



Pierluigi Bottini su una scocca Porsche in fase di restauro



TROVA LA PORSCHÉ 911 DEI TUOI SOGNI

*Con l'aiuto di **Pierluigi Bottini**, uno dei maggiori esperti nel restauro delle Porsche 911 di tutte le epoche, Giancarlo Reggiani ha stilato una guida ragionata all'acquisto delle più interessanti e convenienti flat six sul mercato*

«LA 911 ORIGINALE,
QUI IN VERSIONE S,
È SEMPRE PIÙ RARA.
PER QUESTO IL SUO
VALORE OGGI È IN
COSTANTE CRESCITA»



SCHEMA TECNICA

Motore 6 cilindri boxer, 1.991 cc

Potenza 160 CV a 6.600 giri

Trasmissione trazione posteriore,
cambio a 5 rapporti

Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
barre di torsione longitudinali,
barre stabilizzatrici

Sospensioni post. a ruote
indipendenti, barra di torsione
trasversale,
barre stabilizzatrici

Freni 4 dischi autoventilati

Peso 1.030 kg

Potenza-peso 155,3 CV/tonnellata

0-100 km/h 7,6 secondi

Velocità 225 km/h

911 S PASSO CORTO

Prezzo: 4.950.000 £ (1967) **Valore attuale:** 50.000 €

LA VERSIONE S DELLA 911 (passo corto) serie A, del 1967 (MY 1968), la prima prodotta, è un'auto di sicuro interesse collezionistico. Le sue quotazioni, in continua crescita, oggi possono superare gli 50.000 euro (per una vettura in perfette condizioni), data anche la rarità e la difficoltà di reperimento in Italia (è più facile trovare qualcosa sul mercato americano o in Germania).

Da non dimenticare che nel caso ci si trovi di fronte a un'auto in cattive condizioni bisogna tener conto dell'elevato costo per il restauro e della scarsa reperibilità di alcuni pezzi di ricambio (come per esempio i tipici cerchi Fuchs da 4,5 pollici - con pneumatici molto stretti da 165/15 - montati solo sui primi esemplari e il sedile sportivo Recaro solo per il lato guida, un particolare optional che impreziosisce la vettura). La lamiera di questa 911 non era zincata ed è quindi necessario fare molta attenzione alla ruggine sui longheroni e sui montanti delle portiere, nel vano serbatoio e sul pianale, sotto i tappetini. Controllare bene la carrozzeria per verificare che il colore sia originale: c'è una targhetta applicata sul montante anteriore della portiera sinistra in cui è riportato il colore originale. Se la targhetta manca è un cattivo segno. Potendo scegliere, sono preferibili le versioni a carburatori, le prime prodotte: sono più affidabili, facili da riparare e più parche nei consumi.

«SE VI PIACE LA GUIDA IN SOVRASTERZO LA CARRERA 2 È PERFETTA PER VOI. SE INVECE VOLETE RIMANERE INCOLLATI ALLA STRADA, LA CARRERA 4 NON FA UNA PIEGA NEANCHE SUL BAGNATO»



SCHEDA TECNICA

Motore 6 cilindri boxer, 3.600 cc

Potenza 250 CV a 6.100 giri

Trasmissione trazione posteriore, cambio a 5 rapporti

Sospensioni ant. a ruote indipendenti (schema MacPherson) con bracci trasversali oscillanti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice

Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci diagonali, molle elicoidali e barra stabilizzatrice

Freni 4 dischi autoventilati

Peso 1.450 kg

Potenza-peso 172,4 CV/tonnellata

0-100 km/h 5,7 secondi

Velocità 260 km/h

964 CARRERA 2/4 CABRIOLET

Prezzo: 173.000.000 £ (1994) **Valore attuale:** 30.000 €

LA 964, NELLE SUE VERSIONI a due o quattro ruote motrici, è senza dubbio una Porsche ancora di grande fascino e fruibilità e adesso è anche un buon investimento: con soli 20-25.000 euro ci si può comprare una Coupé mentre per una Cabriolet servono dai 25 ai 35.000 euro.

Vista l'ecletticità di questa Porsche, le versioni cabrio sono senz'altro da preferire. Sulla trazione, invece, la scelta è personale: se vi piace la guida in sovrasterzo la Carrera 2 vi entusiasmerà. In caso contrario, la Carrera 4 è davvero monolitica nella tenuta e non fa una piega neanche sui fondi bagnati o innevati (con le gomme termiche sarete in una botte di ferro). Nella scelta dell'anno di produzione, è preferibile indirizzarsi sull'ultima 964 prodotta, la MY 1993, in quanto oltre a montare i più moderni e aerodinamici specchi a goccia ha il doppio airbag, i cerchi a cinque razze della serie Cup e, soprattutto, un gruppo frizione modificato, molto più affidabile di quello della precedente: sostituirlo comporterebbe una spesa intorno ai 4.000 euro. Per evitare costosi interventi di carrozzeria o meccanica, il consiglio è quello di osservare attentamente le fessure dei cofani e delle portiere, verificandone la simmetria e la perfetta corrispondenza delle superfici e di accertarsi che l'auto abbia l'indispensabile libretto dei tagliandi Porsche, timbrato regolarmente, per evitare brutte e costose sorprese.



964 TURBO 3.3/3.6

Prezzo: 182.000.000 £ (1992) **Valore attuale:** 40.000 €

UNA MAREA DI POTENZA a buon mercato: la 964 Turbo, nel rapporto spesa-resa è senz'altro una delle più convenienti fra le 911 doc. Con un investimento fra i 40 e i 50.000 euro, infatti, si possono portare a casa 320 CV. Cavalli che diventano addirittura 360 nel caso della versione più evoluta, la Turbo 3.6 del 1993, che sarebbe sicuramente la preferibile ma è piuttosto difficile da trovare.

La 964 Turbo è senz'altro un buon acquisto e i soldi necessari a mettersela in garage sono un ottimo investimento: è un modello che si rivaluterà senz'altro nel tempo. È importante verificare che l'auto sia in perfette condizioni meccaniche: il motore turbo, infatti, pur essendo affidabile e infaticabile è certamente più complesso dell'aspirato e l'intercooler e la turbina sono pezzi molto costosi in caso di sostituzione. Vi consigliamo, quindi, di portare un esperto meccanico con voi e di fargli controllare l'auto prima di acquistarla.

Altro dettaglio fondamentale è che il libretto dei tagliandi riporti tutti i timbri di un'officina autorizzata Porsche alle relative scadenze. Per quanto riguarda la carrozzeria, bisogna verificare che le fessure di portiere e cofani corrispondano perfettamente: eventuali torsioni del telaio in caso di incidente pregiudicherebbero in modo definitivo e difficilmente riparabile (con costi elevatissimi) l'assetto e la sicurezza dell'auto.

SCHEDA TECNICA

Motore 6 cilindri boxer, 3.299 cc

Potenza 320 CV a 5.750 giri

Trasmissione trazione posteriore, cambio a 5 rapporti

Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali (schema MacPherson) e barra stabilizzatrice

Sospensioni post. ruote indipendenti, bracci diagonali, molle elicoidali e barra stabilizzatrice

Freni 4 dischi autoventilati

Peso 1.470 kg

Potenza-peso 217,6 CV/tonnellata

0-100 km/h 5,0 secondi

Velocità 270 km/h

«LA 993 È UN'OTTIMA SCELTA. HA UNA TENUTA DI STRADA STREPITOSA. È L'EVOLUZIONE PIÙ AFFIDABILE E PERFEZIONATA DEL 6 CILINDRI BOXER RAFFREDDATO AD ARIA DELLA 911»



SCHEMA TECNICA

Motore 6 cilindri boxer, 3.600 cc

Potenza 272 CV a 6.100 giri

Trasmissione trazione posteriore, cambio a 6 rapporti, differenziale autobloccante

Sospensioni ant. a ruote indipendenti (schema McPherson), bracci trasversali oscillanti, molle elicoidali e barra stabilizzatrice

Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci multipli, molle elicoidali e barra stabilizzatrice e ammortizzatori monotubo

post. Freni 4 dischi autoventilati

Peso 1.370 kg

Potenza-peso 198,5 CV/tonnellata

0-100 km/h 5,6 secondi

Velocità 270 km/h

993 CARRERA

Prezzo: 157.000.000 £ (1998) **Valore attuale:** 35.000 €

OTTIMA E AFFIDABILE, la 993 è senz'altro un acquisto oculato e molto sfruttabile. Le quotazioni, che ora vanno ora dai 35 ai 45.000 euro, sono in ascesa. Nella scelta, sono preferibili le versioni post-1995, dotate del sistema di distribuzione VarioRam che migliora l'erogazione della potenza del motore.

Le varianti della 993 sono molte ed è possibile sbizzarrirsi fra Coupé, Cabriolet, Targa, trazione posteriore o integrale, tenendo conto che, ovviamente, il prezzo dell'usato cambia in base al modello. Data la spettacolare tenuta di strada della 993, dotata di sospensioni multilink, sarebbe più conveniente optare per le versioni a trazione posteriore, più "semplici" e leggere rispetto alle Carrera 4. Il motore 3.6 della 993 è sicuramente l'evoluzione più affidabile e perfezionata del 6 cilindri boxer raffreddato ad aria della 911.

Per tutti questi motivi la 993 è un'ottima scelta ma controllate sempre che l'auto sia dotata del libretto dei tagliandi Porsche Service, debitamente timbrato da un'officina autorizzata Porsche. Anche in questo caso controllate bene la carrozzeria ed eventuali danni al telaio provocati da incidenti: gli interventi necessari per la sistemazione potrebbero essere estremamente costosi. Nell'ottica dell'investimento, infine, sono da privilegiare le versioni cabrio.



996 GT3

Prezzo: 107.500 € (2003) **Valore attuale:** 40.000 €

UN VERO AFFARE DI QUESTI TEMPI: per portarsi a casa una 996 GT3, vettura con assetto racing e la bellezza di 381 CV, erogati dal motore 6 cilindri boxer raffreddato ad acqua, possono bastare dai 30.000 ai 40.000 euro. Una vera e propria "sottovalutazione", dovuta all'appartenenza di questa supersportiva alla generazione 996, senz'altro la meno apprezzata dagli appassionati Porsche.

La GT3, comunque, è una vettura spettacolare, con una tenuta di strada strepitosa, un assetto per veri piloti e una velocità di 306 km/h, che la colloca nell'olimpo delle supercar più blasonate. Senz'altro un'auto da comprare, sia per andarci in pista sia per usarla su strada: è molto affidabile, grazie al suo motore aspirato di nuova generazione e, tutto sommato, non è per niente scomoda anche nei viaggi di lunga percorrenza.

Come per tutte le altre auto della nostra guida, per l'acquisto vale la regola del libretto dei tagliandi timbrato a tutte le scadenze da un'officina autorizzata Porsche e il controllo scrupoloso della carrozzeria, per verificarne eventuali rifacimenti che potrebbero far risalire a probabili danni al telaio. Nel caso della GT3 è meglio accertarsi anche di come e dove è stata usata dal precedente proprietario (una GT3 usata in pista potrebbe riservare brutte sorprese) e informarsi sul chilometraggio e sulle condizioni del motore.

Per informazioni sulle Porsche in vendita rivolgersi a: info@carrozzeriabottini.com

SCHEDA TECNICA

Motore 6 cilindri boxer, 3.600 cc

Potenza 381 CV a 7.400 giri

Trasmissione trazione posteriore, cambio a 6 rapporti, differenziale autobloccante

al 60 per cento in trazione

Sospensioni ant. a ruote indipendenti (schema MacPherson), molla elicoidale e barra stabilizzatrice regolabile

Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci multipli, molla elicoidale

e barra stabilizzatrice regolabile

Peso 1.360 kg

Potenza-peso 280,1 CV/tonnellata

0-100 km/h 4,5 secondi

Velocità 306 km/h