

MORPHEUS

Magazine

Il sogno della supercar, alla portata di tutti

In questo numero:

- ❖ *Porsche 718 GT4 RS, una Cayman pronta al decollo*
- ❖ *Dodge Challenger SRT Hellcat, l'ultimo ruggito d'America*

Pubblicazione N°16 – Settembre 2026



S O M M A R I O

01 Editoriale

02 Attualità dal mondo automotive

- ❖ Salone Auto Torino 2026: cronaca del weekend che ha riportato le supercar in centro città

03 Anteprime, recensioni e test drive

- ❖ Porsche 718 GT4 RS, una Cayman pronta al decollo
- ❖ Dodge Challenger SRT Hellcat, l'ultimo ruggito d'America
- ❖ Le auto in uscita dei prossimi mesi

04 Utilità

- ❖ Bollo, superbollo, tassa IPT
- ❖ Listino del nuovo

05 Contatti e risorse

01. Editoriale

Settembre ha portato a Torino qualcosa che le grandi fiere al chiuso faticano a replicare: le auto in mezzo alla gente, per strada, sotto il cielo. La terza edizione del Salone Auto Torino ha confermato che il formato open air funziona. Quarantasette marchi, cinquecentomila visitatori attesi, test drive gratuiti senza appuntamento. E poi il momento che gli appassionati aspettavano davvero: il Supercar Meeting alla Reggia di Venaria, dove alcune tra le vetture più esclusive del Piemonte hanno preso posto in un'ambientazione di rara eleganza che avrebbe fatto invidia a qualsiasi salone tradizionale. Torino ha ricordato a tutti che certe auto stanno meglio sotto la luce del

sole che in un padiglione illuminato al neon. Sul fronte dei test drive, settembre ha messo insieme due caratteri molto distanti tra loro. La Porsche 718 GT4 RS arriva da un'idea precisa di cosa deve essere una sportiva: leggera, reattiva, pensata per chi vuole il circuito ma non rinuncia alla targa. Il motore da quattrocento cv preso dalla 911 GT3, il peso contenuto sotto i 1.300 kg, l'aerodinamica che lavora in modo serio già a velocità stradali. Una Cayman portata al limite.

Il secondo test drive del mese è dedicato alla Dodge Challenger SRT Hellcat, un'auto che racconta un'altra storia. Viene dall'America, dal tempo in cui la potenza si

01. Editoriale

misurava in cilindrata e i compromessi si lasciavano agli altri. 717 CV sovralimentati, trazione posteriore, carrozzeria larga quanto un divano. È l'ultima di una specie che non tornerà, e forse per questo vale ancora di più guidarla adesso, mentre i motori come il suo esistono ancora.

Due auto agli antipodi, un salone che porta le supercar in piazza e una stagione che ricomincia. Settembre sa essere un buon mese per chi ama le auto.

Buona lettura!

Alessandro Di Lorenzo
CEO & Founder - Morpheus

02. Attualità dal mondo automotive

Salone Auto Torino 2026: cronaca del weekend che ha riportato le supercar in centro città



Il Salone Auto Torino ha chiuso la sua terza edizione con numeri che confermano la formula open air lanciata tre anni fa. Dall'11 al 13 settembre le vie del centro storico si sono trasformate in un salone diffuso, con oltre 47 marchi presenti e più di 500.000 visitatori attesi nei tre giorni di manifestazione. Per gli appassionati di auto sportive l'appuntamento più atteso restava però un altro: il Supercar Meeting alla Reggia di Venaria, andato in scena sabato 12 set-



-tembre e diventato ormai il cuore pulsante dell'evento per chi segue il mondo delle sportive.

Un salone che si guarda, si tocca e si guida

La formula del Salone Auto Torino resta diversa da quella dei saloni tradizionali al chiuso. Le strade del centro diventano un percorso espositivo a cielo aperto, con stand distribuiti tra piazze storiche e vie pedonali. Quest'anno gli organizzatori hanno ampliato l'area dedicata ai test drive gratuiti, permet-

02. Salone Auto Torino 2026: cronaca del weekend che ha riportato le supercar in centro città

-tendo al pubblico di provare su strada diversi modelli in gamma senza appuntamento. È una scelta che avvicina il salone al visitatore comune, ma che negli ultimi due anni ha attirato anche un pubblico più esperto, curioso di toccare con mano novità che altrove restano dietro un cordone. Il format open air comporta anche dei limiti. Non tutte le case automobilistiche portano a Torino le loro proposte più esclusive, e buona parte delle vetture in mostra rientra in gamme già note al mercato italiano. Per questo motivo, il resoconto di questa edizione si concentra sul quadro generale della manifestazione.

Il Supercar Meeting alla Reggia di Venaria

Il momento clou per gli appassionati di auto sportive resta il Supercar Meeting, ospitato per il secondo anno consecutivo nella cornice della Reggia di Venaria. Il parterre ha radunato alcune tra le vetture più esclusive circolanti in Piemonte, in un contesto che

unisce il patrimonio barocco sabaudo alla meccanica contemporanea. L'evento ha richiamato collezionisti privati, club automobilistici locali e semplici curiosi, confermando quanto il legame tra heritage architettonico e mondo supercar funzioni bene come format di comunicazione.

Centoventi anni di Lancia, tra passato e futuro

Tra le mostre tematiche della tre giorni, spazio anche alla storia con la retrospettiva dedicata ai centoventi anni di Lancia. Un percorso espositivo che ha ripercorso decenni di corse, rally e modelli iconici, in un momento particolare per il marchio torinese, impegnato nel proprio percorso di rilancio industriale. La scelta di dedicare una mostra celebrativa proprio a Torino, città natale del marchio, ha aggiunto un tono più identitario all'edizione 2026, in un salone che vive di presente ma non dimentica da dove viene l'automobilismo italiano.

02. Salone Auto Torino 2026: cronaca del weekend che ha riportato le supercar in centro città

nel settore automotive. Il Pebble Beach Concours d'Elegance è nato nel 1950, un anno dopo la fine del secondo conflitto mondiale, quando un gruppo di appassionati decise di portare le proprie auto storiche sul prato di un campo da golf californiano. Da quel pomeriggio di agosto, l'evento non si è mai fermato.

L'edizione 2026 porta due novità che segnano la ricorrenza. Per la prima volta nella storia del Concours, il Pebble Beach Golf Links apre la sua 3° buca durante la settimana dell'evento: uno spazio aggiuntivo che Lamborghini ha curato con un'esposizione speciale dedicata ai 60 anni della Miura, quella che nel 1966 aveva inventato il concetto di supercar con motore centrale trasversale. L'obiettivo è raccogliere la più grande concentrazione di Miura mai riunita in un singolo evento, con esemplari provenienti dalle collezioni private più importanti del mondo.

La seconda novità riguarda il perimetro dell'evento: All Roads Lead to Asilomar si espande con tre nuovi appuntamenti, tra cui Electric Coast, dedicato alle vetture elettriche da collezione, e Night Rider, una guida notturna lungo la costa che ha già esaurito i posti disponibili settimane prima dell'apertura. Il Concours cresce senza perdere il suo carattere: ogni aggiunta rimane fedele all'idea originale di un raduno dove le auto si vedono, si capiscono e si apprezzano nella loro interezza.

La Revuelto SV a The Quail: il debutto dopo il record

Lamborghini è arrivata a Monterey con un biglietto da visita insolito: il record assoluto per una vettura di serie all'Hockenheimring. Il 6 agosto, a poco più di una settimana dal debutto californiano, il pilota e collaudatore ufficiale Marco Mapelli ha fermato il cronometro sul tempo di 1 minuto e 41 se-

02. Salone Auto Torino 2026: cronaca del weekend che ha riportato le supercar in centro città

Cosa resta, oltre le foto

Il bilancio della terza edizione conferma che il Salone Auto Torino ha trovato un suo pubblico stabile, capace di crescere di anno in anno senza perdere l'impronta popolare che lo caratterizza. Per il settore delle sportive l'evento non porta grandi annunci di prodotto, ma resta un momento di visibilità importante: mette in contatto case automobilistiche, community di appassionati e un pubblico più ampio che raramente entra in un salone tradizionale al chiuso. Il prossimo banco di prova sarà capire se l'edizione 2027 riuscirà ad attrarre anche qualche debutto assoluto, alzando ulteriormente il profilo della manifestazione nel calendario automotive italiano.

Resta poi un aspetto pratico, spesso sottovalutato quando si parla di grandi saloni cittadini: l'impatto sulla mobilità locale e sull'indotto commerciale del centro storico. Le tre giornate torinesi hanno coinvolto anche ristoratori e attività del centro, con un'affluenza che gli organizzatori descrivono come il migliore delle tre edizioni. Un dato che, insieme ai numeri di afflusso, spiega perché il modello open air continui a essere replicato in altre città italiane, da Bologna a Verona, con formule simili adattate al proprio tessuto urbano.

03. Anteprime, recensioni e test drive

L'analisi degli esperti: Porsche 718 GT4 RS

Una Cayman pronta al decollo



500 cv
flat-six 4.0L aspirato

450 Nm
Coppia max

3"4 sec
Accelerazione
0-100 km/h

315 km/h
Velocità massima

Prezzo
A partire da
€ 165.000

03. L'analisi degli esperti: Porsche 718 GT4 RS

La Cayman che ha smesso di fare la seconda della classe

Per anni la Cayman è stata considerata la sorella minore della 911: più leggera, più equilibrata, ma sempre un gradino sotto nella gerarchia sportiva di Zuffenhausen. La 718 Cayman GT4 RS chiude questo discorso in modo definitivo.

Per la prima volta nella storia della gamma media di Porsche, il motore non arriva più dalla Cayman stessa, ma direttamente dalla 911 GT3. Lo stesso propulsore, la stessa filosofia costruttiva, la stessa vocazione al regime alto. La GT4 RS non è una Cayman potenziata: è una vettura da competizione omologata per la strada.

Design ed esterni

L'impatto visivo della GT4 RS è dominato dall'imponente alettone posteriore a doppio

piano, mutuato direttamente dalla Cup car da competizione, e dal cofano anteriore con doppia presa d'aria NACA che alimenta i freni. Ogni elemento aerodinamico ha una funzione, non è decorativo.

I passaruota allargati rispetto alla Cayman standard ospitano le carreggiate maggiorate, mentre le prese d'aria laterali dietro i poggiatesta, che nella variante Spyder RS diventano ancora più vistose per garantire l'afflusso d'aria al motore anche a tetto aperto, sono forse il dettaglio più identificativo dell'intera gamma RS a motore centrale.

Motore e powertrain

Il cuore pulsante è il flat-six 4.0 litri aspirato, derivato direttamente dalla 911 GT3 e dalla GT3 Cup da corsa, capace di erogare 500 cv a 8.400 giri/min e di salire fino a 9.000 giri/min

03. L'analisi degli esperti: Porsche 718 GT4 RS

al limitatore. Sei valvole a farfalla singole, uno per cilindro, garantiscono una risposta immediata e una progressività che ha nulla da invidiare alla sorella maggiore.

Per far entrare questo motore nel vano centrale della Cayman, Porsche ha dovuto sviluppare un nuovo sistema di aspirazione con un airbox in carbonio posizionato sopra il motore, alimentato attraverso condotti che sostituiscono i finestrini posteriori laterali. Il risultato è una Porsche stradale dal sound pieno e coinvolgente, con il regime di 9.000 giri/min come vero momento clou di ogni accelerazione.

Cambio, sterzo e assetto

La GT4 RS monta esclusivamente il cambio PDK a doppia frizione a 7 rapporti, con la settima marcia particolarmente corta e orientata alla sportività: una scelta che privilegia la velocità di cambiata rispetto al coinvolgimento del cambio manuale, ancora

disponibile sulla GT4 standard ma non su questa variante estrema.

Lo sterzo beneficia di giunti sferici al posto delle tradizionali boccole in gomma su gran parte delle sospensioni, una soluzione derivata direttamente dal motorsport che elimina ogni gioco e restituisce una sensibilità di guida descritta come tra le più dirette dell'intera gamma Porsche. L'assetto, con carreggiate allargate e sospensioni riviste, privilegia un feedback immediato rispetto al comfort.

Prestazioni

Lo 0-100 km/h in 3"4 secondi e la velocità massima di 315 km/h sono numeri che, da soli, già raccontano una vettura di altissimo livello. Ma il dato più significativo emerge dal confronto in pista: al Nürburgring, la GT4 RS ha inflitto un distacco netto alla GT4 preparata da Manthey Racing, dimostrando che l'aerodinamica e il motore derivato dalla

03. L'analisi degli esperti: Porsche 718 GT4 RS

GT3 non sono solo numeri da catalogo, ma un vantaggio cronometrico reale.

Il peso, contenuto a circa 1.415 kg, unito alla potenza specifica del motore aspirato, restituisce un rapporto peso/potenza che pochissime vetture stradali possono vantare a questo livello di prezzo. La versione scoperta Spyder RS, che condivide lo stesso propulsore, tocca lo 0-100 in 3"4 secondi e i 200 km/h in appena 10"9 secondi, con una velocità massima di 308 km/h, leggermente inferiore per via del minor coefficiente aerodinamico legato alla capote.

Frenata e tenuta di strada

L'impianto frenante, derivato dall'esperienza in pista di Porsche, garantisce una modulazione precisa anche nell'uso più aggressivo, con la possibilità di optare per i freni compositi ceramici (Porsche Ceramic Composite Brake) per chi cerca la massima resistenza alla fatica termica in uso intensivo

su circuito.

La tenuta di strada è probabilmente l'elemento più elogiato in assoluto nei contenuti di riferimento: il differenziale autobloccante meccanico, unito alle carreggiate allargate e al pacchetto aerodinamico, permette alla GT4 RS di generare carico verticale reale alle velocità più elevate, trasformando ogni curva veloce in un esercizio di precisione quasi da vettura da competizione.

Comfort e usabilità quotidiana

Va detto senza mezzi termini: la GT4 RS non è pensata per il comfort. Le sospensioni rigide, il sound del motore che in abitacolo diventa quasi invadente grazie ai condotti di aspirazione a vista, e l'assetto ribassato la rendono un'auto impegnativa nell'uso quotidiano, specialmente su asfalti sconnessi.

La versione Spyder RS, pur condividendo lo

03. L'analisi degli esperti: Porsche 718 GT4 RS

stesso carattere estremo, introduce un piccolo compromesso verso la vivibilità grazie alla capote manuale removibile, pensata per un uso più "en plein air" nelle giornate di sole, pur mantenendo intatta la vocazione sportiva del propulsore. In entrambi i casi, il bagagliaio anteriore resta comunque sufficiente per un weekend fuori porta in due.

Tecnologia e interni

Gli interni della GT4 RS abbandonano quasi del tutto la ricerca del comfort digitale per abbracciare una filosofia puristica: sedili a guscio, roll bar opzionale con il pacchetto Clubsport, cinture a sei punti lato conducente ed estintore manuale disponibili

per chi vuole portare l'auto in pista senza compromessi.

Il pacchetto Weissach, disponibile a richiesta, introduce fibra di carbonio a vista su cofano anteriore e alettone posteriore, terminali di scarico in titanio e cerchi in magnesio forgiato da 20 pollici, ogni grammo risparmiato viene celebrato come una conquista. Un approccio che i due video di riferimento condividono pienamente: la tecnologia qui non è intrattenimento, è funzione.

03. L'analisi degli esperti: Porsche 718 GT4 RS

L'ANALISI VOCE PER VOCE (1/3)

Esterni

Design:

Alettone a doppio piano derivato dalla Cup car, cofano con prese NACA, passaruota allargati, prese d'aria laterali per l'alimentazione del motore

Interni

- Posto guida: sedili a guscio integrati, posizione ribassata e avvolgente, tipica delle vetture da pista omologate
- Plancia: impostazione essenziale orientata alla guida, strumentazione digitale dedicata alle modalità sportive
- Abitabilità: ridotta all'essenziale, coerente con la vocazione racing della vettura
- Bagagliaio: 125-136 litri nel vano anteriore, sufficiente per un weekend in due

Qualità

Elevata, alcantara diffusa, pacchetto Weissach con fibra di carbonio a vista su cofano e alettone

03. L'analisi degli esperti: Porsche 718 GT4 RS

L'ANALISI VOCE PER VOCE (2/3)

Tecnica

- **Motore:** Flat-six 4.0L aspirato derivato dalla 911 GT3, 500 cv a 8.400 giri/min, regime massimo 9.000 giri/min
- **Cambio:** PDK doppia frizione 7 rapporti, settima marcia corta e sportiva, nessuna opzione manuale
- **Sospensioni:** riviste rispetto alla GT4 standard, carreggiate allargate, taratura orientata alla pista
- **Sterzo:** giunti sferici al posto delle boccole in gomma, risposta estremamente diretta
- **Frenata:** impianto derivato dal motorsport, disponibili freni ceramici Porsche Ceramic Composite Brake

Prestazioni

- 315 km/h (308 km/h per la variante scoperta Spyder RS)
- Accelerazione 0-100 km/h: 3"4 secondi

Comfort

- Confort limitato, vettura orientata primariamente all'uso in pista
- Assetto rigido, poco indulgente su asfalti sconnessi

03. L'analisi degli esperti: Porsche 718 GT4 RS

L'ANALISI VOCE PER VOCE (3/3)

Tenuta di strada

- Trazione elevatissima grazie al differenziale autobloccante meccanico e alle carreggiate allargate
- Dinamica di guida: da vettura da competizione, confermata dai tempi record al Nürburgring rispetto alla GT4 standard

Tecnologia

- Infotainment: essenziale, non è il focus della vettura
- ADAS: dotazione limitata, coerente con la filosofia purista del modello

03. L'analisi degli esperti: Porsche 718 GT4 RS

PRO	CONTRO
Motore derivato dalla 911 GT3 , tra i migliori aspirati mai montati su una stradale	Comfort quasi assente , poco adatta all'uso quotidiano
Dinamica di guida da vettura da competizione , confermata dai tempi in pista	Cambio disponibile solo in versione PDK , niente manuale
Sound e regime di rotazione (9.000 giri/min) unici nel panorama attuale	Prezzo elevato , superiore ai 165.000 € di listino base

Disclaimer. Le recensioni e i contenuti pubblicati su Morpheus Magazine sono frutto di una rielaborazione giornalistica e redazionale realizzata dal nostro team, basata su informazioni e dati tecnici disponibili pubblicamente da parte dei principali magazine di motori quali a titolo di esempio non esaustivo Quattroruote, Auto.it, Motor1.it, AlVolante.it, ecc.. Alcuni dati e riferimenti derivano da fonti terze considerate affidabili, quali test drive e recensioni di magazine automobilistici online. I marchi e i nomi commerciali citati appartengono ai rispettivi proprietari. Le opinioni e le analisi riportate non intendono sostituire le recensioni ufficiali delle testate menzionate né implicano alcun tipo di collaborazione o approvazione da parte delle stesse. Le fonti di riferimento sono indicate esclusivamente a fini di trasparenza e correttezza informativa.

03. L'analisi degli esperti: Porsche 718 GT4 RS

LA CONCORRENZA



Alpine A110 Con un spirito retrò-moderno e un telaio sorprendente, la coupé francese è agile e raffinata per un piacere di guida puro. Il 4 cilindri 1.8 litri turbo da 300 cv abbinato ad un peso ridotto (1.044 kg a secco) consente uno scatto 0-100 km/h in 4,2 sec. Prezzi a partire da €81.000.



Lotus Emira E' la concorrente inglese nel segmento delle piccole gran turismo, vanta un 2.0 litri turbo di derivazione AMG da 406 cv e 480 Nm di coppia, con 0-100 km/h in 4"0 per 291 km/h di velocità massima. Prezzo a partire da €114.000.



BMW M2 CS 6 cilindri turbo 3.0L, 460 CV, 0-100 in 3"8 sec, 302 km/h, da circa 115.000 €.

03. Anteprime, recensioni e test drive

L'analisi degli esperti: Dodge Challenger SRT Hellcat

L'ultimo ruggito d'America



717 cv
V8 6.2L
sovralimentato

890 Nm
Coppia max

3"9 sec
Accelerazione
0-100 km/h

320 km/h
Velocità massima

Prezzo
A partire da
€ 85.000

03. L'analisi degli esperti: Dodge Challenger SRT Hellcat

Il mito americano che non cede il passo

Non è un'auto pensata per essere perfetta. È pensata per essere memorabile.

Nata nel 2015 come la versione più estrema della gamma Challenger, la Hellcat ha attraversato quasi un decennio di carriera diventando, di fatto, l'ultima grande interprete della muscle car americana tradizionale: motore V8 sovralimentato davanti, trazione posteriore, cambio manuale disponibile per chi vuole ancora sentirsi parte della leggenda.

Design ed esterni

Il linguaggio stilistico della Challenger guarda dritto agli anni Settanta, alla prima generazione del 1970, e non se ne vergogna affatto. Cofano lungo e piatto, doppia presa d'aria centrale, fari tondi a LED che reinterpretano in chiave moderna il frontale

originale, coda corta con il caratteristico light bar posteriore a tutta larghezza che oggi è diventato una firma stilistica riconoscibile a colpo d'occhio.

Le versioni speciali della serie "Last Call" come la Black aggiungono dettagli che raccontano una storia: la finitura Gator Grain sul tetto, i loghi "DODGE" a tutta lunghezza sul cofano, il badge SRT Hellcat annerito. Sono edizioni che trasformano un'auto già iconica in un pezzo da collezione ancora prima di uscire dal concessionario.

Motore e powertrain

Il cuore della Hellcat è il celebre V8 6.2 litri sovralimentato HEMI, un motore che nelle sue varie declinazioni ha toccato numeri impensabili per un'auto di serie: si parte dai 707 CV della prima Hellcat, si passa per i 717 CV della Jailbreak (la versione con cambio

03. L'analisi degli esperti: Dodge Challenger SRT Hellcat

manuale a 6 marce e differenziale autobloccante), fino ad arrivare agli 807 CV della Black Ghost e ai 797 CV della Redeye Widebody.

Un compressore volumetrico alimenta il motore attraverso un corpo farfallato da 92 mm, capace di ingurgitare l'equivalente della potenza erogata da una Ford Fiesta base soltanto per far girare la ventola del compressore. Ogni singolo motore viene testato al banco per 42 minuti prima di essere installato in fabbrica, un livello di attenzione artigianale raro per un'auto prodotta su scala industriale.

Cambio, sterzo e assetto

Il vero valore aggiunto delle versioni Jailbreak e delle Last Call più estreme è la disponibilità del cambio manuale a sei marce, abbinato a un differenziale autobloccante che permette di dosare la potenza in modo molto più diretto rispetto alla trasmissione automatica

a 8 rapporti, comunque disponibile per chi preferisce un approccio più rilassato.

Lo sterzo si distingue per una risposta pronta e ben calibrata, con un peso che aiuta a domare una vettura che, va detto senza giri di parole, resta un animale difficile da tenere a bada. Il rollio in curva è presente e percepibile, non è un'auto pensata per il misto stretto ma proprio questa imperfezione fa parte del fascino: la Hellcat non nasconde la propria natura di bestia da linea retta.

Prestazioni

Lo scatto da 0-100 km/h in 3"9 secondi (0-60 mph in 3"7-3"8 secondi a seconda della versione) colloca la Hellcat in una categoria di accelerazione che fino a pochi anni fa era riservata alle supercar europee. La velocità massima di 320 km/h (199 mph) supera persino quella di una Porsche 911 GT3, un dato quasi provocatorio verso il mondo delle

03. L'analisi degli esperti: Dodge Challenger SRT Hellcat

sportive europee.

Il quarto di miglio viene coperto in poco più di 11 secondi, un tempo da drag strip vero e proprio. Numeri che, uniti al suono inconfondibile del V8 sovralimentato rendono la Hellcat un'esperienza sensoriale prima ancora che tecnica.

Frenata e tenuta di strada

L'impianto frenante, con dischi autoventilati forati da 390 mm anteriori pinzati da 6 pistoncini e da 350 mm posteriori a 4 pistoncini, è dimensionato per gestire i quasi 2.100 kg di peso operativo dell'auto, un valore importante, che ricorda quanto la Hellcat sia più vicina a una granturismo pesante che a una sportiva leggera in stile europeo.

Sul bagnato o su fondi sconnessi, l'elettronica di stabilità in modalità Track lascia un margine di divertimento generoso senza però abbandonare completamente il guida-

-tore: derapate e pattinamenti sono a portata di un colpo di acceleratore, ma il sistema interviene prima che la situazione diventi davvero pericolosa.

Comfort e usabilità quotidiana

Con i suoi 5,02 metri di lunghezza, la Challenger Hellcat è un'auto ingombrante ma sorprendentemente vivibile: il bagagliaio è generoso per gli standard delle coupé sportive, i sedili posteriori offrono uno spazio reale (seppur limitato in altezza), e la posizione di guida rialzata rispetto a molte rivali europee la rende meno faticosa nell'uso quotidiano.

Il vero limite nell'uso di tutti i giorni resta il consumo: con l'acceleratore usato con generosità, il serbatoio da 58 litri può svuotarsi in appena 13 minuti di guida sportiva continuativa, ma questo è inevitabile viste la cilindrata e le potenze in gioco.

03. L'analisi degli esperti: Dodge Challenger SRT Hellcat

Tecnologia e interni

Gli interni della Hellcat non inseguono il lusso digitale delle rivali tedesche: l'abitacolo, pur dignitoso nella finitura con inserti in Alcantara e pelle Laguna nelle versioni più ricche, resta fedele a un'impostazione più essenziale, quasi "da corsa", dove il protagonista assoluto è il pulsante rosso di avviamento motore.

sistema infotainment U-connect, con schermo da 8,4 pollici, è funzionale ma non punta a competere sul terreno della tecnologia pura. È una scelta filosofica precisa: la Hellcat non vuole essere la Tesla delle muscle car, vuole essere l'ultima, autentica erede di un'epoca che sta finendo. E in questo, secondo entrambe le fonti video analizzate, riesce perfettamente nel suo intento.

03. L'analisi degli esperti: Dodge Challenger SRT Hellcat

L'ANALISI VOCE PER VOCE (1/3)

Esterni

Design:

Linee retro anni '70 reinterpretate in chiave moderna, cofano lungo con doppia presa d'aria, light bar posteriore a tutta larghezza, finiture speciali Last Call (Gator Grain, loghi cofano)

Interni

- Posto guida: rialzato rispetto alle rivali europee, comodo nell'uso quotidiano ma poco contenitivo in guida sportiva
- Plancia: Impostazione essenziale, pulsante rosso di avviamento come elemento scenico, schermo U-connect da 8,4"
- Abitabilità: generosa per il segmento, posti posteriori reali seppur con altezza limitata
- Bagagliaio: ampio per una coupé sportiva, adatto anche a un uso da granturismo

Qualità

Alcantara e pelle Laguna nelle versioni Last Call, plastiche più rigide su alcune zone secondarie

03. L'analisi degli esperti: Dodge Challenger SRT Hellcat

L'ANALISI VOCE PER VOCE (2/3)

Tecnica

- **Motore:** V8 6.2L sovralimentato HEMI, da 707 a 807 CV a seconda della versione, compressore volumetrico con corpo farfallato 92mm
- **Cambio:** manuale 6 marce (versioni Jailbreak/Last Call) o automatico 8 rapporti, differenziale autobloccante
- **Sospensioni:** taratura orientata alla trazione in accelerazione, rollio percepibile in curva
- **Sterzo:** diretto e ben calibrato, peso adeguato a domare la potenza disponibile
- **Frenata:** dischi forati 390mm anteriori (6 pistoncini) e 350mm posteriori (4 pistoncini)

Prestazioni

- Velocità massima: 320 km/h
- Accelerazione 0-100 km/h: 3"9 secondi

Comfort

- Buono nell'uso quotidiano, posizione di guida rialzata poco faticosa
- Piuttosto rigido nelle modalità sportive, più permissivo in modalità Comfort/Auto

03. L'analisi degli esperti: Dodge Challenger SRT Hellcat

L'ANALISI VOCE PER VOCE (3/3)

Tenuta di strada

- Diretto ma con rollio percepibile, non paragonabile a una sportiva europea nel misto stretto
- Dinamica di guida: Orientata alla linea retta e al drag racing più che alla guida in pista tecnica

Tecnologia

- Infotainment: sistema U-connect 8,4", funzionale ma non all'avanguardia rispetto alle rivali europee
- ADAS: dotazione essenziale rispetto agli standard più recenti del segmento

03. L'analisi degli esperti: Dodge Challenger SRT Hellcat

PRO	CONTRO
Motore V8 sovralimentato iconico, sound e carattere ineguagliati	Consumi molto elevati in uso sportivo
Prestazioni da supercar a una frazione del prezzo di un'auto equivalente europea	Dinamica di guida poco adatta al misto stretto
Cambio manuale disponibile, rarità sul mercato attuale	Fine produzione: reperibilità e valore destinati a salire

Disclaimer. Le recensioni e i contenuti pubblicati su Morpheus Magazine sono frutto di una rielaborazione giornalistica e redazionale realizzata dal nostro team, basata su informazioni e dati tecnici disponibili pubblicamente da parte dei principali magazine di motori quali a titolo di esempio non esaustivo Quattroruote, Auto.it, Motor1.it, AlVolante.it, ecc.. Alcuni dati e riferimenti derivano da fonti terze considerate affidabili, quali test drive e recensioni di magazine automobilistici online. I marchi e i nomi commerciali citati appartengono ai rispettivi proprietari. Le opinioni e le analisi riportate non intendono sostituire le recensioni ufficiali delle testate menzionate né implicano alcun tipo di collaborazione o approvazione da parte delle stesse. Le fonti di riferimento sono indicate esclusivamente a fini di trasparenza e correttezza informativa.

03. L'analisi degli esperti: Dodge Challenger SRT Hellcat

LA CONCORRENZA



Ford Mustang Shelby GT 500 V8 5.2L sovralimentato, 760 CV, 0-100 in 3,3 sec, 290 km/h (limitata), da circa 85.000 €



Chevrolet Camaro ZL1 V8 6.2L sovralimentato, 650 CV, 0-100 in 3,5 sec, 314 km/h, da circa 75.000 €

03. Anteprime, recensioni e test drive

Le auto in uscita dei prossimi mesi

Le principali auto sportive e di lusso che entreranno sul mercato nei prossimi mesi

Settembre



Audi Q7



Jaguar GT EV



BMW X5

Ottobre



Toyota GR GT

Novembre



BMW serie 7



Audi Q9



Ferrari Luce

Dicembre



Lamborghini Revuelto Roadster

Gennaio '27



Alpine A110 EV

04. Utilità

Bollo, superbollo, tassa IPT



Il bollo auto è la tassa di proprietà dell'auto, non è collegata alla circolazione della stessa (si paga sempre e comunque anche se l'auto non viene utilizzata) ed è versato alla Regione di residenza di chi risulta intestatario principale del veicolo.

In caso di leasing o noleggio a lungo termine, il pagamento del bollo è dovuto da chi risulta al PRA (Pubblico Registro Automobilistico) essere utilizzatore/ usufruttuario del veicolo.

Il bollo di un'auto nuova si paga entro la fine del mese di immatricolazione.

Nel caso in cui il veicolo sia stato immatricolato negli ultimi 10 giorni del mese, si ha tempo fino a tutto il mese successivo.

Nel caso di acquisto di un'auto usata bisogna considerare la data di acquisto e la data di scadenza del bollo.

Il bollo è calcolato in base alla potenza effettiva del veicolo espressa in kilowatt (kW) e alla classe ambientale di appartenenza (da Euro 0 a Euro 6). Auto elettriche, a metano, a GPL, a idrogeno hanno una loro tassazione specifica.

04. Bollo, superbollo, tassa IPT

Ulteriori casistiche specifiche riguardano le auto storiche e le auto appartenenti a persone con disabilità. Inoltre, dato che è una tassa locale, ogni regione applica una propria tariffa, eventualmente maggiorata, alla potenza del veicolo. In dettaglio, per poter calcolare la tariffa del bollo auto, prima delle eventuali maggiorazioni locali, basta applicare ai kW di potenza del motore i seguenti importi per classe ambientale:

- Euro 0: 3,00 euro/kW fino a 100 kW e 4,50 euro/kW oltre i 100 kW
- Euro 1: 2,50 euro/kW fino a 100 kW e 4,35 euro/kW oltre i 100 kW
- Euro 2: 2,80 euro/kW fino a 100 kW e 4,20 euro/kW oltre i 100 kW
- Euro 3: 2,70 euro/kW fino a 100 kW e 4,05 euro/kW oltre i dei 100 kW
- Euro 4/ 5/ 6: 2,58 euro/kW fino a 100 kW e 3,87 euro/kW oltre i 100 kW.

Sono riconosciute sconti ed esenzioni per alcuni casi particolari:

- auto storiche oltre 20 anni: sconto del 50% alle auto che sono riconosciute come di interesse storico
- auto storiche oltre i 30 anni: esenzione totale
- disabili titolari della Legge 104: esenzione totale.

Il superbollo: la tassa per le auto di elevata potenza

Oltre i 185 kW di potenza scatta il **superbollo**, un'addizionale erariale sulla tassa automobilistica, ed è pari a **20 euro** per ogni kW di potenza oltre tale soglia. Si riduce a **12 euro dopo 5 anni** dalla data di costruzione dell'auto, **6 euro dopo 10 anni** di anzianità del mezzo, **3 euro dopo i 15 anni**. Dopo i 20 anni il superbollo non è più

04. Bollo, superbollo, tassa IPT

dovuto. Il **versamento** del superbollo avviene con **modello F24**.

La tassa IPT (Imposta Provinciale di Trascrizione)

È una tassa dovuta per la **registrazione** di un veicolo **al PRA** in caso di immatricolazione di un'auto nuova, passaggio di proprietà di un'auto usata o la nazionalizzazione di un veicolo estero. Il costo varia in base alla **potenza del motore** (espressa in kW) e alla **provincia di residenza** dell'acquirente.

Si calcola come segue:

- fino a 53 kW: **quota fissa** pari a **151** euro
- per la quota oltre i 53 kW: 3,51 euro/kW + eventuale maggiorazione provinciale.

Calcola le tasse di proprietà della tua sportiva

Vuoi sapere quanto costa mantenere la tua auto sportiva? **Con Morpheus puoi calcolare subito bollo, superbollo e tassa IPT** inserendo pochi dati: provincia di residenza, potenza in CV, anno di immatricolazione e classe ambientale.

È uno **strumento semplice, veloce e gratuito** per consentire agli amanti delle auto sportive di stimare rapidamente i costi di proprietà per il prossimo acquisto

Clicca qui per il calcolo -> [Calcolatore costi proprietà](#)

04. Utilità

Listino del nuovo

Brand	Modello	Versione	Tipologia	Prezzo	Alimentazione	Cilindrata	Cilindri	Potenza (cv)
Alfa Romeo	Giulia Q.V.		Berlina	102.800	B	2.891	6	520
Alfa Romeo	Stelvio Q.V.		SUV	111.500	B	2.891	6	520
Alpine	A110		Coupè	66.300	B	1.798	4	252
Alpine	A110	GTS	Coupè	81.000	B	1.798	4	300
Alpine	A110	R70	Coupè	124.800	B	1.798	4	300
Aston Martin	Vantage	Coupè	Coupè	216.000	B	3.982	8	665
Aston Martin	DB12	Coupè	Coupè	253.000	B	3.982	8	680
Aston Martin	DB13	Volante	Cabrio	269.000	B	3.982	8	680
Aston Martin	Vanquish	V12	Coupè	409.000	B	5.204	12	835
Aston Martin	DBX	707	SUV	269.000	B	3.982	8	707
Audi	S3	Sportback	Berlina	56.550	B	1.984	4	333
Audi	S3	Sedan	Berlina	57.850	B	1.984	4	333
Audi	RS3	Sportback	Berlina	66.000	B	2.480	5	400
Audi	RS3	Sedan	Berlina	67.300	B	2.480	5	400
Audi	S5	Berlina	Berlina	86.450	MHB	2.996	6	367
Audi	S5	Avant	Station	88.850	MHB	2.996	6	367
Audi	RS6	Avant	Station	140.800	MHB	3.996	8	600
Audi	RS6	Avant Performance	Station	151.100	MHB	3.996	8	630
Audi	RS6	Avant GT	Station	246.000	MHB	3.996	8	630
Audi	S7		Berlina	110.450	MHD	2.967	6	344
Audi	RS7		Berlina	150.250	MHB	3.996	8	600
Audi	RS7	Performance	Berlina	160.750	MHB	3.996	8	630
Audi	S8	TFSI	Berlina	166.400	MHB	3.996	8	571
Audi	SQ5	TFSI	SUV	94.100	MHB	2.996	6	367
Audi	SQ7		SUV	115.000	MHB	3.996	8	507
Audi	SQ8		SUV	122.450	MHB	3.996	8	507
Audi	RSQ8		SUV	160.850	MHB	3.996	8	600
Audi	RSQ8	Performance	SUV	181.650	MHB	3.996	8	640
Bentley	Continental GT		Coupé	257.000	PHB	3.996	8	680
Bentley	Continental GT	Speed	Coupé	317.000	PHB	3.996	8	782

All'interno del listino sono disponibili prezzi e dati tecnici delle auto sportive dei principali brand commercializzati in Italia, tra i quali:

- ❖ Alfa Romeo
- ❖ Aston Martin
- ❖ Audi
- ❖ Bentley
- ❖ BMW
- ❖ Chevrolet
- ❖ Corvette
- ❖ Ferrari
- ❖ Ford
- ❖ Jaguar
- ❖ Lamborghini
- ❖ Land Rover
- ❖ Lotus
- ❖ Maserati
- ❖ McLaren
- ❖ Mercedes
- ❖ Porsche
- ❖ Rolls-Royce

Trovi un'anticipazione nelle prossime pagine.

Per il listino completo, clicca qui → [Listino nuovo](#)

04. Listino del nuovo - Auto sportive termiche - Preview

Brand	Modello	Versione	Prezzo	Potenza (cv)	Peso (kg)	0-100 km/h	Vel. Max (Km/h)	Consumo (Km/l)
Alfa Romeo	Giulia Q.V.		102.800	520	1.660	3"9	308	9,9
Alfa Romeo	Stelvio Q.V.		111.500	520	1.830	3"8	285	8,5
Alpine	A110		66.300	252	1.027	4"5	250	14,9
Alpine	A110	GTS	81.000	300	1.044	4"2	250	14,7
Alpine	A110	R70	124.800	300	1.044	4"2	250	14,7
Aston Martin	Vantage	Coupè	216.000	665	1.730	3"5	325	8,1
Aston Martin	DB12	Coupè	253.000	680	1.713	3"6	325	8,2
Aston Martin	DB13	Volante	269.000	680	1.823	3"7	325	8,2
Aston Martin	Vanquish	V12	409.000	835	1.910	3"3	345	7,3
Aston Martin	DBX	707	269.000	707	2.170	3"3	310	7,0
Audi	S3 Sportback		56.550	333	1.535	4"7	250	11,9
Audi	S3 Sedan		57.850	333	1.535	4"7	250	12,3
Audi	RS3 Sportback		66.000	400	1.570	3"8	250	10,8
Audi	RS3 Sedan		67.300	400	1.575	3"8	250	11,0
Audi	S5 Sedan		86.450	367	1.950	4"5	250	13,2
Audi	S5 Avant		88.850	367	1.965	4"5	250	13,3
Audi	RS6 Avant		140.800	600	2.100	3"6	250	8,3
Audi	RS6 Avant	Performance	151.100	630	2.075	3"4	280	8,2
Audi	RS6 Avant	GT	246.000	630	2.075	3"3	305	8,2
Audi	S7		110.450	344	2.085	5"1	250	14,1
Audi	RS7		150.250	600	2.075	3"6	250	8,3
Audi	RS7	Performance	160.750	630	2.065	3"4	280	8,3
Audi	S8	TFSI	166.400	571	2.220	3"8	250	8,8
Audi	SQ5	TFSI	94.100	367	2.040	4"5	250	12,5
Audi	SQ7		115.000	507	2.200	4"1	250	8,3
Audi	SQ8		122.450	507	2.240	4"1	250	8,3
Audi	RSQ8		160.850	600	2.315	3"8	250	7,9
Audi	RSQ8	Performance	181.650	640	2.275	3"6	305	7,8
Bentley	Continental GT		257.000	680	2.459	3"7	270	
Bentley	Continental GT	Speed	317.000	782	2.459	3"2	335	
Bentley	Continental GTC		287.000	680	2.636			
Bentley	Continental GTC	Speed	347.000	782	2.636	3"4	285	

04. Listino del nuovo - Auto sportive termiche - Preview

Brand	Modello	Versione	Prezzo	Potenza (cv)	Peso (kg)	0-100 km/h	Vel. Max (Km/h)	Consumo (Km/l)
Bentley	Bentayga	V6 Hybrid	223.000	340	2.510	5"3	254	
Bentley	Bentayga	V8	226.000	550	2.416	4"5	290	7,7
BMW	M135 xdrive		57.500	300	1.550	4"9	250	13,2
BMW	M235 xdrive		61.100	300	1.575	4"9	250	13,3
BMW	M240i xdrive		64.500	392	1.690	4"3	250	12,3
BMW	M2		80.000	480	1.655	4"0	250	10,4
BMW	M2	CS	116.000	530	1.755	3"8	302	10,0
BMW	M340i xdrive	Msport	80.300	392	1.725	4"4	250	12,8
BMW	M3	Competition	115.000	530	1.780	3"5	250	9,9
BMW	M340i xdrive	Msport	81.500	392	1.795	4"6	250	12,3
BMW	M3 Touring	Competition	120.000	530	1.865	3"6	250	9,7
BMW	M3 Touring	CS	172.000	551	1.850	3"5	300	9,5
BMW	M440i xdrive Coupè		86.000	392	1.740	4"5	250	13,0
BMW	M440i xdrive Cabrio		94.500	392	1.890	4"9	250	12,2
BMW	M4 Coupè	Competition	117.100	530	1.775	3"5	250	10,0
BMW	M4 Coupè	CS	172.000	551	1.760	3"4	302	9,8
BMW	M4 Cabrio	Competition	124.000	530	1.925	3"7	250	9,8
BMW	M5		150.450	585	2.435	3"5	250	
BMW	M5 Touring		153.550	585	2.475	3"6	250	
BMW	M8 Coupè			625	1.900	3"2	250	8,8
BMW	M8 Cabrio			625	2.025	3"3	250	8,8
BMW	M8 Gran Coupè			625	1.995	3"2	250	8,8
BMW	M760e		161.400	381	2.450	4"3	250	
BMW	Z4 20i	M Sport	62.800	197	1.450	6"6	240	13,7
BMW	Z4 30i	M Sport	68.400	258	1.470	5"4	250	13,9
BMW	Z4 M40i	M Sport	75.600	340	1.565	4"5	250	12,7
BMW	M X4	Competition	120.000	510	2.010	4"0	250	9,3
BMW	M X5	Competition	160.000	625	2.400	3"9	290	7,8
BMW	M X6	Competition	167.000	625	2.370	3"9	250	7,8
BMW	XM	Red Label	181.500	585	2.720	3"8	250	
Chevrolet	Camaro Coupè		72.024	455	1.622	4"0	290	8,5
Chevrolet	Camaro Cabrio		78.024	455	1.622	4"0	290	8,5
Corvette	C8 Coupè	6.2 Stingray 2LT	112.524	482	1.676	3"5	296	8,3

04. Listino del nuovo - Auto sportive termiche - Preview

Brand	Modello	Versione	Prezzo	Potenza (cv)	Peso (kg)	0-100 km/h	Vel. Max (Km/h)	Consumo (Km/l)
Corvette	C8 Coupè	5.5 V8 Z06 3LZ	199.631	680	1.558	2"6	304	
Corvette	C8 Coupè	E-Ray		482	1.712	2"5	290	
Corvette	C8 Convertible	6.2 Stingray 2LT	120.325	482	1.692	3"5	296	8,3
Corvette	C8 Convertible	5.5 V8 Z06 3LZ	207.631	680		2"6	304	
Ferrari	Amalfi Coupè		240.000	640	1.470	3"3	320	8,8
Ferrari	Roma Spider		250.000	620	1.570	3"4	320	8,8
Ferrari	849 Testarossa		460.000	830	1.570	2"3	330	
Ferrari	296 GTB		291.900	663	1.470	2"9	330	
Ferrari	296 GTS		320.000	663	1.570	2"9	330	
Ferrari	12 Cilindri Coupè		395.000	830	1.485	2"9	340	6,5
Ferrari	12 Cilindri Spider		435.000	830	1.545	3"0	340	6,3
Ferrari	SF90 XX	Stradale	770.000	797	1.485	2"3	320	
Ferrari	SF90 XX	Spider	850.000	797	1.585	2"3	320	
Ferrari	Purosangue		450.000	725	2.033	3"3	312	5,8
Ford	Mustang Dark Horse	Fastback	73.000	453	1.762	4"4	256	8,1
Ford	Mustang	Convertible	65.500	446	1.801	5"0	250	8,1
Jaguar	F-Type	2.0	75.000	300	1.553	5"9	250	10,8
Jaguar	F-Type	5.0 V8 450 cv	108.900	450	1.706	4"6	285	9,7
Jaguar	F-Type	5.0 V8 575 cv	139.400	575	1.780	3"7	300	9,5
Jaguar	F-Type	2.0	82.900	300	1.571	5"9	250	10,6
Jaguar	F-Type	5.0 V8 450 cv	117.000	450	1.718	4"6	285	9,6
Jaguar	F-Type	5.0 V8 575 cv	147.400	575	1.790	3"7	300	9,5
Jaguar	F.Pace	5.0 V8 575 cv	121.500	575	2.058	4"0	286	8,3
Lamborghini	Temerario		315.000	800	1.804	2"7	343	
Lamborghini	Revuelto		529.000	825	1.817	2"5	350	
Lamborghini	URUS	Performante	269.500	666	2.200	3"3	306	7,1
Lamborghini	URUS	SE	264.000	620	2.430	3"4	312	
Land Rover	Range Rover Sport	SV	185.700	635	2.485	3"8	290	8,5
Land Rover	Range Rover	SV	246.600	615	2.716	4"5	261	9,4
Lotus	Emira	2.0L SE	113.800	405	1.530	3"8	291	10,9
Lotus	Emira	3.5L V6	122.000	405	1.530	4"3	290	8,8
Maserati	MC Pura Coupè		223.500	630	1.550	2"9	325	8,7
Maserati	MC Pura Cabrio		259.000	630	1.635	2"9	320	8,5
Maserati	Granturismo	Trofeo	199.900	550	1.795	3"5	320	9,9

04. Listino del nuovo - Auto sportive termiche - Preview

Brand	Modello	Versione	Prezzo	Potenza (cv)	Peso (kg)	0-100 km/h	Vel. Max (Km/h)	Consumo (Km/l)
Maserati	Grancabrio	Trofeo	211.000	550	1.820	3"6	316	9,4
Maserati	Grecale	Trofeo	128.000	530	2.027	3"8	285	8,9
McLaren	GTS	ssg7	224.000	635	1.520	3"2	326	8,4
McLaren	Artura	ssg8	253.000	700	1.498	3"0	330	18,2
McLaren	750S	ssg7	289.900	750	1.314	2"8	332	8,2
Mercedes-Benz	A35 AMG		56.000	306	1.645	4"7	250	12,0
Mercedes-Benz	A45 AMG		69.700	421	1.680	3"9	250	11,1
Mercedes-Benz	C63 AMG e	Performance	125.000	680	2.090	3"4	280	14,5
Mercedes-Benz	E53 AMG e		117.400	585	2.315	4"0	250	
Mercedes-Benz	CLE Coupè 53 AMG		94.900	449	1.925	4"2	250	10,6
Mercedes-Benz	S63 AMG e	Performance	253.000	802	2.520	3"3	290	
Mercedes-Benz	SL 63 S e	Performance	237.800	816	2.120	2"9	317	
Mercedes-Benz	AMG GT Coupè 4	63 e	208.900	843	2.305	2"9	316	
Mercedes-Benz	AMG GT Coupè	63 e	231.000	816	2.120	2"8	320	
Mercedes-Benz	GLC 63 AMG e	Performance	126.400	680	2.235	3"5	275	
Mercedes-Benz	GLE 63 AMG e		157.500	612	2.420	3"9	280	8,0
Mercedes-Benz	Classe G 63 AMG		202.400	585	2.565	4"4	220	6,8
Porsche	718 Cayman	GT4 RS	167.000	500	1.415	3"4	315	7,6
Porsche	718 Boxster	GT4 RS	167.000	500	1.410	3"4	308	7,7
Porsche	911	Carrera 4S	170.900	480	1.660	3"5	308	9,6
Porsche	911	GT3 RS	259.000	525	1.450	3"2	296	7,5
Porsche	911	Turbo S Hybrid	280.000	711		2"5	322	
Porsche	Panamera	Turbo S Hybrid	238.000	782	2.365	2"9	325	
Porsche	Cayenne	Turbo S Hybrid	192.600	739	2.570	3"7	295	
Rolls-Royce	Cullinan 6.7 V12		423.000	571	2.585	5"2	250	6,6
Toyota	Yaris GR		52.000	280	1.205	5"2	230	11,5
Toyota	Supra	A90 Final Edition	146.000	441	1.599	4"3	275	10,5

Disclaimer

Le informazioni tecniche, i prezzi e le specifiche dei principali modelli di auto sportive e di lusso presenti in questo documento sono stati raccolti da fonti ritenute affidabili, tra cui siti ufficiali delle case automobilistiche, riviste specializzate e portali online dedicati. Nonostante l'accuratezza nella verifica dei contenuti, Morpheus non garantisce la totale assenza di errori, variazioni o aggiornamenti non ancora recepiti. I dati hanno valore puramente informativo e non costituiscono in alcun modo un'offerta commerciale, una quotazione ufficiale o un invito all'acquisto. Per dettagli aggiornati, configurazioni, prezzi e disponibilità si invita a consultare direttamente il costruttore o la rete ufficiale di vendita. Morpheus non è responsabile per eventuali discrepanze, variazioni o informazioni non aggiornate presenti nel listino.

04. Listino del nuovo - Auto sportive elettriche - Preview

Marca	Modello	Versione	Prezzo	Batteria (kWh)	Potenza elettrica (cv)	Coppia elettrica (Nm)	Peso (kg)	0-100 km/h	Vel. Max (Km/h)	Autonomia
Abarth	500e Coupè		37.950	42,0	155	235	1.335	7"0	155	264
Abarth	500e Coupè	Turismo	42.650	42,0	155	235	1.335	7"0	155	253
Abarth	500e Cabrio		37.950	42,0	155	235	1.360	7"0	155	254
Abarth	500e Cabrio	Turismo	42.650	42,0	155	235	1.360	7"0	155	242
Abarth	600e	Turismo	42.250	54,0	240	345	1.625	6"2	200	322
Abarth	600e	Scopionissima	46.147	54,0	280	345	1.625	5"9	200	321
Alpine	A290	GT 180cv	38.700	52,0	180	285	1.487	7"4	160	379
Alpine	A290	GTS 220cv	44.700	52,0	220	300	1.487	6"4	170	362
Audi	S6 Sedan		99.500	100,0	503	580	2.325	4"1	240	675
Audi	S6 Avant		102.000	100,0	503	580	2.335	4"1	240	647
Audi	E-tron GT		112.900	97,0	503	625	2.280	4"0	245	622
Audi	S - E-tron GT		128.400	97,0	591	740	2.310	3"4	245	609
Audi	RS - E-tron GT		159.400	97,0	775	865	2.320	2"8	250	597
Audi	RS - E-tron GT	Performance	175.400	97,0	843	1.027	2.320	2"5	250	585
Audi	SQ6		97.200	100,0	489	820	2.325	4"3	230	598
Audi	SQ6 Sportback		100.700	100,0	489	820	2.350	4"4	230	609
BMW	i4 M50		79.500	84,0	544	795	2.215	3"9	225	513
BMW	i5 M50		100.200	84,0	601	795	2.295	3"8	230	540
BMW	i5 M50 Touring		103.800	84,0	601	795	2.295	3"9	230	522
BMW	i7 M70		183.900	106,0	659	1.000	2.695	3"7	250	560
BMW	iX3 50		69.900	109,0	469	645	2.360	4"9	250	805
BMW	iX M70		131.000	112,0	659	1.000	2.580	3"8	150	600
BYD	Seal		50.400	82,5	530	670	2.185	3"8	180	520
Ford	Mustang Mach-E	GT	75.900	88,0	487	950	2.268	3"8	200	515
Hyundai	Ioniq 5	N Performance	77.400	84,0	650	770	2.200	3"4	260	448
KIA	EV6	GT	74.950	77,0	585	740	2.125	3"5	260	424
Lotus	Emeya	S	111.490	102,0	612	710	2.480	4"2	250	610
Lotus	Emeya	R	157.200	102,0	918	985	2.575	2"8	256	485
Lotus	Eletre		103.900	112,0	612	710	2.490	4"5	258	600
Lotus	Eletre	R	151.190	112,0	918	985	2.640	3"0	165	450

04. Listino del nuovo - Auto sportive elettriche - Preview

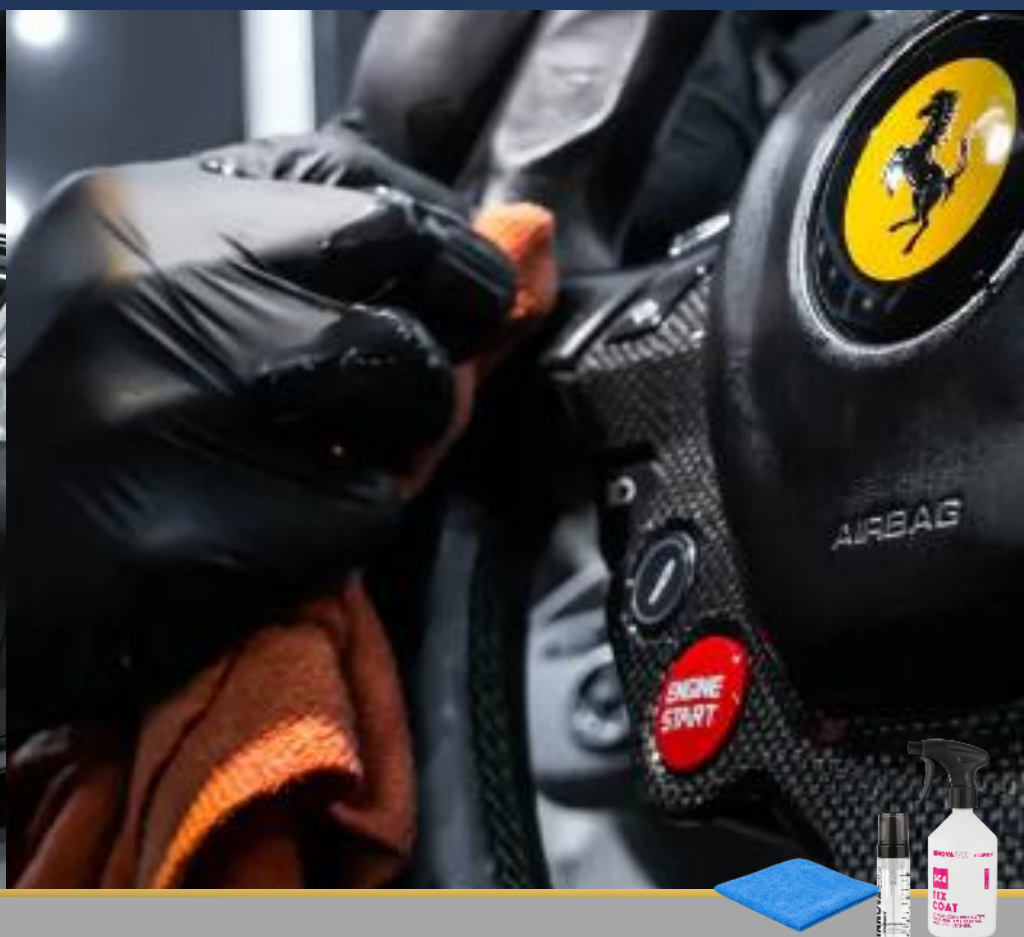
Marca	Modello	Versione	Prezzo	Batteria (kWh)	Potenza elettrica (cv)	Coppia elettrica (Nm)	Peso (kg)	0-100 km/h	Vel. Max (Km/h)	Autonomia
Maserati	Granturismo	Folgore	199.800	92,0	829	1.000	2.260	2"7	325	450
Maserati	Grancabrio	Folgore	208.600	92,0	829	1.000	2.265	2"8	290	447
Maserati	Grecale	Folgore	110.600	105,0	557	820	2.480	4"1	220	500
Mercedes	EQE 53 AMG		123.318	91,0	625	950	2.450	3"5	220	526
Mercedes	EQS 53 AMG		178.349	108,0	658	950	2.510	3"8	220	574
Mercedes	EQE SUV 53 AMG		134.545	91,0	626	950	2.615	3"7	220	455
Mercedes	EQS SUV 580 AMG		162.770	118,0	544	858	2.765	4"7	210	673
Mercedes	Classe G 580 AMG		169.840	116,0	588	1.000	3.010	4"7	180	473
Polestar	5	Performance	144.800	112,0	884	1.015		3"2	250	558
Porsche	Macan	Turbo	122.692	100,0	584	1.000	2.405	3"3	260	591
Porsche	Taycan	Turbo GT Weiss.	251.248	105,0	1.034	1.240	2.220	2"2	305	556
Porsche	Cayenne	Turbo	169.545	113,0	1.156	1.500	2.645	2"5	260	623
Rolls-Royce	Spectre	Black Badge	417.530	102,0	659	1.000	2.490	4"1	250	530
Smart	#1	Brabus	52.634	66,0	428	584	1.900	3"9	180	400
Smart	#5	Brabus	63.194	100,0	646	710	2.378	3"8	210	540
Tesla	Model 3	Performance	57.490	78,0			1.824	3"1	262	571
Tesla	Model Y	Performance	61.990	84,0			1.997	3"5	250	580
Tesla	Model S	Plaid	119.990	100,0	1.020		2.087	2"1	322	611
Tesla	Model X	Plaid	124.990	100,0	1.020		2.380	2"6	262	567

Disclaimer

Le informazioni tecniche, i prezzi e le specifiche dei principali modelli di auto sportive e di lusso presenti in questo documento sono stati raccolti da fonti ritenute affidabili, tra cui siti ufficiali delle case automobilistiche, riviste specializzate e portali online dedicati. Nonostante l'accuratezza nella verifica dei contenuti, Morpheus non garantisce la totale assenza di errori, variazioni o aggiornamenti non ancora recepiti. I dati hanno valore puramente informativo e non costituiscono in alcun modo un'offerta commerciale, una quotazione ufficiale o un invito all'acquisto. Per dettagli aggiornati, configurazioni, prezzi e disponibilità si invita a consultare direttamente il costruttore o la rete ufficiale di vendita. Morpheus non è responsabile per eventuali discrepanze, variazioni o informazioni non aggiornate presenti nel listino.

IL RITO DELLA **PERFEZIONE**

Car-care & Morpheus: pretendi il massimo per la cura della tua sportiva



IL TUO VANTAGGIO CON MORPHEUS CLUB

Proteggi la tua sportiva con i prodotti professionali di Car-care.it

Codice sconto: **MORPHEUS**

10% di sconto sul primo ordine, riservato agli iscritti



SHOWROOM FINISH

Effetto specchio
immediato



PPF & CERAMIC SAFE

Massima protezione alla
carrozzeria



PROFESSIONAL KIT

Utilizzati dai migliori
detailer

EXPERIENCE THE ADRELINE

Prova in pista o su strada la tua sportiva preferita con Motorsportitalia

TEST DRIVE IN PISTA

Guida le migliori auto sportive sui circuiti più prestigiosi



TEST DRIVE SU STRADA

Vivi Maranello come un vero pilota tra paesaggi collinari



TOUR TURISTICI

L'Emilia Romagna tra arte, musica, gastronomia, cultura e motori.



VISITA MUSEI

Organizza una visita indimenticabile ai musei Ferrari, Lamborghini, Pagani



GIFT CARD

Regala un'esperienza indimenticabile al tuo amico o al tuo partner di vita

CLICCA QUI:

Prenota ora

05. Contatti e risorse

❖ Segui Morpheus e rimani aggiornato:

🌐 www.morpheusclub.net

✉ info@morpheusclub.net

f [Facebook](#)

📷 [Instagram](#)

📺 [YouTube](#)

in [Linkedin](#)

🎵 [TikTok](#)

❖ Strumenti e servizi disponibili per gli iscritti a Morpheusclub.net:

- ✓ Tool Kit Morpheus – Guida all'uso della piattaforma
- ✓ Morpheus Auto Score
- ✓ Preventivi assicurazioni (con Membership attiva)
- ✓ Simulatore costi di gestione auto (calcolo bollo, superbollo, IPT)

Disclaimer e rispetto normativa AI Act: Le recensioni e i contenuti pubblicati su Morpheus Magazine sono frutto di una rielaborazione giornalistica e redazionale realizzata dal nostro team, basata su informazioni e dati tecnici disponibili pubblicamente da parte dei principali magazine di motori quali a titolo di esempio non esaustivo Quattroruote, Auto.it, Motor1.it, Alvolante.it, ecc.. Alcuni dati e riferimenti derivano da fonti terze considerate affidabili, quali test drive e recensioni di magazine automobilistici online. Le opinioni e le analisi riportate non intendono sostituire le recensioni ufficiali delle testate menzionate né implicano alcun tipo di collaborazione o approvazione da parte delle stesse. Le fonti di riferimento sono indicate esclusivamente a fini di trasparenza e correttezza informativa. Su questo sito web vengono utilizzati sistemi di intelligenza artificiale al fine di ottimizzare la creazione dei contenuti testuali e multimediali. Alcuni articoli, descrizioni o grafici sono stati redatti con il supporto di sistemi di intelligenza artificiale (inserire il nome del software di IA usato, Es: Chat GPT, Open AI ecc...) e sottoposti a successiva verifica e revisione editoriale umana prima della loro pubblicazione, così come alcuni contenuti visivi sono stati generati o modificati tramite strumenti di IA (anche qui inserire il nome del software usato). Morpheus si impegna a garantire la massima trasparenza in conformità del Regolamento Europeo sull'IA (Reg. UE 2024/1689) - Rischio Limitato - I marchi e i nomi commerciali eventualmente presenti nelle immagini appartengono ai rispettivi proprietari. Le immagini sono state realizzate autonomamente anche con il ricorso all'AI e hanno esclusivamente finalità illustrative, informative e descrittive. L'utilizzo dei marchi non implica alcuna affiliazione, sponsorizzazione o approvazione, esplicita o implicita, da parte delle case automobilistiche o dei relativi titolari nei confronti di Morpheus e dei servizi offerti.