molte cure, soprattutto a livello dei lamierati, spesso aggrediti dalla ruggine.

### ANALISI DI MERCATO

## QUASI SCONOSCIUTA IN ITALIA

**Prima Suv compatta della Ford,** realizzata per competere con le Jeep e le International Scout, la Bronco è rimasta in produzione per cinque generazioni dalla metà degli anni Sessanta alla metà degli anni Novanta (ma sta per ritornare in auge). La prima serie, durata oltre 10 anni, è quella più richiesta dai collezionisti, soprattutto americani. In Europa, infatti, ha un mercato limitatissimo, costituito da pochi esemplari di importazione più recente rispetto al periodo di produzione. Per questo motivo le quotazioni sono molto basse, di livello nettamente inferiore a quello delle concorrenti, e crescono molto lentamente. Nell'arco degli ultimi anni, infatti, il valore corrispondente al label AB (buono stato di conservazione) è passato da 4000 a 6000 euro.





**RUOTECLASSICHE**

HUMMER H2 (2002-09)







## È MITICA PERCHÉ...

**È una vettura molto particolare.** Decisamente fuori dall'ordinario come "presenza" e prestazioni fuoristrada, ma caratterizzata, comunque, da un buon confort su strada.

**Richiama subito alla mente l'originaria versione militare.**

L'aspetto "macho" evoca avventure epiche, anche se nella maggior parte dei casi i proprietari non si allontanano dalle strade asfaltate.

**Nonostante le dimensioni extra large si guida con facilità.**

Potendosi permettere i consumi elevati, si può tranquillamente utilizzare tutti i giorni.

# LA STAZZA DEL GENERALE

È un gigante al cui passaggio tutti gli altri veicoli sembrano dei modellini in scala.  
Una sorta di autoblindo con un motore V8 di 6 litri da 316 CV

Testo di **Roberto Bruciamonti**



Nella storia dell'automobile il brand Hummer è un marchio molto recente: venne introdotto nel 1992, quando la AM General iniziò la commercializzazione della versione civile della M998 militare. Il modello era nato specificamente come veicolo da ricognizione e collegamento per l'US Army e, militarmente parlando, aveva grandi doti, ma la possibilità di aviolanciarlo, di trasportarlo all'interno di un velivolo militare o di sollevarlo facilmente con un elicottero aveva un modesto appeal sul mercato civile, dove invece erano maggiormente richiesti optional quali i dispositivi di climatizzazione, i sistemi di sicurezza attiva e passiva, gli airbag, le chiusure di sicurezza delle porte o i fissaggi Isofix per i seggiolini dei bambini, tutte

dotazioni che sulla versione militare non erano previste...

Così, quando, dopo il dicembre 1999, la AM General cedette il marchio Hummer alla General Motors, quest'ultima non perse tempo ad affiancare al modello militare originario, che nella versione "civilizzata" era stato ribattezzato H1 e venduto a un prezzo di listino che superava i 100 mila dollari, versioni specifiche pensate sin dall'inizio come 4x4 civili. La prima a fare la sua comparsa, nel 2002, fu la Hummer H2, realizzata su un autotelaio derivato da quelli appartenenti alla serie General Motors GMT800, più precisamente ottenuto utilizzando la parte anteriore (completa di avantreno con barre di torsione) usata dalla GM per gli Chevrolet della serie 2500 HD unita, mediante un'apposita sottosezione, alla parte

posteriore del telaio previsto per i pickup della serie 1500. Al posto del V8 diesel montato sulla H1, la H2 veniva equipaggiata con un V8 Vortec a benzina di sei litri di cilindrata (316 cavalli e 488 Nm di coppia) che, associato alla trasmissione automatica 4L65E a quattro rapporti, nonostante la massa del veicolo fosse prossima alle 3 tonnellate a vuoto, riusciva a far passare l'H2 da 0 a 100 km/h in circa 11 secondi e a spingerlo fino a una velocità massima di 150 km/h. Il consumo medio era di circa 20 litri ogni 100 chilometri, ma questo non impedì al nuovo modello di aggiudicarsi il premio di North American Truck of the year per il 2003.

La dotazione di bordo prevedeva tra le altre cose, per la prima volta su un'Hummer, impianto di climatizzazione con impostazione della temperatura separata per guidatore, passeggero e zona posteriore, volante regolabile con corona rivestita in pelle, sedili anteriori e posteriori riscaldati, gli anteriori con regolazioni elettriche e memoria, on board entertainment premium della Bose. Entro il 2004 la General Motors vendeva qualche centinaio di H1 e circa 30 mila Hummer H2 all'anno, un numero quest'ultimo non eccezionale per un mercato come quello americano, ma il veicolo, con un prezzo di listino attorno ai 50 mila dollari, era stato concepito per essere remunerativo anche senza raggiungere volumi di vendita particolarmente elevati e, in ogni caso, il trend per il modello era positivo e ➔

### Alcune concessioni

Nonostante l'aspetto molto virile e aggressivo, l'abitacolo concedeva "mollezze" come i rivestimenti in pelle, l'aria condizionata con regolazione separata a tre zone, l'impianto stereo Bose. La qualità delle plastiche era scadente.



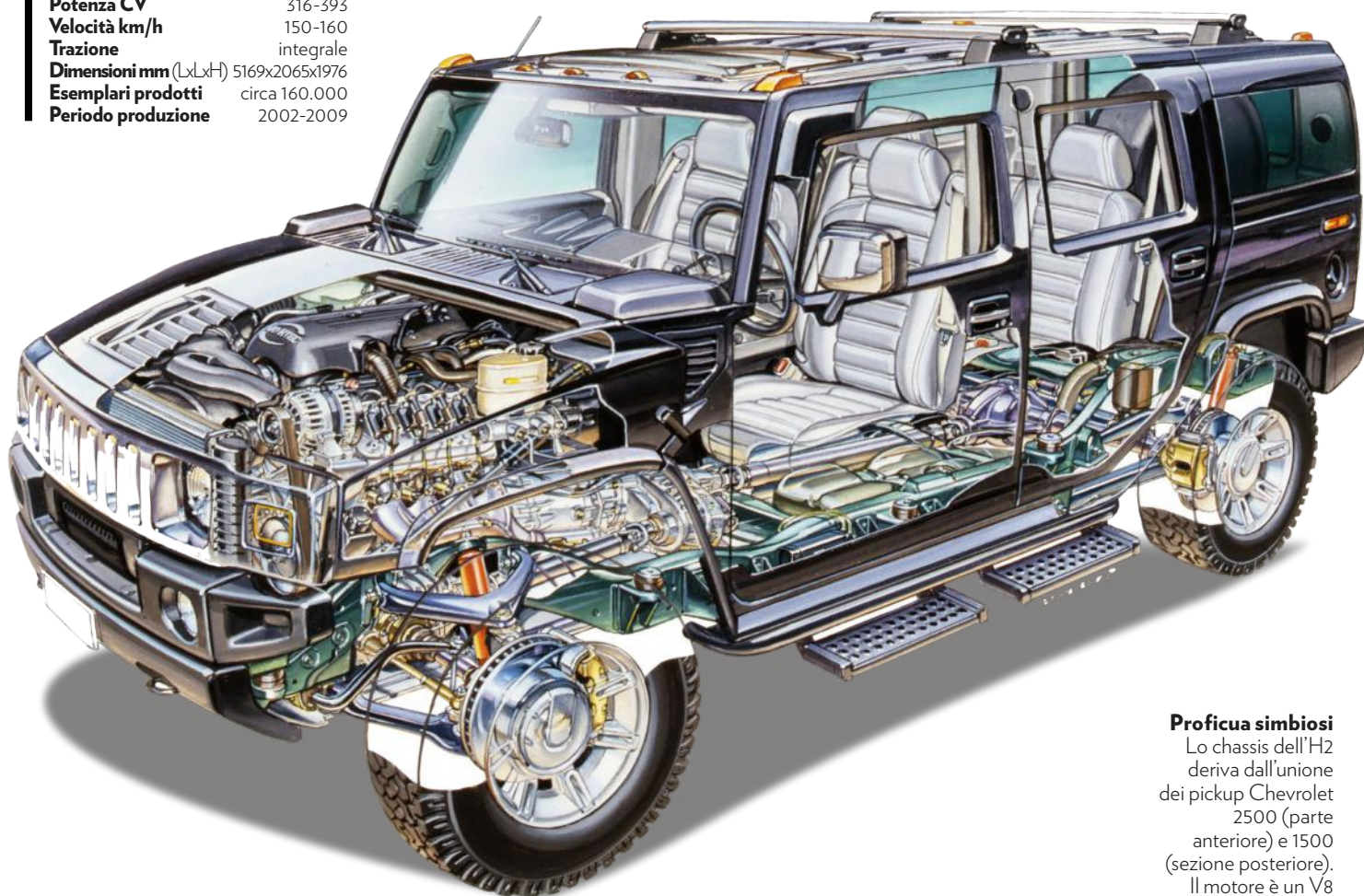






## TECNICA

|                              |                |
|------------------------------|----------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, V8  |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 5967-6162      |
| <b>Potenza CV</b>            | 316-393        |
| <b>Velocità km/h</b>         | 150-160        |
| <b>Trazione</b>              | integrale      |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b> | 5169x2065x1976 |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | circa 160.000  |
| <b>Periodo produzione</b>    | 2002-2009      |



### Proficua simbiosi

Lo chassis dell'H2 deriva dall'unione dei pickup Chevrolet 2500 (parte anteriore) e 1500 (sezione posteriore). Il motore è un V8 di 6 litri da 316 CV.

➔ L'aggiunta di nuove versioni avrebbe contribuito a far ulteriormente lievitare le richieste: sulla piattaforma della H2 Suv venne sviluppata per il 2005 la H2 Sut (Sport Utility Truck), in pratica la versione pickup a doppia cabina della H2, inoltre dalla primavera del 2005 venne messa in vendita l'Hummer H3, economicamente più accessibile (il prezzo era stato fissato attorno ai 30 mila dollari), in vista dell'uscita di produzione della H1 civile (venduta annualmente in poche centinaia di esemplari). La H3 era un modello completamente nuovo sviluppato, come la H2, facendo ampio ricorso a componenti meccanici già in produzione (GMT355, la stessa piattaforma sulla quale erano realizzati i pickup Chevrolet Colorado-GMC Canyon), con motore a benzina a cinque cilindri in linea di 3,5 litri (220 cavalli). Il risultato fu che, nel 2006, il brand raggiunse le 54.052 unità vendute in tutto il mondo (poco meno della metà delle quali erano H2), il miglior risultato commerciale nella storia del giovane marchio. Un

rallentamento nell'economia americana e la crescente ostilità verso le Suv di grandi dimensioni da parte dell'opinione pubblica d'Oltreoceano causò una prima contrazione nelle vendite nel 2007, quando furono commercializzate 43.431 unità; ma il peggio doveva ancora arrivare, nonostante il restyling, la presentazione dell'esclusiva versione H2 Black Chrome Limited Edition e la rimotorizzazione della gamma con il poderoso Vortec di 6,2 litri da 393 cavalli accoppiato all'automatico 6L80-E a sei rapporti. Nel 2008 una profonda crisi economica colpì gli "States" e il successo dell'Hummer declinò decisamente, con 20.681 unità vendute, soltanto 6095 delle quali erano H2. L'anno successivo i toni

sarebbero divenuti drammatici, con 5487 Hummer vendute (solo 600 della quali H2) nel 2009, anno della dichiarazione di bancarotta della General Motors, ovvero del gruppo proprietario del marchio. La Hummer, dopo aver assemblato un ultimo lotto di H3 destinate a un'agenzia di noleggio, interruppe le attività produttive a partire dalla primavera 2010 e, in seguito al fallimento delle trattative per la vendita del brand alla società cinese Tengzhong, cessò ogni attività. A titolo di curiosità si ricorda che la GM fu citata dalla Daimler Chrysler per l'utilizzo sulle Hummer della calandra con sette feritoie, vero e proprio trademark della Jeep; la battaglia legale si concluse di fatto a favore della General Motors. **RC**

**IL SUCCESSO DELLA H2 FU EFFIMERO; L'OSTILITÀ VERSO LE SUV "ESAGERATE" E LA CRISI DEL 2008 NE DECRETARONO LA FINE**





### Buona nuotatrice

La Casa indicava una capacità di guado di 50 cm. Ridotti gli angoli di attacco (40,4°) e di uscita (39,6°).



## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*

L'immagine offuscata di questa 4x4 gigantesca non può nascondere la validità del veicolo in fuoristrada. La parentela con la H1 militare attira una particolare (ma ridotta) schiera di collezionisti.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

È un mezzo spartano all'apparenza formale, ma dotato di allestimento sibaritico. Lo stile è quello della H1, seppure ricondotto a un utilizzo prettamente civile.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*

Il suo valore è crollato di pari passo con la sua immagine di mercato. Consuma molto, è costosa da mantenere e troppo vistosa per entrare nel mirino dei collezionisti di fuoristrada. Ma è il simbolo di un'epoca che in un futuro lontano si rivaluterà.

## I SETTE LABEL DI VALORE

| 12.000 | 9.600 | 8.000 | 6.400 | 4.000 | 3.200 | 1.600 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A+     | A     | AB    | BA    | B+    | B     | C     |

**Nonostante un prezzo di vendita** molto elevato, giustificato dalla dotazione, dalla motorizzazione generosa e dall'effetto modaiolo che circondava questo veicolo, la H2 si è svalutata rapidamente, anche a causa del fallimento della Casa, avvenuto nel 2010. Oggi un buon esemplare ben conservato si può acquistare per cifre inferiori ai 10.000 euro, con punte mai superiori ai 12.000 se perfetto. Attenzione ai costi di restauro: il reperimento dei ricambi è abbastanza difficoltoso (spesso occorre rivolgersi direttamente negli Stati Uniti) e mettere le mani sulla complicata meccanica non è alla portata di tutte le officine.

## HMMWV

## NACQUE SOTTO LE ARMI

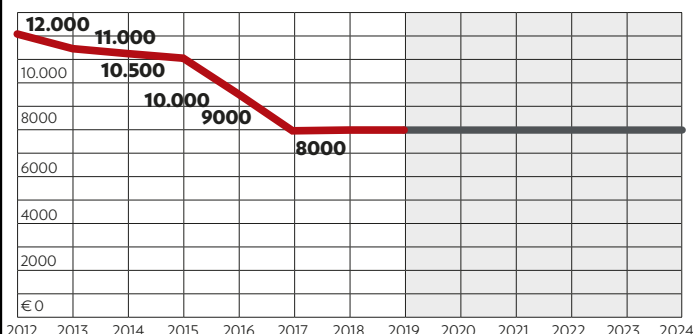
**La versione militare dell'Hummer** iniziò a prendere forma nella seconda metà degli anni Settanta, quando lo stato maggiore dell'US Army delineò le caratteristiche che avrebbe dovuto avere la sua nuova fuoristrada tattica, la HMMWV (High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle, veicolo ruotato multiruolo ad alta mobilità). Il bando di concorso fu pubblicato nel 1979 e, dopo un confronto finale tra i prototipi di Chrysler, Teledyne-Continental e AM General, fu quest'ultima che si aggiudicò il primo contratto per 55 mila veicoli. Il mezzo, equipaggiato inizialmente con un V8 diesel di 6,2 litri e 152 cavalli, venne soprannominato "Humvee", storpiatura fonetica di HMMWV. Dal modello militare, verso la fine degli anni Novanta, derivò una variante civile, posta in vendita come Hummer (marchio registrato dal produttore). Nel dicembre 1999 la General Motors acquisì il marchio e i diritti per la commercializzazione del modello sul mercato civile.



## ANALISI DI MERCATO

## LA DISCESA SI È FERMATA

**La H2, lontanamente imparentata** con la poderosa H1, versione civile della militare "Humvee", ha vissuto un notevole ma effimero successo tra gli appassionati delle Suv, per poi decadere rapidamente come immagine, a causa delle dimensioni e dell'utilizzo "maleducato" di alcuni suoi proprietari, fino a diventare un simbolo negativo delle 4x4. Quest'immagine offuscata ha determinato un rapido decadimento delle quotazioni, fenomeno che oggi si è arrestato, in attesa di una futura rivalutazione, che però è ancora piuttosto lontana.





# L'ORIGINE DEL TUTTO

Una pietra miliare: è il primo veicolo di grande serie semplice, robusto, affidabile, capace di muoversi ovunque. "Inventa" un nuovo concetto di automobile

Testo di **Roberto Bruciamonti**







**L**a Willys MB (costruita su licenza anche dalla Ford come GPW) fu una vettura che rivoluzionò il mondo delle 4x4: prima di lei queste ultime erano vetture molto costose e sofisticate, riservate a compiti specifici di una certa importanza visti i prezzi non indifferenti, mentre la Willys rese il 4x4 accessibile prima al soldato semplice poi, una volta finita la seconda guerra mondiale, anche al cittadino medio. Eppure si trattava di un modello, tecnicamente parlando, tutt'altro che rivoluzionario, anzi, a dirla tutta, abbastanza arretrato già nel momento in cui venne presentato, con il suo motore "Go Devil" con distribuzione a valvole laterali, il cambio a tre marce con riduttore a due rapporti, la sospensione con doppio ponte rigido e balestre, il telaio imbullonato alla carrozzeria e la protezione dell'equipaggio dalle intemperie affidata a un semplice telo impermeabile senza laterali e senza finestrino posteriore... Di rivoluzionario vi era l'idea, davvero geniale, di realizzare

un veicolo concettualmente così avanzato facendo ricorso a tecnologie talmente ben sperimentate da essere non solo ben conosciute dalla maggior parte degli utilizzatori, ma anche diffuse a tal punto da non richiedere attrezzature o macchinari speciali per la produzione del veicolo.

I primi passi sulla strada dell'invenzione della Jeep (nomignolo divenuto addirittura un marchio, caso più unico che raro) vennero compiuti già nel luglio 1939, con la proposta di fornitura di un autoveicolo leggero per trasporti tattici formulata all'esercito degli Stati Uniti da parte della Bantam. La proposta venne liquidata dall'autorità militare con la risposta che "È già stato ordinato un automezzo con portata di mezza tonnellata, che è il più piccolo modello di autocarro di cui necessitano le Forze Armate statunitensi". Lo scoppio della seconda guerra mondiale, il 1° settembre 1939, e le successive travolgenti vittorie tedesche sugli eserciti della maggior parte delle nazioni europee, indussero però l'U.S. Army a un ➡



## È MITICA PERCHÉ...

**La Willys MB è la prima fuoristrada leggera "moderna" costruita al mondo.** La sua diffusione è stata enorme, la sua manutenzione è semplice e la reperibilità dei ricambi non presenta difficoltà.

**Non si tratta di un autoveicolo, ma di un mito.** La linea è personale e moderna ancor oggi, le sue prestazioni su strada e fuoristrada sono molto valide e i prezzi, tutto sommato, sono ancora accessibili.

**Tecnologicamente datata, ha una praticità d'uso che, sui brevi percorsi, non teme confronti.** Oltre a un'affidabilità notevole per un veicolo che ormai ha quasi ottant'anni.





#### Natura a vista

Inconfondibile e non priva di una certa grazia, la MB-GPW si apprezza soprattutto quando la si può utilizzare scoperta. Il motore da 60 cavalli e il cambio con tre marce e ridotte le consentono prestazioni di tutto rispetto in fuoristrada.





➡ ripensamento circa la proposta della Bantam: l'idea di un mezzo meccanico che potesse sostituire il cavallo nei compiti di ricognizione e la motocicletta in quelli di collegamento trovava sempre più sostenitori nelle alte sfere militari americane, tanto che verso la metà di giugno del 1940 una commissione militare visitò lo stabilimento Bantam di Butler, in Pennsylvania e, al termine di una sessione di prove con alcuni esemplari dell'autocarro leggero Bantam, vennero tracciati i primi disegni di quella che sarebbe diventata la Jeep. Il 27 giugno 1940 il QMC, ovvero l'ente americano responsabile per le commesse militari,

inviò a 135 aziende statunitensi produttrici di automobili l'invito a sottoporre all'esame di un'apposita commissione il progetto di un veicolo in grado di trasportare tre persone o 250 kg di materiali, dotato di trazione integrale, pesante non più di 590 kg e con un'altezza massima di 40 pollici, circa 1 metro.

Il 22 luglio successivo, data stabilita per la presentazione dei progetti, solo due ditte risposero all'appello: la Bantam e la Willys Overland, con quest'ultima che rese però noto di non essere in grado di realizzare il prototipo nei tempi richiesti, ovvero entro il 23 settembre successivo. Solo la Bantam ci riuscì, trasformando in soli 49 giorni un

disegno in un autoveicolo. Al termine delle prove, che ebbero esiti soddisfacenti, alla Bantam furono ordinati 500 veicoli modificati in base ai risultati dei test, ma vennero commissionati 500 veicoli anche alla Willys (che all'epoca non aveva ancora presentato il prototipo) e alla Ford (quest'ultima era scesa in campo alla scadenza dei termini previsti, cedendo alle pressioni delle autorità che intendevano sfruttarne le enormi potenzialità industriali). Si tennero altre sessioni di prove, furono passate nuove commesse per veicoli di preserie (la più importante prevedeva la fornitura di 1500 esemplari delle versioni semidefinitive da ciascuna ➡



PUR NELLA SUA SEMPLICITÀ, LA JEEP  
EVIDENZIA UNA CERTA FINEZZA  
STILISTICA. NON A CASO È STATA  
ESPOSTA AL MOMA DI NEW YORK



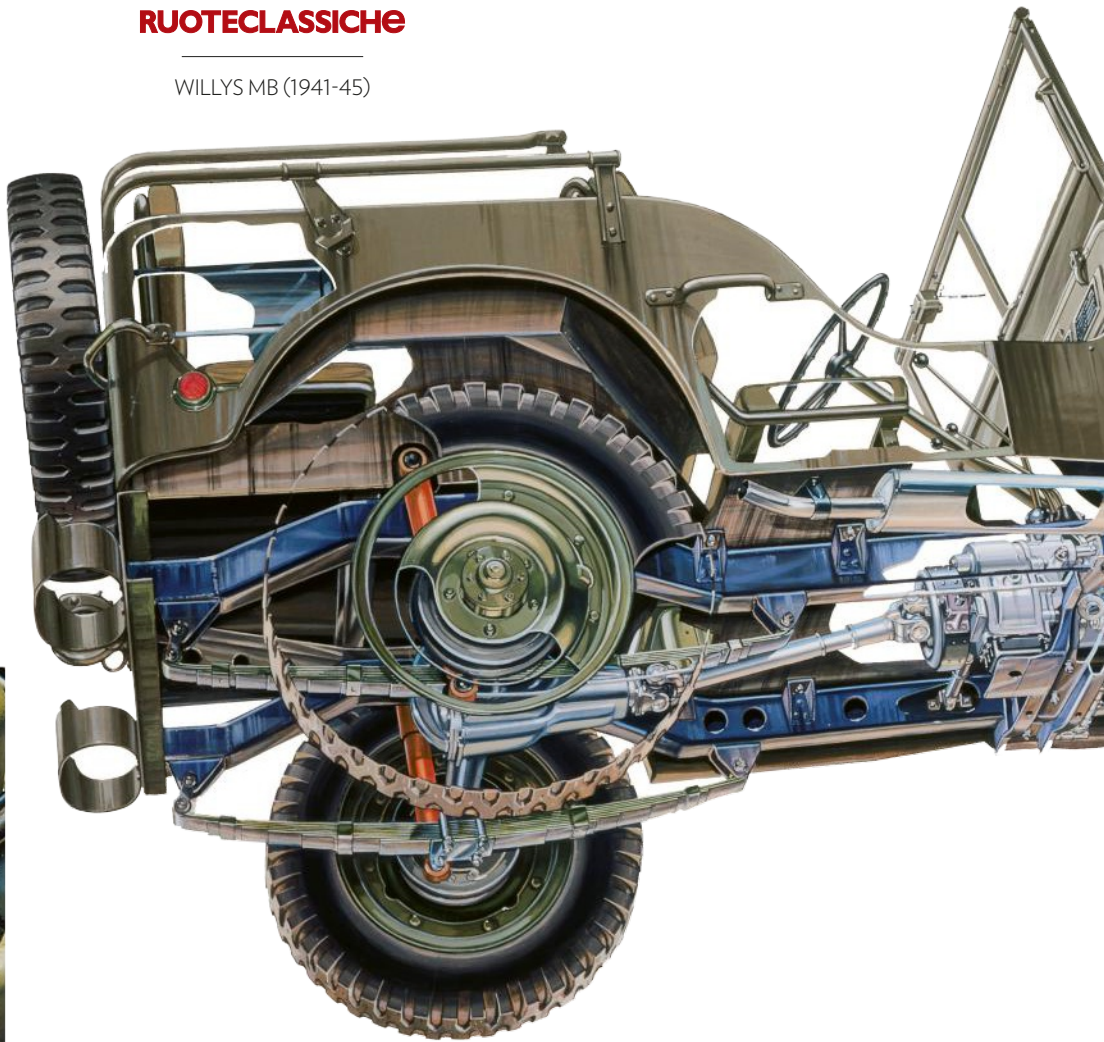
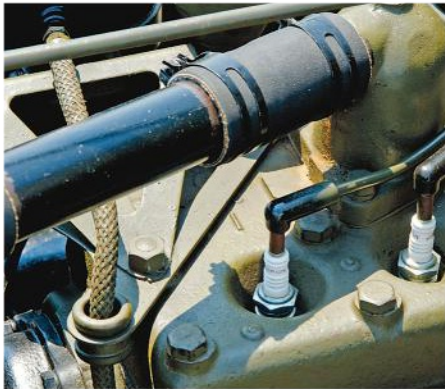
WILLYS MB (1941-45)

## TECNICA

|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4 cilindri in linea   |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 2199                             |
| <b>Potenza CV</b>            | 60                               |
| <b>Velocità km/h</b>         | 105                              |
| <b>Trazione</b>              | posteriore; anteriore inseribile |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b> | 3372x1575x1722                   |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | 639.265 (MB+GPW)                 |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1941-45                          |

### Estremo rigore

L'organizzazione meccanica della MB-GPW si può definire didascalica: ogni particolare è semplice da individuare e da riparare. I fari anteriori si possono ribaltare, per illuminare il motore in caso di necessità.



→ delle tre aziende) e alla fine, dopo varie vicissitudini contornate da vivaci polemiche, le forze armate americane decisero di adottare il modello Willys, risultato più affidabile, più brillante e più economico rispetto ai concorrenti (una MB, la versione definitiva, costava 738,74 dollari, contro i 925 dollari della Ford GP e i 1166 dollari della Bantam BRC).

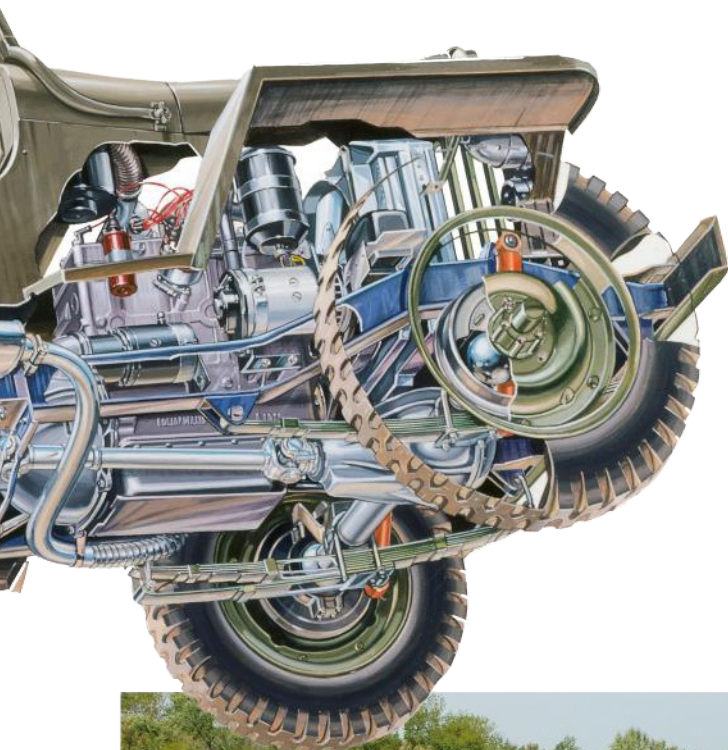
Il primo contratto per la fornitura di 16.000 "truck, 1/4 ton, 4x4" venne assegnato alla Willys nel luglio 1941; in seguito, per poter disporre del più elevato numero di veicoli nel minor tempo possibile, anche la Ford venne coinvolta nel programma di produzione: il 10 novembre 1941 il colosso automobilistico di Detroit venne invitato a produrre su licenza il modello Willys, che sarebbe entrato in produzione con la denominazione di Ford GPW. GPW e MB sembrano identiche, ma in realtà differiscono tra loro in numerosi particolari. Tra le differenze più evidenti, la foggia della traversa del telaio sotto al radiatore (stampata nella GPW e tubolare nella MB), la sagoma dei supporti del motore, i rinforzi stampati sui coperchi dei cassetti portaoggetti ricavati nei parafranghi posteriori e la struttura dei rinforzi della



carrozzeria, solo per citarne alcuni. Nel corso della produzione il modello verrà sottoposto a numerose modifiche: per esempio nella MB venne introdotto il cassettino portaoggetti anteriore (dall'esemplare 120.698 - i numeri di telaio partivano da 100.000), la calandra divenne stampata anziché forgiata (dal telaio numero 125.808). In totale furono prodotte 361.369 Willys MB e 277.896 Ford GPW. La Ford sviluppò anche una versione

anfibia della Jeep, la GPA, che venne ordinata in 12.778 unità. La Jeep ebbe un'enorme diffusione e venne impiegata su tutti i fronti, oltre a essere fornita in buon numero agli eserciti dei Paesi alleati degli Usa. Nel dopoguerra, il suo apporto alla ricostruzione fu di notevole importanza e, grazie alla grande disponibilità a buon prezzo, fece nascere il fenomeno del fuoristrada (inteso come disciplina) civile. **RC**





## L'ORIGINE DEL NOME JEEP “SLANG” DEI MECCANICI MILITARI

Il nome **Jeep** verso la metà degli anni Quaranta fu oggetto di una disputa giudiziaria tra la Minneapolis Moline, una fabbrica di trattori che rivendicava per alcuni suoi prodotti tale denominazione, e la Willys Overland, che alla fine la spuntò. Pare che il termine fosse già in uso durante la prima guerra mondiale presso i meccanici dell'U.S. Army, che così definivano i veicoli sperimentali. Sul finire degli anni Trenta divenne di uso abbastanza comune per indicare alcuni tipi di mezzi tra i quali appunto i trattori della Minneapolis Moline o il veicolo comando Dodge da 1/2 tonnellata. Nel corso della seconda guerra mondiale divenne però sinonimo di MB-GPW, e la prima evidenza ufficiale del fatto compare nel manuale tecnico TM 10-460 del 1942, anche se il termine comparve per la prima volta sulla carta stampata (per indicare un prototipo Willys) sul Daily News di Washington del 19 febbraio 1941, in un articolo di Katharine Hillyer. Esistono altre teorie sull'origine del nome Jeep, fra cui quella che fa risalire il nomignolo a “Eugene the Jeep”, l'animaletto magico di Braccio di Ferro apparso per la prima volta nel 1936.

## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*\*

Nessuna altra fuoristrada può vantare un'importanza storica pari a quella della MB. Dopo la fine della guerra è stata la 4x4 che ha “democratizzato” il fuoristrada, rendendolo accessibile ad ampi strati della popolazione.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

La sua linea, dettata da criteri esclusivamente funzionali, rappresenta un esempio di come la funzione possa creare lo stile, tanto che una MB è stata esposta per anni al MoMA (Museum of Modern Art) di New York.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*

La MB-GPW è un assegno circolare: l'ingombro modesto, la fruibilità quotidiana (soprattutto nella buona stagione) e le spese di manutenzione contenute ne fanno un modello ambito e facile da vendere e comprare.

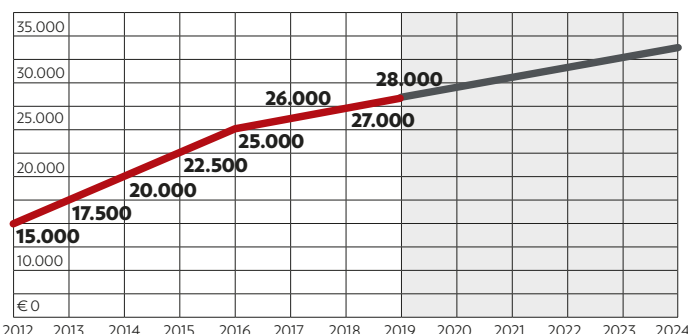
## I SETTE LABEL DI VALORE

|        |        |        |        |        |        |       |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 42.000 | 33.500 | 28.000 | 22.400 | 14.000 | 11.200 | 5.600 |
| A+     | A      | AB     | BA     | B+     | B      | C     |

Le **Jeep del periodo bellico** sono un fenomeno del collezionismo da molti decenni. Come residui della guerra riadattati a uso civile o militare, anche per le Forze dell'Ordine oppure in condizioni originali. La maggioranza degli esemplari in vendita sul nostro mercato è riportata alla configurazione d'origine, in maniera mediocrementemente corretta. Per questo motivo, le valutazioni si collocano attorno a valori medi (tra i 20 e i 30.000 euro). Raramente è possibile trovare Willys restaurate professionalmente, per le quali vale la quotazione label A+ (42.000 euro). Il ripristino è abbastanza semplice, anche se per azzeccare tutti i minimi dettagli delle varie specifiche militari occorre essere realmente esperti. Molto apprezzati (e quotati) gli accessori originali.

## ANALISI DI MERCATO UN APPREZZAMENTO COSTANTE

Nel corso degli anni, le quotazioni delle Willys MB sono cresciute lentamente, ma in maniera costante, complice un mercato degli appassionati di veicoli militari in continuo aumento. Nell'arco di questo decennio, il valore si è quasi raddoppiato, passando da una valutazione di Ruoteclassiche label AB di 15.000 euro agli attuali 28.000 euro. Questa valutazione si riferisce a un esemplare ben conservato, oppure restaurato da parecchi anni con piccole imperfezioni da sistemare. I valori di mercato delle versioni Willys (circa 360.000 esemplari) e di produzione Ford (circa 280.000 unità) sono simili.





# SPORT UTILITY VEHICLE

Se in Europa il concetto nasce con la Range Rover del 1970, questo inedito segmento di mercato è inventato un decennio prima, negli Usa. Con un veicolo che rimarrà in listino per 30 anni

Testo di **Marco Di Pietro**

La Wagoneer nasce sulla spinta della concorrenza: se fino all'inizio degli anni Sessanta le Jeep civili della Willys godevano di un completo monopolio sul mercato americano, nel 1961 la International Harvester presenta la Scout, un veicolo più spazioso e ben rifinito che dà del gran filo da torcere alle tradizionali e spartane Jeep CJ. Se ne vendono ben 25.000 in un solo anno: è ora per la Willys di inventare qualcosa di nuovo per correre ai ripari.

Nel novembre 1962 l'idea si traduce in realtà: si chiama Wagoneer (sigla SJ), ed è una "giardinetta" rialzata, con trazione 4x4 (ma è proposta anche la versione a sola trazione posteriore), mossa dal moderno Tornado OHC 230 Six (l'unico 6 cilindri in linea con albero a camme in testa di produzione americana in quel momento) da 140 CV. Il telaio a longheroni è simile a quello della Willys Station Wagon, ma con passo allungato. Gli organi meccanici sono in posizione rialzata (dunque protetta nell'utilizzo in fuoristrada) e le sospensioni a ponti rigidi, ma a richiesta viene proposto anche l'avantreno a ruote indipendenti. Lo stile è affidato a Brooks Stevens (già autore della Wagon e della Jeepster): l'auto è moderna, dalle ampie superfici vetrate,

ideata per durare nel tempo. Le quattro ruote motrici sono inseribili mediante una leva che comanda anche le marce ridotte. Per consentire l'utilizzo facile in fuoristrada anche a chi non è avvezzo, il cambio è automatico: è un'anteprima assoluta su una 4x4. Due le versioni (2 e 4 porte) e gli allestimenti: base e De Luxe, che presto cambierà nome in Custom. Come in uso Oltreoceano, la dotazione di serie è ridotta all'osso, ma la possibilità di personalizzazione è da auto di lusso: servosterzo, servofreno, radio, orologio, lunotto ad azionamento elettrico. Dal model year '64 arriva anche il condizionatore d'aria.

Nel primo anno di vendita, il 1963, la Wagoneer consente di aumentare la produzione della marca del 55%. La prima Sport Utility Vehicle riscuote un successo straordinario: è un'auto tuttofare. Nel 1965 arriva il possente motore V8 di 5,4 litri da 250 CV e la velocità massima arriva a 160 km/h: una prestazione che, guarda caso, sarà il punto di riferimento della prima Range Rover (anch'essa con un V8 di origine americana, il "piccolo" Buick di 3,5 litri). Per differenziare meglio i due motori, il 6 cilindri d'origine lascia il posto a un'unità più tradizionale ed economica ad aste e bilancieri dalle prestazioni ➔

## È MITICA PERCHÉ...

### È la prima Suv della storia.

Un'invenzione della Willys che affianca alle sue rudi 4x4 una station wagon a trazione integrale comoda e lussuosa.

### Per la prima volta una 4x4

**adotta la trasmissione**

**automatica.** Finalmente tutti possono avventurarsi in percorsi lontani dall'asfalto.

### La gradevole linea da

**giardinetta è sempre**

**attuale.** È rimasta in produzione per trent'anni e ancora oggi piace.



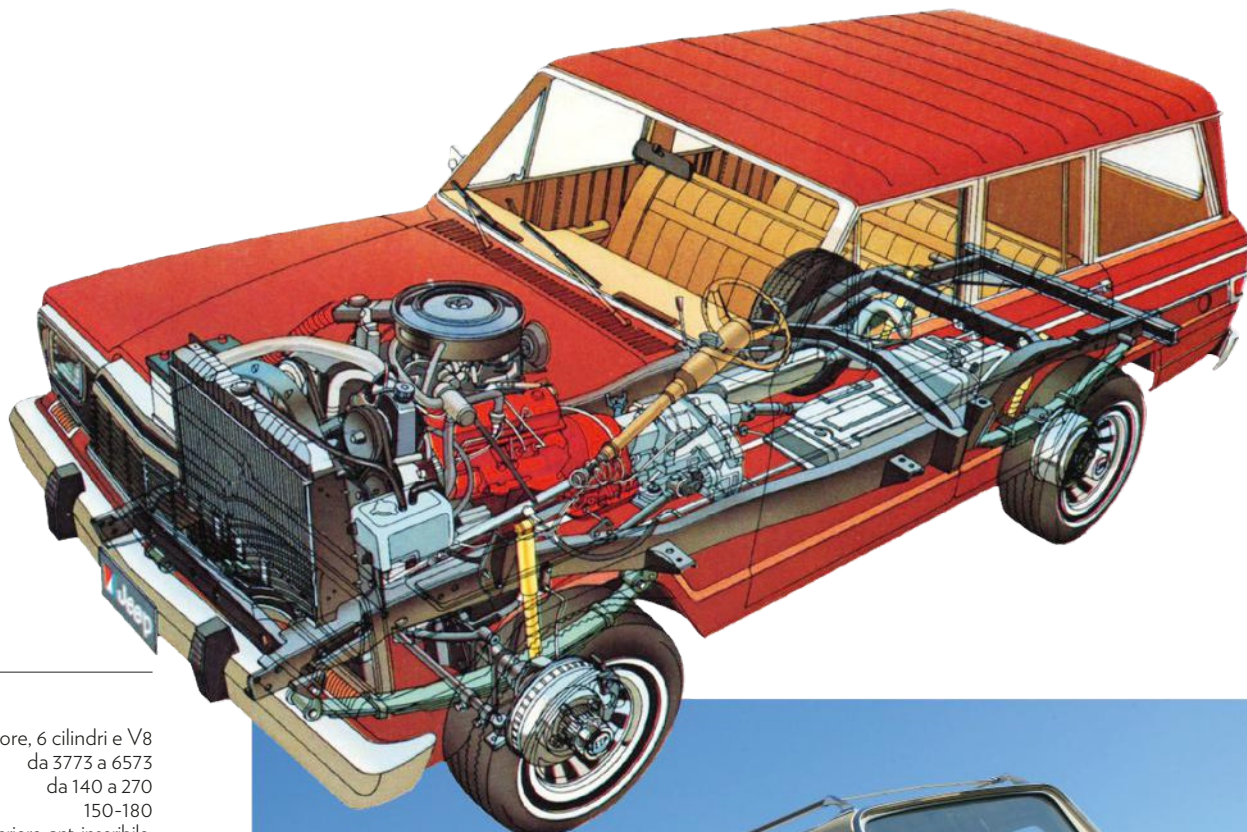






### Imitazione legno

Dal 1978, con l'introduzione della versione Limited (in queste pagine un model year 1979, riconoscibile per i fari rettangolari), compaiono i pannelli laterali in finto legno con spesse cornici in alluminio rivestito in plastica. Dalla Limited deriverà l'ultima versione top di gamma: la Grand Wagoneer.



### TECNICA

|                              |                                         |
|------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 6 cilindri e V8              |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | da 3773 a 6573                          |
| <b>Potenza CV</b>            | da 140 a 270                            |
| <b>Velocità km/h</b>         | 150-180                                 |
| <b>Trazione</b>              | posteriore, ant. inseribile; permanente |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b> | 4665x1920x1650                          |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | n.d.                                    |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1962-91                                 |



➔ analoghe. Parallelamente, nel 1966, debutta la Super Wagoneer, che esprime per la prima volta il concetto di fuoristrada di gran lusso: tutte le dotazioni che sulle altre versioni sono a richiesta, qui sono di serie, con l'aggiunta, al V8, di un carburatore quadricorpo di indole sportiva, che permette di arrivare a 270 CV. Costa la bellezza di 6000 dollari: il doppio della versione base. Ma il gradimento è immediato.

Le modifiche di fine anni Sessanta, mentre le vendite continuano a passare di record in record, sono: un nuovo V8 di 5,7 litri e qualche minimo dettaglio estetico anno dopo anno. Gli anni Settanta vedono ancora novità ai motori: il 6 cilindri si sdoppia in 3,8 e 4,2 litri, come pure il V8 che diventa di 5 o 5,9 litri. Nel 1973 esordisce un nuovo tipo di trasmissione, che diventerà uno dei simboli del marchio Jeep: la famosa Quadra-Trac, un avanzato

sistema full-time, con le 4 ruote motrici sempre in presa, con un differenziale centrale che ripartisce la coppia sui due assi a seconda delle necessità, con la possibilità di bloccaggio manuale per i percorsi più impervi. Sarà il sistema di maggiore successo, a cui verrà proposta un'alternativa soltanto nel 1982 con il sistema Selec-Trac, in cui la trazione anteriore è disinseribile per risparmiare un po' di carburante nella marcia su strada asfaltata. Prima della crisi petrolifera, la Wagoneer vanterà anche un V8 da 6,6 litri, che durerà pochi anni, ma che farà in tempo a equipaggiare la Limited del 1978 (in alternativa al 5,9 litri). La Limited riprende il concetto della Super Wagoneer: tutto di serie e anche di più. Compresa le fiancate con pannelli in finto legno delimitati da spesse cornici in alluminio rivestito di plastica.

Tra le modifiche estetiche di rilievo, i fari rettangolari, che arrivano nel 1979, in

contemporanea al debutto dei sedili a regolazione elettrica. Nel 1980 torna in produzione il 6 cilindri in linea di 4,2 litri, abbinabile alla trasmissione manuale e con un sistema di trazione integrale inseribile. Gli allestimenti diventano tre nel 1981: tra il base Custom e il lussuoso Limited si inserisce il Brougham.

Quando nel 1984 debutta la Wagoneer sulla base della compatta Cherokee (modello XJ), la SJ assume la denominazione di Grand Wagoneer. Ormai un classico della produzione americana, nonostante la concorrenza di altri brand diventi serratissima, la Grand Wagoneer continua a mietere successi commerciali come top di gamma Jeep. L'allestimento viene arricchito di anno in anno. Anche in Europa la concorrenza della Range Rover si fa sentire, ma la possente americana conserva una sua utenza fedelissima. Fino al 1991, l'anno dell'uscita di scena. **RC**





### LA JEEP STATION WAGON LA PRIMA PER USO CIVILE

**All'indomani della guerra,** la Willys deriva dalla Jeep una giardinetta per uso civile, con l'intento di sfruttare le proprie maestranze ai fini commerciali. Si tratta di una familiare di medie dimensioni, destinata all'uso lavorativo senza trascurare i clienti che intendono utilizzarla



per la famiglia. Nata nel 1946, dal 1949 è disponibile con la trazione integrale inseribile derivata da quella delle CJ (Civilian Jeep), a loro volta derivate dalla MB. Di fatto la Jeep Station Wagon è l'antesignana della Wagoneer, anche se la sua impostazione è ancora legata a un concetto prettamente "utilitaristico" (dal punto di vista dell'omologazione, in America queste Jeep erano considerate veicoli commerciali). Nel corso degli anni viene equipaggiata con motori a quattro e a sei cilindri in linea. Negli Stati Uniti la produzione viene interrotta nel 1964.

### LA PAGELLA

#### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

È indubbiamente il primo Suv della storia: unisce elevate capacità in fuoristrada a un abitacolo spazioso, confortevole e lussuoso (specie nelle ultime edizioni).

#### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

Una linea senza tempo, definita da Brooks Stevens. La sua sagoma imponente, con le fiancate lisce e pochi orpelli "all'americana" le ha consentito di mantenersi giovane ancora oggi.

#### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*

L'alta cilindrata e i consumi non proprio da utilitaria ne hanno limitato la diffusione, ma sono sempre più i collezionisti che cercano le Wagoneer. Le quotazioni attuali sono in procinto di aumentare sensibilmente.

### I SETTE LABEL DI VALORE

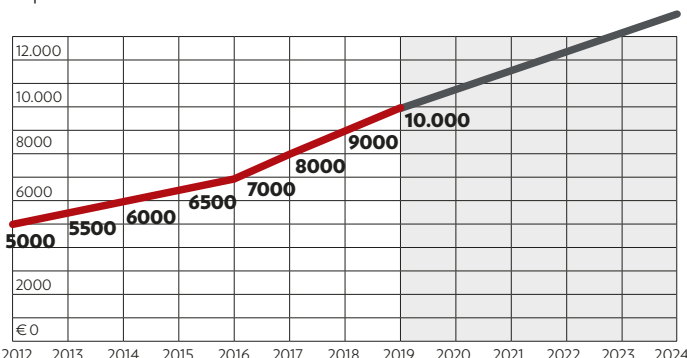
|        |        |        |       |       |       |       |
|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 15.000 | 12.000 | 10.000 | 8.000 | 5.000 | 4.000 | 2.000 |
| A+     | A      | AB     | BA    | B+    | B     | C     |

**La Wagoneer è una delle Jeep più conosciute** anche in Europa, dove è stata commercializzata, a fasi alterne, in maniera anche ufficiale. A parte le versioni degli anni Sessanta, quasi tutte importate in epoca recente, le ultime serie si possono acquistare con discreta facilità. Se conservate in buono stato (label AB delle quotazioni di Ruoteclassiche) valgono attorno ai 10.000 euro (ma attenzione agli esemplari riparati in maniera approssimativa, che possono nascondere problemi strutturali costosi da risolvere), mentre se in condizioni eccellenti valgono circa il 50% in più (15.000 euro, label A+). Un'avvertenza: il ripristino integrale può comportare un esborso notevole, che può ampiamente superare la quotazione massima. Quindi occorre valutare con attenzione l'acquisto, magari avvalendosi della consulenza di un esperto del modello.

### ANALISI DI MERCATO

## STA DIVENTANDO DI MODA

**Con la forte rivalutazione** del brand Jeep degli ultimi anni, anche le Wagoneer stanno diventando di moda: secondo i nostri esperti di mercato è altamente probabile che le quotazioni odierne siano presto superate da impennate improvvise. Raddoppiate dal 2012, le valutazioni attuali si riferiscono agli esemplari dei primi anni di produzione, fino alla prima metà degli anni Settanta. Gli esemplari successivi, fino al 1991, hanno quotazioni inferiori di circa il 20%. Ma, come sempre sui veicoli sofisticati e di lusso, rispetto all'anno di costruzione conta molto di più lo stato effettivo di conservazione o il livello del restauro.







## È MITICA PERCHÉ...

**L'allestimento sportivo Renegade è il nome più conosciuto della storia Jeep.** Nato come serie limitata, è entrato poi nella normale produzione, divenendo sinonimo stesso delle CJ-5 e CJ-7.

**Negli anni ne sono state realizzate versioni con le motorizzazioni più diverse.** Il sogno degli appassionati è ovviamente il V8 di 5 litri (304 cv).

**La reperibilità dei ricambi ha poco da invidiare a quella delle 4x4 nuove.** Le possibilità di personalizzazione sono poi infinite o, meglio, legate solo a quanto si voglia (o si possa) spendere.



JEEP CJ-5 - CJ-7 RENEGADE (1970-86)

# ECCO QUANDO DIVENNE CULT

Questo allestimento in chiave sportiva conferì un nuovo status alla spartana fuoristrada, che si trasformò in oggetto del desiderio. Oggi la prima Jeep made in Italy ha ripreso quel nome

Testo di **Roberto Bruciamonti**





### **Volto conosciuto**

La calandra a sette feritoie, firma stilistica che identifica le Jeep, si presenta nella sua forma più classica sulle Renegade CJ-5 e CJ-7, divenendo nota a livello internazionale presso il grande pubblico.





## RUOTECLASSICHE

JEEP CJ-5 - CJ-7 RENEGADE (1970-86)



**D**efinire “iconica” la CJ-5 significa, sotto un certo profilo, quasi sminuirla: il modello derivò, verso la metà degli anni Cinquanta, da quella che viene universalmente riconosciuta come la miglior fuoristrada militare di tutti i tempi, la M38A1, studiata a partire dal 1951 con lo scopo di sostituire nelle file dell'US Army la Jeep M38 e la mitica Jeep MB, quest'ultima un'autentica pietra miliare nel settore delle fuoristrada leggere. La M38A1 era particolarmente costosa da realizzare in quanto le specifiche militari statunitensi esigevano una vettura in grado di svolgere una serie di compiti che richiedevano accorgimenti particolari, non necessari su una 4x4 leggera destinata a un uso civile, per cui la versione civile venne semplificata e resa più economica. La linea della M38A1 risultò valorizzata dai colori vivaci con i quali la Jeep CJ-5 (allora prodotta con il marchio Willys Motors) veniva proposta sul mercato e faceva ben sperare circa il successo del modello. Le catene di montaggio vennero avviate nell'autunno 1954: il nuovo modello adottava lo stesso motore del modello militare (Hurricane F4-134), sempre accoppiato a un cambio a tre marce e a un riduttore a due velocità. Il prezzo nel '54 era di 1476 dollari (nel giugno 1953 un esemplare di M38A1 costava all'erario

2013,22 dollari) e il buon andamento delle vendite dei prodotti Jeep, legato anche all'ottima accoglienza del mercato per la nuova CJ-5, salvò tanto la Willys Motors quanto la Kaiser Motors (che della Willys deteneva la maggioranza azionaria) dalla bancarotta.

Nel 1956 alla CJ-5, con passo di 81 pollici, venne affiancata la CJ-6 con passo di 101 pollici: il modello a passo lungo aveva le stesse caratteristiche meccaniche della versione corta, ma uno spazio per il carico molto superiore e sarebbe rimasto in produzione fino alla metà degli anni Settanta, in concomitanza con l'introduzione della CJ-7, una variante con passo intermedio (l'interasse era stato portato a 93,5 pollici) esteticamente molto simile alla CJ-5 (costava 4299 invece di 4199). Le catene di montaggio della CJ-5 si sarebbero fermate solo nella prima metà degli anni Ottanta, quando ormai il nuovo modello, la Wrangler YJ, era in dirittura d'arrivo: la CJ-5 uscì infatti di produzione con il model year 1983,

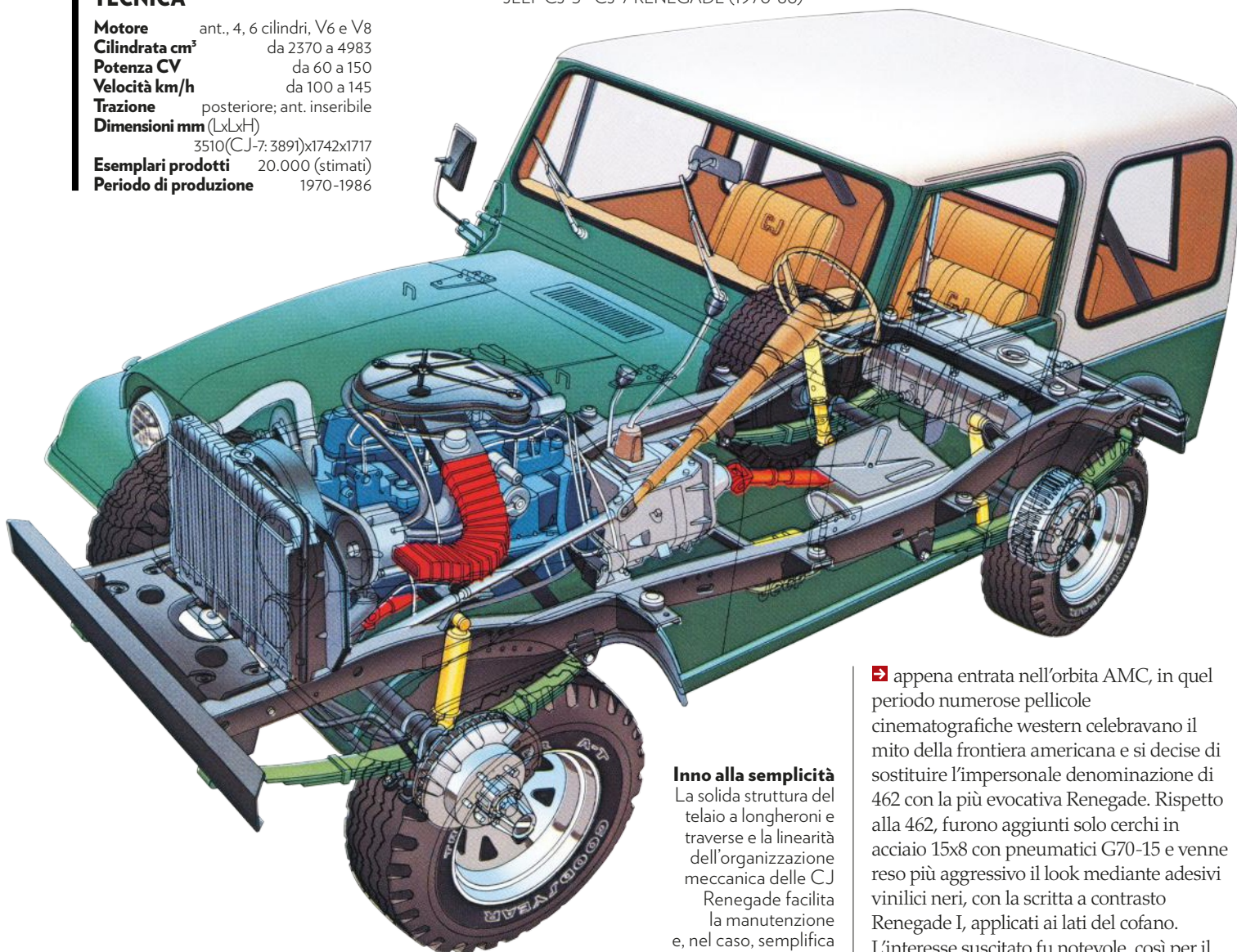
mentre la CJ-7 venne prodotta fino al gennaio del 1986 (la sua sostituzione era stata annunciata nel novembre 1985). Le prime Jeep CJ in allestimento speciale furono le Tuxedo Park, introdotte nel 1961 sia su base CJ-5 sia su base CJ-6, inizialmente come vetture equipaggiate con uno specifico pacchetto di optional. Le Tuxedo Park, vendute fino al 1967, conservavano di base il quattro cilindri di 2,2 litri da 75 cavalli ma, nel 1966 e 1967, come tutte le CJ potevano anche essere equipaggiate con il V6 di 3687 cm<sup>3</sup>: queste Tuxedo posero le basi per lo sviluppo delle versioni Renegade. Infatti, per sostituire le Tuxedo, nel 1969 venne presentata la Jeep 462, una versione a tiratura limitata. Come la Tuxedo era la Jeep elegante, la 462 era la Jeep sportiva, un concetto prima d'allora mai visto: il modello suscitò molto interesse, tanto che l'anno successivo una Jeep con contenuti analoghi venne offerta per una nuova variazione sul tema CJ-5, la Renegade I. Era il 1970, la Kaiser Jeep Corporation era 

**LA CJ SMISE DI ESSERE SOLO UN VEICOLO DA LAVORO E DIVENNE L'AUTO DA TEMPO LIBERO, A SUO AGIO ANCHE A BEVERLY HILLS**



## TECNICA

|                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| <b>Motore</b>                | ant., 4, 6 cilindri, V6 e V8 |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | da 2370 a 4983               |
| <b>Potenza CV</b>            | da 60 a 150                  |
| <b>Velocità km/h</b>         | da 100 a 145                 |
| <b>Trazione</b>              | posteriore; ant. inseribile  |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b> | 3510(CJ-7: 3891)x1742x1717   |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | 20.000 (stimati)             |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1970-1986                    |



### Inno alla semplicità

La solida struttura del telaio a longheroni e traverse e la linearità dell'organizzazione meccanica delle CJ Renegade facilita la manutenzione e, nel caso, semplifica le operazioni di restauro.

➡ appena entrata nell'orbita AMC, in quel periodo numerose pellicole cinematografiche western celebravano il mito della frontiera americana e si decise di sostituire l'impersonale denominazione di 462 con la più evocativa Renegade. Rispetto alla 462, furono aggiunti solo cerchi in acciaio 15x8 con pneumatici G70-15 e venne reso più aggressivo il look mediante adesivi vinilici neri, con la scritta a contrasto Renegade I, applicati ai lati del cofano. L'interesse suscitato fu notevole, così per il 1971 fu proposta la Renegade II, disponibile nei colori Baja Yellow, Riverside Orange, Mint Green e Big Bad Orange; le ruote furono equipaggiate con cerchi in lega leggera e venne aggiunta una larga striscia adesiva nera al centro del cofano.

I 600 esemplari previsti andarono in fretta esauriti, tanto che per il 1972 l'allestimento venne riproposto con minimi ritocchi stilistici, mentre meccanicamente fu reso disponibile il motore AMC a otto cilindri a V di 5 litri, con differenziale posteriore autobloccante Trac-Lok e slitta paracolpi anche sotto al serbatoio. Il nome doveva essere Renegade III, ma alla fine si optò per la semplificazione e il modello si chiamò Renegade tout court, denominazione che venne mantenuta fino al 1983 per la CJ-5 e fino al 1986 per la CJ-7 (disponibile con motori che andavano dal "2400" diesel Isuzu al "5000" V8 AMC), divenendo in tal modo uno degli allestimenti speciali più longevi nella storia del brand. **RC**







### Profilo ridotto

Il taglio sinuoso della parte bassa dell'apertura delle porte permette di riconoscere a prima vista le CJ-5 (nella foto) dalle CJ-7, dove l'apertura ha una foggia più squadrata.



## IL NOME RENEGADE È DIVENTATO SINONIMO DI LIBERTÀ E DI SPENSIERATEZZA. NEL 2014 LA CASA L'HA RISPOLVERATO...

### LA PAGELLA

#### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*\*

La Renegade è stata la prima versione speciale della Jeep a ottenere grande diffusione, accreditando la CJ-5 anche come veicolo per il tempo libero, oltre che come rude e spartano mezzo da lavoro.

#### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*\*\*

Sulla falsariga della Renegade la Jeep ha proposto numerose versioni speciali. Tra le più rare, la CJ-5 Super Jeep, prodotta nel 1973 perché non si riuscivano a produrre abbastanza Renegade per soddisfare la richiesta.

#### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*\*

La Renegade è un'icona nel mondo degli appassionati di fuoristrada e gli esemplari meglio conservati (e meno alterati) raggiungono quotazioni molto elevate, anche se non sono facili da trovare nelle condizioni originali.

### I SETTE LABEL DI VALORE

|        |        |        |        |       |       |       |
|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| 21.000 | 16.800 | 14.000 | 11.200 | 7.000 | 5.600 | 2.800 |
| A+     | A      | AB     | BA     | B+    | B     | C     |

Una Jeep Renegade dotata di motorizzazione a benzina, in condizioni di assoluta originalità, supera i 20.000 euro di valore (con un markup di almeno il 10% se con motore V8 di 5 litri). Personalizzazioni troppo spinte, specie se realizzate con componenti meccaniche e tecniche moderne, hanno valore per gli appassionati di fuoristrada, ma sono monetizzabili con difficoltà se l'acquirente è un collezionista di auto storiche. Una Renegade in medio stato di conservazione, ma originale (label AB delle quotazioni di Ruoteclassiche) si attesta attorno ai 14-15.000 euro. Attenzione però: riportare una CJ in condizioni perfette comporta spese non indifferenti. Imperativo un controllo accurato del telaio: se vi sono segni di riparazioni o crepe, meglio lasciar perdere.

### TUXEDO PARK UN'IMMAGINE SBARAZZINA

#### Alla fine degli anni

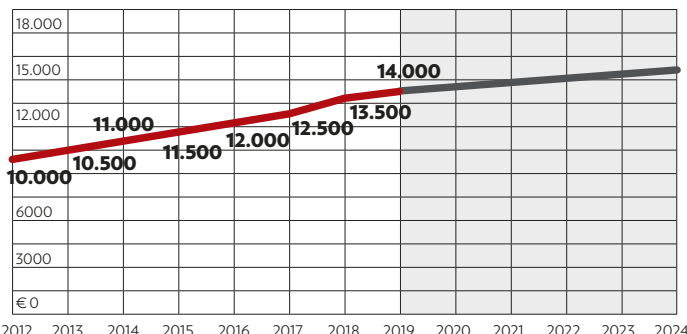
**Cinquanta la Jeep** aveva un grosso problema d'immagine, visto che era percepita unicamente come veicolo da lavoro, alla stregua di un trattore o di un autocarro. Così nei primi anni Sessanta si decise di introdurre nella gamma un modello particolare, che consentisse alla Jeep di presentarsi al grande pubblico sotto una luce diversa. Per fare questo venne studiata una linea di accessori che conferisse alle Jeep CJ-5 e CJ-6 un aspetto ben diverso dalle loro sorelle destinate al lavoro: si trattava del pacchetto Tuxedo Park, che donava un look sportivo e sbarazzino alla solide CJ-5 o CJ-6. Il nome venne scelto in quanto nei primi anni Sessanta nella località di West Nyack (Rockland County, presso New York) c'era un grande deposito della logistica Jeep, e le foto dei primi modelli con questo allestimento vennero realizzate all'interno del parco, che comprendeva una serie di eleganti costruzioni e uno storico Golf Club. Le Tuxedo diedero origine a una serie di Jeep speciali di grande successo, come le Renegade, le Laredo, le Limited, le Golden Eagle e le Golden Hawk, per citarne solo alcune.



### ANALISI DI MERCATO

## IL PIÙ DESIDERATO È IL V8

**Le Jeep CJ** sono un classico del collezionismo yankee, importato in Europa fin dagli anni Settanta. Il valore di mercato, in crescita graduale ma costante, prevede tre step fondamentali: in cima al gradimento (e nelle quotazioni) sono le ricche Laredo-Golden Eagle, seguite dalle più sportive Renegade e infine le versioni base. A livello di motorizzazioni, il V8 di 5 litri è il più apprezzato, seguito dai 6 cilindri; in fondo alla scala si trova il modesto diesel di origine Isuzu previsto per le versioni europee. Naturalmente la presenza di accessori ufficiali ed originali porta a un significativo incremento del valore.





**RUOTECCLASSICHE**

LADA NIVA (1977-2019)

# PENSATA PER DURARE

Nata in Russia nel 1977, è ancora in produzione, pressoché immutata nella linea e nella meccanica. Una fuoristrada compatta e agile, costruita in oltre 2,5 milioni di unità

Testo di Marco Di Pietro







## È MITICA PERCHÉ...

**È sopravvissuta a cambiamenti politici ed economici epocali.**

Dal crollo dell'URSS ai cambi di proprietà e alle normative antinquinamento.

**Semplice, robusta e dannatamente efficace.**

È uguale a se stessa da oltre 40 anni e conserva immutato il suo fascino rétro. Viene ancora prodotta.

**È stata protagonista di imprese straordinarie.** Dalla conquista del Polo Nord (nel 1998) alla marcia sull'altopiano del Tibet, dove la Lada Niva ha raggiunto quota 5700 metri.





Chiamatela VAZ 2121, Bronto, Marsch, Urban 4x4 o uno degli altri cinquanta nomi con cui è conosciuta negli angoli più remoti del pianeta, ma per noi rimane Lada Niva, la denominazione che i sovietici scelsero per l'esportazione in Occidente, anche se oggi il nome Niva è stato ceduto alla Chevrolet e in buona parte del mondo non può più essere utilizzato. "Niva" significa "Campo di grano" e probabilmente fu scelto a imitazione di Campagnola, la fuoristrada degli "amici italiani" che avevano collaborato alla realizzazione della fabbrica di automobili più grande del mondo, quella di Togliatti, con circa 300 km di linee di produzione. Secondo Petr Prusov, professore di tecnologia, progettista onorario della Federazione Russa e vicepresidente dell'associazione degli ingegneri automobilistici russi, e "padre" della Lada Niva, la denominazione è l'acronimo delle iniziali dei nomi delle sue

due figlie (Natasha e Irina) e dei due figli del progettista capo Solovyov (Vadim e Andrei).

Qualunque sia l'origine del nome, la Lada Niva nasce ufficialmente nel 1977 (sebbene i gerarchi del Partito Comunista Sovietico abbiano potuto provarne in anteprima 50 prototipi al 25° congresso il 24 febbraio 1976) ed è ancora oggi in produzione, praticamente identica a se stessa dalla nascita. "L'automobile non è come il cognac: non migliora col tempo". Così sostiene Prusov, a giustificazione dei pochissimi aggiornamenti subiti in più di 40 anni di carriera della Lada Niva. "Non abbiamo mai sviluppato il progetto: per ben tre volte abbiamo tentato di metterci le mani per rifarlo dalla A alla Z, ma non c'è mai stata la disponibilità finanziaria per farlo, quindi abbiamo varato un programma di sopravvivenza, non di sviluppo". Così ha sempre spiegato Prusov. "Del resto, la Niva è un vero e proprio successo ingegneristico, non nasce da una fortunata intuizione

improvvisa: l'utilizzo del telaio monoscocca, l'adozione di un motore di cilindrata medio-piccola (quando gli altri costruttori del tempo usavano motori nettamente più grandi), la combinazione tra un avantreno a ruote indipendenti e un ponte rigido posteriore".

Se Prusov si limita agli aspetti tecnici, verrebbe però da aggiungere, tra le innovazioni significative della Niva, anche la forma della carrozzeria a due volumi, due porte più portellone, compatta, moderna e dignitosamente elegante, oltre che molto pratica. Tant'è che quando la Suzuki ha progettato la Vitara ha ammesso di essersi concettualmente ispirata proprio alla Lada Niva.

La fuoristrada russa non è certamente la prima Suv della storia, ma sicuramente è il primo veicolo del genere di fascia economica. E non è affatto privo di una certa originalità per l'epoca in cui è stato concepito. Una modernità che gli ha consentito di sopravvivere per decenni. ➔



## RUOTECLASSICHE

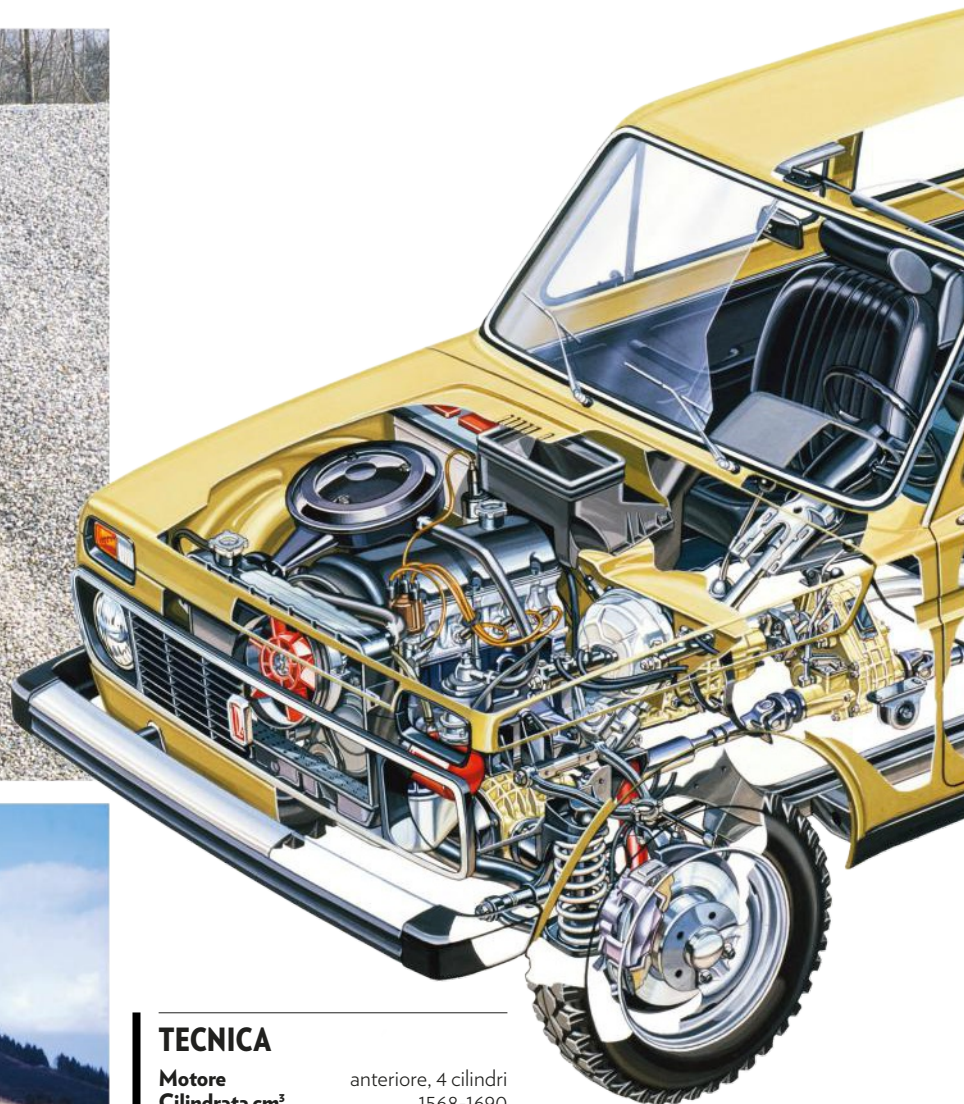
LADA NIVA (1977-2019)

### 4x4 mondiale

Venduta ancora oggi in 150 Paesi del mondo, l'antesignana dei Suv era importata in Europa da distributori locali che negli anni inventarono versioni più accessoriate per attirare clienti, anche se le Niva "base" rimasero sempre le più vendute.







## TECNICA

|                                  |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| <b>Motore</b>                    | anteriore, 4 cilindri |
| <b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b> | 1568-1690             |
| <b>Potenza CV</b>                | 78-80                 |
| <b>Velocità km/h</b>             | 130-140               |
| <b>Trazione</b>                  | integrale permanente  |
| <b>Dimensioni mm (LxHxH)</b>     | 3740x1680x1640        |
| <b>Esemplari prodotti</b>        | oltre 2,5 milioni     |
| <b>Periodo di produzione</b>     | dal 1977              |

→ Come detto, la Niva nasce a Togliatti, ed è imparentata con la Fiat 124, da cui deriva il motore monoalbero di 1,6 litri, che erogava, nella prima versione a carburatore, una ottantina di CV. Dal 1992 ha adottato un carburatore elettronico, dal 1997 è passato a una cilindrata di 1,7 litri con iniezione elettronica single point e dal 2002 è diventato a iniezione multipoint, seguendo i necessari adeguamenti alle normative europee antinquinamento. Su alcuni mercati europei, tra cui l'Italia, è stato introdotto in alternativa il motore di 1,9 litri a gasolio di produzione Peugeot, ma è stato un esperimento durato pochi anni. Lo schema della trazione integrale permanente, con riduttore e con il terzo differenziale (quello centrale) bloccabile, è rimasto pressoché inalterato, se si esclude l'adozione dei giunti omocinetici in luogo di quelli cardanici nel 1996. La carrozzeria è rimasta sostanzialmente la stessa, con

qualche orpello aggiuntivo per migliorarne l'aspetto e qualche modifica più sostanziale dal 1993 (il portellone a filo del paraurti, i fari posteriori verticali, gli specchi retrovisori esterni integrati, un nuovo cruscotto più moderno). Nel 2014 un ulteriore aggiornamento ha portato i paraurti integrati e verniciati in tinta con la carrozzeria. Agli albori del nuovo millennio è arrivata anche una versione a passo allungato e a 5 porte, che però ha riscosso minore successo. Il caratteristico foro anteriore appena sotto il paraurti, che consentiva l'avviamento a manovella, è rimasto fino ai primi esemplari a iniezione.

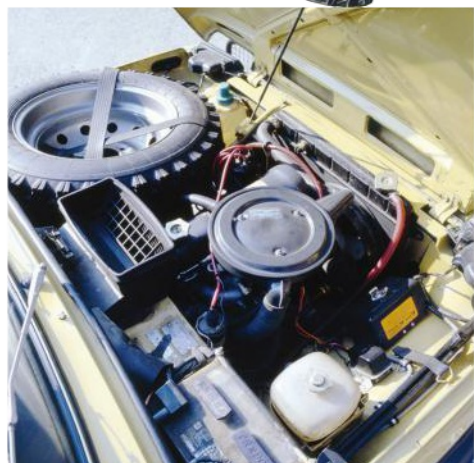
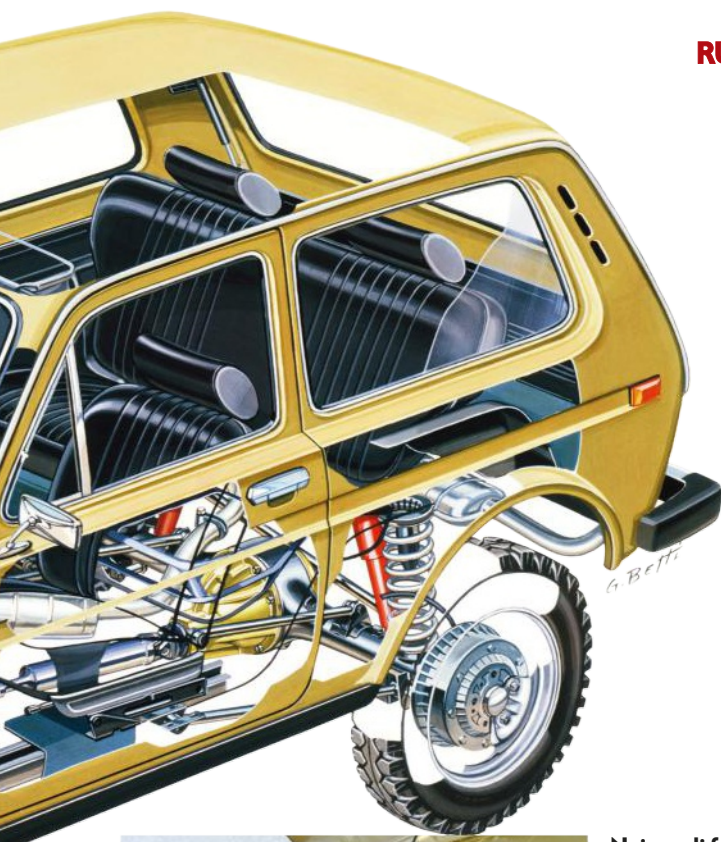
Progettata per un utilizzo nei climi rigidissimi della Siberia, la Lada Niva si è comportata agevolmente in tutti i cinque continenti: è stata persino l'auto "ufficiale" della base sovietica in Antartide, così come è stata la prima automobile a giungere, sulle proprie ruote, al Polo Nord, a salire

fino al campo base sull'Everest a 5200 metri di quota, e persino ad ascendere, con una carovana di tre esemplari, fino a 5700 metri sul massiccio dell'Himalaya. Per non parlare dei successi sportivi: negli anni Ottanta alcuni prototipi derivati dalla Niva si sono classificati per tre volte di seguito sul podio alla Parigi-Dakar, hanno vinto il Rally d'Algeria, quello di Tunisia, la Baja Aragona in Spagna, l'Atlas Rally e per ben tre volte il campionato di fuoristrada in Australia. In Italia la Lada Niva ha avuto un importatore storico a partire dagli anni Settanta, l'Organizzazione Martorelli, che l'ha fatta conoscere e ne ha vendute migliaia di unità. In seguito c'è stato un distributore Lada Italia ufficiale; oggi la commercializzazione è affidata a piccoli salonisti locali. Complessivamente è stata costruita in oltre 2,5 milioni di esemplari, di cui quasi 600.000 esportati nei vari Paesi del Mondo. **R/C**



## RUOTECLASSICHE

LADA NIVA (1977-2019)



**Nei secoli fedele**  
Poche le modifiche estetiche lungo decenni di produzione. Anche il motore attuale è un derivato dal monoalbero che nel 1966 debuttò sulla Fiat 124.

### TOGLIATTI

## LA FABBRICA PIÙ GRANDE DEL MONDO

Oggi il marchio Lada, utilizzato per la distribuzione in Occidente dei modelli della AutoVaz (acronimo di Fabbrica Automobilistica del Volga), appartiene al gruppo Renault, che ha una quota del 67%, mentre il restante 33% è dell'azienda russa Rostec. I suoi stabilimenti sono a Togliatti, la fabbrica più grande del mondo, che si estende su una superficie immensa, con 400 edifici produttivi e circa 300 km di linee produttive, che sfornano ogni anno oltre un milione di veicoli. La fabbrica nacque nella seconda metà degli anni Sessanta per decisione del governo sovietico, con lo scopo di promuovere la motorizzazione di massa del popolo dell'URSS. Fondamentale la collaborazione con Fiat, che provvide all'industrializzazione del sito e alla progettazione della prima vettura costruita (in pratica una Fiat 124 adattata alle esigenze del mercato sovietico). La Niva è un progetto sì "derivato", ma completamente realizzato in Russia.



### LA PAGELLA

#### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

Nata da un progetto moderno, quasi visionario, la Lada Niva è una fuoristrada vera con le sembianze di una crossover: tra le antesignane della categoria Suv.

#### IMPORTANZA DI STILE

\*\*\*

La sua linea è antiquata perché risalente agli anni Settanta: i pochi aggiornamenti l'hanno resa più gradevole. Nel corso degli anni la sua sagoma è diventata quasi un'icona.

#### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*

Ha un valore di mercato scarsissimo, che non giustifica restauri integrali; in compenso non è difficile da reperire, quasi sempre in condizioni solo discrete.

### I SETTE LABEL DI VALORE

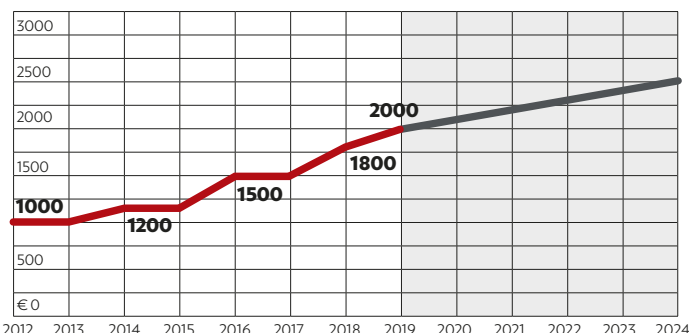
| 3.000 | 2.400 | 2.000 | 1.600 | 1.000 | 800 | 400 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|
| A+    | A     | AB    | BA    | B+    | B   | C   |

**Il valore di una Lada Niva**, riferito agli esemplari degli anni Ottanta e primi anni Novanta, ben difficilmente supera i 2-3000 euro se ben conservata o restaurata. Somme contenute non indicano però assenza di interesse da parte di un piccolo ma agguerrito numero di estimatori, che si riuniscono in club di modello dedicati e si scambiano informazioni tecniche. Il restauro non è difficile, se si esclude la tendenza, soprattutto per i primi esemplari, a soffrire gli attacchi della corrosione passante. I ricambi si trovano abbastanza facilmente, soprattutto attingendo dal web (in particolare in Francia, dove la Lada Niva è diffusissima).

### ANALISI DI MERCATO

## 4X4 PER TUTTE LE TASCHE

La Niva è la fuoristrada storica più economica del mercato anche nell'ambito delle transazioni di auto da collezione. Si può trovare a cifre simboliche, ma spesso richiede cure amorevoli e ripristini di una certa entità. È difficilissimo trovarla perfetta, soprattutto se si cerca uno dei primi esemplari, "ante iniezione". In compenso, parecchie componenti sono di origine Fiat e quindi si possono adattare ricambi di produzione nazionale (per esempio freni, frizioni, ammortizzatori e componentistica). Il valore è salito nel corso degli anni, ma rimane ancorato su livelli molto modesti: nei prossimi anni la rivalutazione sarà quasi impercettibile.







## È MITICA PERCHÉ...

**Inventa la moda delle fuoristrada esagerate.** Nelle dimensioni, nelle linee, nelle prestazioni e nei consumi. Appannaggio di vip e sceicchi.

**Monta il poderoso V12 della Countach.** Un'idea visionaria, folle, in linea con la tradizione iconoclasta della Casa di Sant'Agata.

**È simbolo di notevole fervore progettuale e di grande coraggio.** In un momento di crisi, l'azienda lancia la sua sfida più temeraria.



**RUOTECLASSICHE**

LAMBORGHINI LM 002 (1986-91)



# LA SUPERCAR DEL DESERTO

Realizzare una vistosa fuoristrada mossa da un V12 di 5,2 litri da 455 CV con consumi esorbitanti è una follia. Ma la Casa di Sant'Agata ama le sfide temerarie e ne produce circa 330 unità

Testo di **Marco Di Pietro**





### Look "macho"

Con una linea spigolosa e sfaccettata, la LM 002 mostra immediatamente la sua destinazione di origine militare, ma all'interno è un tripudio di eccelsa qualità artigianale.





**S**ubito dopo la prima crisi petrolifera la Casa di Sant'Agata Bolognese affronta un periodo nero, anzi nerissimo: l'uscita di scena del fondatore Ferruccio, la gestione ondivaga della nuova proprietà svizzera, la mancata realizzazione del progetto BMW M1, il calo della domanda di supercar e, infine, la partecipazione, senza successo, al bando americano per la produzione di una grossa fuoristrada tattica per l'esercito statunitense, affossano l'azienda, che giunge a un passo dalla chiusura. Il salvataggio è a opera di una famiglia di imprenditori di origine francese, i fratelli Mimran, che al Tribunale di Bologna riescono con un'offerta generosa ad aggiudicarsi la Lamborghini prima dell'intervento di una cordata che vede tra i protagonisti lo stesso Ferruccio Lamborghini e Nuccio Bertone.

Ma concentriamoci sul progetto Cheetah, sviluppato in collaborazione con l'americana Mobility Technology International, fornitore accreditato dell'esercito americano, che partecipa a un bando per la realizzazione di un nuovo veicolo tattico di grandi dimensioni. Costruita a San Jose in California, il prototipo Cheetah adotta un motore V8 Chrysler di 5,9 litri da 180 CV, completamente impermeabilizzato, un robusto telaio di tipo tradizionale con sospensioni a elevata escursione e una mastodontica carrozzeria in fibra di vetro.

Il prototipo viene inviato nel 1977 alla Lamborghini per il completamento dell'assemblaggio e delle finiture, in vista dei collaudi dell'esercito. L'esperimento si rivela un disastro: poca potenza, caratteristiche in fuoristrada modeste, qualità pessima. A oggi non si sa se il prototipo sia stato distrutto durante i test, oppure giaccia abbandonato in qualche deposito dimenticato dell'esercito Usa.

Al Salone di Ginevra del 1981 viene svelato il prototipo LM 001, evoluzione della Cheetah, equipaggiato con un V8 di 5,9 litri dell'American Motors, collocato sempre in posizione posteriore; l'anno successivo, nella medesima cornice ginevrina, fa bella mostra di sé la LMA 002, con il poderoso V12 della Countach, posizionato all'avantreno; il telaio è tubolare, una soluzione più raffinata del solito schema a longheroni trasversali e traverse adottato da tutte le fuoristrada; le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti. Si è imboccata la strada giusta. Si studia anche una versione a gasolio, motorizzata da un VM 6 cilindri da soli 150 CV, potenza che,

naturalmente, viene giudicata insufficiente. Prima di giungere alla versione definitiva della fuoristrada di Sant'Agata Bolognese passa ancora qualche annetto (e altre varianti, fra cui la LM 004 con un inedito V12 di 7 litri). La LM 002, questo il nome definitivo, viene presentata al Salone di Bruxelles del 1986, ma l'avvio della produzione ritarda di qualche mese.

La LM è un mostro di 5 metri di lunghezza, 2 metri abbondanti di larghezza e quasi altrettanti di altezza. Pesa a vuoto 2600 kg, cui si aggiunge il peso dei quattro passeggeri, del bagaglio e i quasi 250 chili di benzina (sono 290 litri), di cui il V12 è naturalmente voracissimo: il consumo dichiarato è di 5 km/litro, ma se si spinge sul gas (e chi non lo farebbe, avendo a disposizione i 450 CV del V12 derivato dalla Countach 5.2 Quattrovalvole?) si scende a 3, ma nel fuoristrada impegnativo con un litro non si percorre più di un chilometro. Il prezzo di listino è altrettanto mostruoso: 240 milioni di lire. Il che, però, non costituisce un problema per il target dei clienti. Il ➡

**LUNGA CINQUE METRI, LARGA E ALTA DUE, PESO 2600 KG, MOTORE V12 DI 5,2 LITRI DA 450 CV E UN CONSUMO MOSTRUIOSO**





## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

È la madre di tutte le Suv di classe top, vere e proprie supercar da 300 all'ora. La "Lambo" non ha prestazioni così elevate, ma per gli anni Ottanta era un vero e missile a trazione integrale.

### IMPORTANZA DISTILE

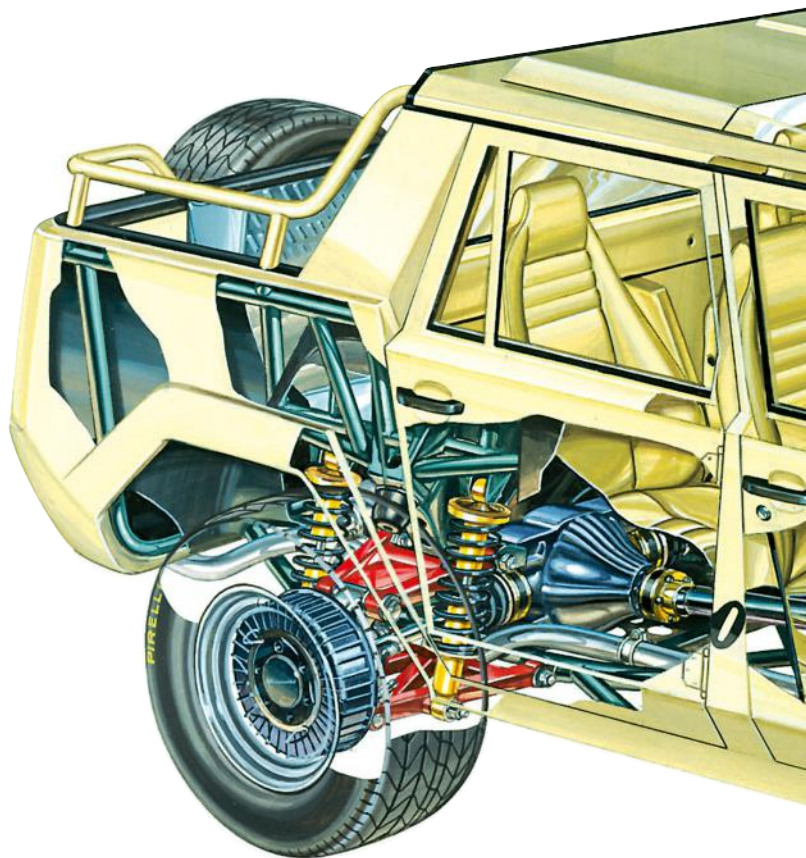
\*\*\*

Non bella, ma funzionale e dotata di un aspetto molto "caratterizzato". La LM 002 è la tipica auto di produzione limitata, ampiamente personalizzabile e costruita artigianalmente.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*\*

È considerata una delle Lamborghini più interessanti dal punto di vista dell'investimento e non ha rivali nel suo nel mercato delle 4x4. Il recente ritorno della Casa nel segmento delle Suv ha rinvigorito l'interesse sulla LM.



## LAMBORGHINI URUS

### HYPERCAR IN FUORISTRADA

**C'è un filo diretto** che lega la LM 002 all'attuale Urus, sebbene la LM fosse in realtà una fuoristrada dura e pura, pur con un allestimento sibaritico: la potenza esagerata (450 CV contro 650).



E, naturalmente, la volontà di stupire il cliente con una quattro ruote straordinaria. Ovviamente, la Urus è ispirata a concetti più moderni: le prestazioni di una supercar abbinate a eccellenti doti fuoristradistiche, un'idea che è stata applicata per la prima volta nella Porsche Cayenne ormai 15 anni fa. La Urus ha un motore V8 a benzina derivato da quello dell'Audi RS6 (la Casa di Ingolstadt è proprietaria della Lamborghini), 4 litri biturbo. Raggiunge una velocità massima di 305 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 3,5 secondi. Quest'anno dovrebbe debuttare una versione ibrida plug-in.



► primo acquirente è il re del Marocco Hassan, cui seguono a ruota il rais della Libia Gheddafi e una ricca commessa da parte dell'Arabia Saudita. Per il mercato americano viene realizzata una serie specifica, limitata a una cinquantina di esemplari verso la fine della produzione: le star di Hollywood fanno a gara per aggiudicarsene una: il primo è Sylvester Stallone, e la sua LM 002 viene soprannominata "Lambo Rambo". Seguono a ruota altri vip: Tina Turner, Mike Tyson, Eddie Van Halen e altri ancora.

L'immensa LM 002 è un oggetto straordinario: la trazione è posteriore, con l'anteriore inseribile; i tre differenziali sono autobloccanti (al 25% quello anteriore, al 75% quelli centrale e posteriore, ma in caso di difficoltà il

centrale è bloccabile manualmente); il cambio manuale a 5 marce ha il riduttore; eccellenti gli angoli caratteristici: 50 gradi di attacco, 45 di uscita, altrettanto l'inclinazione laterale, la pendenza massima superabile è del 120%. La



velocità di punta sfiora i 220 km/h e l'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in circa 7 secondi. La produzione complessiva è di 328 esemplari.

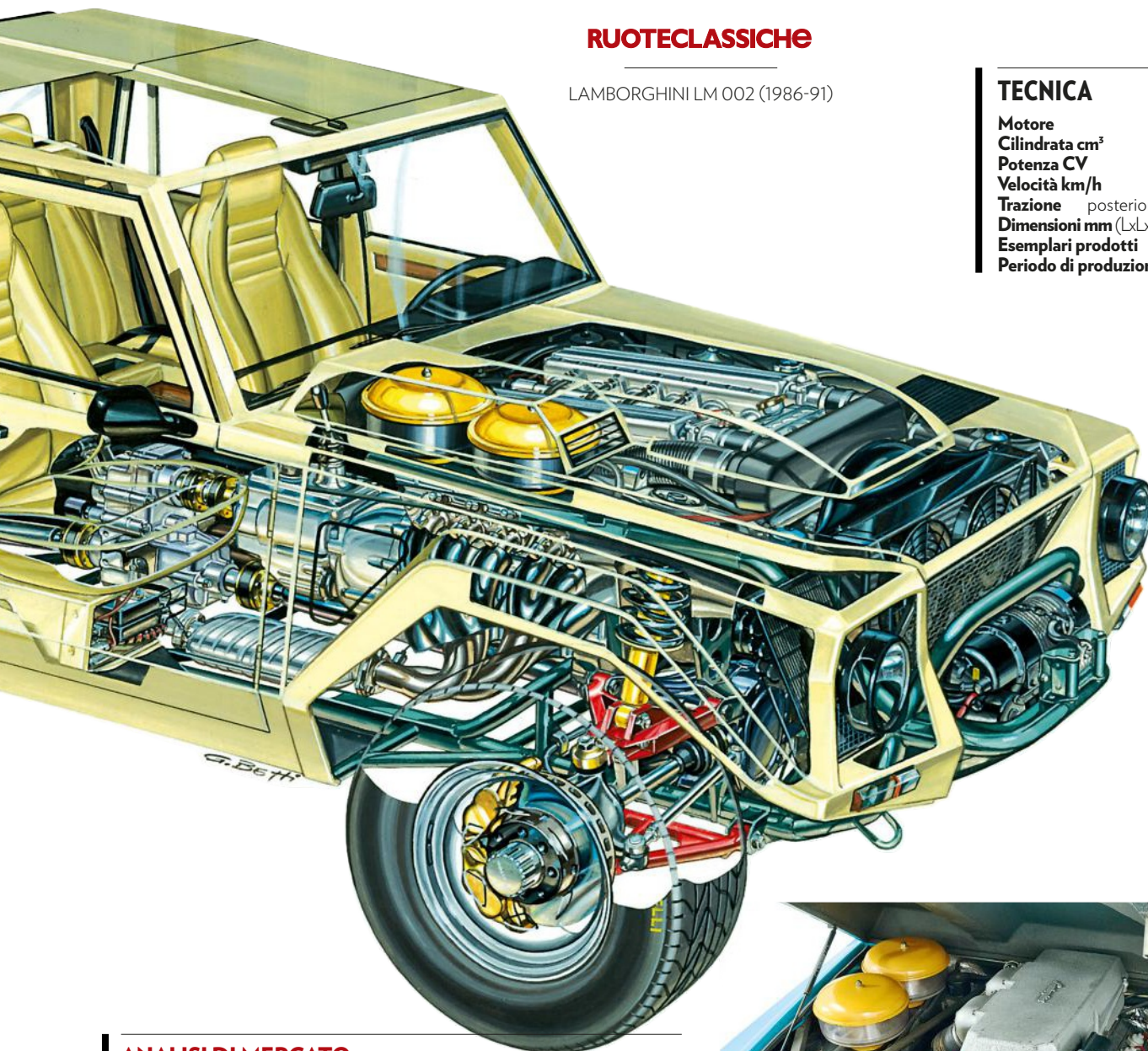
In Italia ne sono state vendute pochissime, ancora meno ne rimangono oggi in patria, perché i compratori stranieri ne hanno fatto incetta, soprattutto quando, passata la moda eccentrica, questa Lamborghini è caduta nel dimenticatoio, prima che la passione per le fuoristrada "extra large" tornasse in auge con l'Hummer (che, detto per inciso, è strettamente imparentato, all'origine, con il prototipo Cheetah). Il valore di mercato è schizzato alle stelle, con quotazioni ormai prossime ai 200.000 euro, anche se in alcune recenti aste si sono registrati valori ancora superiori. **RC**



LAMBORGHINI LM 002 (1986-91)

## TECNICA

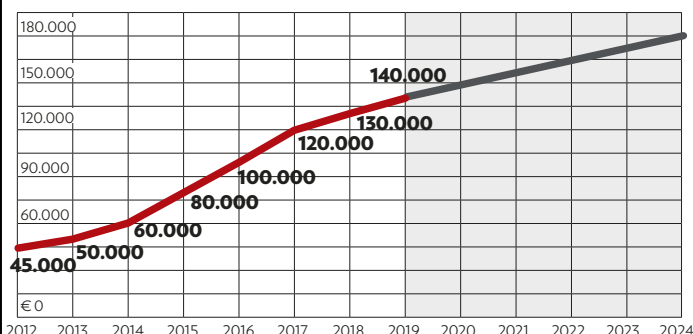
|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, V12                   |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 5162                             |
| <b>Potenza CV</b>            | 450                              |
| <b>Velocità km/h</b>         | 210                              |
| <b>Trazione</b>              | posteriore, anteriore inseribile |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b> | 4900x2010x1850                   |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | 328                              |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1986-91                          |



## ANALISI DI MERCATO

### RIVITALIZZATA DALLA URUS

La presentazione del primo Suv moderno della Lamborghini, la Urus, ha riaperto i riflettori sulla vecchia progenitrice LM 002, anche se il trend di crescita dei valori era in atto già da un po'. Negli ultimi 5-6 anni, infatti, il prezzo è triplicato e la tendenza all'aumento è, secondo i nostri esperti, destinata a durare, come dimostrato da alcune recenti vendite all'asta in occasione delle quali un paio di esemplari di questo mastodonte hanno sfiorato, in America, rispettivamente i 240.000 e i 300.000 euro come prezzo di aggiudicazione.



## I SETTE LABEL DI VALORE

|         |         |         |         |        |        |        |
|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|
| 185.000 | 160.000 | 140.000 | 110.000 | 83.000 | 53.000 | 27.600 |
| A+      | A       | AB      | BA      | B+     | B      | C      |

L'alto valore di una Lamborghini LM 002 in condizioni perfette è giustificato dal costo di restauro, che è quasi inavvicinabile: motore V12 a parte, i ricambi sono quasi introvabili, se non rivolgendosi alla Casa stessa, che spesso è costretta a ricostruirli ex novo. Anche la manutenzione ordinaria ha costi proibitivi: rifare una frizione costa 3500 euro, un set di gomme (specifiche per questo modello) 6000 euro e la carburazione richiede una messa a punto complicata a ogni cambio di stagione. Per questo motivo, tra una LM 002 in buono stato e una perfetta (label A+ delle quotazioni di Ruoteclassiche) la differenza sfiora i 50.000 euro.



**RUOTECLASSICHE**

LANCIA DELTA HF INTEGRALE EVOLUZIONE (1991-95)



# TUTTI PAZZI PER LA “DELTONA”

L'interesse che da anni circonda questa sportiva è sempre in aumento. Una vera follia collettiva che ha fatto impennare le quotazioni. Da molti è considerata l'ultima Lancia capace di suscitare emozioni così intense

Testo di **Marco Di Pietro**





**C**hi l'avrebbe detto che l'onesta berlina premium a due volumi quadrati, nata nel 1979 e derivata dalla popolare Ritmo, avrebbe avuto una carriera così esaltante nelle corse e sarebbe diventata una delle principali protagoniste del mercato delle auto da collezione trent'anni dopo?

La storia della Lancia Delta Evoluzione, ultima derivata della serie, costituisce un caso unico nella storia dell'automobile. Il suo successo è un'eredità diretta degli straordinari risultati nei rally, che hanno consentito, a partire dalla seconda metà degli anni Ottanta, alle varie serie della

Delta di conquistare ben sei Mondiali consecutivi, da quello del 1987 ottenuto dalla Delta 4WD a quello del 1992 dominato dalla Delta "Evo", passando per quelli collezionati dalle Delta Integrale. La "Evo" è diventata un simbolo del successo sportivo di questo

modello, che si è tradotto in uno straordinario valore economico in ottica collezionistica.

Eppure la versione stradale della Delta "Evo", la cui denominazione completa è Delta HF Integrale Evoluzione, che nasce ➔

## È MITICA PERCHÉ...

**Nasce alla vigilia del ritiro ufficiale dalle corse della Lancia.** Rappresenta la sintesi finale di un'auto imbattibile in corsa e spaventosamente divertente su strada.

**La marca ha "giocato" bene tra le versioni di serie della "Evo" e le rare tirature limitate.** Oggi sono tutte nel mirino dei collezionisti a cifre impensabili fino a qualche anno fa.

**È l'auto più significativa tra le youngtimer anni Novanta.** Blasone del marchio, eccellente tradizione sportiva e prestazioni esagerate: un mix vincente.





### Per tutti i gusti

I rivestimenti sono in pregiata Alcantara, proposti in vari tinte in abbinamento alla livrea della carrozzeria. Per gli incontentabili è proposta la selleria in pelle, per la quale viene richiesto un sovrapprezzo di 2,4 milioni di lire.

➔ nell'ottobre del 1991, pur essendo figlia delle corse, nasce proprio quando la Casa di Chivasso sta per gettare la spugna. Debutta infatti alla vigilia del ritiro ufficiale: due mesi dopo, il 18 dicembre, la Lancia annuncia la sua uscita dal Mondiale Rally. Anche se continuerà a partecipare alle gare affidando le Delta alle scuderie private, che porteranno il sesto e ultimo titolo.

La "Evo" parte dalla base della Delta Integrale, ma il suo aspetto subisce modifiche radicali: carreggiate ulteriormente allargate, cofano motore e paraurti inediti, alettone sul portellone, nuove minigonne e gruppi ottici differenti. Quasi tutti sono dettagli che derivano dall'esperienza in gara. Qualche particolare cambia anche all'interno: per esempio il cruscotto e il volante. Il motore di 2 litri a 16 valvole sale a 210 CV. C'è anche una versione catalizzata, che però utilizza la precedente testata a 8 valvole: la potenza scende a 185 CV, ma su strada non ne risente un granché. Nel 1993 nasce invece la cosiddetta "Evo 2": adotta cerchi da 16 pollici, i vetri Solextra, gocciolatoi dal profilo leggermente diverso; i sedili Recaro e il climatizzatore, prima a pagamento, entrano nella dotazione di serie. Una turbina di minori dimensioni è la modifica più importante alla meccanica, oltre al catalizzatore obbligatorio in Italia a partire



dal gennaio 1993 per tutte le auto in commercio.

La potenza arriva a 215 CV. Le Delta "Evo" 1 e 2 sono disponibili in una gamma completa di colorazioni, sulla base delle quali vengono allestite alcune serie di modelli a tiratura limitata, che oggi costituiscono il territorio di caccia più pregiato per i collezionisti. Ma anche le versioni "normali" hanno raggiunto quotazioni notevoli, di giorno in giorno più alte. È la Lancia stessa a intuire che, più passano gli anni, più la "vecchia" Delta (che nel 1991 ha raggiunto le 12 primavere) è sempre di più una "instant classic", per la quale molti appassionati, non soltanto lancisti, sarebbero disposti a svenarsi. La

"Deltona" è cara come il fuoco, ma la lista delle prenotazioni rimane lunghissima. Merito del palmarès e delle prestazioni che avvicinano la Delta di serie a una vera auto da competizione. La "Evo" è potente, scattante, maneggevole, ma anche scorbutica e inadatta ai guidatori inesperti, se condotta con piglio sportivo. Ma si sa che non è l'abito a fare il... pilota! La prima serie speciale è, naturalmente, ispirata alle corse: si chiama Martini 5, e nasce all'inizio del 1992 per festeggiare il quinto Mondiale della Delta ottenuto nel 1991.

La livrea è Martini Racing, come quella che identifica gli esemplari che trionfano nei rally, e l'equipaggiamento di serie è particolarmente ricco: cerchi in magnesio ➔

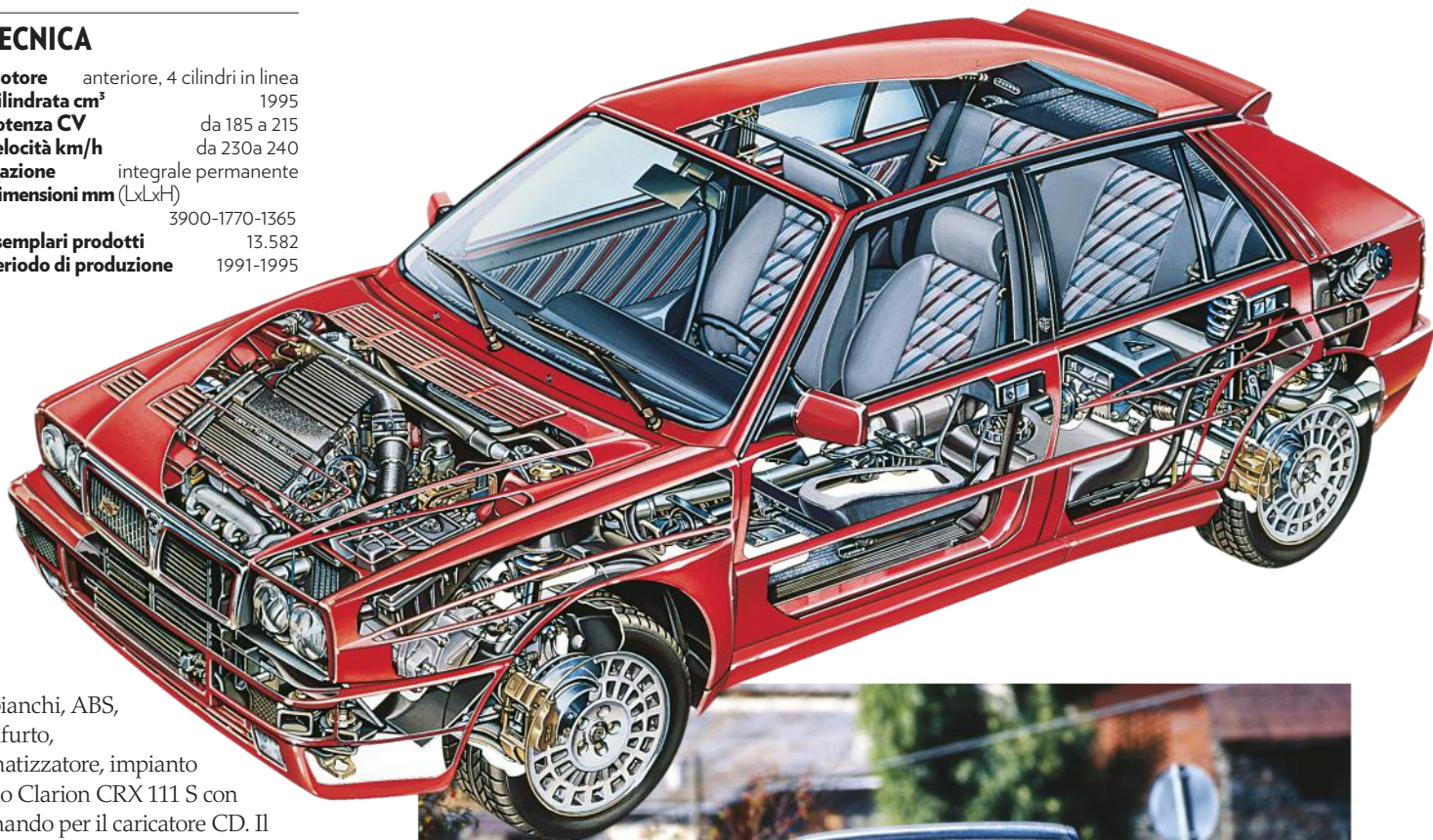






## TECNICA

|                                  |                                |
|----------------------------------|--------------------------------|
| <b>Motore</b>                    | anteriore, 4 cilindri in linea |
| <b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b> | 1995                           |
| <b>Potenza CV</b>                | da 185 a 215                   |
| <b>Velocità km/h</b>             | da 230 a 240                   |
| <b>Trazione</b>                  | integrale permanente           |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b>     | 3900-1770-1365                 |
| <b>Esemplari prodotti</b>        | 13.582                         |
| <b>Periodo di produzione</b>     | 1991-1995                      |



→ bianchi, ABS, antifurto, climatizzatore, impianto radio Clarion CRX 111 S con comando per il caricatore CD. Il coperchio delle punterie è verniciato di rosso. Sempre nel 1992, ma alla fine dell'anno, arriva la Martini 6, perché nel frattempo la Lancia si è aggiudicata il sesto Mondiale Rally. La dotazione comprende tra l'altro sedili Recaro rivestiti in Alcantara turchese con cuciture rosse, leva del cambio montata su boccole in Teflon e con piastra in fibra di carbonio, volante Momo a tre razze con corona in pelle, cristalli Solarcontrol. Tra Martini 5 e Martini 6 la produzione arriva a 710 esemplari (400 la prima e 310 la seconda). La 6 è la Delta "Evo" definitiva, quella dal maggior valore economico, con quotazioni che superano abbondantemente i 100.000 euro, si avvicinano ai 150.000 e qualche collezionista assicura di aver visto un "collega" staccare senza battere ciglio un assegno di 200.000 euro per un esemplare immacolato. Ruoteclassiche ne prende nota.

Dal 1992 al 1995 seguono altre serie speciali, quattro delle quali prendono il nome dalla colorazione della carrozzeria, ma si caratterizzano tutte per la dotazione di serie extra. Sono la Verde York, la Giallo Ginestra, la Blu Lagos e la Bianco Perla. Ben lungi da essere considerata sul viale del tramonto, la "Deltona" butta nuove gemme in continuazione, nella sua eterna primavera. È infatti ora la volta delle "dediche", veri e propri autografi a quattro ruote che la Lancia realizza come una sorta di ringraziamento ai suoi più affezionati fan. La tiratura ancora più limitata è quella



dedicata al Club Italia, gli alfieri del made in Italy a quattro ruote che portano alta la bandiera italiana in tutte le gare ed eventi più prestigiosi del mondo: 15 esemplari in livrea Blu Lancia, interni in pelle bordeaux, avviamento a pulsante, coperchio punterie verniciato di giallo e blu e tappo del serbatoio di tipo aeronautico. Sono numerati da 1 a 16, saltando per scaramanzia il 13.

Le Dealer's Collection, invece, sono dedicate a chi materialmente ha contribuito al successo commerciale della Delta: vengono date esclusivamente a 173 concessionari europei tra il 1994 e il 1995. La colorazione di questa serie limitata è il rosso bordeaux perlato, con interni in pelle beige. Diversi dettagli differenziano la Dealer's Collection: i cerchi in lega da 16 sono degli Speedline Montecarlo, la pedaliera (e il poggiatesta a sinistra) sono della OMP e gli strumenti sono inseriti in

pannelli di alluminio spazzolato. Se ai concessionari europei è riservata un'edizione specifica, ai clienti giapponesi, che fanno follie per la Delta "Evo", è destinata addirittura la Final Edition. È di colore rosso corsa, con filetti blu e giallo su cofano e tetto. I cerchi sono bruniti, ci sono prese d'aria specifiche, mentre i gruppi ottici sono quelli delle vecchie Delta Integrale (più grandi quelli esterni), come su tutte le "Evo" destinate al mercato del Sol Levante perché i poliellissoidali delle "Evo" europee non sono omologabili. Simili alle Final Edition sono i 7 esemplari destinati ad alcuni soci del Lancia HiFi Club. Infine ci sono gli esemplari unici realizzati sempre dalla carrozzeria Maggiore, tra cui la Rosa Pink, la Bronze Evo e la Bianca Evo. Senza dimenticare la "Deltona" cabriolet allestita nel 1992 per Gianni Agnelli. **RC**





### Scocca di serie

La "Evo" conserva la scocca dell'originario modello nato nel 1979, ma elaborata in chiave sportiva: parafanghi allargati a dismisura, cofano rialzato, alettone sul tetto e interni lussuosi in Alcantara con sedili avvolgenti. Ogni dettaglio è studiato per esaltare l'aspetto corsaiolo.

## LA PRODUZIONE NON È RARA, MA...

**I numeri di produzione** della "Deltone" non sono certi in maniera assoluta, perché le fonti sono contrastanti, in particolare per alcune serie speciali. Ecco quelli che secondo Ruoteclassiche sono i più "probabili". Complessivamente è stata prodotta in 13.582 esemplari, suddivisi in "Evo 1" non catalizzate (con motore 16V da 210 CV: 6451 unità), "Evo 1" catalizzate (con motore V8 da 185 CV: 4650 esemplari) ed "Evo 2" (tutte catalizzate 16V da 215 CV: 2481 unità). I numeri delle serie speciali sono compresi nel totale sopra riportato. Ecco le cifre più vicine all'effettiva produzione delle tirature limitate: le Martini 5 sono state realizzate in 400 esemplari, le Martini 6 in 310, le Verde York in 500, le Giallo Ginestra in 220, le Blu Lagos in 215, le Bianco Perla in 365, le Club Italia in 15, le Dealer's Collection in 173, le Final Edition in 250, le Lancia Club in 7 e le Lancia Club HiFi in 20 unità (destinate ai soci dell'omonimo sodalizio). A questi numeri si aggiungono i 24 telai che la Lancia ha ceduto alla Zagato per la produzione della fuoriserie Hyena.



## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*\*

È il simbolo delle youngtimer sportive degli anni Novanta. Un'auto che racchiude in sé l'epopea meravigliosa delle vittoriose stagioni nei rally, cui si è aggiunta una sapiente politica commerciale.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*\*\*

La "Deltone" è frutto di un lavoro continuo di cesello, nato dalle esperienze in gara. La Delta "Evo" trasuda gocce di storia da ogni centimetro di lamiera.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*\*

Le sue quotazioni continuano a crescere in maniera inarrestabile: è la protagonista del mercato, e sbaraglia tutte le concorrenti protagoniste dell'epopea dei rally di Gruppo A.

## I SETTE LABEL DI VALORE

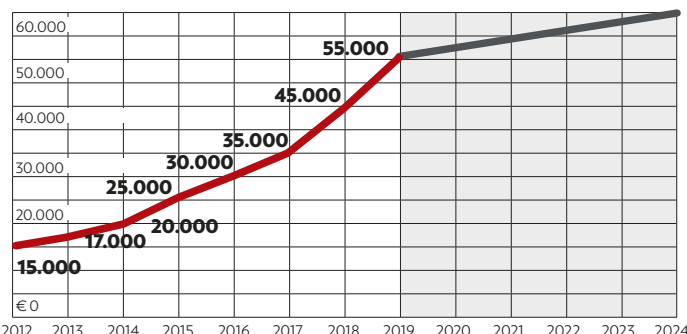
|        |        |        |        |        |        |        |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 83.000 | 66.000 | 55.000 | 44.000 | 27.500 | 22.000 | 11.000 |
| A+     | A      | AB     | BA     | B+     | B      | C      |

**Le Delta "Evo" in vendita** non sono tutte uguali. Serie speciali e numerate a parte, che costituiscono quasi un mercato a sé stante, sono le condizioni di conservazione a fare la vera differenza nei valori. Ci sono moltissime "Deltone" in apparenza belle, ma che nascondono un passato denso di incidenti rovinosi e riparazioni approssimative, per non parlare di meccaniche sfruttate oltre ogni limite o di elaborazioni esagerate alla ricerca di potenze improbabili. Il valore di questi esemplari è in stretta relazione con i costi di ripristino, che non sono mai modesti. Riportare "a zero ore" una "Evo" è più costoso di quanto si possa immaginare. Tenetelo ben presente, prima di innamorarvi...

## ANALISI DI MERCATO

## NON SI FERMA PIÙ

**Tra i collezionisti le gerarchie di valore sono ormai consolidate:** in cima alla graduatoria c'è la Martini 6, seguita dalle Final Edition e dalle Dealer's Collection. Arrivano poi le Martini 5 e le serie numerate con colori differenti. In ultima posizione le "normali". Che, detto per inciso, continuano a salire trainate dalle serie speciali. Se a inizio decennio una Delta "Evo" valeva attorno ai 15.000 euro, con punte di poco superiori ai 20.000 per gli esemplari immacolati, oggi siamo almeno a 55.000, con punte che superano gli 80.000. Per una Martini 6 siamo almeno a 130.000 euro (label A+), ma, come già detto, questo è un limite molto molto provvisorio...





# GOD SAVE THE “LANDY”

Nata per superare l'austerità postbellica, questa 4x4 ha un successo inaspettato. Ispirata alla Jeep, la prima serie si evolve rapidamente e diventa un cult

Testo di **Maurizio Schifano**

**P**ur tra le potenze vincitrici della seconda guerra mondiale, negli anni immediatamente seguenti la Gran Bretagna è un Paese economicamente provato. L'industria automobilistica, come tutte le altre, fatica a ritrovare un mercato per una produzione “civile”; le lamiere d'acciaio poi, materia prima fondamentale in questo comparto, sono razionate e il governo concede la fornitura di ulteriori quantitativi solo ai costruttori in grado di esportare il 50% della produzione. Quelle d'alluminio, che tanto sono servite per la costruzione dei formidabili velivoli della Raf (Royal Air Force), primi fra tutti gli Spitfire e i

Lancaster, sono invece disponibili in discrete quantità. È in tale contesto che, per superare la forzata austerità, i fratelli Spencer e Maurice Wilks, managing director e technical engineer della Rover, decidono di avviare lo sviluppo di una vettura totalmente diversa dalle eleganti berline della loro normale produzione, in quel momento difficili da piazzare all'estero, ma alle quali comunque non vogliono rinunciare. All'inizio del 1947 Maurice Wilks aveva acquistato una delle tante Jeep lasciate in territorio britannico dai militari americani, per utilizzarla nelle sue tenute, e ne aveva potuto valutare pregi e difetti. Qualche mese dopo, proprio ➔





## È MITICA PERCHÉ...

**È la declinazione made in England dell'americana Jeep.** Con il fascino, lo stile e la classe inarrivabili dei sudditi di Sua Maestà. Fa storia a sé e non teme confronti.

**È la più spartana di tutte le Land Rover.** Ma proprio per questo è quella che riflette al meglio lo spirito del marchio.

**Alla guida si assapora il gusto dell'esplorazione in terre lontane.** Anche se ci limita a brevi "escursioni" dietro casa.





➔ prendendo spunto dalle caratteristiche della Jeep, egli realizza che il modello di punta Rover per quel momento critico dovrà essere anch'esso un veicolo polivalente con l'opzione della trazione integrale, pensato però per un impiego prevalentemente civile, nelle campagne della Gran Bretagna, ma anche nei deserti, nelle savane e nelle foreste dei vasti territori del Commonwealth. L'idea di Maurice Wilks, accolta con entusiasmo dal fratello, viene quindi esposta al consiglio di amministrazione della Rover, che l'approva; da quel momento tutte le risorse dell'ufficio progettazione sono dedicate allo sviluppo di quella che sarà battezzata Land Rover, un nome emblematico, che diverrà mitico.

Nell'estate del 1947 viene costruito il primo prototipo, allestito proprio sul telaio di una Jeep, quindi con lo stesso passo di 80"; lo sterzo, le sospensioni e il ponte posteriore però sono Rover, come pure il motore, un 4 cilindri di 1389 cm<sup>3</sup> con potenza di 48 CV, accoppiato a un normale cambio stradale, dotato di un riduttore di nuova progettazione e collegato a una trasmissione "part-time" ovvero a trazione posteriore con trazione anteriore inseribile; in più c'è una presa di forza posteriore. La parte più interessante è la carrozzeria, priva di porte come quella della Jeep e con forme altrettanto semplici, la quale, dati i presupposti, è realizzata quasi interamente



in Birmabright, la lega di alluminio, magnesio e manganese fino ad allora utilizzata per le costruzioni aeronautiche, che oltretutto, rispetto all'acciaio, è più facile da lavorare, più leggera e più resistente alla corrosione. Solo parte del paraframma e i rinforzi tra un pannello e l'altro sono in acciaio. La facilità di riparazione dovuta all'utilizzo di questa lega molto malleabile e all'assemblaggio in gran parte effettuato tramite rivetti, come per gli aerei, sarà uno dei fattori che determineranno il successo della Land Rover. Questo primo prototipo è caratterizzato dalla posizione centrale del piantone dello sterzo, perciò viene soprannominato "Centre Steer"; tale soluzione dovrebbe facilitare la vendita del

veicolo in tutto il mondo e accentuarne la connotazione di mezzo agricolo, ma per la produzione di serie verrà scartata in favore della guida a destra o a sinistra a seconda dei mercati.

Le prove di questo e di altri prototipi, che prevedono pure la valutazione dell'impiego di attrezzi agricoli collegati a una presa di forza posteriore, hanno esito positivo, perciò il 4 settembre 1947 il consiglio di amministrazione Rover delibera la produzione, presso lo stabilimento di Solihull, di un primo lotto di 50 esemplari di preserie, di cui 48 saranno effettivamente costruiti. Il telaio, in acciaio scatoletto e zincato, ha sempre il passo di 80", identico a quello della Jeep, che caratterizzerà tutti gli esemplari ➔

### Plancia unificata

La Land Rover ha inizialmente la strumentazione al centro. Sulle vetture a trazione integrale permanente (fino al model year 1951) la leva col pomello giallo serviva a bloccare il dispositivo automatico che disinseriva la trazione al ponte anteriore quando il motore non era in tiro o quando si inseriva la retromarcia.



DEL PRIMO LOTTO DI 50 VETTURE  
DELIBERATO NEL SETTEMBRE  
DEL 1947, SOLO 48 VENNERO  
EFFETTIVAMENTE COSTRUITE

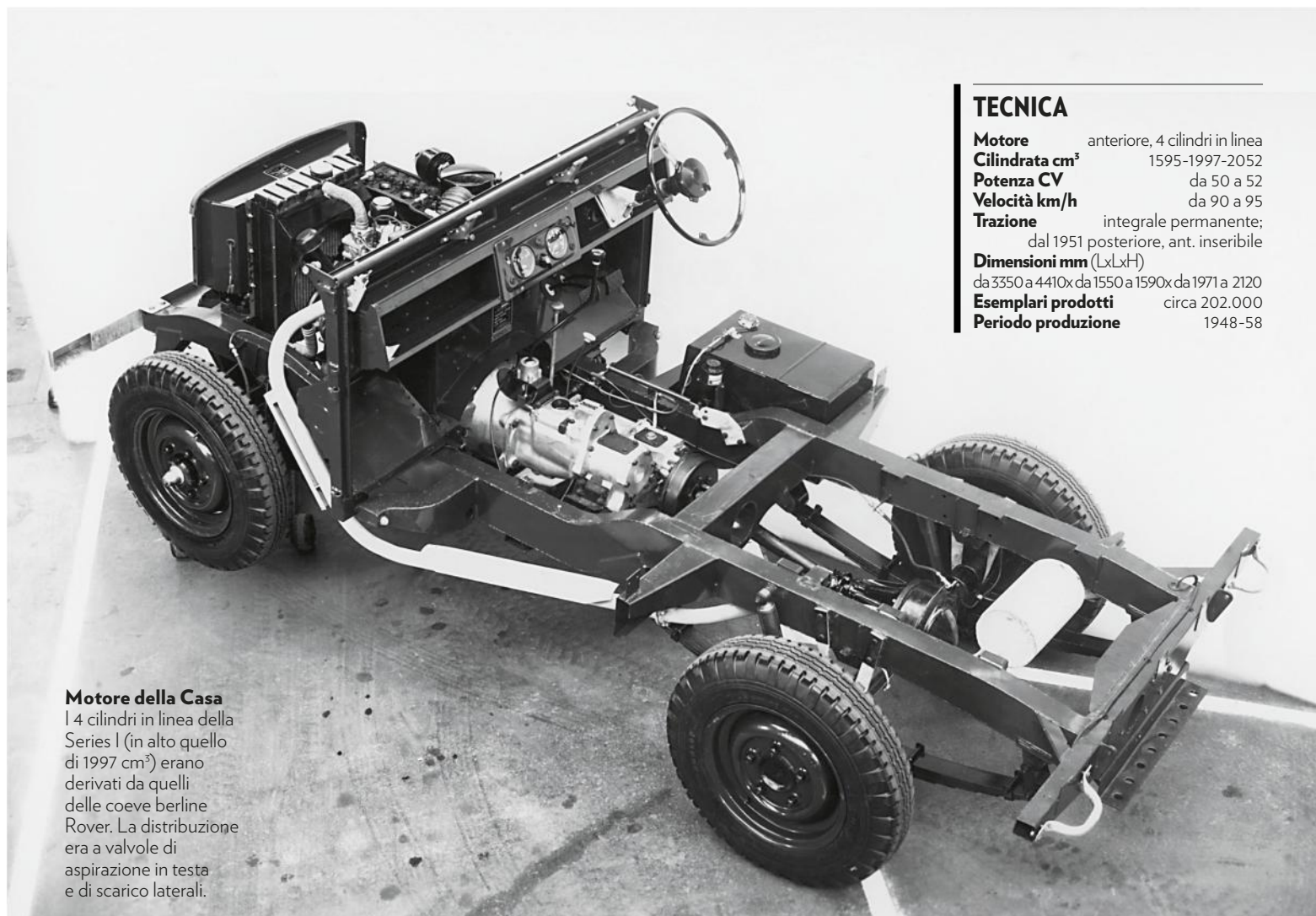


#### **Solo telonata**

L'unica versione disponibile fino al 1952 era quella con telone e finestrini asportabili. Inizialmente, per contenere il prezzo a 450 sterline, le porte, i finestrini e la capote erano considerati optional. La cosa fu mal digerita dai clienti, perciò divennero di serie, ma il prezzo aumentò a 540 sterline.







#### Motore della Casa

I 4 cilindri in linea della Series I (in alto quello di 1997 cm<sup>3</sup>) erano derivati da quelli delle coeve berline Rover. La distribuzione era a valvole di aspirazione in testa e di scarico laterali.

#### TECNICA

|                                  |                                                            |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Motore</b>                    | anteriore, 4 cilindri in linea                             |
| <b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b> | 1595-1997-2052                                             |
| <b>Potenza CV</b>                | da 50 a 52                                                 |
| <b>Velocità km/h</b>             | da 90 a 95                                                 |
| <b>Trazione</b>                  | integrale permanente; dal 1951 posteriore, ant. inseribile |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b>     | da 3350 a 4410x da 1550 a 1590x da 1971 a 2120             |
| <b>Esemplari prodotti</b>        | circa 202.000                                              |
| <b>Periodo produzione</b>        | 1948-58                                                    |

→ prodotti fino al settembre 1953, perciò identificati come Land Rover 80. Il motore ora ha una cilindrata di 1595 cm<sup>3</sup> e una potenza di 50 CV. La carrozzeria, disponibile solo in versione telonata, con porte metalliche e finestrini asportabili, mostra ora i tipici parafranghi squadriati che rimarranno immutati per tutta la produzione della Land Rover; è verniciata in verde salvia per i primi 40 esemplari e in verde scuro per gli ultimi 8. La presentazione al pubblico avviene all'Amsterdam Motor Show dell'aprile 1948 e a luglio gli ordini pervenuti a Solihull sono già 8000.

Le prime Land Rover 80 di serie, che in Gran Bretagna hanno un prezzo competitivo di 450 sterline, sono consegnate già da agosto e sono tutte verniciate in un verde chiaro prodotto in quantità per l'industria aeronautica. Dalla preserie differiscono principalmente per l'adozione della trazione integrale permanente, con dispositivo ruota libera al ponte anteriore. La dotazione prevede tre prese di forza: anteriore, laterale e posteriore. Da fine anno è disponibile il nuovo colore Bronze Green. Dal maggio 1950 i fari non sono più dietro la griglia

anteriore, ma fuori. Nel corso di quell'anno viene messo a punto un nuovo motore di 1997 cm<sup>3</sup>, che ha solo 2 CV più del "1600", ma una coppia ben più sostanziosa; sarà introdotto ufficialmente nell'autunno 1951. Per limitare l'usura e i consumi, nell'ottobre 1950 la trasmissione torna a essere del tipo "part-time", pure meno costosa da produrre. Nell'estate del 1951 viene montata una più semplice griglia del radiatore a T rovesciata; sempre per il 1952 viene introdotta la versione "Metal Detachable Top", con cabina metallica. Nel settembre del 1953, una modifica ben più importante, tesa ad aumentare la capacità di carico e la versatilità: il passo viene portato da 80" a 86"; contemporaneamente viene introdotto un nuovo telaio con interasse di 107"; la gamma dei modelli si amplia con la "Station Wagon", disponibile dapprima solo con l'86 pollici. Nel settembre del 1956 vi è un ulteriore incremento del passo di 2", che dà origine alle nuove gamme 88 e 109, mantenute fino ai primi anni 80 (quando arriveranno le 90 e le 110). Quest'ultima modifica è dettata dalla necessità di montare anche un motore diesel di nuova progettazione,



che ha una cilindrata di 2052 cm<sup>3</sup> e una potenza di 52 CV ed è più lungo rispetto al "2000" benzina. L'adozione di questo propulsore, nel giugno 1957, è l'ultimo aggiornamento nella costante evoluzione della Land Rover Series I, che ora può vantare una notevole varietà di allestimenti, ma che dopo oltre 200.000 esemplari venduti, in gran parte all'estero, deve lasciare il posto alla Series II, che verrà lanciata nel 1958. **RC**





### FAR EASTERN EXPEDITION 1955 SFIDA UNIVERSITARIA

Era l'estate 1955 quando Tim Slessor e Adrian Cowell, studenti dell'Università di Cambridge, trovatisi in stanza a bere un caffè, cominciarono a sognare una spedizione in automobile da Londra a Singapore. Così, atlante alla mano, ne tracciarono l'itinerario. La squadra



di Cambridge per realizzare un'impresa mai tentata prima, che poteva sembrare impossibile, fu formata il giorno dopo, coinvolgendo il cameraman Antony Barrington Brown, il segretario del Motor Club dell'Università Henry Nott e il navigatore ed esperto nell'ottenimento di visti turistici Pat Murphy. Poi si pensò di chiamare anche degli studenti di Oxford; uno solo accettò la proposta, Nigel Newbery, che divenne "furiere" e secondo meccanico della spedizione. Ora occorre trovare le automobili, che sarebbero state verniciate coi colori delle due università: grigio-azzurro chiaro per Cambridge e blu scuro per Oxford. La richiesta per due 86" Station Wagon con "tropical roof" nuove di fabbrica fu accolta dalla Casa, che valutò il grande ritorno pubblicitario che ne sarebbe derivato per il modello con carrozzeria metallica chiusa lanciato alla fine del 1953. La partenza da Hyde Park all'alba del 1° settembre, poi 18.000 miglia, attraverso Francia, Germania, Austria, Jugoslavia, Grecia, Turchia, Siria, Iraq, Iran, Afghanistan, Pakistan, India, Nepal, Birmania, Thailandia e Malesia. L'arrivo il 6 marzo 1956. Al termine della spedizione, le due Land Rover, ammaccate, impolverate ma perfettamente efficienti rientrarono a Londra. Quella di Cambridge sparì poco dopo; quella di Oxford, targata SNX891, è sopravvissuta: ritrovata nell'isola di Sant'Elena nel 2016, è stata risanata ed esposta, fra l'altro, ad Automotoretrò 2018.

### LA PAGELLA

#### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*\*

Nel dopoguerra la prima serie della Land Rover rappresentò la salvezza per la Rover. Per tutti gli anni 50 poi fu l'unica alternativa valida alla Jeep, superandola come diffusione nell'uso civile, a livello mondiale.

#### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*\*

La valenza del design della Land Rover, specialmente di quello della prima serie, sta proprio nella "mancanza" di stile. Le sue forme essenziali la rendono subito riconoscibile. E ciò non è poco.

#### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*

Sebbene non sia la più comoda e versatile da utilizzare, la prima serie, come spesso accade, è la più apprezzata dai collezionisti, perciò è anche la più quotata. Ma deve essere originale in tutto.

### I SETTE LABEL DI VALORE

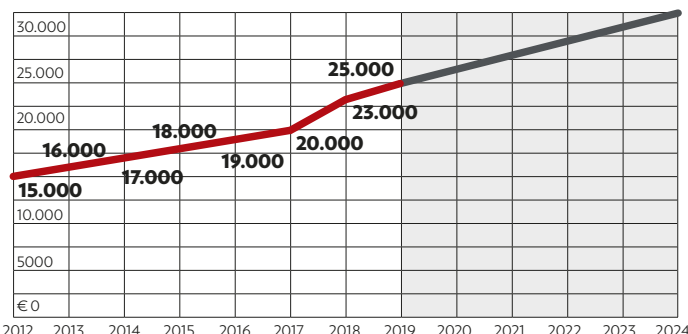
|        |        |        |        |        |        |       |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 37.500 | 30.000 | 25.000 | 20.000 | 12.500 | 10.000 | 5.000 |
| A+     | A      | AB     | BA     | B+     | B      | C     |

**Le prime Land Rover**, denominate successivamente Series I, sono molto rare in Italia e sono quasi tutte di importazione successiva all'originaria commercializzazione. Oggetto di culto sia per i collezionisti sia per i restauratori specializzati, presentano soprattutto una difficoltà: molti degli esemplari sopravvissuti presentano numerosi particolari specifici di serie successive. Per questo motivo il restauro, comunque possibile, è piuttosto costoso e quindi giustifica la forbice tra la quotazione per un esemplare conservato ma non del tutto originale (label B+) e quella relativa a una vettura perfetta: 25.000 euro.

### ANALISI DI MERCATO

## UNA MARCIA COSTANTE

**Le Series I sono il massimo** per i collezionisti della Casa di Solihull: il Sacro Graal della gamma della più celebre fuoristrada europea di sempre. Tale status ha innescato una continua crescita dei valori di mercato e sempre più spesso le Series I sono oggetto di transazioni internazionali, non di rado in occasione di importanti vendite all'asta. Le quotazioni sono sempre state elevate, partendo da una base, per un esemplare originale e oggetto di restauro non recente (label AB), di 15.000 euro nel 2012, fino agli attuali 25.000 euro. Per una Series I restaurata professionalmente e di qualità ineccepibile, ormai si toccano i 40.000 euro.





**RUOTECCLASSICHE**

LAND ROVER RANGE ROVER (1970-96)



# LA CLASSIC È LA PIÙ AMBITA

La robustezza e la motricità di una fuoristrada con la classe e il confort di un'ammiraglia:  
la Casa britannica concilia mirabilmente queste doti e crea la Suv all'europea

Testo di **Roberto Bruciamonti**





## È MITICA PERCHÉ...

**È il punto di riferimento da quasi mezzo secolo.** Ha inventato la categoria dei Suv di alta classe, a loro agio nel deserto o nei più esclusivi golf club.

**Le prestazioni sono ancor oggi di eccellenza fuoristrada e di buon livello su strada.**

Soprattutto coi V8, sono vetture che poco o nulla hanno da invidiare a modelli ben più recenti.

**Ha un fascino che poche altre vetture possono vantare.** È un marchio che è uno dei sinonimi stessi di fuoristrada. Inoltre, grazie agli oltre 300 mila esemplari costruiti, si può ancora acquistare a prezzi ragionevoli.

**S**in dal momento della presentazione, avvenuta il 17 giugno del 1970, la Range Rover si rivelò in grado di stupire non tanto per le novità tecniche quanto per l'innovativa combinazione di componenti meccanici, soluzioni stilistiche e contenuti pratici che ne facevano un veicolo unico nel panorama automobilistico mondiale. La Range Rover fu il risultato di un lungo processo evolutivo, iniziato già verso la fine degli anni Quaranta: la Rover, Casa che negli anni precedenti la seconda guerra

mondiale produceva vetture di categoria medio-alta caratterizzate da uno stile e da una meccanica raffinati, mal si adattava a produrre quello che, all'epoca, era un veicolo destinato quasi esclusivamente a un uso agricolo o industriale, e sin da subito iniziò a proporre varianti con carrozzerie più eleganti, che però, anche per questioni di prezzo, non ebbero un grande successo commerciale.

L'idea di una vettura che rappresentasse un incrocio tra una fuoristrada e una berlina, che avrebbe

dovuto prendere il nome di Road Rover, non venne però abbandonata, tanto che nel 1951 venne allestito il mock-up di una sgraziata station wagon capace di affrontare percorsi fuoristrada, che fu sviluppata fino al 1956, quando ne vennero allestiti 9 prototipi. La produzione avrebbe dovuto iniziare nel 1960, ma non se ne fece nulla. Tuttavia l'idea di una fuoristrada più raffinata delle spartane "Series" rimase nei programmi, insieme al nome: quando nel 1967 venne presentata ai dirigenti della Casa quella che sarebbe diventata la ➔





#### **Fango a 5 stelle**

Ampie superfici vetrate, interno ampio, luminoso e accogliente, uniti a un sound davvero unico fanno della Range Rover un veicolo ancor oggi particolarmente desiderabile. La sua versatilità d'impiego è di altissimo livello.







➔ Range Rover, il simulacro in gesso portava la scritta Road Rover. Ci vollero ulteriori tre anni, ma il prodotto finale fu un modello che rimase poi sostanzialmente immutato per un quarto di secolo, capace ancor oggi, a quasi 50 anni di distanza dalla presentazione, di esercitare un grande fascino e di garantire una eccezionale fruibilità.

La struttura fondamentale, rimasta invariata nel corso della produzione, è basata su telaio a longheroni e traverse in lamiera d'acciaio, con carrozzeria realizzata in acciaio e lega d'alluminio. Le sospensioni, con doppio ponte rigido, hanno elementi elastici costituiti da molle elicoidali. Il primo modello aveva carrozzeria a tre porte, con motore V8 a benzina di 3,5 litri (130 cavalli) e cambio manuale a quattro marce. La trazione era integrale permanente. La Range Rover con carrozzeria a cinque porte fu introdotta solo una decina d'anni dopo il

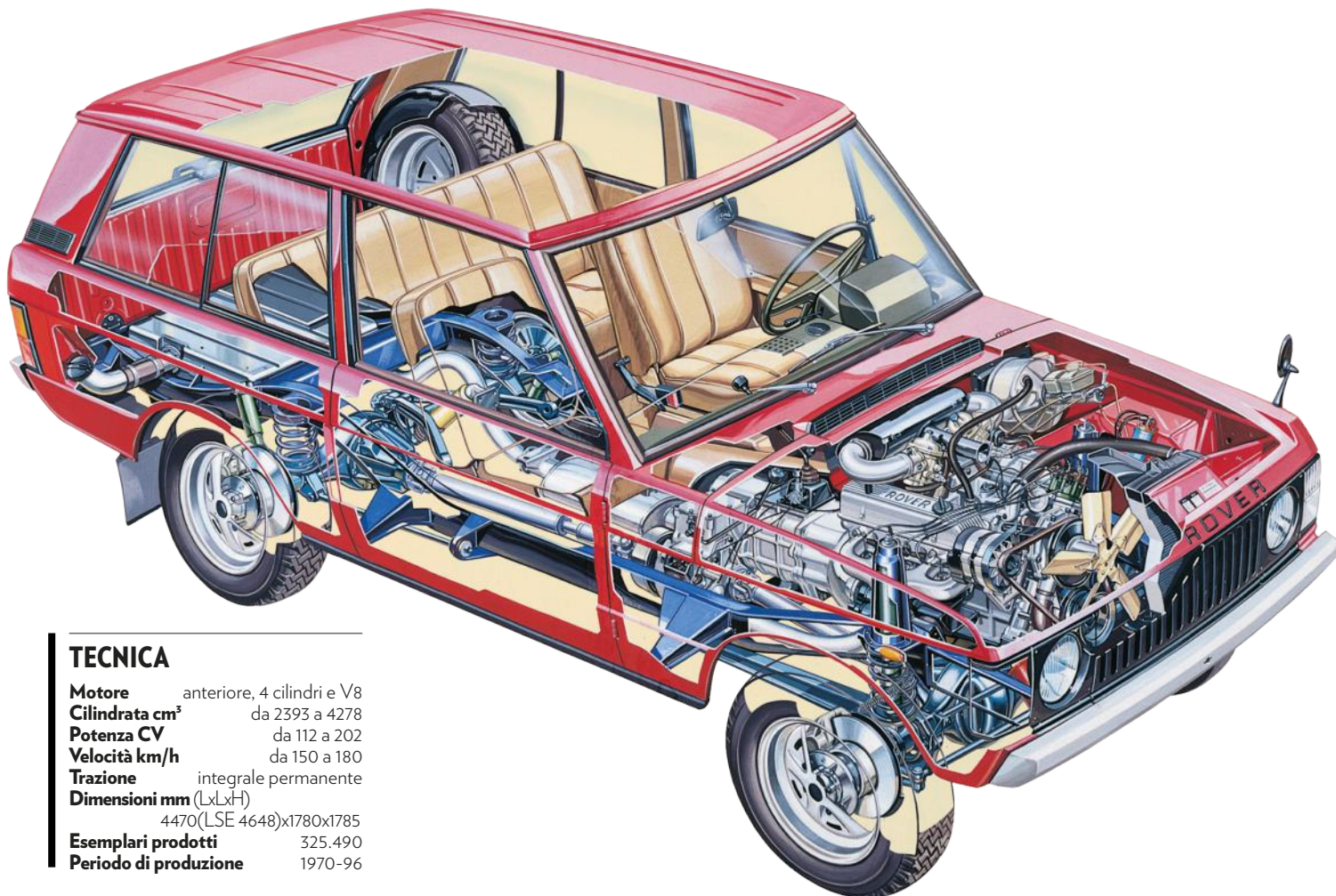
lancio: la domanda per un simile modello era stata inizialmente soddisfatta da carrozzieri indipendenti ma, nel 1980, la Rover stipulò con la svizzera Monteverdi un accordo per la modifica di un piccolo lotto di Range da tre a cinque porte. Il successo fu immediato, anche se le Range in tale configurazione di carrozzeria "made in Switzerland" venivano vendute a un prezzo superiore del 50% a quello delle tre porte. Fu così che, nel 1981, la produzione venne curata direttamente nelle officine South Works dello stabilimento Land Rover di Solihull.

Nel 1982 venne inserito in gamma il primo cambio automatico, a tre rapporti, seguito l'anno successivo dal manuale a cinque marce e, nel 1985, dall'alimentazione a iniezione elettronica Lucas L-Jetronic, disponibile inizialmente come alternativa a quella con carburatori carburatori Zenith-Stromberg. Alla metà degli anni Ottanta, la maggior parte delle Range Rover veniva ➔



**L'ALLESTIMENTO DELLE PRIME CARROZZERIE A CINQUE PORTE FU AFFIDATO ALLA SVIZZERA MONTEVERDI**





## TECNICA

|                                  |                            |
|----------------------------------|----------------------------|
| <b>Motore</b>                    | anteriore, 4 cilindri e V8 |
| <b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b> | da 2393 a 4278             |
| <b>Potenza CV</b>                | da 112 a 202               |
| <b>Velocità km/h</b>             | da 150 a 180               |
| <b>Trazione</b>                  | integrale permanente       |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b>     | 4470(LSE 4648)x1780x1785   |
| <b>Esemplari prodotti</b>        | 325.490                    |
| <b>Periodo di produzione</b>     | 1970-96                    |

## Origini off-road

La Range è sempre stata di sana e robusta costituzione. Sebbene rivolta ad una clientela facoltosa ed esigente, all'inizio presentava accorgimenti, come la manovella d'avviamento, tipici dei veicoli per impiego professionale.



→ ordinata nella variante a 5 porte, cosicché si valutò l'ipotesi di togliere dai listini la carrozzeria a tre porte, che rimase disponibile per alcuni allestimenti speciali.

Nel 1986 comparve la versione con motore diesel, un 2393 cm<sup>3</sup> a quattro cilindri da 112 CV prodotto dalla italiana VM di Cento. Nel 1988 furono introdotti modelli specifici per il mercato americano, con motori V8 maggiorati a 3,9 litri mediante l'aumento dell'alesaggio da 88,9 a 93,98 mm (la corsa rimase 71,1 mm) per mantenere invariata la potenza e l'erogazione nonostante l'adozione dei dispositivi

antiquamento richiesti dalle norme federali statunitensi. I cavalli salirono a 178 (il contemporaneo "3500" non catalizzato per il mercato europeo ne sviluppava 165) e, per il 1989, il 3,9 litri (tarato a 182 cavalli) venne offerto anche in Inghilterra e in Europa, unitamente al ripartitore Borg Warner con bloccaggio attivato da una viscofrizione. Nel medesimo anno arrivò anche il nuovo diesel, ancora un VM, ma di 2499,5 cm<sup>3</sup> e 119 cavalli, che preludeva all'impiego, per il 1992, del motore diesel Rover 200 Tdi (2495 cm<sup>3</sup>, 113 cavalli). Sempre nel 1992 fece la sua comparsa la Range

Rover LSE, mossa da un V8 di 4,3 litri (202 CV), con passo lungo e sospensioni ad aria. Nel 1994 venne lanciata la seconda generazione di Range Rover (la P38A) ma, siccome c'era ancora una certa richiesta della Range prima serie, questa rimase in produzione come Range Rover Classic. Nel marzo del 1994 il motore 200 Tdi lasciava il posto al 300 Tdi. Le ultime Classic a lasciare le catene di montaggio di Solihull, nel 1996, furono le Range 25th Anniversary 3.9, un'edizione speciale a tiratura limitata basata sulle Range Rover Classic SE Vogue. **RC**





### LA PAGELLA

#### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*\*

La comparsa della Range Rover obbligò tutti i costruttori ad adeguare i loro prodotti nel settore, che negli anni Quaranta, Cinquanta e Sessanta si era limitato a fornire nuove interpretazioni sul tema Jeep.

#### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*\*

Vanta un'eleganza dettata dalla funzionalità, cioè nata prima di tutto per soddisfare esigenze di praticità, che le conferisce un look personalissimo e assolutamente al di fuori del tempo.

#### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*\*

Universalmente apprezzata e immediatamente riconoscibile come 4x4 di classe, la Range Rover si compra e si vende con facilità, soprattutto se si tratta di una vettura in buone condizioni di originalità.

### I SETTE LABEL DI VALORE

|        |        |        |        |       |       |       |
|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| 22.500 | 18.000 | 15.000 | 12.000 | 7.500 | 6.000 | 3.000 |
| A+     | A      | AB     | BA     | B+    | B     | C     |

**Esistono ormai anche in Italia** numerosi professionisti specializzati nel restauro a 360 gradi delle Range Rover prima serie, sull'esempio di quanto avviene già da anni in Gran Bretagna. Grazie anche all'ottima disponibilità di ricambi, che nel Regno Unito è facilitata dalla presenza di organizzazioni commerciali dell'usato riciclato, ripristinare una Range Rover non presenta particolari difficoltà, tuttavia intervenire sulla meccanica, sul telaio e sulla scocca comporta spesso preventivi salati. Per questo motivo tra un esemplare AB e uno A+ (condizioni da concorso) la differenza di prezzo può in taluni casi superare il 50%. I valori degli esemplari dal 1977 sono più bassi di circa il 30%.

## JAGUAR LAND ROVER CLASSIC WORKS IL RESTAURO DELLA CASA

### L'iniziativa Range Rover Reborn

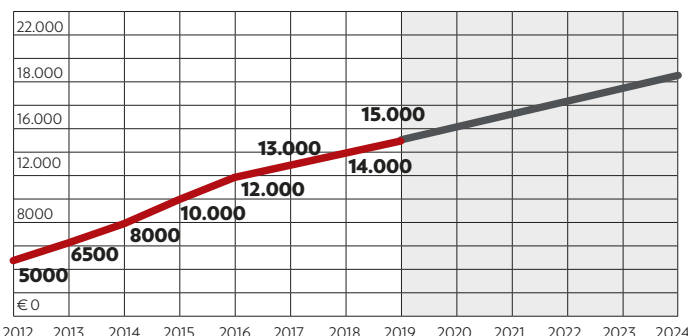
dimostra quanto sia indelebile il segno che questo modello ha lasciato nella storia del 4x4. Le origini del progetto Reborn risalgono al 2016, quando il gruppo Jaguar Land Rover decise che parte della storica fabbrica di Solihull venisse utilizzata per le operazioni di restauro condotte sotto l'egida del reparto heritage. Dopo una prima tiratura limitata di Series I, fu la volta della Range Rover Classic, per la quale inizialmente venne previsto un lotto di 10 vetture (andate subito a ruba...). La prima della lista fu una Range Rover a due porte in color Bahama Gold che viene esposta a Rétromobile nel 2017. L'esemplare "rinato" aveva lasciato le catene di montaggio di Solihull per la prima volta nel 1978 e, dopo la completa ricostruzione, era proposto a un prezzo di circa 135 mila sterline (equivalenti a 157.270 euro), una cifra che lo collocava tra i modelli più costosi della gamma Range Rover, superata solo da quella della nuova Range Autobiography LWB.



### ANALISI DI MERCATO

## UN SUCCESSO RECENTE

**La Range Rover della generazione prodotta fino al 1996,** denominata Classic per distinguerla dalle serie successive, è entrata nel novero delle auto da collezione in epoca recente, alla metà di questo decennio. Se fino a quel momento i prezzi erano confinati su valori modesti (attorno ai 5000 euro, se in buone condizioni, corrispondenti al label AB delle quotazioni di Ruoteclassiche), da lì hanno cominciato a lievitare sensibilmente, fino a triplicare. Secondo i nostri esperti, i primi esemplari, più spartani ma comunque di grande classe, continueranno a crescere nelle valutazioni anche nei prossimi anni, in maniera sensibile.





# MITO INARRESTABILE

La famosa fuoristrada britannica si rinnova in modo discreto, senza alcun stravolgimento. Carrozzeria pressoché identica, ma molte novità meccaniche

Testo di **Roberto Bruciamonti**

L'introduzione delle Land Rover 110 e 90, nella prima metà degli anni Ottanta, fu il risultato di un processo evolutivo iniziato verso la metà del decennio precedente, quando la Rover, allora parte della British Leyland, intraprese lo studio di un nuovo modello destinato ad ampliare la gamma Land Rover. Nel 1975 era quasi pronto il prototipo di questo nuovo modello, identificato dal codice SD5. Il progetto era parecchio innovativo e avrebbe richiesto grandi investimenti per essere industrializzato: questo, unito al fatto che un modello tanto moderno avrebbe potuto sottrarre clienti all'ammiraglia Range

Rover, causò alla fine la soppressione dell'iniziativa. Il know-how accumulato però non andò disperso, tanto che già nel 1976 erano in corso gli studi per una nuova linea di prodotto Land Rover, sempre a metà strada tra le "Series" e la Range. In quel periodo la British Leyland aveva ricevuto sussidi governativi per favorire lo sviluppo delle attività produttive, secondo un piano diviso in due fasi, Stage I e Stage 2. La disponibilità di denaro da investire nella ricerca creò i presupposti per seguire due linee evolutive: la prima prevedeva semplicemente l'impiego del motore V8 e della trasmissione della Range Rover su veicoli derivati dalle "Series", ovvero con

sospensioni a ponti rigidi e balestre, mentre la seconda, più impegnativa, prevedeva invece l'adattamento di carrozzerie tipo "Series" su telai modificati di Range Rover.

La prima delle due previsioni di sviluppo diede origine alle Land Rover motorizzate V8 che in breve vennero indicate con la denominazione di Stage I, la seconda ebbe invece una gestazione più lunga e rappresentò in sostanza la conclusione del percorso di sviluppo previsto, tanto che i prototipi, inizialmente chiamati "hybrid", più avanti vennero ribattezzati Stage 2. I primi quattro prototipi "hybrid" furono allestiti su ➡



## È MITICA PERCHÉ...

**Segna il passaggio dalle "Series" alla generazione Defender.**

Si tratta di una 4x4 che, insieme ad alcuni modelli Jeep e Toyota, ha scritto la storia del fuoristrada.

**Un'icona a quattro ruote, ovunque a suo agio.**

La sua spiccata personalità fa sì che le si perdonino grandi e piccoli difetti legati alla sua natura di veicolo da lavoro.

**Sotto linee pressoché immutate nasconde una meccanica rinnovata.**

A partire dalla trazione integrale permanente e dalle molle elicoidali, che sostituiscono le obsolete balestre longitudinali. E poteva montare il prestigioso motore V8 di origine Buick.









➔ telai Range Rover. Il passo originale di 100 pollici (2,54 metri) venne lasciato immutato per due telai, mentre per uno venne accorciato di 10" e sull'ultimo venne allungato di 10", onde ottenere due misure, 90 e 110 pollici, sovrapponibili a quelle delle Land Rover 88 e 109 allora in produzione.

Le carrozzerie furono realizzate modificando i lamierati in lega leggera delle "Series", mentre per alloggiare al meglio il propulsore V8 furono utilizzate la calandra piatta e il cofano anteriore allungato studiati per la Stage I. I ponti erano quelli della Range, con carreggiata superiore a quella delle "Series". A questi prototipi fecero seguito altri veicoli di preserie fino a quando, raggiunta la seconda fase dell'evoluzione prevista,



## RUOTECLASSICHE

LAND ROVER STAGE 2 - DEFENDER (1983-2016)

### Allarga i fianchi

A parte i parafrangini in materiale flessibile, la Land Rover 110 della primissima serie non presenta, a prima vista, delle grandi differenze rispetto alle 109 Serie III che l'hanno preceduta. I finestrini scorrevoli sono tipici dei primi lotti di produzione e dei modelli militari.



ovvero lo Stage 2, furono messe in produzione nel 1983 come Land Rover 110, o One Ten, con interasse di 279,4 cm (110 pollici appunto). Questa scelta fu dettata esclusivamente da motivi commerciali: all'epoca il 70% delle Land Rover vendute era a passo lungo, quindi parve logico proporre per prima sul mercato la versione che sarebbe stata più gradita. Il modello di serie, rispetto ai prototipi, aveva solo lungheroni del telaio maggiormente

dimensionati e molle delle sospensioni posteriori di diametro aumentato, oltre che un'unità autolivellante Hydromat Heavy Duty.

In concomitanza con il lancio della 110 fu presentata anche la 127, una variante con passo ulteriormente allungato studiata principalmente per uso militare o di protezione civile. Nel 1984 fu presentata la versione a passo corto, la 90. L'interasse, per motivi tecnici, era in realtà di 92,9 pollici (236

cm) e la vettura, pur molto simile alla 110, già vantava alcuni miglioramenti nella carrozzeria, tra i quali l'adozione di porte in un solo pezzo con finestrini discendenti (già utilizzate sulle Land Rover Santana dell'epoca) al posto di quelle in due pezzi con finestrini scorrevoli e parte superiore asportabile della 110 (che, in seguito, rimasero solo per i modelli militari). Sia le 90 sia le 110 potevano avere motori a benzina ("2300", "2500" o V8 di 3.5 litri, rispettivamente da 74, 80 o 113 cavalli) o a gasolio (2,3 o 2.5 litri, 59 o 65,5 cavalli). Il modello era destinato a riscuotere un grande successo, e rimase sostanzialmente invariato per anni, salvo il costante aggiornamento delle unità motrici e la comparsa di versioni speciali, caratterizzate da allestimenti specifici e, talvolta, da motori "fuoriserie" ➔

**IL MOTORE V8 VENNE SCELTO SOLO PER DARE LUSTRO E PRESTIGIO; I NUMERI PRODUTTIVI INFATTI FURONO SEMPRE TRASCURABILI**





## TECNICA

|                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4, 5 cilindri e V8 |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | da 1994 a 5000                |
| <b>Potenza CV</b>            | da 59 a 405                   |
| <b>Velocità km/h</b>         | 110-145                       |
| <b>Trazione</b>              | integrale                     |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b> | da 3722 a 5132x1790x2035      |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | circa 650.000                 |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1983-2016                     |

### Verso la Defender

La calandra piatta con feroite orizzontali e il cofano motore allungato riprendevano la forma di quelli utilizzati sulla Stage I. Rispetto alle "Series", il parabrezza aveva superficie vetrata più ampia e in un sol pezzo.

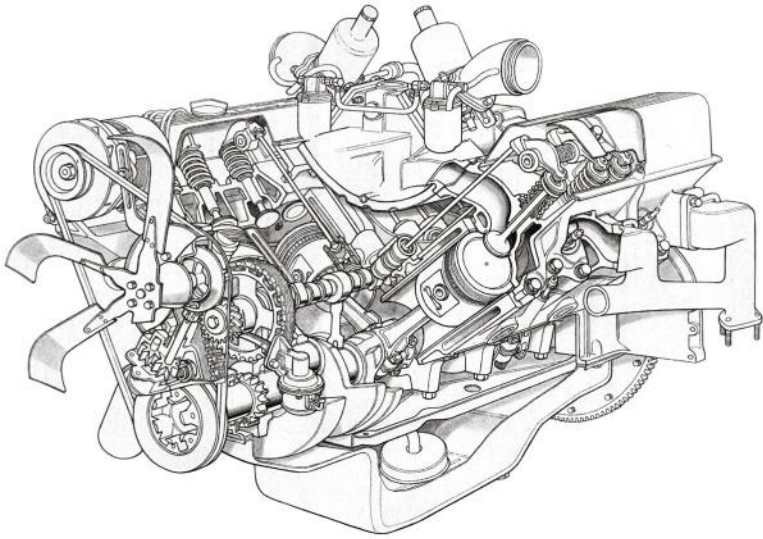


➔ (tipo il BMW M52, 2,8 litri o il Jaguar AJV8 5 litri a benzina, oppure l'Isuzu 4BD1, 3,9 litri diesel). La gamma dei propulsori perse, già nella prima metà degli anni Ottanta, le versioni di 2,3 litri, parenti strette di quelle utilizzate sulle "Series", e si arricchì prima della variante sovralimentata del 2,5 litri diesel, poi degli eccellenti 200 e 300 Tdi (1990 e 1992, rispettivamente 107 e 111 cavalli), quindi del Td5 (1998, 124 cavalli) e dei Ford Td4 di 2,4 e 2,2 litri (introdotti

nell'ordine nel 2007 e nel 2012, entrambi con 122 cavalli). Tra le unità a benzina, il 3,5 V8 vide la potenza salire da 113 a 134 cavalli; nel 1993 sulla versione per il mercato americano la cilindrata fu portata a 3947 cm³ e i cavalli divennero 190. Nel 1994, specificamente per l'Arma dei Carabinieri, venne anche prodotta in serie limitata una Defender con motore 2 litri (134 cavalli). Il nome Defender venne introdotto per indicare questo modello nel 1990 e rimase in

uso fino al 29 gennaio 2016, quando uscì dalla catena di montaggio di Solihull l'ultimo veicolo del genere (una Defender 90 Soft Top in allestimento Heritage, destinata al museo della Casa). Per celebrare il settantesimo anniversario del brand, nel 2018 la Land Rover ha allestito una esclusiva serie speciale "restomod" di 150 esemplari di Defender Works V8 con motore di 5 litri da 405 cavalli. Il prezzo? A partire da 169 mila euro. **RC**





### STAGE I NOBILITATA DAL V8

Il motore V8 di derivazione Buick ha rappresentato, sin dai primi anni Settanta, l'unità jolly della Casa di Solihull, indicata sia per i veicoli militari, sia per le berline ad alte prestazioni, sia per le fuoristrada di lusso. Tale propulsore venne scelto per le Stage I, evoluzione delle Land Rover "Series" per contrastare l'offensiva delle 4x4 nipponiche. Il V8 era compatto, leggero e poteva essere trapiantato senza grandi difficoltà su una 109, addirittura completo della trasmissione monolitica LT95 della Range. La potenza era ridotta a 91 cavalli per non stressare la trasmissione finale, costituita dal ponte Land Rover "a banjo" anteriore associato al Salisbury Heavy Duty al retrotreno. Il nuovo modello, uscito nel 1979, aveva sospensioni a balestre e, per sottolinearne la natura di passaggio evolutivo, divenne noto come Stage I. Oltre ai colori disponibili sulle normali Series III, la V8 era proposta anche nelle livree Java Green, Inca Yellow e Pageant Blue, prese in prestito dalla gamma Triumph. Vi fu anche un piccolo lotto di una trentina di Stage I con telaio a passo corto (88"), quasi tutte esportate a Trinidad.

### LA PAGELLA

#### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*\*

Rimasta in produzione per 33 anni consecutivi, equipaggiata con motori da meno di 60 a più di 400 cavalli, rappresenta la quintessenza della Land Rover. Un mito che oggi gli appassionati rimpiangono.

#### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*\*

La preoccupazione era quella di non discostarsi troppo dagli stilemi Land Rover classici: gli interventi sono stati a tal punto soft che la linea è rimasta pressoché "sovrapponibile" a quella delle "Series" a quella delle "Series" dei decenni precedenti...

#### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*

La Defender, rimasta in produzione per molti anni, è ancora molto diffusa come veicolo da lavoro. Gli esemplari in ottimo stato e quelli delle prime serie stanno gradualmente acquistando sempre maggior valore.

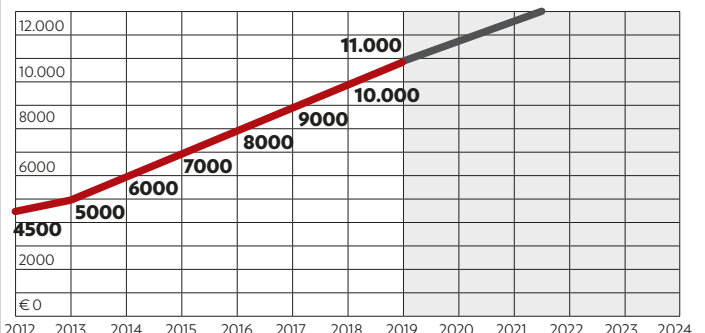
### I SETTE LABEL DI VALORE

|        |        |        |       |       |       |       |
|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 16.500 | 13.200 | 11.000 | 8.800 | 5.500 | 4.400 | 2.200 |
| A+     | A      | AB     | BA    | B+    | B     | C     |

A livello di volumi, le Land Rover sono le fuoristrada più frequenti nelle transazioni di 4x4 classiche, con un mercato internazionale vivace e un florido settore di specialisti. Per questo motivo, pur tra le difficoltà di una produzione estesa nel tempo e caratterizzata da una miriade di modifiche anno dopo anno, è relativamente facile eseguire un restauro, anche se i costi sono tutt'altro che contenuti. Le più ambite versioni con il V8 di derivazione Buick, già utilizzato sulle Range Rover, hanno quotazioni superiori a quelle delle 4 cilindri (benzina e diesel). Molto ricercate, e quotate, sono le rare Stage I e Stage 2. I prezzi sono "frizzanti" anche per le ultime Defender, soprattutto se appartenenti alle numerose serie speciali che si sono succedute nel nuovo millennio.

### ANALISI DI MERCATO SI È APERTA LA CACCIA

Sebbene le Land Rover con il V8 siano pressoché sconosciute in Italia (e molte quindi sono d'importazione successiva), i prezzi hanno cominciato a lievitare parecchio soltanto da pochi anni. Fino all'inizio di questo decennio, infatti, si potevano comprare per poche migliaia di euro: oggi invece non ne bastano 10.000, se conservate bene, e superano i 15.000 se ripristinate alla perfezione. L'innalzamento dei valori di mercato continuerà anche nei prossimi anni, un fenomeno dovuto anche all'uscita di produzione nel 2016 della Defender, che ha scatenato una caccia anche agli esemplari nuovi o recentissimi.





MERCEDES-BENZ CLASSE G (1979-91)

# NOBILTÀ GELÄNDEWAGEN

Nel 1979 la Casa di Stoccarda entra prepotentemente nel segmento delle 4x4. Con l'esperienza della Steyr-Daimler-Puch

Testo di **Maurizio Schifano**

Sono passati quasi trentacinque anni dalla fine della seconda guerra mondiale, che ha visto il trionfo della Jeep, e quasi trenta dall'esordio della Land Rover, quando, nella primavera del 1979, sul circuito francese del Paul Ricard, la Mercedes-Benz presenta la fuoristrada G. La lettera G sta per Geländewagen (Fuoristrada in lingua tedesca) e questo modello, a lungo meditato e progettato, rappresenta una risposta, finalmente degna, della Germania alle concorrenti americana e inglese, che sono ormai divenute un mito, ma anche alle giapponesi Toyota Land Cruiser e Nissan Patrol che, proprio in quel momento, cominciano a farsi apprezzare pure in Europa.

Tutto era iniziato nel 1972, quando la Daimler-Benz si era accordata con l'austriaca Steyr-Daimler-Puch, l'azienda di Graz esperta nel settore dei veicoli 4x4 che produceva il piccolo ed essenziale Haflinger, per sviluppare una fuoristrada tecnicamente evoluta, specialistica per l'impiego civile e militare, ma anche sufficientemente comoda, ben rifinita e di aspetto gradevole per essere degna del blasone Mercedes. Grazie a tale accordo, che in realtà si sarebbe

concretizzato nel 1977 con la fondazione della GFG (Geländefahrzeug Gesellschaft mbH), la Steyr-Daimler-Puch avrebbe potuto anche dare un valido erede all'Haflinger, mentre la Mercedes, appoggiandosi pure allo stabilimento della Casa austriaca, avrebbe potuto contenere i costi di industrializzazione.

Il progetto comunque era stato avviato già nel 1973, quando era stato costruito il primo modello in legno in dimensioni reali; nel 1974 era stato realizzato il primo prototipo, che prefigurava una struttura tradizionale con telaio a longheroni e traverse e una carrozzeria non portante imbullonata con l'interposizione di tamponi in gomma, e una meccanica con ponti anteriore e posteriore rigidi e trasmissione a trazione posteriore con quella anteriore inseribile. Nello stesso anno era stata prevista l'offerta di una versione a passo corto e di una a passo lungo. Lo sviluppo era partito nel 1975, contando pure sul fatto che, in quello stesso anno, l'esercito tedesco si era messo alla ricerca di un veicolo che potesse sostituire la DKW Munga. Quella ricerca si era conclusa fin troppo rapidamente nel 1976, con la scelta della Volkswagen Iltis, che aveva lasciato spazzata la Mercedes. ➔

## È MITICA PERCHÉ...

**Rappresenta l'unica concorrente tedesca alle altrettanto mitiche Jeep e Land Rover.** Ma con un blasone che fa la differenza.

**Vanta una qualità costruttiva e finiture superiori.** Doti che ne determinano una notevole longevità e robustezza

**A quarant'anni dalla nascita, è ancora in produzione.** La sua linea essenziale ed elegante si mantiene sempre valida e continua a piacere.











➡ Subito dopo, una nuova e allettante prospettiva commerciale si era palesata grazie alla garanzia dell'acquisto di 20.000 esemplari da parte dello Scià di Persia Reza Pahlavi, uno dei maggiori azionisti della Daimler-Benz, che però nel 1979 sarebbe stato detronizzato ed esiliato.

La Casa di Stoccarda era comunque riuscita a trovare altre opportunità di forniture militari, indispensabili per far fronte ai costi di progettazione e sviluppo, grazie alla disponibilità degli eserciti argentino, indonesiano e norvegese. Terminati le fasi preliminari, la produzione, in Germania per quanto riguarda la meccanica e in Austria per l'allestimento della carrozzeria e l'assemblaggio finale, è

avviata il 10 febbraio 1979. La prima serie, che in Austria, Svizzera, Liechtenstein, Gran Bretagna e Jugoslavia viene venduta col marchio Puch, è siglata W460 e inizialmente si presentava in tre versioni, poi mantenute per tutte le serie successive: telonata a 2 porte e station wagon a 3 porte passo corto (2400 mm) e station wagon a 5 porte passo lungo (2850 mm). Quattro i motori offerti al

lancio: un 4 cilindri in linea benzina a carburatore di 2308 cm<sup>3</sup> con 90 o, su richiesta, 102 CV, per la 230 G; un 6 cilindri in linea benzina a iniezione di 2746 cm<sup>3</sup> con 150 CV, per la 280 GE; un 4 cilindri in linea diesel di 2399 cm<sup>3</sup> con 72 CV, per la 240 GD; un 5 cilindri in linea di 2998 cm<sup>3</sup> con 90 CV. Pensata e costruita per l'uso specifico in fuoristrada, la Mercedes G si presenta

**RISPETTO ALLE CONCORRENTI,  
LA MERCEDES G SI DISTINSE SUBITO  
PER LA FUNZIONALITÀ E PER  
IL GRADO DI FINITURA SUPERIORE**



## RUOTECLASSICHE

MERCEDES-BENZ CLASSE G (1979-91)

### Linee essenziali

Le forme squadrate, ma nello stesso eleganti, della carrozzeria sono rimaste valide nel tempo, tanto da essere mantenute sulla serie attualmente in produzione. Nelle foto, la station wagon a 3 porte passo corto, la più piacevolmente equilibrata. Nella pagina a fianco, l'interno che mostra uno stile raffinato e finiture accurate.



soprattutto funzionale, con un'estetica che non ha nulla di ricercato e che perciò si è mantenuta valida fino ad oggi; questa fortunata fuoristrada infatti è ancora regolarmente in produzione, sebbene aggiornata nel design e con allestimenti e motori ben diversi.

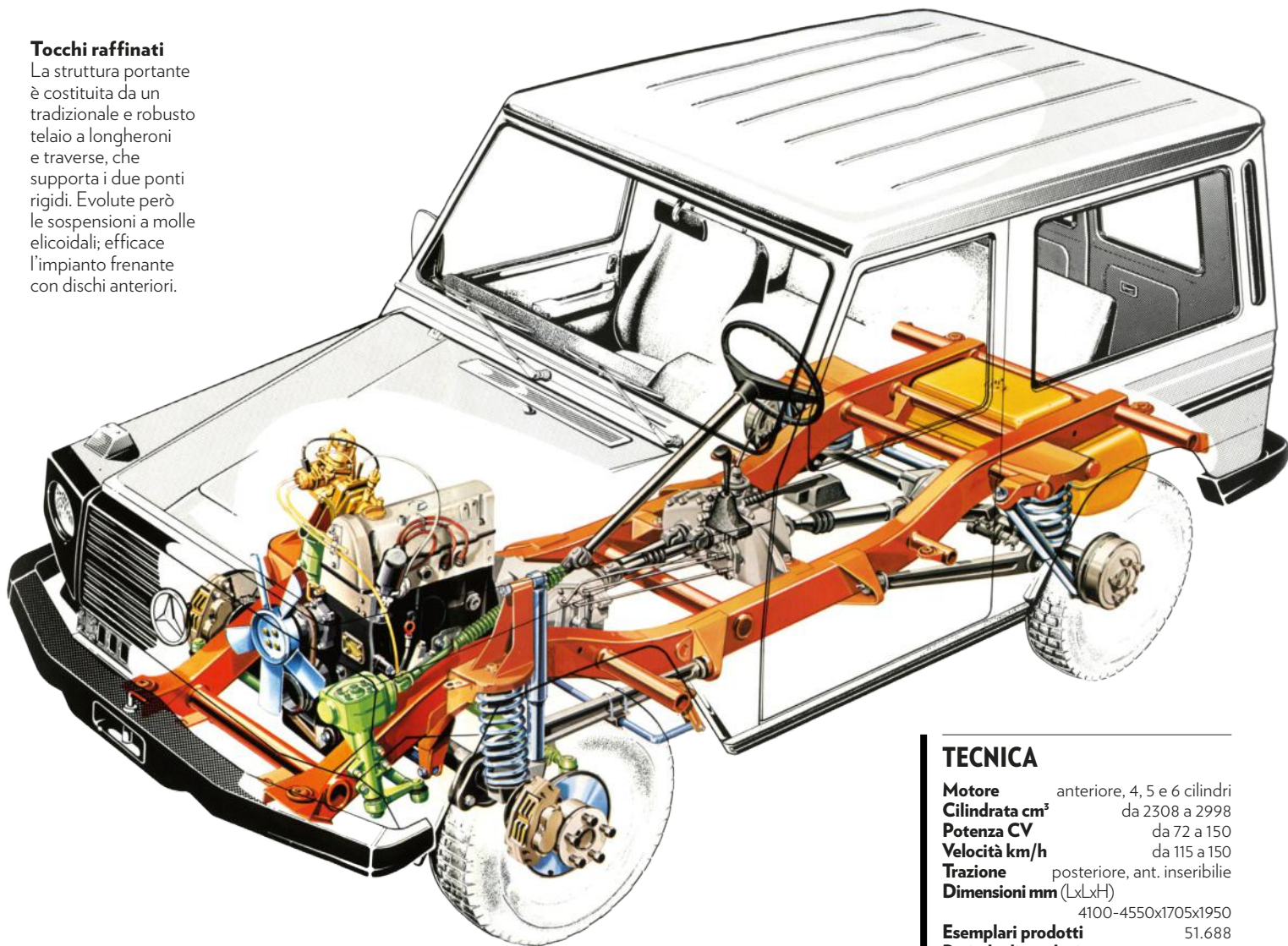
Le fiancate sono piane, i parafranghi sono conformati in modo tale che in caso d'urto non blocchino le ruote, molti particolari dell'abbigliamento sono incassati o costruiti in materiali elastici e gli sbalzi anteriore e posteriore sono molto limitati. Sebbene l'apparenza della serie d'esordio sia spartana, chi la osserva da vicino si accorge subito del livello di finitura elevato per una fuoristrada e superiore a quello della concorrenza. ➔





### Tocchi raffinati

La struttura portante è costituita da un tradizionale e robusto telaio a longheroni e traverse, che supporta i due ponti rigidi. Evolute però le sospensioni a molle elicoidali; efficace l'impianto frenante con dischi anteriori.



### TECNICA

|                                  |                              |
|----------------------------------|------------------------------|
| <b>Motore</b>                    | anteriore, 4, 5 e 6 cilindri |
| <b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b> | da 2308 a 2998               |
| <b>Potenza CV</b>                | da 72 a 150                  |
| <b>Velocità km/h</b>             | da 115 a 150                 |
| <b>Trazione</b>                  | posteriore, ant. inseribile  |
| <b>Dimensioni mm (LxH)</b>       | 4100-4550x1705x1950          |
| <b>Esemplari prodotti</b>        | 51.688                       |
| <b>Periodo di produzione</b>     | 1979-91                      |



Spiccano la cura con la quale è realizzato il rivestimento in poliuretano morbido della plancia e la finezza con cui sono montate e rivestite le leve della trasmissione e tutti gli altri comandi.

L'assetto di guida è comodo e "automobilistico", ma ovviamente sopraelevato; il che consente di avere una visibilità perfetta. La meccanica non ha nulla di rivoluzionario, ma presenta soluzioni costruttivamente raffinate, che assicurano sempre una guida facilitata e prestazioni di ottimo livello su ogni tipo di terreno. Solo col 6 cilindri della 280 GE però se ne possono sfruttare appieno le potenzialità, divertendosi, ma pagando lo scotto di consumi elevati, peraltro riscontrabili anche per i motori a benzina meno performanti e pure per i diesel. Con le serie successive la Mercedes G si evolverà, montando motori più affinati, anche elaborati AMG, e vanterà pure allestimenti di gran lusso. Ma l'essenza del progetto iniziale rimarrà intatta. Su alcuni mercati la Geländewagen è stata commercializzata col marchio Puch. **RC**





## PEUGEOT P4 LA GEMELLA FRANCESE

**Durante lo sviluppo della Mercedes G**, la Peugeot volle stringere un accordo con la Daimler-Benz con l'intento di realizzarne una particolare versione militare da produrre su licenza. Lo scopo della Casa francese era quello di disporre di un veicolo da proporre all'esercito francese, che presto avrebbe dovuto rimpiazzare l'ormai datata M 201, la Willys MB costruita su licenza col marchio Hotchkiss, e il progetto andò in porto. Il primo prototipo fu collaudato con successo nel 1978; la produzione in serie di quella che fu battezzata Peugeot P4, affidata alla Panhard, iniziò nel 1982. La carrozzeria era modificata per adattarla alle esigenze militari. Inizialmente il motore era il 2 litri a benzina impiegato dalla 504; poi arrivò un diesel aspirato di 2,5 litri con 70 CV, installato retroattivamente anche sulle vetture a benzina. La trasmissione era derivata da quella della 604. La Peugeot P4 fu in effetti fornita in dotazione all'esercito francese come VLTT (Vehicule Liaison Tout-Terrain) ovvero fuoristrada di collegamento. La produzione cessò nel 1985 totalizzando circa 13.500 esemplari, molti dei quali sono ancora in servizio.



## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

Con la Geländewagen la Mercedes-Benz volle entrare in concorrenza diretta con Jeep e Land Rover, progettando un veicolo più moderno e performante, che grazie alle sue doti è ancora oggi in produzione.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

La valenza stilistica della Mercedes-Benz G è basata sul fatto che le sue linee nette e semplici non hanno tempo. La razionalità teutonica si addice a un veicolo del genere. Un classico.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*

Al lancio, pur essendo una fuoristrada "dura e pura" e quindi spartana, la Mercedes G, dato il marchio che portava, costava in media più delle concorrenti dirette. Oggi le quotazioni sono relativamente sostenute.

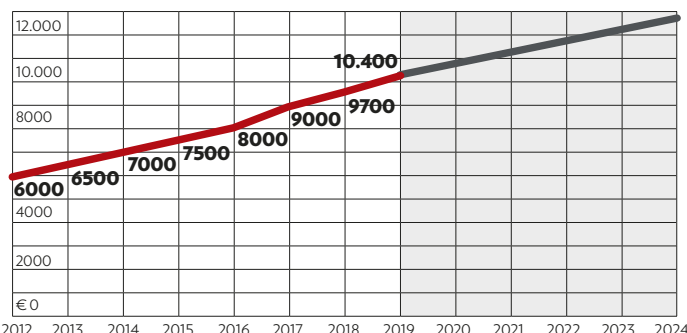
## I SETTE LABEL DI VALORE

|        |        |        |       |       |       |       |
|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 17.700 | 14.000 | 10.400 | 8.800 | 7.800 | 6.200 | 3.100 |
| A+     | A      | AB     | BA    | B+    | B     | C     |

**Il restauro di una G Wagen** è facilmente realizzabile, ma non si deve badare troppo al portafogli, perché i ricambi costano (però si trovano facilmente). Molti esemplari sul mercato hanno trascorso una vita di lavoro pesante: si possono acquistare a cifre ragionevoli, ma richiedono cure e attenzioni che superano il valore economico con facilità. Meglio puntare su una versione a benzina, generalmente meno sfruttata. Le più pregiate sono le originarie 280 GE (cui si riferiscono le quotazioni riportate). Un po' meno costose le 230 G/GE (poco potenti); diffuse in Italia le 200 GE, che forse rappresentano il compromesso migliore. Per le versioni più recenti, i prezzi aumentano sensibilmente in parallelo alla maggior sofisticatezza meccanica.

## ANALISI DI MERCATO DIESEL VALGONO MENO

**I valori di mercato** delle fuoristrada Mercedes offrono possibilità di acquisto per tutte le tasche. Le più apprezzate dai puristi sono le spartane 461, mentre le più lussuose 463 sono preferite da chi cerca una fuoristrada con qualche tocco di confort e modernità in più. Ugualmente richieste rispetto alle versioni a benzina, le diesel hanno però quotazioni inferiori. La base di partenza per una buona G Wagen è attorno ai 10.000 euro: più ci si avvicina ai periodi recenti, più i valori crescono. Tra le "classiche", le più ambite sono le 280 GE (rare e più apprezzate le "passo corto"). Ma il valore reale dipende soprattutto dalla dotazione di accessori, in particolare quella tecnica con i tre differenziali bloccabili.









# PUNTO DI SVOLTA

Per la prima volta una fuoristrada "light duty" presentava design, confort e qualità di una berlina. Col 3.0 V6 è un investimento certo

Testo di **Roberto Bruciamonti**

**S**ebbene Mitsubishi avesse realizzato una piccola serie di veicoli 4x4 già verso la metà degli anni Trenta, fu soltanto qualche anno dopo la fine della seconda guerra mondiale che la Casa giapponese entrò nel settore delle 4x4 leggere.

Fu un evento più casuale che programmato, visto che tutto iniziò con l'assemblaggio, su incarico della Guardia Forestale nipponica, di 53 Jeep CJ-3A arrivate smontate dagli Usa. Il lavoro comprendeva anche una limitata serie di modifiche per rendere le Jeep, che entrarono in linea come J1, più adatte al servizio. Le J1 furono molto apprezzate e ciò portò a una nuova commessa, con un ordinativo per l'assemblaggio di ulteriori 500 CJ-3A per le Forze di Sicurezza Nazionale, ordinate come J2. Fu il preludio alla concessione alla Mitsubishi della licenza di costruzione della Jeep CJ-3B. Il modello, proposto inizialmente come J3, rimase in produzione fino al 1998 per scopi civili e militari, anche se, già a partire dalla prima metà degli anni Settanta, la Casa nipponica iniziò gli studi per produrre una fuoristrada destinata prevalentemente al mercato civile. Nel 1978 fu presentata al Salone di Tokyo una

prima concept 4x4, ma il modello definitivo vide la luce nell'autunno del 1981 e fu lanciato ufficialmente nell'ottobre di quell'anno in occasione del Tokyo Motor Show come Mitsubishi Shogun, "Comandante" in lingua giapponese, nome che per l'esportazione sarebbe diventato Pajero o Montero (quest'ultima denominazione per i Paesi di lingua ispanica e il Sudamerica in particolare, dove Pajero è un termine scurrile).

La commercializzazione ebbe inizio a partire dal maggio del 1982: inizialmente era disponibile la sola versione a passo corto (2350 mm) a tre porte, con carrozzeria chiusa o aperta (tipo torpedo) e motori a benzina (2 e 2,6 litri, rispettivamente 92 e 131 cavalli) o diesel (2,3 litri e 65 cavalli), ma già nel febbraio 1983 la gamma si era arricchita con la versione a passo lungo (2695 mm) ed entro l'anno divenne disponibile anche la sovralimentazione per i motori 2 litri a benzina e 2,3 diesel, onde rendere più vivaci le prestazioni, in particolare quelle delle versioni lunghe. La struttura era quella tradizionale per un veicolo fuoristrada, ed era basata su un telaio in acciaio a longheroni e traverse unito alla carrozzeria, sempre in acciaio, ➔

## È MITICA PERCHÉ...

**Design e qualità costruttiva sono di un livello mai riscontrato prima sulle 4x4.**

La fuoristrada smette di essere un veicolo spartano, di derivazione militare.

**Ha una fruibilità fuori dal comune.** Il confort di marcia è soddisfacente e le doti stradali consentono di districarsi ancora oggi nel traffico senza problemi.

**La sua affidabilità è proverbiale.** Fu uno dei presupposti del suo successo. Qualcuno l'etichettò come "noiosamente robusta". Brutta cosa l'invidia...



## RUOTECCLASSICHE

MITSUBISHI PAJERO (1982-91)



➔ mediante bulloni. La sospensione conservava al retrotreno il classico ponte rigido con balestre semiellittiche longitudinali, mentre all'avantreno le ruote erano indipendenti e la configurazione vantava un raffinato disegno con doppio braccio oscillante trasversale ed elementi elastici costituiti da barre di torsione longitudinali. Sempre nel 1983, l'importatore francese della Mitsubishi, Sonauto, aveva iscritto alla allora nascente Parigi-Dakar (che all'epoca partiva da Parigi e arrivava a Dakar...) due Pajero a benzina, che si piazzarono primo e secondo nella categoria Marathon, quella riservata ai veicoli rigorosamente di serie. Nello stesso anno la Bepi Koelliker Automobili di Milano iniziava l'importazione del modello, proponendo sul mercato italiano la versione

con motore 2,3 diesel turbo (84 cavalli per circa 130 chilometri orari di velocità massima) al prezzo, piuttosto salato, di 23 milioni e 800 mila lire chiavi in mano. All'epoca in Italia un'icona dell'off-road come la Jeep CJ-5 Renegade con motore diesel Isuzu da 68 cavalli costava 22 milioni e 886 mila lire, una Mercedes G Station Wagon a cinque porte con motore "3000" diesel, corrispondente alle G attuali, veniva proposta a 39 milioni e 606 mila lire, mentre una Panda 4x4 era venduta a 9 milioni e 894 mila lire.

Il successo commerciale comunque non tardò ad arrivare, con la Pajero che divenne ben presto un punto di riferimento nel settore, anche dal punto di vista dell'immagine, un fenomeno che ripropose in campo fuoristradistico quello che la ➔







**Design longevo**  
L'abitacolo è spazioso e luminoso, grazie alle ampie superfici vetrate. La linea della carrozzeria rimase quasi immutata per tutta la durata della produzione della prima serie, con l'eccezione dell'aggiunta della presa d'aria sul cofano quando venne introdotto l'intercooler.

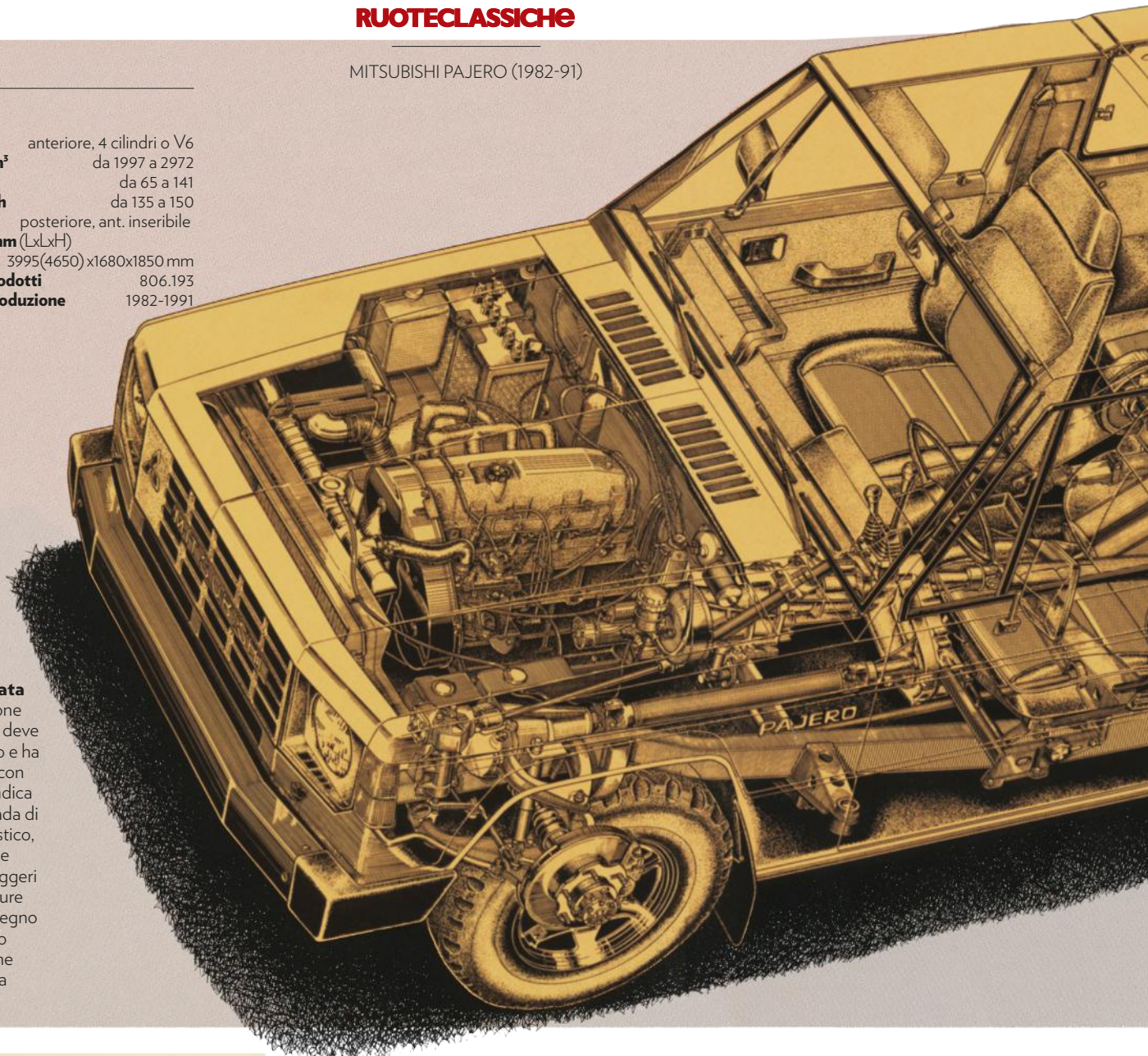


### TECNICA

|                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4 cilindri o V6  |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | da 1997 a 2972              |
| <b>Potenza CV</b>            | da 65 a 141                 |
| <b>Velocità km/h</b>         | da 135 a 150                |
| <b>Trazione</b>              | posteriore, ant. inseribile |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b> | 3995(4650)x1680x1850 mm     |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | 806.193                     |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1982-1991                   |

### Robusta e curata

La denominazione "light duty" non deve trarre in inganno e ha poca attinenza con la robustezza: indica vetture fuoristrada di tipo automobilistico, come la Pajero, e non autocarri leggeri (tanto nelle finiture quanto nell'impegno di guida) per uso fuoristrada, come spesso accadeva all'epoca.

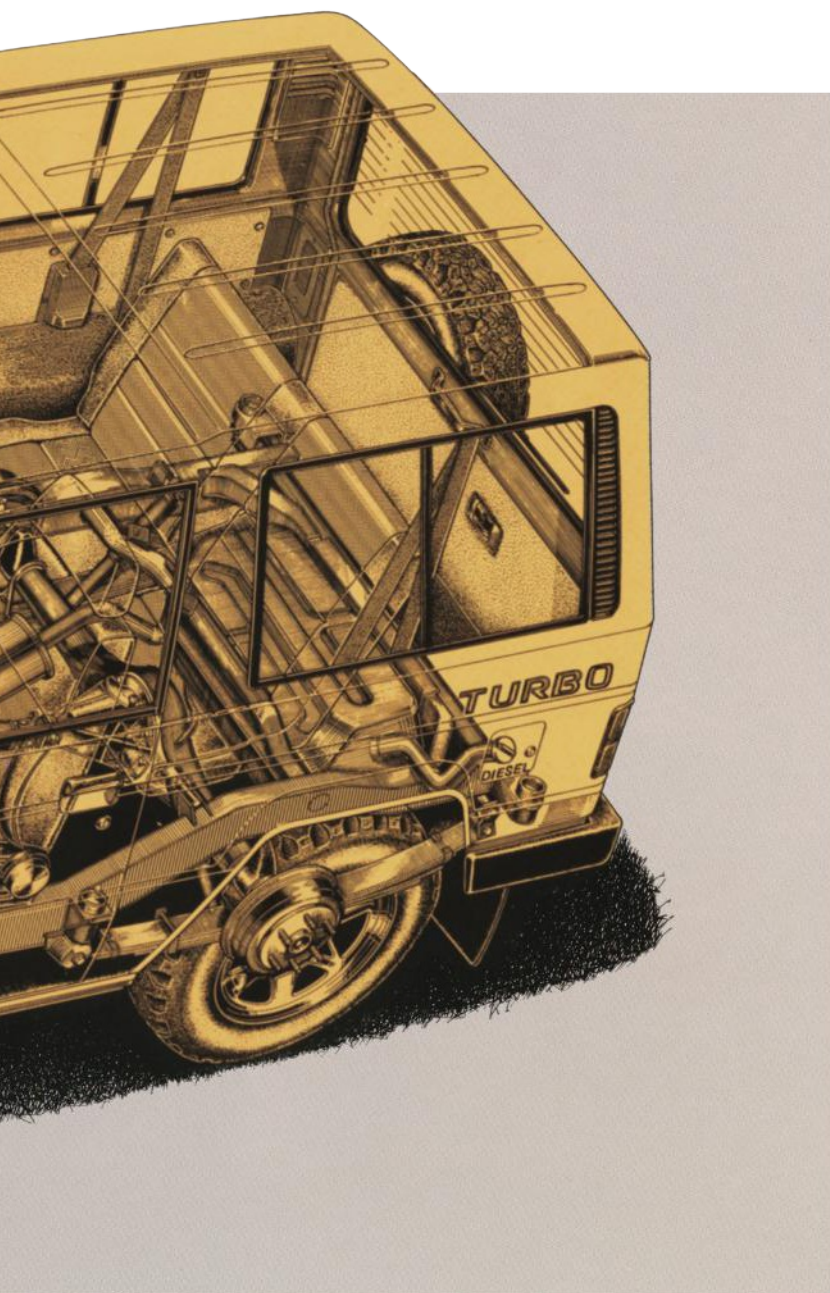


➔ Volkswagen Golf rappresentava in campo automobilistico. Del resto, rispetto a molte concorrenti, la Pajero era davvero un altro pianeta, con impianto di riscaldamento di tipo automobilistico, servosterzo, servofreno, freni anteriori a disco, ripartitore con catena Morse per limitare la rumorosità. Inoltre aveva doti dinamiche sovrapponibili a quelle di un'automobile: Giovanni Cassini, sicuramente il più grande esperto italiano di fuoristrada, scriveva nel 1983 della Pajero che "Le qualità stradali sono le migliori riscontrare tra le 4x4 Diesel sul mercato". Ovviamente la Mitsubishi faceva di tutto per sostenere lo status della sua 4x4. Colorazioni eleganti, metallizzate e anche bicolori, finiture curate, abitacolo con plancia di tipo automobilistico e rivestimenti robusti si accompagnavano a un continuo e costante aggiornamento tecnico: maggiorazione della cilindrata del

diesel a 2,5 litri, introduzione dell'intercooler, adozione del V6 di 3 litri a benzina, sospensioni con ammortizzatori regolabili elettricamente e, a partire dal 1989, sostituzione delle balestre posteriori con molle elicoidali.

Dopo quasi dieci anni dall'inizio della produzione, nel 1991 la prima serie della Pajero (L040) lasciò il posto alla seconda generazione (V20), analoga strutturalmente e concettualmente ma con carrozzeria, interni e unità motrici rivisti, che rimase in produzione fino al 1999 quando venne sostituita dalla nuova Pajero a scocca portante. La Pajero, oltre a essere una fuoristrada "trendy", è sempre stata un veicolo estremamente efficace sui tracciati veloci, come dimostrano le ben 12 vittorie ottenute dalle elaborazioni sportive aventi come base questo modello, tra il 1985 e il 2007, nella selettiva Parigi-Dakar, la leggendaria maratona africana. **RC**





## LA JEEP DEL SOL LEVANTE LICENZA ORIENTALE

**Il 4 giugno 1998 la Mitsubishi** annunciò la fine della produzione dei modelli Jeep costruiti su licenza americana. Il debutto commerciale della prima Mitsubishi Jeep era avvenuto nel 1953. La versione originale a passo corto, CJ-3B-J3, fu prodotta dal 1953 fino agli anni Settanta, assieme con il modello CJ-3B-J4 destinato all'esercito giapponese. I motori Hurricane di 2199 cm<sup>3</sup> e 75 CV provenivano inizialmente dagli Stati Uniti, ma poi furono anch'essi realizzati su licenza in Giappone. Fino alla metà degli anni Cinquanta la Mitsubishi seguì con un certo scrupolo il progetto originale, conservando addirittura la guida a sinistra (strano, visto che in Giappone si circola sulla sinistra) ma poi i progettisti nipponici si presero via via sempre maggiori libertà: iniziarono con versioni a passo allungato (prima 2225 mm, poi 2640 mm, dagli originari 2032 mm), poi con motori di maggior cilindrata, sia a benzina (2,4 poi 2,6 litri, sui modelli J56 e J57) sia diesel (le J54 e J54A militari adottavano un 2,7 litri), infine con carrozzerie chiuse e aperte, tutte sviluppate sulla falsariga di quella della Jeep CJ-3B e con riferimenti stilistici inequivocabili a questo modello, per lo meno nel frontale.



## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*\*

Fu una delle prime fuoristrada "light duty" moderne: nasceva per soddisfare le esigenze degli appassionati di off-road piuttosto che quelle militari e della cantieristica, per cui era comoda e pratica nell'uso di tutti i giorni.

### IMPORTANZA DI STILE

\*\*\*\*

Il suo look era ricercato per un'un'epoca in cui, nel settore dei veicoli fuoristrada, le considerazioni di tipo stilistico erano molto secondarie rispetto a quelle di robustezza e funzionalità in condizioni di utilizzo impegnativo.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*

Il Pajero è ancora percepito come un vecchio veicolo fuoristrada, senza una particolare valenza storica, per cui i prezzi sono ancora relativamente accessibili. Per contro, alcuni ricambi non sono facili da trovare.

## I SETTE LABEL DI VALORE

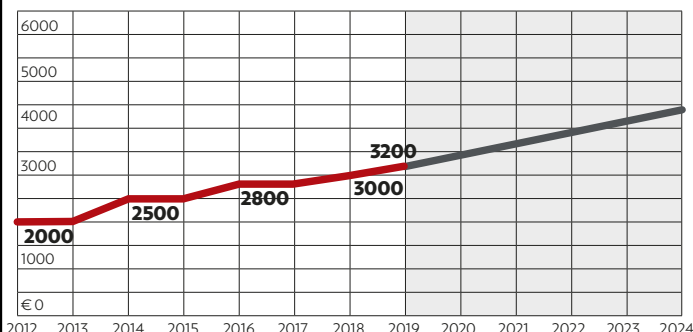
|       |       |       |       |       |       |     |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 4.800 | 3.800 | 3.200 | 2.600 | 1.600 | 1.300 | 600 |
| A+    | A     | AB    | BA    | B+    | B     | C   |

**Chi vuole collezionare** una Mitsubishi Pajero di prima generazione deve cercare un esemplare ben conservato, con poche riparazioni necessarie, altrimenti spenderà cifre ben superiori all'attuale valore di mercato: è questa l'indicazione che si trae dall'osservazione delle quotazioni, che da tempo sono stabilizzate su valori molto modesti. La buona notizia è che presso i commercianti specializzati in ricambi per veicoli 4x4, la disponibilità di molte parti specifiche è ancora possibile.

## ANALISI DI MERCATO

## QUOTAZIONI ANCORA BASSE

**La Pajero è considerata dai collezionisti** la prima fuoristrada che, pur conservando elevatissime capacità motrici su ogni tipo di terreno grazie alla sua struttura tradizionale con telaio a longheroni e traverse separato e alle sospensioni efficacissime sui terreni più vari, è concepita come una vera e propria automobile. Questo è stato il motivo del suo successo all'epoca e anche del gradimento che tuttora riscuote. Ma le quotazioni di mercato sono ancora allineate su valori modesti, che però tenderanno alla crescita nei prossimi anni. Le versioni a benzina sono più apprezzate, mentre la differenza tra passo corto e passo lungo non sono sostanziali.









RUOTECCLASSICHE

NISSAN PATROL (1980-2002)

# ALLA CONQUISTA DEL MONDO

Nell'immaginario collettivo è la fuoristrada per eccellenza del marchio giapponese. A differenza delle sue progenitrici, nasce per l'impiego civile e in vista dell'esportazione in Usa e in Europa

Testo di **Roberto Bruciamonti**

## È MITICA PERCHÉ...

**Le serie 160-260 sono diventate famose nel mondo per la loro grande affidabilità.** Motori e cambi, utilizzati anche sugli autocarri medi, sono indistruttibili.

**Esibisce doti da stradista straordinarie.** Apprezzati i suoi motori a 6 cilindri in linea sia benzina sia diesel, che assicurano buone prestazioni su asfalto e in fuoristrada.

**Nasce da un progetto molto indovinato.** E non a caso la Patrol rimane in produzione per oltre vent'anni con solo minimi aggiornamenti.





## NEL 1983 INIZIÒ LA PRODUZIONE ANCHE NELLO STABILIMENTO DELLA SPAGNOLA EBRO A BARCELLONA

**Q**uando si pensa alla Nissan Patrol, istintivamente si pensa al modello della serie 160, la Patrol come tutti la conosciamo (inizialmente destinata a chiamarsi Safari in Giappone), che fu il primo modello della 4x4 nipponica a essere pensato sin dalle prime fasi dello sviluppo come veicolo fuoristrada destinato ai mercati mondiali e non solo al Giappone o al Medio Oriente. La gamma dei motori venne infatti articolata su unità a benzina a sei cilindri di 2,8 e 4 litri, oltre al diesel "3200", e fu offerta su telai a passo corto (2350 mm) e lungo (2970 mm) e con carrozzeria station wagon, furgone o

pickup. La struttura del veicolo era estremamente convenzionale, con telaio a longheroni e traverse, carrozzeria in acciaio unita al telaio mediante bulloni, sospensioni a doppio ponte rigido con balestre semiellittiche longitudinali, trazione posteriore con quella anteriore inseribile (ne veniva proposta anche una versione con la sola trazione posteriore).

La possibilità che qualcuno potesse utilizzare la Patrol per diporto era stata considerata all'inizio con una certa sufficienza, tanto che non ne venne commercializzata una variante scoperta, e non ne venne prevista nemmeno una versione per impieghi militari con

carrozzeria torpeda, variante che invece costituiva la base delle due generazioni precedenti, la serie 4W (1951) e la 60 (1960). Nel 1980, in concomitanza con l'entrata in produzione della Patrol 160 in Giappone, la Nissan concluse con la britannica Massey Ferguson un accordo per l'acquisto del 35,85% delle azioni della società spagnola Motor Iberica, un importante gruppo industriale che produceva non soltanto trattori, ma anche autocarri leggeri su licenza Alfa Romeo (Ebro F108) e veicoli fuoristrada su licenza Jeep (Ebro Comando). Nel 1982 la partecipazione azionaria Nissan nella Motor Iberica salì al 54,68% e questo rappresentò la premessa





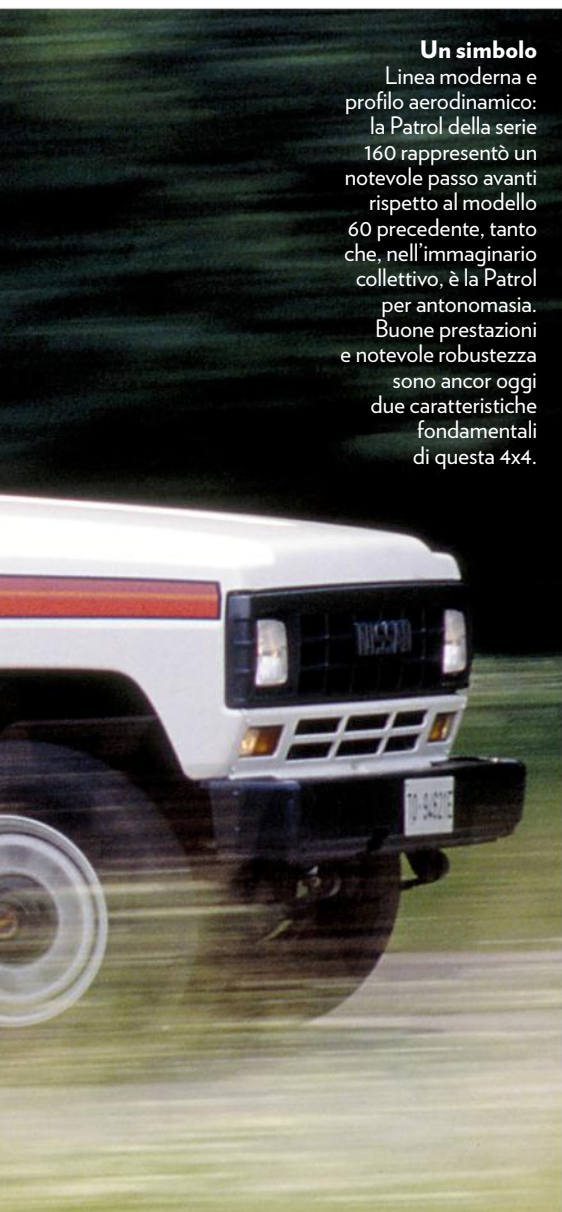
per l'entrata in produzione, nel 1983, della Patrol nello stabilimento Ebro di Barcellona. Le Patrol Ebro, inizialmente, erano equipaggiate con motori diesel a quattro cilindri di 2,7 litri da 70 cavalli (MD27, un Perkins prodotto in Spagna dalla Enasa, sostituito in seguito dall'A428, dall'A428T e dall'A428II) e, per il primo anno, la produzione venne destinata quasi in esclusiva al mercato spagnolo, che assorbì circa 4000 veicoli.

Nel 1983 l'assemblaggio della nuova Patrol venne intrapreso in Sudafrica e, nel 1984, anche in Iran. In Italia le prime Patrol serie 160, con motore diesel Nissan SD33 aspirato (6 cilindri in linea di 3246 cm<sup>3</sup>, ➔



### Un simbolo

Linea moderna e profilo aerodinamico: la Patrol della serie 160 rappresentò un notevole passo avanti rispetto al modello 60 precedente, tanto che, nell'immaginario collettivo, è la Patrol per antonomasia. Buone prestazioni e notevole robustezza sono ancor oggi due caratteristiche fondamentali di questa 4x4.



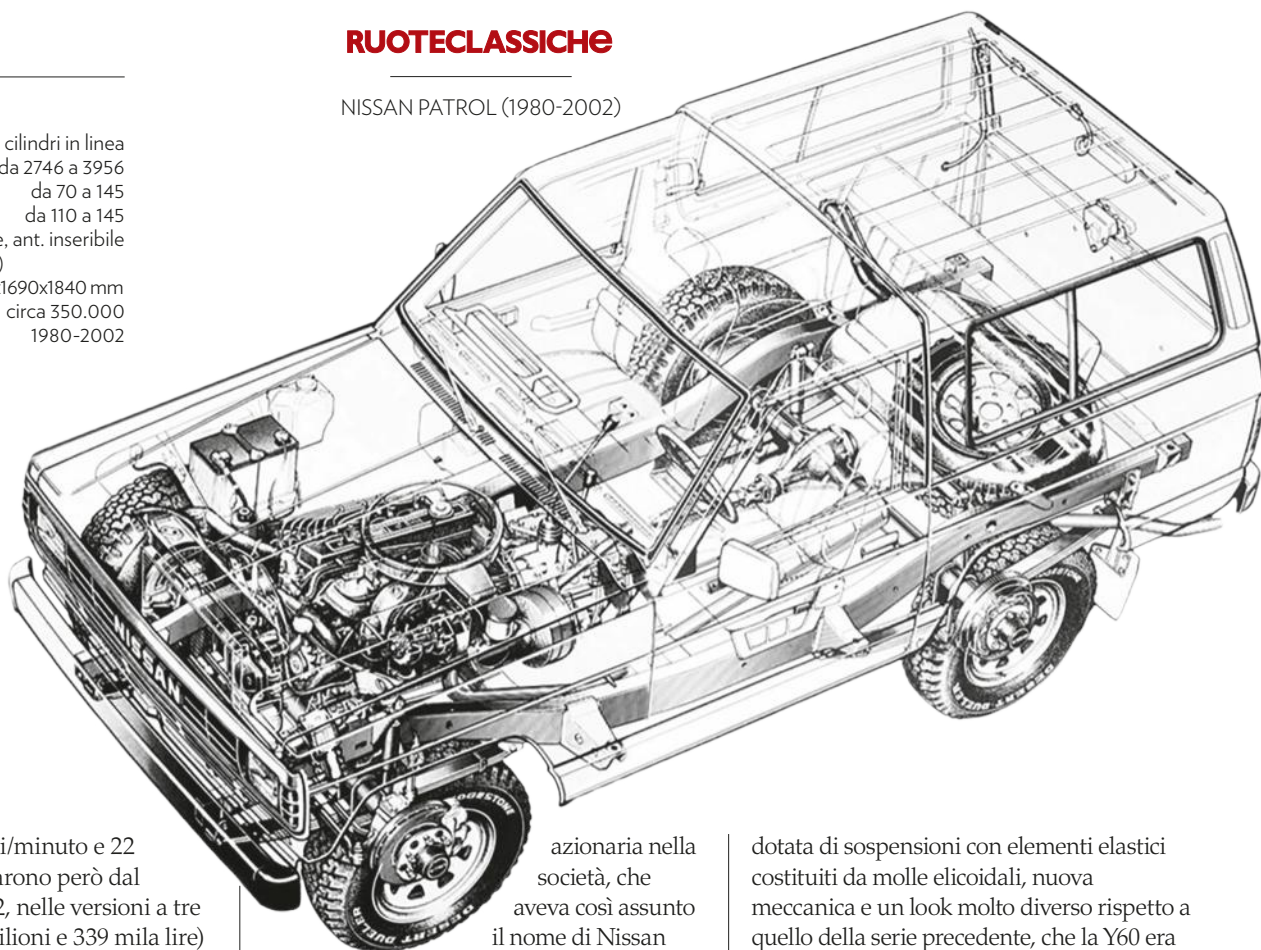


## TECNICA

|                              |                                   |
|------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4, 6 cilindri in linea |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | da 2746 a 3956                    |
| <b>Potenza CV</b>            | da 70 a 145                       |
| <b>Velocità km/h</b>         | da 110 a 145                      |
| <b>Trazione</b>              | posteriore, ant. inseribile       |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b> | 4105(4690 LWB)x1690x1840 mm       |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | circa 350.000                     |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1980-2002                         |

### Nessuna sorpresa

La configurazione meccanica è molto tradizionale, con carrozzeria e telaio separati e sospensioni a ponti rigidi e balestre. Nella pagina accanto, in alto, il 6 cilindri in linea turbodiesel di 3,3 litri da 110 CV.



➔ 95 cavalli a 3600 giri/minuto e 22 kgm a 1800 giri) arrivarono però dal Giappone, già nel 1982, nelle versioni a tre porte (Hard Top, 26 milioni e 339 mila lire) o a cinque porte (Station Wagon, 29 milioni e 644 mila lire). Solo nel 1984 sul nostro mercato divenne disponibile la Patrol Ebro, contemporaneamente alla Patrol Nissan con motore SD33T (110 cavalli grazie alla sovralimentazione): i due modelli, seppure molto simili sotto il profilo stilistico, venivano proposti a prezzi sostanzialmente differenti: 20 milioni e 100 mila lire la Ebro Patrol Hard Top K e 29 milioni netti la Nissan Patrol Hard Top TD.

Nel 1986 la Patrol spagnola fu oggetto di un moderato restyling e divenne serie 260. I ritocchi estetici interessarono soprattutto il frontale (furono adottati proiettori rettangolari al posto di quelli circolari e fu studiata una calandra di forma leggermente diversa), ma per il resto il look rimase pressoché immutato.

Per la Spagna, ovvero per l'Ejército Español, verso la fine degli anni Ottanta, vennero anche sviluppate due varianti specifiche per impiego militare, con carrozzeria torpedo e parabrezza reclinabile, a passo corto (MC-4, Militar Corto - 4 cilindri, con interasse di 2350 mm e motore Perkins A428, 2820 cm³ aspirato da 82 cavalli) e a passo lungo (ML-6, Militar Largo - 6 cilindri, con interasse di 2970 mm e motore SD33 aspirato di 3246 cm³ da 95 cavalli). La quasi totalità delle Patrol destinate ai mercati europei arrivava ormai dalla Spagna (dal 1987 la Nissan aveva ulteriormente esteso la sua partecipazione

azionaria nella società, che aveva così assunto il nome di Nissan Motor Iberica) e la

gamma di motori comprendeva sempre due unità a benzina (6 cilindri di 2,8 e 4 litri) e i diesel a sei cilindri SD33/SD33T, che a partire dal 1989 furono sostituiti dai più leggeri RD28/RD28T (6 cilindri, 2826 cm³, 90 cavalli nella versione aspirata e 115 cavalli in quella sovralimentata), che venivano già utilizzati anche sulla nuova Patrol (serie Y60), commercializzata da un anno in Giappone come Safari. Quest'ultima era

dotata di sospensioni con elementi elastici costituiti da molle elicoidali, nuova meccanica e un look molto diverso rispetto a quello della serie precedente, che la Y60 era stata chiamata a sostituire nel 1988 sulle catene di montaggio giapponesi. In Italia e in Europa, le Patrol 260 e Y60 sarebbero invece rimaste per qualche anno entrambe a listino, la prima con la denominazione Patrol TR e la seconda come Patrol GR (Gran Raid); a Barcellona infatti la Patrol serie 260 continuò a essere costruita fino al 1994, sia per l'esportazione sia per il mercato interno, rimanendo in produzione fino al 2002 per il solo mercato spagnolo. **RC**







## PER VENTIDUE ANNI È STATA UNO DEI SIMBOLI DELL'INDUSTRIA GIAPPONESE NEL CAMPO DELLE 4X4

### LA PAGELLA

#### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*

Le Patrol delle serie 160 furono le prime ad essere studiate per una clientela "mondiale" e non per mercati specifici, quali quelli nipponico o mediorientale, e le prime a prevedere motori diesel.

#### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

La carrozzeria venne inizialmente prevista solo per usi civili, quindi nacque solo con abitacolo chiuso e con parabrezza piuttosto inclinato, in modo da favorire l'aerodinamica.

#### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*

C'è una differenza di prezzo importante tra i modelli Ebro e quelli Nissan, in particolare per gli esemplari più vecchi. Le Ebro Patrol, spesso utilizzate come veicoli da lavoro, sono in genere anche più sfruttate rispetto alle Nissan.



### I SETTE LABEL DI VALORE

|       |       |       |       |       |       |     |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 5.000 | 4.000 | 3.300 | 2.600 | 1.700 | 1.300 | 700 |
| A+    | A     | AB    | BA    | B+    | B     | C   |

Come per altre fuoristrada giapponesi di pari epoca, il valore di mercato della Nissan Patrol non è ancora "esploso", tranne che per i pochissimi esemplari con grosse motorizzazioni a benzina, che però in Italia sono rarissime. Per i collezionisti è un problema grave, perché su molti degli esemplari di vecchia generazione, quasi tutti diesel con mezzo milione di km di percorrenza all'attivo, il ripristino si rivela antieconomico, se non inteso come un investimento di lunga durata. Una Patrol perfetta è scambiata sul mercato amatoriale a cifre attorno ai 5000 euro: si tratta in genere di esemplari conservati che però, come detto, sono rarissimi.

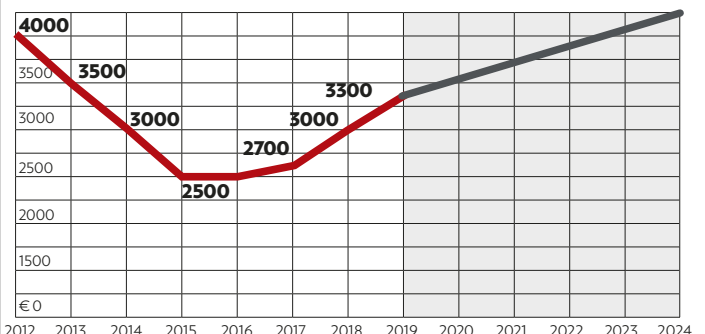
### LA PRIMA PATROL ARRUOLATA PER LA COREA

Lo scoppio della guerra di Corea, nel 1950, provocò un terremoto nella catena logistica nei reparti dell'esercito americano schierati in estremo Oriente. Tutti i veicoli tattici esistenti furono riservati alle unità impiegate nei combattimenti o a quelle destinate alle attività di supporto, creando una penuria di automezzi che rischiò di generare una disastrosa crisi nelle attività di coordinamento. Questo produsse una forte domanda di automezzi utilizzabili per scopi militari di presidio, per sostituire quelli inviati al fronte. Il Giappone, che si ritrovò come immediata retrovia di questo fronte, all'epoca contava poche strutture in grado di soddisfare le richieste statunitensi. La Nissan, che disponeva di un buon impianto industriale e del necessario know-how, pensò di adattare i componenti prodotti per i suoi autocarri medi alla realizzazione di una 4x4 leggera: il mezzo che ne risultò, nel 1951, fu la Patrol (Pattuglia) 4W60, una 4x4 che aveva le dimensioni, l'organizzazione meccanica e le sembianze di una Jeep MB (il passo era di 2,2 metri), ma un motopropulsore sproporzionato alle dimensioni del veicolo: si trattava di un sei cilindri di 3670 cm<sup>3</sup> e 85 cavalli (quello utilizzato su un autocarro medio del tempo).



### ANALISI DI MERCATO I PIÙ RICERCATI SONO I GIAPPONESI

I valori di mercato modesti non scoraggiano una discreta schiera di fedelissimi a quello che è stato uno dei fuoristrada giapponesi di maggior successo degli anni Ottanta. Le quotazioni delle successive versioni GR, ampiamente riviste esteticamente, sono maggiori di circa il 20-30%, ma non si differenziano in maniera sostanziale tra passo corto (eccellente in fuoristrada di montagna) e passo lungo (vera e propria "corriera" per il deserto). Per le versioni prodotte in Spagna dalla Ebro, invece, il valore è più modesto rispetto agli esemplari provenienti dal Giappone, che sono equipaggiati con motori a gasolio più grandi e potenziati.





**RUOTECCLASSICHE**

PORSCHE 911 CARRERA 4 (1988-93)

# LA PRIMA VOLTA QUATTRO

Al Salone di Parigi del 1988 esordisce la serie 964, che oltre a modifiche estetiche vanta motore di maggior cilindrata, nuove sospensioni e trazione integrale permanente

Testo di Maurizio Schifano







## È MITICA PERCHÉ...

**È la prima Porsche 911 di serie a trazione integrale.** Un motivo che da solo basterebbe a farla entrare nel mito.

**Con la trasmissione 4x4 la 911 diventa più "facile".** Anche i guidatori "medi" possono divertirsi al volante.

**Segna il debutto della generazione 964.** Una serie che permette alla Casa di affrontare di slancio il nuovo decennio con una vettura più confortevole e sicura.





Nel biennio 1986-1988 la Porsche è in profonda crisi.

Il brusco calo del dollaro nei confronti del marco tedesco, iniziato nel 1987, fa segnare la prima sensibile contrazione delle vendite nella storia della Casa di Zuffenhausen, facendo emergere un'eccessiva dipendenza dal mercato statunitense, che da sempre aveva assorbito più vetture di qualunque altro. Secondo Heinz Branitzki, il nuovo presidente del consiglio di amministrazione eletto il primo gennaio 1988, occorre selezionare la clientela, razionalizzare la produzione, puntare sempre sulla qualità, sui contenuti tecnologici del prodotto e migliorare la distribuzione geografica delle vendite, potenziando la crescita dei mercati "minori". Seguendo tali direttive, viene avviato il rinnovamento e l'aggiornamento di una gamma che da oltre dieci anni non vede l'esordio di un modello radicalmente nuovo. Per quanto riguarda l'ormai leggendaria 911, che taluni vorrebbero intoccabile, ciò non è affatto semplice, ma i

progettisti Porsche, ai quali è stato dato il compito di "rifare tutto senza cambiare niente", giocano comunque una carta vincente sviluppando la nuova serie 964, che, esposta in anteprima al Salone di Parigi del 1988, presenta diverse novità di rilievo, non tutte così evidenti. L'estetica di base è quella della serie precedente e le differenze paiono limitarsi alla diversa conformazione degli scudi paraurti, forse un po' troppo massicci, e di alcuni elementi della fanaleria e all'aggiunta di minigonne e di quell'insolito alettone posteriore, che, spiegano gli esperti, si solleva automaticamente a 80 km/h e rientra quando la velocità tende a zero. E poi ci sono i nuovi cerchi in lega a cinque razze, che mandano in pensione i mitici Fuchs a petali. Tutto qui? Niente affatto, perché la Casa dichiara che oltre l'85% dei particolari è nuovo e include altre parti della carrozzeria e del sottoscocca, che contribuiscono a ridurre la portanza e il Cx da 0,395 a 0,32. Anche l'abitacolo è stato rivisto, soprattutto per migliorare l'assetto di guida e offrire più spazio a ➔







#### **Continuità**

L'abitacolo della serie 964 appare quasi identico a quello della precedente serie della 911. Lievi modifiche consentono di ottenere maggior spazio per i posti anteriori; gli strapuntini posteriori possono accogliere comodamente solo dei bambini.

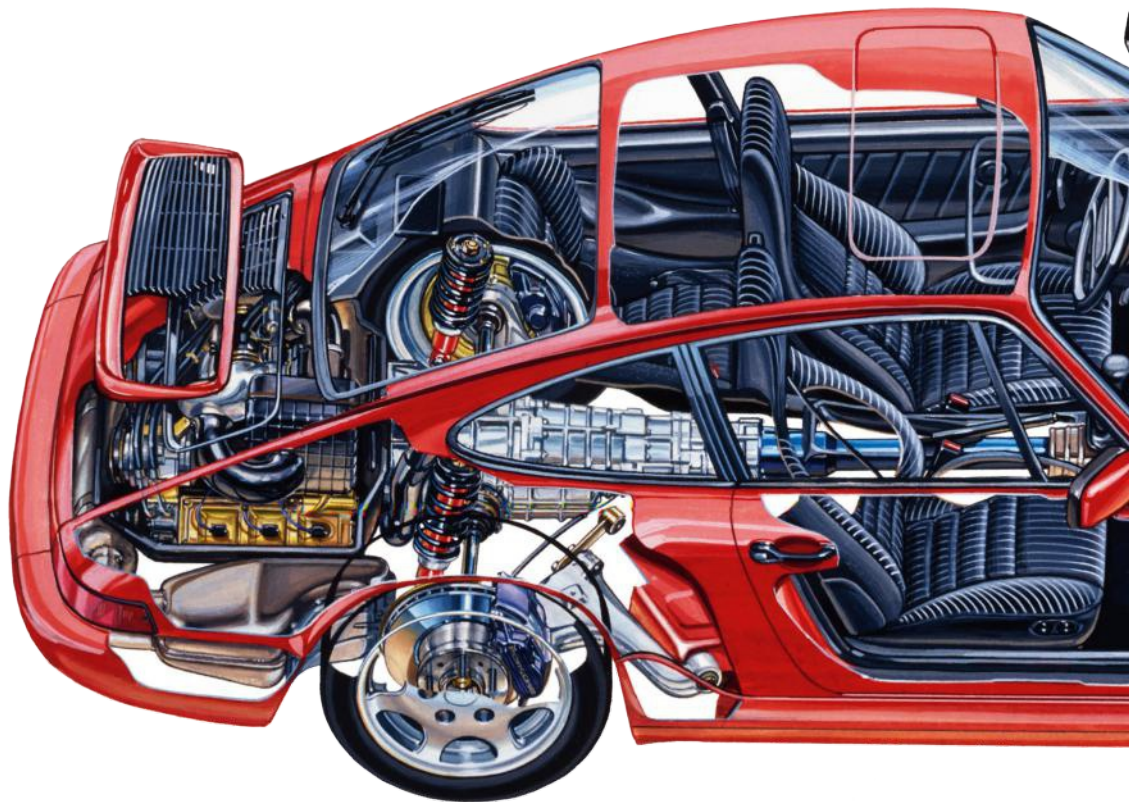


## TECNICA

|                                  |                              |
|----------------------------------|------------------------------|
| <b>Motore</b>                    | posteriore, 6 cilindri boxer |
| <b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b> | 3600                         |
| <b>Potenza CV</b>                | 250                          |
| <b>Velocità km/h</b>             | 260                          |
| <b>Trazione</b>                  | integrale permanente         |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b>     | 4250-1650-1320               |
| <b>Esemplari prodotti</b>        | 20.365                       |
| <b>Periodo di produzione</b>     | 1988-1993                    |

### Novità condivise

Le modifiche più importanti rispetto alla serie precedente riguardano la meccanica, prima fra tutte l'adozione della trazione integrale. Va notato comunque che, trasmissione esclusa, gli aggiornamenti della Carrera 4 verranno estesi anche alla serie 964 Carrera 2, lanciata nel 1990.



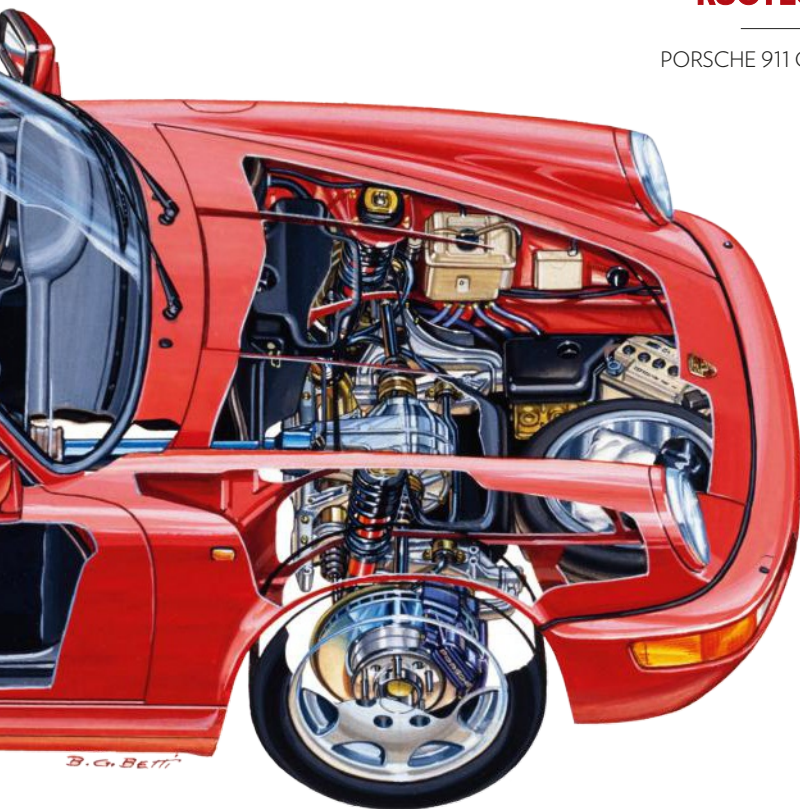
➔ disposizione del guidatore. Il compito assegnato ai progettisti prevedeva pure una variante fondamentale seppure invisibile dall'esterno, ovvero l'adozione della trazione integrale. Ed è questa la maggiore novità offerta dalla serie 964, che perciò esordisce in una versione inedita battezzata Carrera 4, dove il 4 indica appunto la trazione su tutte le ruote. Dopo l'assaggio offerto col prototipo della 911 SC Cabriolet esposto al Salone di Francoforte nel 1981 e l'adozione sulla 953 vincitrice della Parigi-Dakar del 1984 e sull'esclusiva 959, presentata nel 1983 ma andata in produzione due anni dopo, la Porsche ha infatti deciso di offrire la trazione integrale permanente su un modello realmente di serie, adottando uno schema simile a quello dell'Audi Quattro. In questa configurazione l'albero primario è collegato col secondario, cavo, che in tal modo trasmette il movimento a un differenziale centrale e successivamente al differenziale anteriore. Dal differenziale centrale il moto è a sua volta trasmesso al differenziale posteriore, tramite un albero coassiale e interno a quello cavo. Il differenziale centrale, che riparte il 31% della coppia all'avantreno e il 69% al retrotreno, si blocca automaticamente tramite un controllo elettroidraulico, oppure può essere bloccato manualmente, assieme al differenziale posteriore, agendo su una manopola posta sulla console. Nuove pure le sospensioni, non più a barre di torsione bensì a molle elicoidali, con montanti MacPherson



all'avantreno e bracci triangolari obliqui al retrotreno; più efficaci e più robuste contribuiscono a garantire un comportamento distinto da una maggiore stabilità. Finalmente lo sterzo è servoassistito e i freni adottano l'ABS. Trasmissione e telaio meritavano un motore quantomeno rivisto: il "flat six" della 964 ha una cilindrata di 3,6 litri, contro i 3,2 della serie precedente, e una potenza di 250 CV anziché di 231. Poi ci sono l'accensione a due candele per cilindro, che ha permesso di adottare un rapporto di compressione di ben 11,3:1, modifiche alla ventola di raffreddamento e all'impianto di scarico. Docile a bassa velocità, con una ripresa e un'accelerazione migliorate, la Porsche Carrera 4 serie 964 rappresenta un netto passo avanti rispetto alla precedente

Carrera 3,2 anche solo per le prestazioni, sebbene il suo boxer non emetta più quell'urlo selvaggio ed elettrizzante agli alti regimi che fino ad allora ha caratterizzato le 911. I suoi pregi maggiori sono ovviamente la tenuta di strada e la stabilità, in tutte le condizioni, che nessun'altra delle serie precedenti ha potuto vantare, ma che non stravolgono la personalità e il comportamento tipico di questo modello. Tutto come da programma dunque. Nel gennaio 1990 la 964 adotterà il nuovo cambio automatico e manuale Tiptronic, pietra miliare tra le "invenzioni" Porsche, e sarà offerta pure nelle versioni Targa e Cabriolet. Serie fondamentale, sebbene non ancora abbastanza apprezzata, la 964 uscirà di produzione nel 1993. **RC**





## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*\*

Dopo il prototipo 911 SC Cabriolet del 1981, la 953 vincitrice della Parigi-Dakar del 1984 e l'esclusiva 959, presentata nel 1983, la Carrera 4 è la prima integrale di Stoccarda entrata nella produzione di grande serie.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*\*

La modifica più evidente, rispetto alla precedente 911, riguarda soprattutto i paraurti. In realtà, la carrozzeria della 964 presenta molti ritocchi nei particolari che la rendono più aerodinamica. Ma la linea non cambia.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*

Nel 1989, in Italia, la Porsche 911 Carrera 4 costava ben 114.460.000 lire, trenta più della Carrera normale, appartenente ancora alla serie precedente. Perciò era un modello molto esclusivo. Oggi non è tra le 911 più quotate.

## I SETTE LABEL DI VALORE

|        |        |        |        |        |        |        |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 56.000 | 45.500 | 35.000 | 29.800 | 24.500 | 17.500 | 10.500 |
| A+     | A      | AB     | BA     | B+     | B      | C      |

**La prima Porsche di serie a trazione integrale**, la serie 964, è ormai entrata da tempo nel mirino dei collezionisti. Modello di grande successo, è stata prodotta in maggior numero di esemplari rispetto alla corrispondente versione Carrera 2. Quest'ultima è considerata dagli appassionati più in linea con le caratteristiche di marca, e quindi, per il momento, spunta quotazioni attorno al 10% in più. Un fenomeno che, col passare del tempo, dovrebbe attenuarsi fino a scomparire del tutto. Rispetto ai 35.000 euro della Carrera 4 Coupé, il valore della versione cabriolet è più alto (41.000 euro, label AB), così come avviene per quello della Targa (39.000, label AB).



## LOHNER ELEKTROMOBIL 4X4: L'ESORDIO FU ELETTRICO

**Nel 1898, assunto all'austriaca**

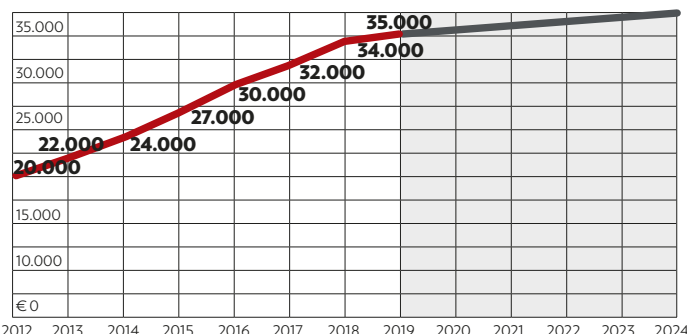
k.u.k.-Hofwagenfabrik Jakob Lohner & Co., Ferdinand Porsche ebbe l'incarico di progettare dei veicoli a trazione elettrica. Ne risultarono vari prototipi di Lohner Elektromobil, tutti coi motori elettrici integrati nei mozzi delle ruote per fare a meno degli organi di trasmissione. Tra le varie proposte ve ne fu una dotata di quattro motori elettrici e quindi a trazione integrale. La vettura venne realizzata nel 1900 per E.W. Hart, un gentleman driver inglese, che intendeva impiegarla in gara. Penalizzata dal peso degli accumulatori, che raggiungeva i 1800 kg, toccava comunque i 60 km/h, ma la sua autonomia era alquanto limitata. Nel 1901 Porsche risolse il problema con la Semper Vivus, automobile rivoluzionaria equipaggiata con motori elettrici inseriti nei mozzi delle ruote anteriori e con due monocilindrici a benzina De Dion-Bouton, che alimentavano un gruppo elettrogeno costituito da una coppia di generatori: nasceva la propulsione ibrida. Con le stesse caratteristiche, nel 1914 Ferdinand Porsche avrebbe progettato per la Skoda una trattoria a quattro ruote motrici per il traino del colossale mortaio da 305 mm, utilizzato dall'esercito tedesco durante la prima guerra mondiale.



## ANALISI DI MERCATO

### FOLLIE PER TUTTE LE 911

**Il mercato delle 911** si è acceso improvvisamente a inizio decennio, fino a raggiungere quotazioni elevatissime anche per modelli di relativamente grande serie. Il fenomeno, iniziato sulle ante 1973, si è poi esteso via via alle serie successive, fino a coinvolgere le 964 e le 993 (ultime 911 col boxer raffreddato ad aria). Per le 964, le più apprezzate sono naturalmente le Speedster e le Carrera RS, anche se l'aumento dei valori ha interessato tutte le versioni. Oggi una 964 Carrera 4 Coupé vale il doppio rispetto a inizio decennio: un trend che, oggi in un momento di pausa, continuerà anche nel prossimo futuro.





## È MITICA PERCHÉ...

**È una delle migliori auto da rally di sempre.** Con una meccanica raffinata e originale che la distingue dalle concorrenti giapponesi contemporanee.

**Rimane legata a Colin McRae.**

Uno dei piloti più forti di tutti i tempi, grazie al quale la Casa conquista il suo primo Mondiale, nel 1995.

**Garantisce prestazioni di alto livello ed è stata declinata in molte serie speciali.** Costituisce un'alternativa, per ora nettamente più economica, rispetto alla Lancia Delta "Evo".





**RUOTECCLASSICHE**

SUBARU IMPREZA WRX (1992-2001)

# IL FASCINO DEL BOXER

Dopo il dominio delle Lancia Delta e la parentesi della Toyota, è lei a dominare il Mondiale e a entrare nel cuore degli appassionati di rally. Le versioni stradali sono oggetto di culto in continuo fermento, con quotazioni destinate a impennarsi

Testo di Marco Di Pietro





## RUOTECCLASSICHE

SUBARU IMPREZA WRX (1992-2001)



Nel panorama automobilistico internazionale poche altre Case costruttrici possono vantare una identità di prodotto così spiccata: la Subaru, marchio giapponese relativamente giovane (è nato nel 1953), ha una sua filosofia progettuale ben definita, alla quale è indissolubilmente legata: crede fermamente nel motore boxer e nella trazione integrale. La sua notorietà si diffonde a livello planetario anche a seguito dei successi nei rally, dove si è distinta a partire dagli anni Novanta raggiungendo risultati di grande rilievo (tre titoli Piloti e altrettanti Costruttori).

L'adozione della trazione 4x4 su normali modelli stradali, dunque non da fuoristrada, nasce in tempi assolutamente non "sospetti": sono i primi anni Settanta, e più precisamente il settembre del 1972, quando esordisce la station wagon derivata dalla berlina Leone, fino ad allora il modello più grande della Casa delle Pleiadi. Tra l'altro, la Leone, già dotata di motore 4 cilindri boxer, è la prima delle Subaru con i cristalli delle portiere non dotati di cornice, un'altra delle raffinatezze costruttive caratteristiche della sua produzione. La Leone riscuote un grande successo sui mercati internazionali, portando alla ribalta la Casa, la cui produzione era prevalentemente orientata sulle Kei car,



**TRAZIONE INTEGRALE PERMANENTE  
E MOTORE BOXER: ECCO  
LA FILOSOFIA CONCETTUALE  
DISTINTIVA DELLA CASA GIAPPONESE**





#### Serie limitata

L'esemplare raffigurato in queste pagine è il primo prodotto di una serie limitata della Subaru Impreza WRX denominata WWW, ossia World Wide Winner, costruita in appena 200 esemplari tra il 1998 e il 1999 per festeggiare il titolo Costruttori del 1997.

microvetture da città fiscalmente agevolate dalla legislazione del Paese del Sol Levante. Piace, in particolare negli Stati Uniti, perché la trazione integrale facilita la guida su ogni terreno e con qualsiasi situazione meteorologica, ma anche perché è costruita con cura, facendo ricorso a materiali di qualità. Le serie successive della Leone partecipano con assiduità ad alcune prove del Mondiale Rally a partire dal 1980.

Ma è con la sua erede, la Impreza, berlina di categoria media a tre volumi nata nel 1992, che la Subaru riesce a ottenere un ruolo da protagonista nelle competizioni intercontinentali, un compito che non era riuscito nemmeno alla sorella maggiore Legacy, utilizzata nelle gare agli

albori degli anni Novanta.

La Impreza, disponibile con carrozzeria berlina, station wagon e coupé, secondo la tradizione della Casa, ha motori da 1,6 a 2 litri a benzina, 4 cilindri boxer. Per la versione di punta, concepita espressamente per ottenere risultati di rilievo nei rally, il 2 litri, tutto in lega d'alluminio, è sovralimentato mediante turbocompressore ed eroga 211 CV. Il modello top di gamma si chiama WRX. In gara prende il nome di Impreza 555, in omaggio allo sponsor, una marca di sigarette appartenete alla galassia della British American Tobacco. Il colore è il Blue Mica, che poi diventerà il più tipico delle Subaru da corsa. Il debutto in gara avviene al "Mille Laghi" in Finlandia nel

1993. Alla guida i campioni Ari Vatanen e Markku Alen. La prima vittoria assoluta arriva l'anno seguente al Rally di Corsica. Al volante c'è un altro dei super campioni: Carlos Sainz. A vincere il primo Mondiale, però, è il celeberrimo Colin McRae nel 1995 (è l'unico titolo vinto dal mitico pilota scozzese), che ha iniziato a distinguersi proprio con le Subaru (le Legacy LS con cui McRae aveva vinto due Campionati inglesi di fila con 10 assoluti su 12 gare). La stagione 1994 consente allo scozzese di classificarsi quarto. Nel 1995 è un serrato testa a testa con il compagno di squadra Carlos Sainz, e il Mondiale si risolve con la vittoria di McRae all'ultima gara, in Galles, che per l'asso scozzese è come se fosse ➔



## TECNICA

|                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4 cilindri boxer |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 1994                        |
| <b>Potenza CV</b>            | 211-218                     |
| <b>Velocità km/h</b>         | 230                         |
| <b>Trazione</b>              | integrale permanente        |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b> | 4340x1690x1400              |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | n.d.                        |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1992-2001                   |

### Fedele al boxer

Il motore "piatto", che consente di abbassare il baricentro, e la trazione integrale permanente fanno della Subaru WRX una vera arma da rally.

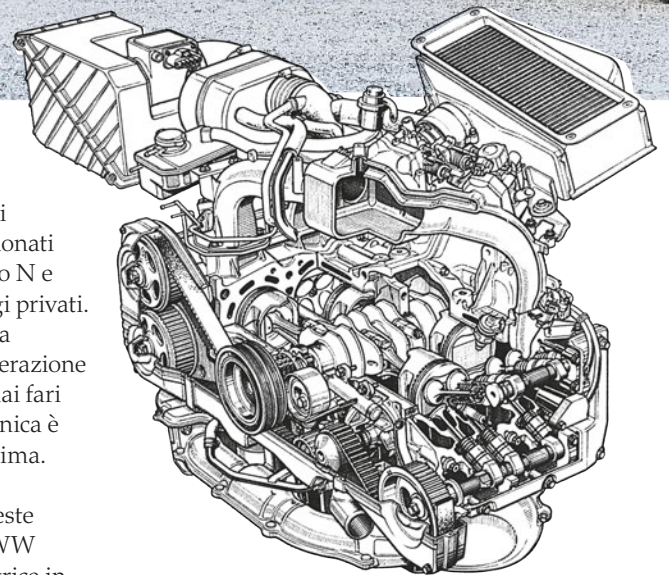


→ una gara di casa. La stagione è caratterizzata dall'acceso duello al Rally di Catalunya, quando McRae, nonostante gli ordini di scuderia, lotta sul filo dei centesimi di secondo per "precedere" Sainz al traguardo: rimane in testa fino alla fine, quando è "costretto" a prendere una penalità per lasciare la vittoria allo spagnolo. Per la Casa delle Pleiadi è il trionfo: titolo Piloti e titolo Costruttori. L'Impreza si aggiudicherà anche i titoli Costruttori nei due anni seguenti, mentre il campionato Piloti verrà vinto da Richard Burns nel 2001 e da Peter Solberg nel 2003, entrambi con la WRX, naturalmente.

L'Impreza WRX di serie è oggetto di una costante evoluzione, sulla scorta delle esperienze in gara: la potenza del 2 litri boxer cresce a 218 CV nel 1998, ma già nella speciale 22B STi dello stesso anno (424 esemplari, con motore maggiorato a 2,2 litri) arriva a 276 CV. La corsa alla potenza è inarrestabile: 280, 300 e poi ancora oltre. La berlina a 3 volumi diventa la beniamina dei piloti: è un'auto facile da guidare e semplice da elaborare,

attingendo a piene mani dal catalogo sportivo della Subaru. Ben presto diventa una delle armi assolute per competere nei campionati nazionali e internazionali Gruppo N e Gruppo A anche per gli equipaggi privati. Dal punto di vista commerciale, la Impreza giunge alla seconda generazione nel 2001: è quella caratterizzata dai fari anteriori tondi, ma la base meccanica è fondamentalmente la stessa di prima. Arma vincente non si cambia.

L'esemplare raffigurato in queste pagine è una rarissima WRC WWW (World Wide Winner, ossia vincitrice in ogni parte del mondo), nata nel 1998 e commercializzata fino ai primi mesi del 1999 in soli 200 esemplari (questo è il numero 1 prodotto). Sviluppata per celebrare il terzo Mondiale consecutivo, rispetto alla versione standard ha la gestione elettronica del motore analoga a quella delle Gruppo N, un cambio leggermente più corto, la frizione rinforzata e un assetto più corsaiolo. Anche nell'aspetto presenta numerosi



dettagli distintivi, che giustificano il prezzo di vendita che all'epoca è di 66,9 milioni di lire, 13,5 in più rispetto alla normale Impreza 2.0 GT Turbo 4WD: la colorazione esclusiva Blue Mica con i cerchi oro, sedili rivestiti in pelle nabuk, ghiera del cambio in alluminio con scritta WWW, paraurti anteriore e alettone posteriore Orciari, dettagli in carbonio, pomello cambio, volante e pedaliera Momo. **RC**





## COLIN MCRAE VOCAZIONE DI FAMIGLIA

### Il campione scozzese

Colin McRae nasce nel 1968 con le corse nel sangue: il padre Jimmy ha vinto 5 volte il campionato rally britannico, e anche il fratello Alister è stato un rallyista di buona fama. Colin debutta nel 1986 con una Hillman Avenger, ma coglie i primi risultati con la Talbot Sunbeam Lotus. Passa alla Vauxhall e poi alla Ford, iniziando a partecipare anche ad alcune prove del Mondiale WRC. Nel 1991 entra nel team Prodrive con la Subaru, vince due campionati inglesi con la Legacy e viene inserito nella squadra ufficiale per il Mondiale del 1993 con la Impreza. È il periodo dell'amicizia-rivalità con il compagno di squadra Carlos Sainz. Vince il Mondiale nel 1995. L'annata 1996 dà risultati non all'altezza della stagione precedente. Nel 1997 sfiora ancora il titolo, perdendolo per un solo punto. Passa alla Ford Focus nel 1999. Nel 2001 è secondo nel Mondiale; nel 2003 passa alla Citroën. A partire dal 2004 la sua presenza nelle gare diventa saltuaria. Ma è una leggenda dei rally e diventa l'ispiratore di numerosi videogiochi. Muore nel 2007 in un incidente con l'elicottero; da poco era balzata agli onori delle cronache un'originale auto da rally da lui ideata: la Colin McRae R4.



## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

Una delle armi assolute per quello che è considerato il periodo aureo delle competizioni rallyistiche: gli anni Novanta. Con la WRX si identifica anche uno dei piloti mito delle corse, Colin McRae.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

È la tipica esponente delle 3 volumi di classe media concepite per le competizioni: l'estetica è appesantita da soluzioni necessarie per l'impiego in corsa, ossia spoiler, alettone, cerchi, parafranghi maggiorati e fari supplementari.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*

Ha un potenziale di crescita enorme che si tradurrà in valori molto elevati nell'arco dei prossimi anni. Nel segmento delle youngtimer è una delle indiscusse protagoniste.

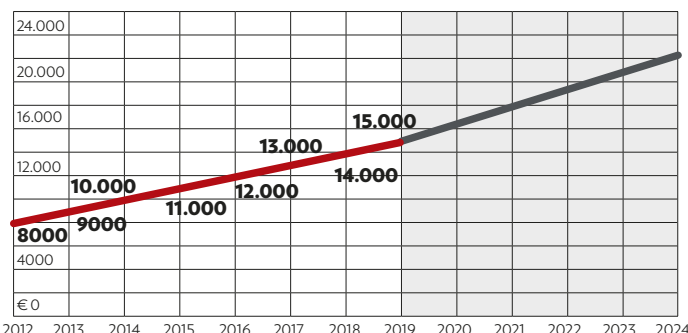
## I SETTE LABEL DI VALORE

| 22.500 | 19.000 | 15.000 | 12.000 | 9.000 | 6.000 | 3.000 |
|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| A+     | A      | AB     | BA     | B+    | B     | C     |

Il valore di una Subaru Impreza WRX dipende molto dallo stato d'uso. Parecchi esemplari sono stati utilizzati per le corse e molti altri hanno preparazioni sportive esagerate con elaborazione del turbocompressore, dello scarico e dell'impianto di raffreddamento che portano a potenze spaventosamente elevate (a discapito dell'affidabilità). Occorre diffidare di questi esemplari, il cui valore è inferiore alla quotazione per via dell'esborso necessario al ripristino delle condizioni d'origine. Discorso a parte per le serie limitate, i cui prezzi possono crescere a dismisura (la 22B STi, per esempio, è considerata il sacro Graal delle Subaru WRX).

## ANALISI DI MERCATO SEGUIRÀ LA DELTA

Oggi la Subaru, come la concorrente Mitsubishi Lancer Evo, si attesta su livelli di prezzo nettamente inferiori a quelli fissati dalle Lancia Delta Integrale ed "Evo", autentici punti di riferimento del segmento. Ma stanno crescendo: fino ad ora con una relativa lentezza e regolarità, ma in un futuro ormai prossimo è sicuro che saliranno con maggior vigore. Non raggiungeranno mai le cifre folli della "Deltona", ma sicuramente, rispetto ai valori attuali, a dire il vero piuttosto modesti in rapporto alle doti meccaniche, è prevedibile almeno il raddoppio nell'arco dei prossimi 5 anni.





# TAGLIA MINI

Col motore a quattro tempi questo modello raggiunge la massima evoluzione e conquista numerosi appassionati, preparando il terreno al successo planetario della serie seguente

Testo di **Roberto Bruciamonti**

La LJ80 è stata il modello conclusivo della serie delle Suzuki LJ, una famiglia di 4x4 leggerissime che ebbe origine nel 1970 dopo che la Casa aveva acquisito le strutture e i progetti della Hope Motor Company.

Tra i progetti di questa azienda c'era quello di una fuoristrada utilitaria di dimensioni molto compatte, la Hope Star ON360, lunga 2995 mm e pesante solo 620 kg, che adottava un motore bicilindrico a due tempi e altri componenti Mitsubishi. I tecnici della Casa di Hamamatsu riprogettarono la vettura con organi meccanici Suzuki, come il motore bicilindrico FB a due tempi di 359 cm<sup>3</sup> da 24 cavalli, e intervennero sullo stile della Hope Star, senza però alterarne le dimensioni. L'avvenire della futura Suzuki LJ (acronimo di Light Jeep) come veicolo ricreativo non era stato preso in grande considerazione, in quanto in sostanza si trattava di un segmento di mercato che si stava formando negli Stati Uniti, dove nessuno ad Hamamatsu osava pensare di riuscire a vendere un veicolo come la LJ. La sussidiaria statunitense della Casa, la U.S. Suzuki Motor Corporation, con sede a Los Angeles, confermò l'improponibilità di una fuoristrada tanto compatta e spartana in Nordamerica, così la Casa madre cedette alla californiana Iec (Intercontinental Equipment Corporation) un primo lotto di 175 LJ10 destinate agli Usa. La LJ contrariamente alle aspettative piacque al pubblico d'Oltreoceano: in quattro anni la Iec vendette 3500 esemplari, ma col tempo le norme americane relative alle emissioni si erano



fatte più restrittive, e il motore a due tempi della Jimny (nome usato sul mercato giapponese e poi adottato universalmente) aveva sempre maggiori difficoltà a superare i test di omologazione. Per risolvere il problema, la Suzuki aveva messo allo studio un motore a quattro tempi, l'F8A. Essendo il primo quattro tempi progettato dalla Casa nipponica, ebbe una lunga gestazione, nel corso della quale l'azienda mantenne un rigoroso

riserbo, arrivando a far credere che per la LJ si sarebbe voluto adottare un motore a quattro tempi Daihatsu a tre cilindri di 800 cm<sup>3</sup> in sostituzione del Suzuki a due tempi. Il motore F8A era in realtà un quattro cilindri di 797 cm<sup>3</sup> e 41 cavalli e venne installato senza difficoltà nel vano motore della LJ grazie al fatto che, nel 1977, la gamma era stata ristilizzata con l'introduzione di un cofano motore "maggiorato". La nuova unità motrice ➔





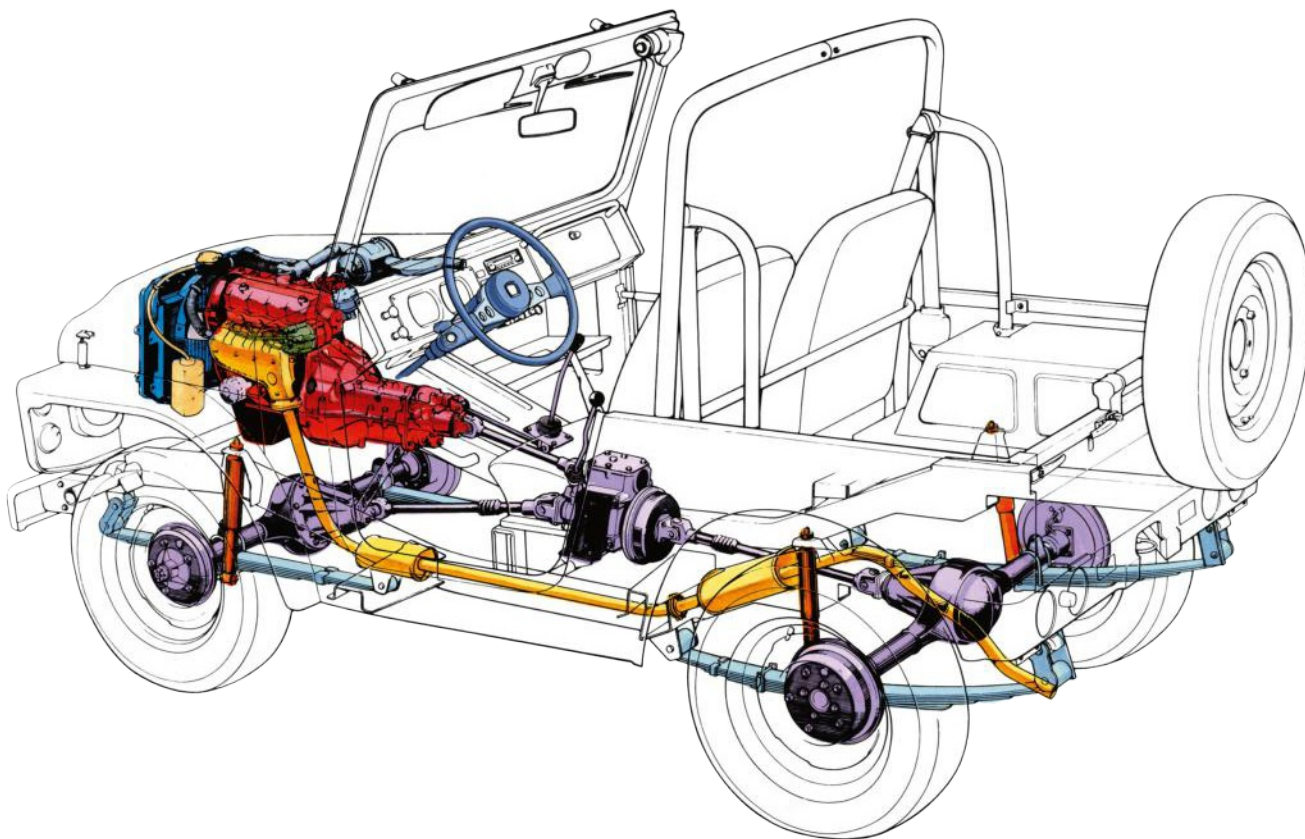
## È MITICA PERCHÉ...

**La LJ80 rappresenta un momento importante nella storia della Suzuki.** La sua linea, molto originale, con lamierati distinti da vistose nervature, è piacevolmente d'antan.

**Inarrestabile fuoristrada, è una 4x4 senza compromessi.** La meccanica semplice e robusta, le dimensioni compatte e il favorevole rapporto peso/potenza la rendono inarrestabile.

**Non sa cosa siano i compromessi.** Nessuna concessione al confort o alle finiture. Insomma, è la scelta ideale per chi ama marciare in fuoristrada senza i filtri della modernità.





## TECNICA

|                              |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4 cilindri in linea |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 797                            |
| <b>Potenza CV</b>            | 41                             |
| <b>Velocità km/h</b>         | 110                            |
| <b>Trazione</b>              | posteriore, ant. inseribile    |
| <b>Dimensioni mm (LxLxH)</b> | 3195x1395x1695 mm              |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | circa 100.000                  |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1977-1981                      |

→ veniva utilizzata solo per le LJ destinate all'esportazione, che prendevano così il nome di LJ80, mentre le LJ55, pur praticamente indistinguibili sotto il profilo estetico, conservavano il motore a due tempi (che dal 1976 era diventato a tre cilindri ed era salito a 539 cm³). In virtù del motore F8A, la nuova LJ80 aveva consumi ed emissioni più bassi rispetto alle LJ che l'avevano preceduta e vantava più potenza (41 CV) e più coppia motrice. In Giappone la Jimny 55 (o SJ10) rimaneva una Kei car, mentre la Jimny 8 (o SJ20, o LJ80) rappresentava il top della gamma LJ e apparteneva al segmento superiore.

La nuova serie, come tutte le Jimny che l'avevano preceduta, non trascurava le esigenze del mondo del lavoro e veniva proposta con tre tipi di carrozzeria: scoperta (LJ80), convertibile (LJ80 Q) e berlina o furgone (LJ80 V).

La LJ80 del 1977 rappresentò la versione finale del progetto d'origine: la struttura del veicolo rimaneva invariata, con telaio a longheroni e traverse, sospensioni a doppio ponte rigido e cambio a quattro marce con riduttore, ma



le prestazioni su strada miglioravano molto, con una velocità massima di 110 chilometri orari e un'autonomia di oltre 350 chilometri, anche grazie all'incremento della capacità del serbatoio del carburante da 26 a 40 litri. I sedili posteriori rimasero, inizialmente, simili a quelli utilizzati sulle altre LJ (erano installati sui lati del vano di carico, con i passeggeri che guardavano verso l'interno), mentre la ruota di scorta era fissata nella parte posteriore della carrozzeria grazie a un supporto simile a quello realizzato a suo tempo dalla House of Steel di San Diego per conto della Iec. Nel 1978 la LJ80 ebbe un leggerissimo

restyling, con l'introduzione della nuova calandra e l'ampliamento della gamma con la versione pickup (LJ81, con passo di 2200 invece di 1930 mm), molto apprezzata in Australia e Sudamerica. La LJ80 sui percorsi fuoristrada aveva una mobilità estrema, grazie alle dimensioni compatte e al favorevole rapporto potenza/peso, mentre su strada non era molto confortevole; tuttavia, grazie al nuovo motore, divenne uno dei prodotti di maggior successo della Suzuki, tanto che la Casa madre all'inizio degli anni Ottanta ritenne che i tempi fossero maturi per un sostanziale aggiornamento del progetto. **RC**





**Schema condiviso**  
Classica nella struttura e nella disposizione meccanica, la LJ80 conserva l'originale conformazione della catena cinematica della serie LJ, con le due uscite centrali dal ripartitore e, quindi, differenziali anteriore e posteriore posti al centro dei ponti.

## HOPE STAR ON360 E SE FOSSE STATA UNA MITSUBISHI?

**Quella che, negli anni Ottanta,** sarebbe diventata la celebrata "Suzukina", una delle fuoristrada più vendute di quel periodo, avrebbe dovuto essere in realtà un prodotto Mitsubishi... Poi il diavolo ci mise la coda e la Hope Motor Company, questo era il nome della Casa che elaborò il progetto, finì in amministrazione controllata, con la Suzuki Motors che si rivelò l'unica interessata a rilevare le sue attività (la Hope all'epoca produceva principalmente motocarri). Tra il materiale facente parte del fallimento c'era il progetto di una compatta fuoristrada, la ON360, il cui progetto la Hope aveva inutilmente cercato di vendere proprio alla Mitsubishi per evitare il fallimento. La Suzuki Motor Co., che sotto il profilo industriale aveva dimensioni ridotte rispetto alla Mitsubishi, trovò il progetto interessante e, industrializzandolo con propri componenti meccanici, lo mise in produzione nel 1970 come Suzuki LJ10.



## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

La LJ80 ha permesso alla Suzuki la conquista di segmenti di mercato che altrimenti sarebbero stati preclusi a questo modello, creando le premesse per la "popolarizzazione" dell'off-road.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

Il suo stile è molto legato agli albori della storia del fuoristrada, con l'ampio uso di modanature per irrobustire i lamierati senza appesantire troppo il veicolo che conferisce alla pacifica LJ un look quasi "marziale".

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*

Non è ricercatissima, ma non è neppure facile trovare esemplari usati in perfette condizioni: nasceva per il fuoristrada impegnativo e, spesso, veniva utilizzata senza troppi riguardi.

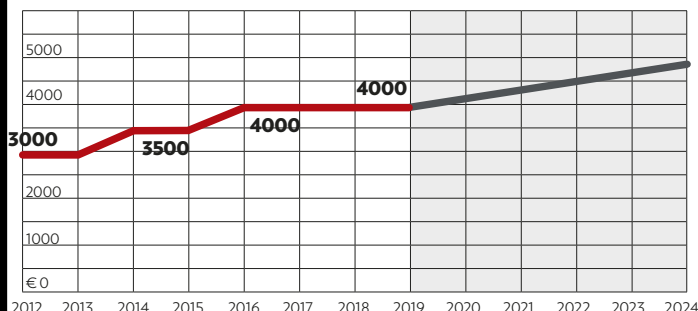
## I SETTE LABEL DI VALORE

|       |       |       |       |       |       |     |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 6.000 | 4.800 | 4.000 | 3.200 | 2.000 | 1.600 | 800 |
| A+    | A     | AB    | BA    | B+    | B     | C   |

**La prima Jimny con motore a 4 tempi** è la "madre" delle SJ che, dalla seconda metà degli anni Ottanta, hanno invaso anche l'Italia e che, per evitare il contingentamento, venivano assemblate in Spagna dalla Santana. La LJ80 è una microfioristrada (la sigla significa Light Jeep e 80 indica la cilindrata di 0,8 litri) dotata di tutto quello che serve a una 4x4 adatta a qualsiasi terreno impegnativo. Per questo è apprezzata dai nostri collezionisti, anche se ne sono state importate pochissime e il volume delle transazioni è talmente limitato da fornire poche indicazioni a livello di mercato. Quel che è certo è che un relitto ha un valore contenuto a causa della notevole difficoltà nel reperimento dei ricambi, ma se è in buono stato una LJ80 vale attorno ai 4000 euro.

## ANALISI DI MERCATO DA NOI È QUASI INESISTENTE

**Fu un successo in America** e, naturalmente, in patria. In Italia ne sono arrivate pochissime, al contrario delle SJ successive importate dall'Autoexpo di Bolzano. Per questo motivo il valore di mercato è basso, perché la Jimny è pressoché sconosciuta, tranne che per gli appassionati della marca (che stanno crescendo di numero). Importarla non è conveniente, ma chi si impegna in questo compito ha la certezza che nei prossimi anni la LJ aumenterà di valore, sebbene in maniera lenta. È un modello a tutti gli effetti storico e di grande rilevanza nel panorama delle 4x4 pure e ciò le garantisce un futuro interessante. Ma è un investimento di lungo periodo e pochi, in questo momento, sono disposti a farlo.





## È MITICA PERCHÉ...

**È la 4x4 Suzuki per antonomasia.** Diffusa non solo in Italia ma in tutto il mondo. Il look moderno e la praticità ne hanno fatto un'icona tra le 4x4 youngtimer.

**Compatta, affidabile ed economicamente accessibile.**

La "Suzukina" è capace di divertire ancor oggi senza preoccupazioni tanto su strada quanto fuoristrada. Robusta, si ripara con poco e con facilità.

**Il mercato degli accessori aftermarket offre qualsivoglia accessorio.**

Il che consente di personalizzare la vettura a piacere, senza intaccarne troppo la storicità.





# CHE CARATTERE LA “SUZUKINA”

Negli anni Ottanta ha conquistato le strade metropolitane divenendo un autentico fenomeno di moda. Ma attenzione: rimane una fuoristrada dura e pura

Testo di **Roberto Bruciamonti**



Le Suzuki della serie SJ30 e SJ40 costituiscono la seconda generazione della popolare 4x4 nipponica e rappresentano un fenomeno pressoché unico nella storia del fuoristrada, sia semplicemente per l'immane quantità degli esemplari prodotti sia per il fatto che, modificata, sotto le denominazioni più disparate, con i sistemi produttivi più diversi, è stata costruita a tutte le latitudini in un numero incredibile di nazioni. La nuova serie di fuoristrada compatte Suzuki prese l'avvio quando la precedente serie, la LJ, grazie

all'introduzione in gamma del motore F8A a quattro tempi, iniziò a incontrare un notevole successo anche al di fuori del Giappone.

Più o meno in contemporanea con l'introduzione del nuovo motore, la Suzuki procedette al riordino della gamma, che venne articolata su tre linee fondamentali: la SJ10, in sostanza le vecchie LJ con motori a due tempi, e le SJ20, ovvero le nuove LJ con motore a quattro tempi. All'inizio degli anni Ottanta il line-up venne completato con le nuove SJ30, che utilizzavano lo stesso trcilindrico a due tempi di 539 cm<sup>3</sup>

delle SJ10, e le SJ40, che invece venivano equipaggiate con il motore F8A a quattro tempi usato anche sulle SJ20. La produzione iniziò nel mese di maggio del 1981 nello stabilimento di Hamamatsu e le due nuove serie differivano per un look completamente diverso, più moderno ed elegante e meno marziale, e per una organizzazione meccanica profondamente rivista. Le SJ10 e SJ20 discendevano in linea diretta dalle precedenti LJ e avevano il gruppo riduttore ripartitore caratterizzato da una disposizione in cascata degli organi interni che presupponeva un montaggio ➔





## TECNICA

|                              |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4 cilindri in linea |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | 970-1325                       |
| <b>Potenza CV</b>            | 45-64                          |
| <b>Velocità km/h</b>         | 110-130                        |
| <b>Trazione</b>              | posteriore, ant. inseribile    |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b> | 3430x1460x1680                 |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | circa 900.000                  |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1981-98                        |

→ del gruppo motore e cambio in posizione molto rialzata, ciò che non costituiva un grosso problema quando il veicolo era equipaggiato con motori a due tempi, mentre risultava tecnicamente al limite con il motore a quattro tempi F8A, molto più ingombrante. Per tale motivo le nuove SJ410, pur conservando il layout di massima delle LJ, avevano telaio, componenti meccanici e catena cinematica diversi, con il gruppo motore-cambio che veniva montato più in basso, in posizione arretrata e anche leggermente inclinato, ed era collegato mediante un corto albero cardanico al riduttore/ripartitore, che a sua volta era montato più sollevato e inclinato e aveva gli alberi di uscita spostati sulla destra e su un piano solo poco più basso rispetto a quello di entrata. Questo comportava l'uso di nuovi ponti, con alloggiamenti dei differenziali asimmetrici rispetto alla mezzeria del veicolo, ma permetteva di migliorare le doti dinamiche e la stabilità del mezzo. L'interasse fu allungato da 1930 a 2030 mm e le sospensioni rese più confortevoli con l'eliminazione di un foglio di balestra; l'interno venne completamente ridisegnato.

La gamma per l'esportazione prevedeva inizialmente tre modelli, la versione telonata (SJ410), quella telonata con porte metalliche (SJ410Q) e la versione berlina con carrozzeria in lamiera (SJ410VW), che

si poteva avere anche nella versione commerciale, senza i finestrini posteriori (SJ410V). Ben presto divennero disponibili anche la versione pickup e quella a passo lungo. Il nuovo modello conobbe un successo immediato, tanto che ben presto, per soddisfare la richiesta, ne venne avviato l'assemblaggio anche negli stabilimenti di Iwata e di Kosai. Nel frattempo era stata definita una nuova versione, la SJ413, destinata soprattutto all'esportazione: equipaggiata con motore a quattro cilindri di 1,3 litri e 64 cavalli, vantava freni anteriori a disco, nuova calandra, plancia rivista e altre migliorie, che vennero gradualmente trasferite anche alla SJ410. Su certi mercati il modello iniziò a ricevere la denominazione di Suzuki Samurai. La domanda in quel momento era così forte che la produzione giapponese non riusciva a star dietro agli ordini, così vennero installate linee produzione della SJ anche al di fuori dei confini nazionali. Una decisione maturata anche per aggirare le tasse di importazione vigenti in molti Paesi: tra i primi stabilimenti esteri a essere attrezzati ci furono quelli della Santana Motors di Linares, in Spagna, che iniziarono la produzione nel marzo 1985, utilizzando il 60% di componenti realizzati localmente, ma le SJ410 venivano costruite, tra l'altro, anche in Indonesia (dalla Suzuki Indomobil Motor), in India (dalla Maruti, che costruiva



solo la versione a passo lungo commercializzata come Gypsy), in Kenya (dalla CMC di Nairobi), in Colombia (a Bogotá, dalla General Motors Colmotores). Verso la fine degli anni Ottanta venne introdotta una nuova 4x4 Suzuki, la Vitara, e questo provocò un raffreddamento nella richiesta delle SJ sui mercati più ricchi, mentre le preferenze del pubblico, e quindi le tendenze della produzione, iniziarono a privilegiare il motore di 1,3 litri nei confronti del "1000", preferenza che determinò prima il sorpasso delle vendite della SJ413 nei confronti della SJ410 e che comportò, infine, l'uscita di produzione di quest'ultimo modello. La SJ, come 413, rimase in produzione ancora a lungo (l'indiana Maruti l'ha costruita fino al 2019 come MG413W Gypsy King). **R&C**





## LA TERZA GENERAZIONE LE SAMURAI CON LE MOLLE

In occasione del **Tokio Motor Show** del 1997 la Suzuki presentò la Jimny di terza generazione, la serie JB, caratterizzata da nuova carrozzeria, nuovo interno, nuova meccanica e nuovo telaio con sospensioni a ponti rigidi e molle elicoidali. Quest'ultima soluzione però non era un'anteprima: le ultime Samurai, ancora con la carrozzeria tipo SJ, erano state proposte con nuovo telaio e nuove sospensioni già a partire dal 1995 e venivano proposte fianco a fianco con le vecchie versioni equipaggiate con balestre. Le Suzuki "coily", come vennero soprannominate negli "States" (dove peraltro non erano importate ufficialmente), venivano realizzate tanto per il mercato nipponico (JA12, con motore a tre cilindri F6A, e JA22, con motore K6A, entrambi da 64 cavalli) quanto per l'esportazione (JB32, con motore a quattro cilindri di 1,3 litri GB13BA da 70 cavalli o GB13BB, sempre 1,3 litri ma con distribuzione a 16 valvole e 85 cavalli).



## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

Ha proiettato la piccola fuoristrada della Suzuki sui mercati internazionali. In Europa ha conosciuto un successo straordinario, divenendo uno dei veicoli più di moda negli anni Ottanta.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*

Se la linea della SJ410 è moderna, la sua struttura e il suo comportamento su asfalto e fuoristrada sono quelli delle 4x4 di una volta, come lo sono il sistema di trazione e il cambio con riduttore.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*

Ha subito l'assalto delle campagne di rottamazione, scomparendo di fatto dalle città. Tuttavia è rimasta nel cuore di una nutrita schiera di appassionati che ne apprezzano tuttora le doti in fuoristrada.

## I SETTE LABEL DI VALORE

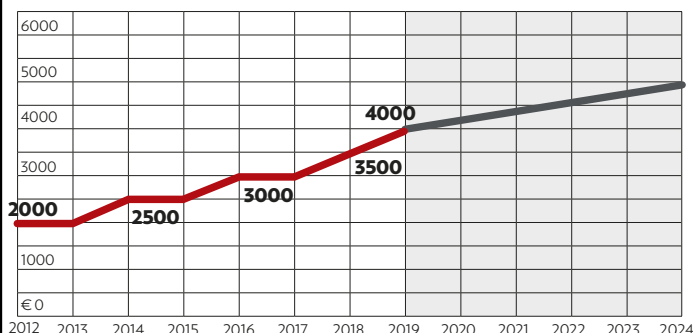
|       |       |       |       |       |       |     |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 6.000 | 4.800 | 4.000 | 3.200 | 2.000 | 1.600 | 800 |
| A+    | A     | AB    | BA    | B+    | B     | C   |

**Le serie SJ**, caratterizzate da una lunga produzione (dal 1982 al 2003), sono compatte fuoristrada abbastanza diffuse in Italia, in particolare le SJ 410-413 assemblate su licenza in Spagna dalla Santana per aggirare le restrizioni nelle importazioni dal Giappone, che all'epoca erano contingentate. Parecchi esemplari sono ben conservati e addirittura alcuni iniziano a essere restaurati professionalmente. Il valore di mercato è però abbastanza basso: per una SJ in buono stato difficilmente si superano i 4000 euro, mentre per una perfetta e originale in tutte le sue parti il valore è superiore del 50%.

## ANALISI DI MERCATO

## CRESCITA MODESTA E RECENTE

**Confinite in un livello di prezzi** di fascia bassa, soltanto negli ultimi 2-3 anni le quotazioni delle SJ-Santana-Samurai hanno iniziato a salire di valore. Non esiste una graduatoria di preferenza tra gli appassionati che determina differenze di prezzo: contano molto di più lo stato di conservazione e l'originalità. Potendo scegliere, però, gli appassionati concentrano l'attenzione sui modelli provenienti dal Giappone, dotati di balestre rinforzate. La SJ 413 gode di un gradimento maggiore in virtù del più performante motore di 1,3 litri.





RUOTECLASSICHE

TOYOTA LAND CRUISER SERIE 20-40 (1955-84)

# L'OFFENSIVA GIAPPONESE

Nessuna soluzione meccanica raffinata e un design minimalista. Le sue carte vincenti sono altre: robustezza, affidabilità, cura costruttiva e motori potenti e brillanti

Testo di Roberto Bruciamenti







## È MITICA PERCHÉ...

**È la fuoristrada Toyota per antonomasia.** Solida come un bulldozer e dotata di buone doti nella marcia off-road. Negli Usa è un vero e proprio cult. Ha scalzato le Land Rover nei luoghi più inospitali del pianeta.

**Monta motorizzazioni di cilindrata generosa e brillanti.** In particolare i motori diesel si dimostrano molto briosi.

**Se sottoposta a una buona manutenzione ordinaria è praticamente eterna.**

La reperibilità dei ricambi è buona, ma, attenzione: i guasti importanti sono costosi da riparare.

Le Toyota Land Cruiser FJ e BJ, insieme alle Jeep CJ e alle Land Rover "Series", costituiscono i veicoli leggeri 4x4 più rappresentativi della seconda metà del secolo scorso. I modelli nipponici, nati come autocarri leggeri, rivelarono sin da subito doti di robustezza e affidabilità superiori alla media, conquistandosi una meritata fama come veicoli da lavoro.

La Toyota mise allo studio il prototipo di una fuoristrada per gli stessi motivi che avevano indotto la Nissan a sviluppare la Patrol: lo scoppio della guerra di Corea aveva provocato una penuria di veicoli leggeri a trazione integrale in grado di svolgere compiti militari "amministrativi". Così la Toyota progettò una 4x4 che nella carrozzeria era rigorosamente ispirata alla Jeep, mentre per la meccanica utilizzò gli organi di un autocarro medio allora in produzione. Il look della parte anteriore del nuovo veicolo era particolarmente sgraziato rispetto alla Jeep, in quanto il grosso motore LB da camion, un sei cilindri a benzina di 3,4 litri con distribuzione a valvole in testa, richiedeva un vano di dimensioni ben maggiori rispetto a quelle necessarie per il compatto "Go Devil" della Willys.

Il telaio riprendeva il classico schema a longheroni e traverse; lo stesso valeva per le sospensioni, che adottavano ponti rigidi e balestre semiellittiche longitudinali. La trazione era posteriore, con quella anteriore inseribile; nonostante il cambio a quattro marce fosse privo del riduttore, le doti di potenza e coppia del motore (84 CV a 3600 giri e 215 Nm a 1600) permettevano comunque di affrontare senza problemi qualunque tipo di percorso. Come dimostrò l'impresa di Ichiro Taira, il pilota collaudatore della Casa che, nel luglio del 1951, al volante di una Toyota 4x4 raggiunse la sesta stazione della ferrovia del Monte Fuji. La prova era stata svolta ➔



I MOTORI DI GROSSA CILINDRATA,  
POTENTI E DALLA COPPIA  
PODEROSA, CONSENTONO DI TRARSI  
SEMPRE FUORI D'IMPACCIO





### Promossa

La BJ 40 con motore di 3 litri a gasolio (come l'esemplare delle foto) debuttò in Italia al Salone di Torino nel 1974.

Quattroruote ne pubblicò le impressioni di guida nel marzo del 1975.

All'epoca la Land Cruiser costava 6 milioni di lire.

La rivista ne lodò le prestazioni, l'ottimo comportamento in fuoristrada, il confort, la frenata, il consumo e la dotazione.



→ sotto la supervisione della polizia nazionale giapponese che, impressionata dalla prestazione del veicolo, ne ordinò 289 unità come vettura di servizio. Nel 1953, la costruzione della Toyota Jeep BJ fu avviata su scala industriale, con lo stabilimento di Honsya che si occupava dell'allestimento degli autotelai, mentre la Arakawa Bankin Kogyo KK realizzava le carrozzerie complete e si prendeva cura dell'assemblaggio finale.

La produzione era interamente destinata agli enti pubblici nipponici ed erano previste tre versioni: BJ-T (Toyota tipo Jeep con motore tipo B di 3,4 litri, carrozzeria torpedo), BJ-R (Toyota tipo Jeep con motore tipo B, carrozzeria chiusa per veicolo Radio) e BJ-J (telaio cabinato per allestimenti antincendio). Nel 1954 venne introdotto in gamma per gli allestimenti

antincendio il motore tipo F, sei cilindri a benzina di 3,9 litri e 125 cavalli, riservato ai telai cabinati, che furono denominati FJ-J. Sebbene efficace e robusta, la neonata Land Cruiser aveva un look molto approssimativo, così nel 1955 venne presentata la serie 20, con carrozzeria più aggraziata per avere un maggiore appeal anche sul mercato civile e per l'esportazione. La serie 20 era disponibile solo con il motore F di 3,9 litri (portato a 133 cavalli). Il cambio era a quattro marce, sempre senza riduttore, e l'interno era stato reso più spazioso, mentre il confort di marcia era stato migliorato grazie all'adozione di nuove balestre, più lunghe di quelle impiegate in origine e con soli quattro fogli, derivate e da quelle dell'autocarro leggero Toyota LT. La →



## TECNICA

|                                  |                                   |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Motore</b>                    | anteriore, 4, 6 cilindri in linea |
| <b>Cilindrata cm<sup>3</sup></b> | da 2977 a 4230                    |
| <b>Potenza CV</b>                | da 85 a 135                       |
| <b>Velocità km/h</b>             | da 110 a 135                      |
| <b>Trazione</b>                  | posteriore, ant. inseribile       |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b>     | 3840x1666x1950                    |
| <b>Esemplari prodotti</b>        | circa 650.000                     |
| <b>Periodo di produzione</b>     | 1955-84                           |



La gamma era articolata su telai con interasse di 2285, 2430 e 2650 mm e prevedeva modelli chiusi e aperti o chassis cabinati.

Nel 1957 venne aggiunta la station wagon a quattro porte su telaio a passo lungo (FJ35V). Nel 1958 iniziò la produzione su licenza in Brasile, e il modello costruito dalla Toyota do Brasil prese il nome di Toyota Bandeirante. Adottava la stessa meccanica della serie 20 nipponica ma, dal 1962, si poteva anche ordinare con il motore diesel Mercedes OM-324 da 78 cavalli. La Land Cruiser si stava avviando a diventare il modello Toyota di maggior successo, tanto che nel

1960 venne aggiornata con l'introduzione della serie 40, che beneficiava di aggiornamenti significativi. Il motore F fu rinnovato e reso ancor più affidabile, venne adottato un cambio con tre marce e ridotte, e la carrozzeria divenne più moderna in molti particolari, pur conservando l'aspetto caratteristico conferitole dai parafranghi anteriori ben distinti dalle fiancate.

La serie 40 incontrò sin dai primi mesi di commercializzazione un notevole successo, tanto che la Land Cruiser numero 50.000 venne prodotta nel 1965, seguita nel 1968 dalla numero 100.000, nel 1972 dalla numero 200.000 e nel 1973 dalla

300 millesima. Sempre nel 1973, al motore a benzina fu affiancata un'unità diesel Toyota, il sei cilindri tipo H di 3,6 litri di cilindrata, seguito nel 1974 dal diesel tipo B di 3 litri di cilindrata; nel 1975 arrivò il motore a benzina tipo L2F da 4,2 litri; nel 1980 ecco il diesel 2H da 4 litri (HJ47), seguito nel 1981 dal tipo L3B di 3,4 litri, sempre a gasolio. Anche l'autotelaio fu costantemente aggiornato: per esempio, dal 1976 le Land Cruiser equipaggiate col 4,2 litri a benzina vennero dotate di freni anteriori a disco (modifica poi gradualmente estesa a tutta la gamma) e a partire dal 1979 divenne disponibile il servosterzo. Anche la carrozzeria fu



## LE ORIGINI DEL NOME

# LO SPUNTO FU LA LAND ROVER

**Nei primi anni Cinquanta**, in Giappone come nel resto del mondo, il marchio Jeep era utilizzato come sostantivo e indicava un veicolo fuoristrada leggero... Una jeep insomma. Per questo motivo nel 1953, quando la produzione di quella che sarebbe diventata la Land Cruiser venne avviata, il modello fu designato "Toyota Jeep BJ", scelta che, ovviamente, non venne molto apprezzata dalla Willys Kaiser, che aveva da poco vinto una accesa battaglia legale con la Minneapolis Moline per affermare i suoi diritti sul brand: pure nei confronti della Toyota la Casa americana era ben decisa a far valere, anche in tribunale, i propri diritti sulla denominazione Jeep, così nel 1954 la Casa nipponica decise di cambiare designazione alla vettura. L'incarico di studiare un nuovo nome che non fosse suscettibile di querele fu assegnato a Hanji Umehara, all'epoca direttore tecnico della Casa giapponese. Questi pensò a qualcosa di piuttosto altisonante, simile a quello adottato da un'altra 4x4 leggera che si era da poco affacciata sul mercato, la Land Rover, e così se ne uscì con il nome Land Cruiser ("Incrociatore di terra"), che venne approvato dai dirigenti della Casa e quindi adottato a partire dal 1955.



oggetto di continue attenzioni; l'intervento più evidente riguardò l'introduzione, nel 1979, della nuova calandra con cornici dei fari squadrate al posto di quella con elementi circolari. La Land Cruiser FJ/BJ non venne più importata sul mercato americano, quello di maggior interesse per la Casa, a partire dal 1983, anche se la produzione (e l'esportazione) del modello continuò in Giappone fino al 1984, anno in cui fu avviata la commercializzazione delle nuove Land Cruiser serie 70. La catena di montaggio delle Toyota Bandeirante rimase invece attiva fino al novembre del 2001, con una produzione totale di oltre 100 mila esemplari. **RIC**

### Prestazioni a gasolio

Il motore diesel a quattro cilindri di 2977 cm<sup>3</sup> da 85 CV SAE; era accoppiato a un cambio a quattro marce (tutte sincronizzate) con riduttore. L'impianto elettrico era a 24 Volt, con due batterie. In Italia fu la prima 4x4 equipaggiata con un diesel potente e brillante, capace di competere con le concorrenti a benzina.

## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

Le Toyota delle serie 20 e 40 sono state prodotte per trent'anni consecutivi, dal 1955 al 1984, con modifiche molto modeste e hanno rappresentato la base del successo della Casa nipponica.

### IMPORTANZA DISTILE

\*\*\*\*

Gli stilemi sviluppati con il restyling del 1955 sono rimasti immutati per anni e vengono ripresi, in alcuni particolari, anche sui modelli di fuoristrada heavy duty prodotti attualmente dalla Toyota.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*\*\*

Le Toyota delle serie 40, le cosiddette "Forties", sono ricercate e apprezzate e i prezzi riflettono questo stato di cose. Nel valutare le condizioni di una vettura, è lo stato della meccanica che deve essere tenuto in primo piano.

## I SETTE LABEL DI VALORE

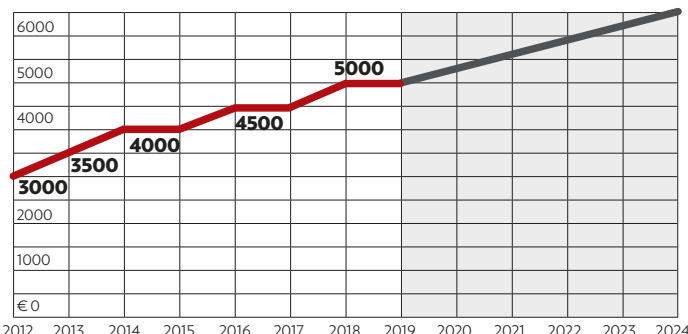
| 7.500 | 6.000 | 5.000 | 4.000 | 2.500 | 2.000 | 1.000 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A+    | A     | AB    | BA    | B+    | B     | C     |

**Nonostante le valutazioni** mediamente basse (e difficili da differenziare tra le varie versioni che si sono succedute dal 1951 alla metà degli anni Ottanta), sono molti gli appassionati che acquistano una Land Cruiser storica e la sottopongono a un restauro approfondito di mirabile qualità. Purtroppo il mercato non riconosce ancora valori elevati a questi veicoli: difficilmente si superano le quotazioni di riferimento di Ruoteclassiche (5000 euro per il label AB e 7500 euro per il label A+), anche se l'investimento per il ripristino supera abbondantemente queste indicazioni economiche. Per fortuna i ricambi sono facilmente reperibili e il valore, prima o poi, comincerà a crescere sensibilmente.

## ANALISI DI MERCATO

# IN ATTESA DI INIZIARE LA SALITA

**Tra le fuoristrada "dure e pure"** derivate dalla Jeep americana, le Land Cruiser sono abbastanza diffuse in Italia perché importate con regolarità fin dagli anni Sessanta. Il momento di maggior diffusione fu nella seconda metà degli anni Settanta e i primi anni Ottanta, e sono questi i modelli (soprattutto con motori a gasolio) che si trovano più facilmente. Le quotazioni sono in lenta crescita ma, dato l'interesse sempre maggiore che queste robuste e leggendarie fuoristrada riscuotono, dovrebbero salire molto più rapidamente nei prossimi anni.





# DASVIDANIA TOVARISH

Nata per l'armata sovietica, non ha mai tradito le sue spartane origini militari. In Italia ha conosciuto una certa diffusione. Viene tuttora prodotta. Dopo quasi mezzo secolo

Testo di **Roberto Bruciamonti**



## È MITICA PERCHÉ...

**Spartana, ma versatile e abbastanza confortevole.**

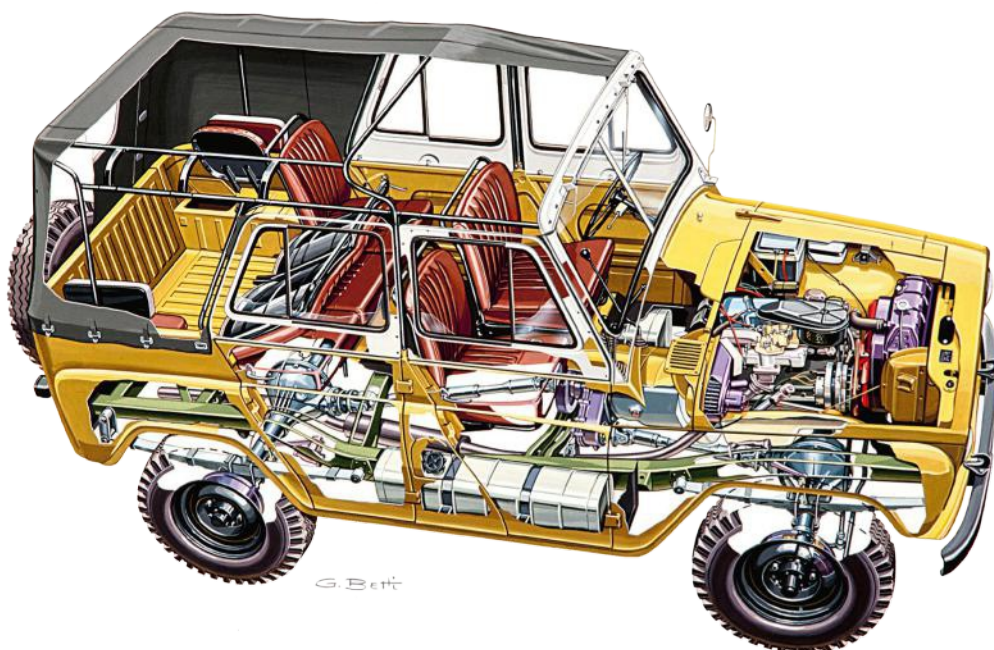
E grazie al prezzo accessibile ha contribuito a far conoscere il fuoristrada in Italia.

**Pensata per poter essere riparata anche da persone con modesta competenza meccanica.** Non è mai scesa a compromessi: un veicolo privo di orpelli e inarrestabile.

**La sua sagoma è immediatamente riconoscibile.** Diffusa in tutto il mondo, è divenuta una delle icone del mercato delle 4x4.



La Uaz 469b, disponibile nei Paesi occidentali a partire dai primi anni Settanta, è la variante per uso civile della Uaz 469 militare, lo sviluppo della quale ebbe inizio già all'inizio degli anni Sessanta da parte della fabbrica di automobili Uaz (acronimo di Ul'janovskij Avtomobil'nyj Zavod), uno stabilimento nato nel 1941 nella cittadina di Uljanovsk, sulle rive del Volga. La produzione iniziale di autocarri pesanti e proiettili di artiglieria lasciò il posto, nel 1946, all'autocarro leggero Gaz AA (la versione sovietica della Ford A pickup) e, a partire dal 1954, a quella della fuoristrada Gaz 69 che, prodotta a Uljanovsk, diventò Uaz 69. Partendo dalla Gaz 69, la direzione tecnica dello stabilimento iniziò lo sviluppo di una fuoristrada leggera, studio che in un primo momento si concretizzò nei furgoni e pickup della serie 450, entrati in produzione nel 1966. La 4x4 destinata all'impiego militare, la 469, infatti fu momentaneamente lasciata in secondo piano rispetto al più urgente modello 450: sebbene i primi disegni della 469 fossero pronti già nel 1962, il modello definitivo venne messo in produzione solo verso la fine del 1972. Ne erano previste due varianti, la 469, destinata ai reparti dell'Armata Rossa, e la 469b, versione civile, che non prevedeva alcuni componenti e accessori specifici per



l'impiego militare. L'allestimento civile venne anche esportato e l'Italia fu, grazie ai fratelli Martorelli, il primo Paese occidentale dove la nuova fuoristrada divenne disponibile. Il progetto originale prevedeva solo la motorizzazione a benzina, un 2445 cm<sup>3</sup> da 72 cavalli accoppiato a un cambio a quattro marce (III e IV sincronizzate) e a un riduttore a due velocità. La struttura del veicolo era estremamente convenzionale, con telaio a longheroni e traverse e scocca in acciaio separata. Le sospensioni erano a doppio ponte rigido, con la particolarità che le molle a balestra erano fissate sopra ai ponti per mantenere una buona luce libera da terra. La carrozzeria aveva un disegno originale e piacevole, seppure abbastanza distante dai canoni stilistici tipici delle

fuoristrada occidentali dell'epoca, ed era dotata di quattro porte in lamiera dal caratteristico taglio trapezoidale con parte superiore smontabile, di un ampio cofano anteriore che garantiva una buona accessibilità al propulsore e di una copertura in tela asportabile. La spondina posteriore dava accesso a un ampio vano bagagli dove, su due seggiolini di fortuna, potevano essere trasportati due passeggeri supplementari (portando così a sette i posti totali). Molto valida in fuoristrada e, a parità di categoria, più confortevole su strada della maggior parte delle 4x4 occidentali dell'epoca, la Uaz 469b (nota in Italia come Uaz 469 o, semplicemente, come Uaz tout court) pagava lo scotto di un assemblaggio a volte approssimativo, che non rendeva giustizia alla validità ➔

### Un look eterno

Difficile esprimere un giudizio estetico: il disegno infatti è finalizzato esclusivamente alla pura funzionalità. Tuttavia la vettura esibisce una sua personalità spiccata. Caratteristiche le porte trapezoidali.





UAZ 469B E DERIVATE (1972-2019)

## TECNICA

|                              |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| <b>Motore</b>                | anteriore, 4 cilindri in linea |
| <b>Cilindrata cm³</b>        | da 1995 a 2693                 |
| <b>Potenza CV</b>            | da 59 a 135                    |
| <b>Velocità km/h</b>         | 100-150                        |
| <b>Trazione</b>              | posteriore, ant. inseribile    |
| <b>Dimensioni mm (LxIxH)</b> | 4025x1785x2015                 |
| <b>Esemplari prodotti</b>    | n.d.                           |
| <b>Periodo di produzione</b> | 1972-2019                      |



### Posti di fortuna

Il layout dell'interno prevedeva cinque ampi sedili, più una coppia di strapuntini alloggiati nel bagagliaio. Sulla spondina posteriore, a fianco della ruota di scorta, sulle versioni civili e militari, era ricavato un piccolo vano per riporre gli schermi oscuranti per i fari.

del progetto e si ripercuoteva sull'affidabilità generale del mezzo. Gli importatori italiani la proposero ben presto con motorizzazioni più adatte al nostro mercato, quali i diesel Peugeot, Sofim e VM di varie cilindrata (da 2,1 a 2,5 litri) o, addirittura, il bialbero Fiat di 2 litri (Uaz 469 Racing), mentre a partire dalla fine degli anni Settanta ne allestirono addirittura piccole serie speciali meglio curate del modello originale e corredate di accessori specifici, quali cerchi in lega, hardtop, verricello e quant'altro. Nel 1980 la 469b venne aggiornata, con un motore potenziato (80 CV), sospensioni ammorbidite e altre migliorie. Con la "caduta del muro" e la fine dell'Unione Sovietica la fabbrica di Ulianovsk andò incontro a un periodo piuttosto movimentato della sua esistenza, ma l'erede della 469, seppure con una nuova sigla, modificata nelle sospensioni (avantreno con molle elicoidali anziché a balestre) e con nuovi gruppi meccanici, viene ancora prodotta con una carrozzeria di poco modificata rispetto all'originale. In Italia è commercializzata col nome Hunter. **RC**

## LA PAGELLA

### SIGNIFICATO STORICO

\*\*\*\*

La 469b è stata la prima fuoristrada sovietica moderna a essere esportata in buone quantità. Rappresenta l'approccio ufficiale dell'URSS alla vettura leggera fuoristrada e presenta numerosi punti d'interesse.

### IMPORTANZA DI STILE

\*\*\*

Diversa da tutte le concorrenti dell'epoca, la Uaz presenta caratteristiche uniche: la sua carrozzeria ha una linea personale, è rigorosamente funzionale e risulta essere molto protettiva per gli occupanti.

### POSIZIONAMENTO DI MERCATO

\*\*

Non è particolarmente ricercata e i prezzi sono ancora decisamente accessibili, anche per esemplari in ottime condizioni, nonostante il fatto che questi stiano diventando gradualmente sempre più rari. Non tutti i ricambi sono facili da reperire.

## I SETTE LABEL DI VALORE

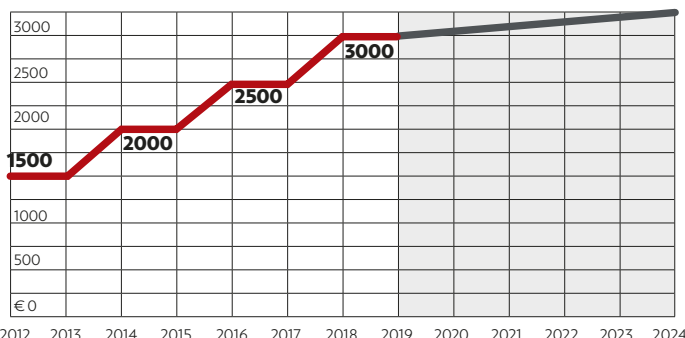
|       |       |       |       |       |       |     |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 4.500 | 3.600 | 3.000 | 2.400 | 1.500 | 1.200 | 600 |
| A+    | A     | AB    | BA    | B+    | B     | C   |

L'importatore storico della Uaz, l'Organizzazione Martorelli, ha venduto in Italia migliaia di esemplari di 469b, sia nella versione "nuda e cruda" originale, sia in versioni più raffinate e accessoriate (dotate anche di motorizzazioni "alternative" con impianto GPL, diesel Peugeot e motorizzazioni di origine Fiat). Per tutte, comunque, il valore è piuttosto basso. Difficilmente una Uaz perfetta raggiunge i 5000 euro. Ecco perché molti degli esemplari si trovano in condizioni mediocri di conservazione, nonostante i ricambi non siano impossibili da trovare e le finiture semplificate rendano agevole il restauro.

## ANALISI DI MERCATO

### CRESCITA QUASI IMPERCETTIBILE

La Uaz 469b, pur essendo un modello famoso in tutto il mondo (costituisce ancora oggi l'ossatura dei veicoli tattici da ricognizione e trasporto truppe dell'esercito russo), non è mai stato al vertice del gradimento tra i collezionisti di fuoristrada. Nonostante le ottime qualità nel 4x4 più arduo e la sua spartana rudezza rétro. Nell'ultimo decennio i valori di mercato sono saliti lentamente fino a raddoppiare, ma rimanendo confinati nell'ambito di cifre molto modeste. Secondo i nostri esperti del Comitato Prezzi, questa tendenza dovrebbe continuare anche nei prossimi anni, nonostante questo veicolo dalla storia di oltre mezzo secolo ambisca degnamente a essere considerato un mito.





TIME IS LEGEND



NUVOLARI  
LEGEND



CRONOGRARO AUTOMATICO. SCALA  
TACHIMETRICA A CHIOCCIOLA IN KM/H,  
CENTRALE. FONDO IN VETRO ZAFFIRO  
CON LAVORAZIONE DAMIER. CINTURINO  
VINTAGE IN CUIO SCAMOSCIATO.

ACCIAIO - Ø 43 MM o Ø 39,5 MM - 30 M.



EBERHARD & CO.

*Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887*

LA CHAUX-DE-FONDS

Info 02.72002820



# LE MITICHE

## 4X4

Con questo sesto volume si conclude la collana Le Mitiche. Abbiamo voluto dedicarlo alle vetture a trazione integrale, in particolar modo alle fuoristrada. Una tipologia di veicoli che nasce nel 1941 con la mitica Willys MB, protagonista della seconda guerra mondiale e da tutti subito conosciuta col nomignolo Jeep, poi divenuto un marchio vero e proprio. Pochi anni dopo ecco un'altra icona, la Land Rover Series I, modello svelato nel 1948 e destinato a rimanere in produzione fino al 2016. Poi è la volta della Fiat Campagnola, già con l'avantreno a ruote indipendenti, e dell'Alfa Romeo "Matta". Tra le interpreti di primo piano vi sono le giapponesi Mitsubishi Pajero, Nissan Patrol, Suzuki LJ80 e SJ410 e Toyota Land Cruiser. Ma nella nostra carrellata non potevano mancare la sbarazzina Fiat Panda 4x4, la Lada Niva, la Uaz 469b o l'esagerata Lamborghini LM 002.

Per gli amanti dell'asfalto i nomi mitici sono altri: Audi Quattro Sport, Porsche 911 Carrera 4 e Subaru Impreza WRX.



Land Rover 80