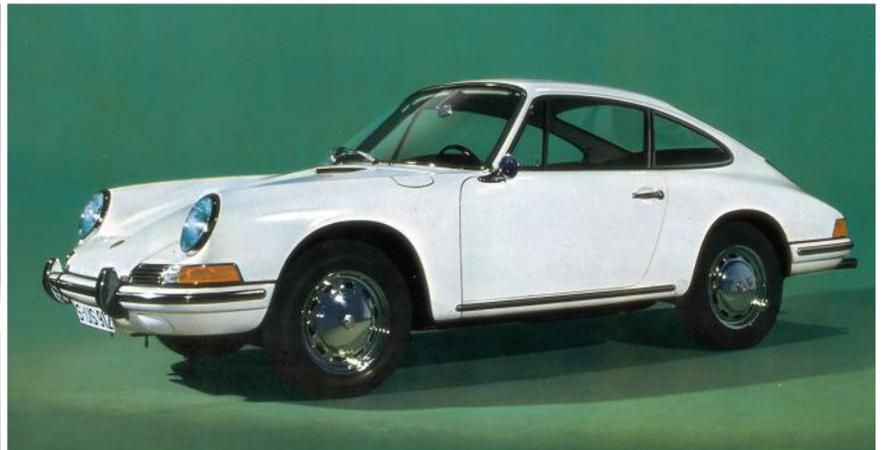


GUIDA AL COLLEZIONISMO

# PORSCHE





## Sembra Zuffenhausen, invece è San Giorgio su Legnano

Una Porsche, quando lascia la nostra carrozzeria dopo un meticoloso restauro, sembra nuova di fabbrica. E, in effetti, lo è perché conosciamo profondamente queste automobili e perché ogni dettaglio riceve un'attenzione maniacale. Lavoriamo sulle Porsche da oltre quarant'anni e l'unica differenza con Zuffenhausen è che qui siamo a due passi da Milano.

**Bottini di Bottini Pierluigi & C. Snc**  
Via Vittorio Veneto, 1 - 20034 San Giorgio su Legnano (MI)  
Tel. 0331.400046 | [www.carrozzeriabottini.com](http://www.carrozzeriabottini.com)  
Mail: [info@carrozzeriabottini.com](mailto:info@carrozzeriabottini.com) | Instagram: [@carrozzeriabottini](https://www.instagram.com/carrozzeriabottini)



# SORPRENDENTE ASSORTIMENTO

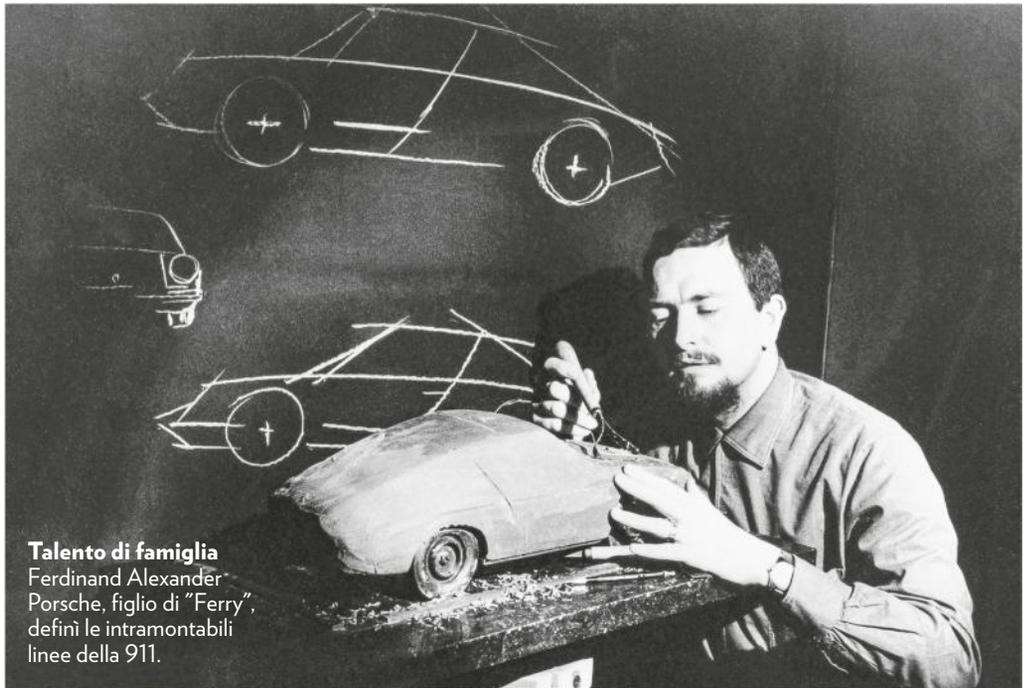
Un budget di 40.000 euro permette di accedere a una gamma inattesa di modelli della blasonata Casa tedesca. Dalla 912 alla 911 SC, dalla 964 alla 997. Passando per le "transaxle" e per le Boxster e Cayman a motore centrale. Finendo con la Cayenne

Testo di **Marco Di Pietro**

La collana "Guida al collezionismo" che Ruoteclassiche ha proposto nel 2021 è stata una delle iniziative editoriali di maggior successo nella lunga storia degli allegati della rivista. Per questo motivo il direttore David Giudici ha deciso di riproporla anche quest'anno. Esaurite le marche italiane "accessibili" (cioè con modelli il cui valore economico, per un esemplare in buone condizioni, si aggira al massimo attorno ai 40.000 euro), volgiamo la nostra attenzione ai costruttori stranieri. E iniziamo da un marchio che è nel cuore di moltissimi appassionati: Porsche. La Casa di Stoccarda è storica per definizione: alcuni suoi modelli diventano da collezione già nel momento stesso in cui escono dalla fabbrica. Sono auto dall'affidabilità e dalla longevità straordinarie. E questi sono elementi che, uniti alle prestazioni sportive, sono prioritari nel mondo del collezionismo. Le Porsche sono sì elitarie, ma al tempo stesso diffuse nei segmenti alti del mercato. Col passare degli anni diventano accessibili a una più ampia fascia di appassionati, che si assicurano, con l'acquisto, un'esperienza di guida di alto livello, ma anche un investimento economico a elevato tasso di rivalutazione. Perché le Porsche salgono di valore prima delle altre e più in fretta.

## SEMPRE UN PUNTO D'ARRIVO

Tutte le Porsche, anche quelle che sono uscite dal solco della tradizione



**Talento di famiglia**  
Ferdinand Alexander Porsche, figlio di "Ferry", definì le intramontabili linee della 911.

(quella del motore boxer posteriore a sbalzo raffreddato ad aria), sono collezionabili e riservano grandi soddisfazioni. In questa guida ne troverete ben 17, a partire dagli anni 60 (la 912) per poi attraversare gli anni 70 (con le 911 2.7 e SC), e finire nel periodo delle youngtimer e instant classic, passando attraverso le generazioni delle "transaxle".

La selezione, ovviamente, non tocca i modelli di maggior prestigio, fuori dalla portata del budget di media entità, ma nella lista si trovano molti modelli

che per gli appassionati di auto storiche rappresentano sempre e comunque un punto d'arrivo. Per ciascuno, gli esperti di Ruoteclassiche indicano le versioni consigliate, l'analisi e le tendenze di mercato, i club di riferimento, i nomi degli specialisti, e i punti chiave per un corretto restauro. Tra un mese, il prossimo volume, abbinato a Ruoteclassiche di marzo, sarà dedicato a un altro marchio tedesco: BMW. Anche per la Casa di Monaco i collezionisti di classiche e soprattutto di youngtimer fremono di passione. **RC**

# RUOTECLASSICHE

PORSCHE



10



18



34



54



62



94



104



114



128



136

## SOMMARIO

3	EDITORIALE	80	944
6	INTRODUZIONE	88	944 TURBO
10	912	94	944 CABRIOLET
18	911 2.7	98	968
26	911 SC	104	928
34	911 CARRERA (964)	114	BOXSTER (986)
44	911 CARRERA (996)	122	BOXSTER (987)
54	911 CARRERA (997)	128	CAYMAN
62	924 - 924 S	136	CAYENNE
72	924 TURBO	146	STORIA DEL LOGO

### Galleria Ruoteclassiche

Numero 136 - Febbraio 2022  
periodico mensile

*Direttore Responsabile* David Giudici

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

### GUIDA AL COLLEZIONISMO - PORSCHE

A cura di Fabrizio Greggio

*Testi* di Marco Di Pietro, Marco Visani

*Impaginazione* Massimiliano Lai

*Fotolito Editoriale* Domus

*Stampa* Elcograf S.p.A., stabilimento di Bergamo (BG).

### EDITORIALE DOMUS S.p.A.

*Presidente* Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3, 20089 Rozzano (Milano)

Telefono 02 824721 - Fax 02 57500416 - [redazione@ruoteclassiche.it](mailto:redazione@ruoteclassiche.it)

[www.edidomus.it](http://www.edidomus.it)

Distribuzione per l'Italia

S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.

Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)

tel. 02 660301, fax 02 6600320

Copyright © 2022

Editoriale Domus S.p.A. Rozzano (MI)

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

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

# ECCELLENZA DEMOCRATICA

Non è vero che le Porsche sono irraggiungibili. Almeno non tutte. Certo i costi di gestione e di eventuali restauri sono onerosi, ma non proibitivi. Insomma bisogna saper scegliere. Con la tranquillità di un'assistenza ufficiale della Casa capillare e qualificata

Testo di **Marco Di Pietro**

La storia della Porsche come marca automobilistica inizia all'indomani del secondo conflitto mondiale con la nascita della serie 356, che rimarrà la protagonista della produzione stradale della marca fino alla metà degli anni Sessanta, quando cederà lo scettro alla serie 911. Tutti gli altri modelli successivi sono un corollario a questa autentica icona, però sempre più importante dal punto di vista della diffusione commerciale. Lo stesso avviene nell'ambito del collezionismo storico. La marca di Stoccarda si è imposta sul mercato delle sportive d'alto livello, realizzando vetture che sono divenute un riferimento quanto a qualità esecutiva, longevità, affidabilità e fruibilità. Doti che forse nessun altro costruttore è riuscito a sintetizzare e a infondere con altrettanta efficacia nelle proprie "creature".



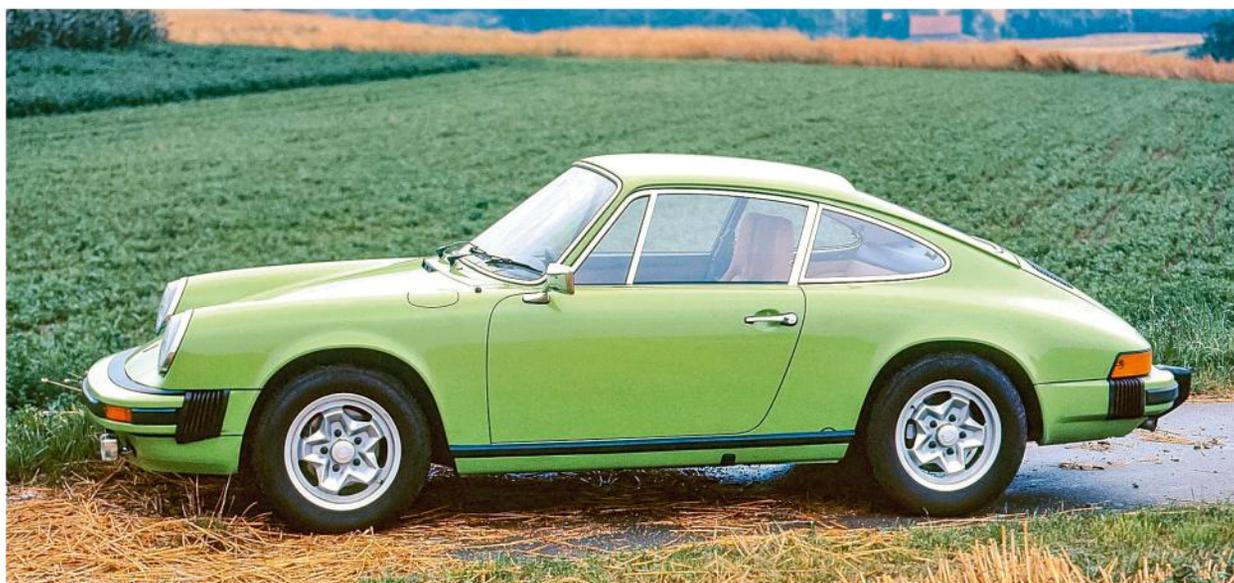
## SEMPRE DA COLLEZIONE

Per questo motivo la Casa tedesca è una delle protagoniste nel mercato amatoriale e tutti i suoi modelli, prima o poi, entrano nel novero delle auto da collezione. Alcuni addirittura sono instant classic già all'uscita dalle catene di montaggio. Nel mirino dei collezionisti, sebbene alcuni oggi stentino a crederlo, entreranno anche quei modelli che si pongono fuori dal solco della tradizione Porsche. È il caso della Cayenne, la prima Suv di Stoccarda. Anche in questo caso la Porsche non è venuta meno ai suoi valori e ha proposto un veicolo che è subito divenuto il punto di riferimento nel segmento. Un segmento, vale la pena ricordare, che ha conosciuto negli anni

2000 una vera e propria esplosione a livello di consensi di pubblico, un gradimento che ha spinto numerosi altri marchi blasonati a introdurre Sport Utility Vehicle ad alte prestazioni. Basti citare Aston Martin, Rolls-Royce, Bentley e Lamborghini. E prossimamente anche Ferrari. Anche la Cayenne quindi riserverà soddisfazioni ai collezionisti più lungimiranti. Questa "Guida al collezionismo" si pone quindi come obiettivo quello di aiutare coloro che si apprestano a entrare nel mondo delle storiche a scegliere il modello più adatto, individuandone pregi e difetti, analizzando le tendenze del mercato e dando le dritte sul restauro.

## FINE DELL'ISTERIA

Il mercato delle Porsche ha vissuto un momento di euforia attorno alla metà del decennio scorso. Negli ultimi tre anni si è un po' calmato, pur rimanendo su livelli molto alti per quasi tutti i modelli. La temuta inversione di tendenza, pronosticata da chi temeva che il fenomeno fosse soltanto una bolla speculativa, non c'è stata. Come è cambiato il mercato delle Porsche in questi ultimi anni? Si è creata una maggiore razionalità. Passata l'euforia del momento in cui qualsiasi relitto con il logo Porsche saliva di valore nell'arco di pochi giorni, ora la situazione è più chiara, meno isterica e più gestibile. Le auto 



**Sportiva ibrida**

Pagina accanto, la Porsche 912, nata dall'unione della scocca della 911 con il quattro cilindri boxer della 356 SC, depotenziato di 5 CV. Sopra, la catena di montaggio della 912. Qui a fianco, la 911 2.7 S, rimasta in produzione solo nei model year 1974-75.

#### **Pietre miliari**

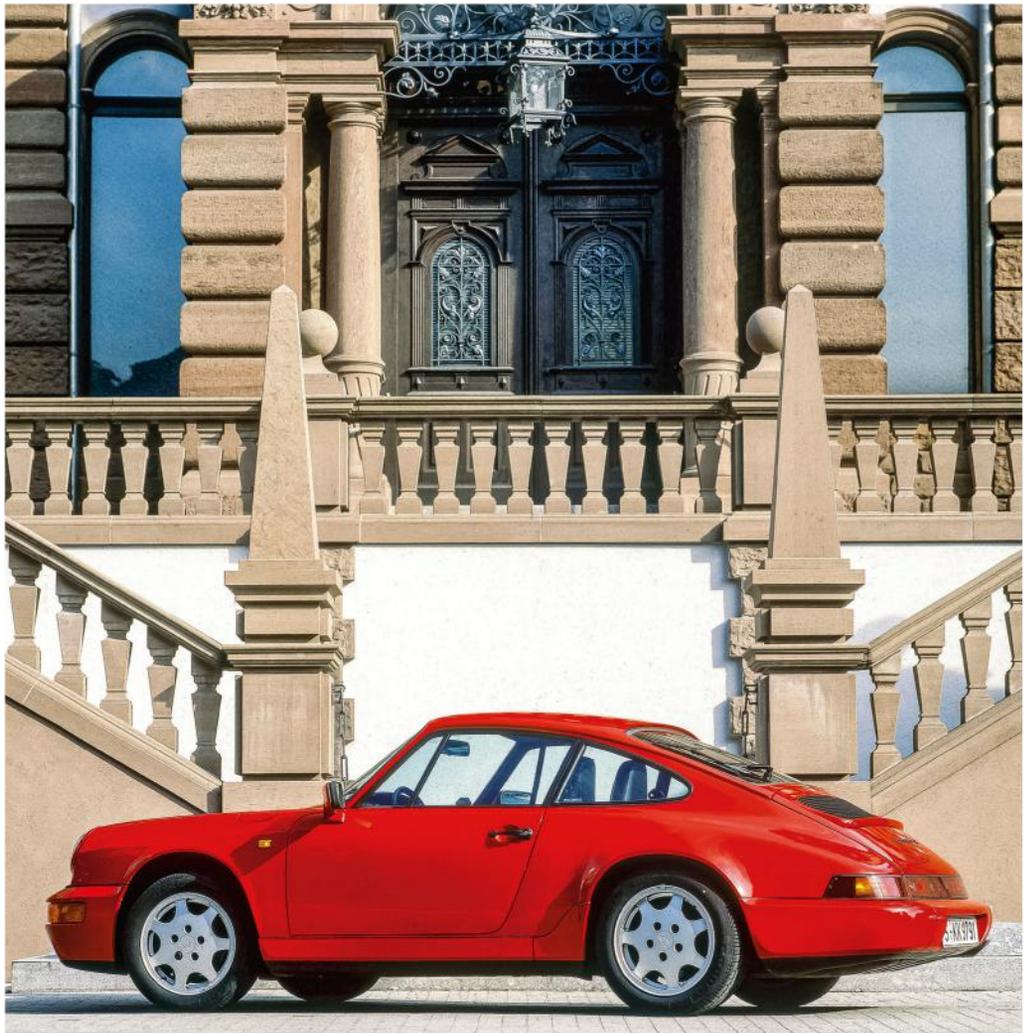
Alla fine del 1975 la Porsche introduce la 924, modello di totale rottura con la tradizione della Casa. Motore quattro cilindri raffreddato ad acqua montato anteriormente e cambio al retrotreno. Nasce la famiglia delle "transaxle". Sotto, la 911 della generazione 964, che porta al debutto la trazione integrale permanente e le sospensioni a molle elicoidali.



→ di qualità sono rimaste al livello di prezzo elevato, mentre gli esemplari raffazzonati rimangono confinati ai margini del mercato. I modelli d'élite (che esulano da questa "Guida al collezionismo") continuano invece a marciare verso livelli sempre più esclusivi. Investire su una Porsche è sempre un ottimo affare, a patto di scegliere con oculatezza: da privilegiare sono quegli esemplari con uno stato di conservazione o restauro buono o ottimale, ma soprattutto conformi alle specifiche d'origine. Per identificarle occorre conoscere a fondo la storia e documentarsi con grande attenzione. Questo volume è la base per iniziare.

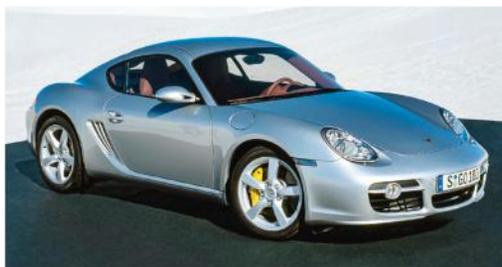
#### **MODELLI ALLA PORTATA**

Pur posizionandosi nella fascia alta del mercato, la Porsche presenta nella sua gamma numerosi modelli che rientrano nel limite di spesa fissato dalla nostra guida: 40.000 euro. Ammettiamo fin da subito che in alcuni casi ci siamo lasciati prendere dall'entusiasmo, ma al massimo abbiamo sfiorato di un 10%. La nostra carrellata comprende ben 17 vetture. Di queste ben 6 appartengono alla sconfinata famiglia delle 911, autentica icona non solo della Casa tedesca, bensì della storia dell'automobile. Si parte con una 911 un po' atipica: la 912. Presentata nel 1965,



### Dalla roadster alla Suv

Sotto, da sinistra, la Boxster della serie 987, la Cayman e la Cayenne, prima Suv della Porsche. In basso, la 968, ultima evoluzione delle "transaxle" con motore a quattro cilindri. Era disponibile come coupé e cabriolet. Molto ricercato l'allestimento alleggerito Club Sport.



monta nella scocca della nuova 911 non il boxer a 6 cilindri, bensì il 4 cilindri della 356 SC, depotenziato di 5 CV. Per molto tempo guardata con sufficienza dai porschisti Doc, oggi sta riscuotendo un crescente interesse, che si riflette sulle quotazioni. Si prosegue con le 911 2.7 e SC, per arrivare alle rivoluzionarie serie 964 e 996, concludendo con la generazione 997, lanciata col model year 2005.

Caratteristico del mercato delle 911 è lo spostamento dell'attenzione sui modelli più recenti, a mano a mano che passa il tempo. Il processo in atto può essere spiegato, pur con una certa semplificazione, in questo modo: dopo che le quotazioni delle 911 delle prime generazioni (quelle fino al 1973) sono salite vertiginosamente, l'attenzione dei collezionisti si è concentrata sulle versioni con i paraurti "a soffiato" (fino al 1989); poi, lievitate le quotazioni anche di queste versioni, si è passati alle youngtimer 964 e 993 (più su queste ultime, considerate da alcuni le "ultime vere Porsche"). Negli ultimi 2-3 anni anche le criticate 996 sono entrate nel mirino di molti collezionisti, con conseguente impennata delle quotazioni. Allora è il momento di concentrarsi sulle successive 997, come consigliamo nelle prossime pagine: oggi

si acquistano a valori simili a quelli delle 996, anche se sono soggette a svalutazione ancora per qualche tempo. Però è adesso il momento per acquistarne una della giusta qualità e con un chilometraggio "contenuto". Tenendo presente che, nel lungo periodo, le 997 godranno di reputazione migliore rispetto alle 996. Almeno così assicurano gli esperti.

### LE "ALTRE" PORSCHE

Grande spazio è dedicato alle cosiddette "transaxle", le Porsche con motore anteriore e con cambio al retrotreno, in blocco col differenziale. Dai porschisti più integralisti non sono mai state particolarmente apprezzate: troppo diverse dall'amatissima 911. Eppure sono sportive di razza, con prestazioni elevate e un comportamento dinamico più equilibrato e sicuro. Una famiglia che in un ventennio di ciclo vitale si è articolata nei modelli 924, 944 e 968, tutti con motori a quattro cilindri in linea raffreddati ad acqua, aspirati o turbo. A questi si aggiunge la 928, una vera e propria granturismo mossa da un inedito V8. Sviluppata con un occhio di riguardo al mercato d'Oltreoceano e presentata nel 1976, avrebbe dovuto sostituire la 911; come sappiamo la storia ha deciso

altrimenti e la 928 è scomparsa a metà anni 90. Tra le youngtimer, figurano le Boxster e le derivate Cayman, con il boxer montato in posizione posteriore-centrale: sono anch'esse al centro dell'attenzione dei collezionisti, con quotazioni in aumento a tassi di crescita superiori alla media. Infine concludiamo con la Cayenne, ancora guardata con un certo sospetto, ma il cui futuro collezionistico è fuori discussione.

### ASSISTENZA CAPILLARE

Una precisazione è d'obbligo. Le Porsche non sono vetture economiche nei costi di gestione. Sull'altro piatto della bilancia però è da sottolineare la buona reperibilità di ricambi. La Casa è stata sempre molto attenta a salvaguardare il parco circolante delle sue vetture, anche nel caso di modelli da molto tempo usciti di produzione. Un riguardo che ha trovato la sua espressione più vitale nella creazione della divisione Classic, che offre un'assistenza capillare agli appassionati. Selezionate concessionarie ufficiali sono divenute Porsche Classic Partner, ossia centri di restauro specializzati a cui ci si può affidare con tranquillità. Una serenità che ovviamente ha un prezzo. Di rado l'eccellenza è economica. **RC**

# MOTO D'ORGOGGIO

Per molto tempo è stata considerata solo una 911 con due cilindri in meno, una sorta di Cenerentola. Oggi invece questa sorella "minore" fa valere le sue carte: ha il boxer della 356 SC, affidabile e di più semplice manutenzione, e supera comunque i 180 km/h

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



**PORSCHE 912**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La versione a quattro cilindri di una vettura che per tutta la sua esistenza ne ha avuti sei può sembrare una diminutio. E dal punto di vista strettamente aritmetico non c'è alcun dubbio che lo sia. Viceversa, in termini collezionistici, il fatto di rappresentare un caso tanto isolato fa della 912 una delle 911 (perché di questo comunque si tratta, motore a parte) la mosca bianca. Quella verso cui possono indirizzare il loro interesse i conoscitori di fino del modello, gli estimatori che già hanno (o hanno avuto) una 911 classica e sono alla ricerca di una

perla rara o infine coloro per i quali l'iconico boxer a sei cilindri è meno importante del fascino emanato dalla 912, il cui stile, a parte dettagli interni ininfluenti, coincide con quello della sorella maggiore. Inoltre la 912 costituisce l'anello di congiunzione tra la vecchia 356, di cui riprende il motore (in una versione vicina a quella della SC, giusto con 5 CV in meno), e la prima generazione della 911. Insomma: avrà pure due pistoni, due bielle e tutto il resto in meno, ma è pur sempre mossa da un autentico cuore made in Zuffenhausen. Più piccolo (è un 1.582 cm<sup>3</sup> invece che un 1.991 cm<sup>3</sup>), molto meno potente (90 CV contro 130) e anche meno moderno come architettura, visto che di alberi a camme ne ha uno solo, al centro. Sull'altro piatto della bilancia però mette un fascino d'antan. Se un tempo la differenza



tra la velocità della 911 (210 km/h) e quella della 912 (185 km/h) rappresentava un gap importante, oggi tale scarto ha poca rilevanza. La produzione non trascurabile, quasi 33 mila pezzi, ha creato un parco circolante di tutto rispetto all'interno del quale non sarà difficile individuare l'esemplare "perfetto".

## QUOTAZIONI

**Per la coupé con boxer 1.600** il valore indicativo di un esemplare in buone condizioni (label AB) è di 31.500 euro (per la Targa siamo a 36.000 euro). Per la versione 2.0, prodotta esclusivamente per il mercato Usa, la quotazione di riferimento è inferiore: 27.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**27.000**

**36.000**

## 2 RESTAURO

Sino a una quindicina d'anni fa le 912 facevano una brutta fine: erano in larga misura cannibalizzate per restaurare delle 911. Il rovescio positivo della medaglia è che quelle che sono sopravvissute a questa sorte sono verosimilmente dei conservati quantomeno decorosi. Per fortuna, giacché le scocche dei primi anni di produzione (la 912 prima serie, che si ferma al 1969, rientra a pieno titolo nella categoria) sono piuttosto gracili e facilmente attaccabili dalla corrosione. Punti particolarmente a rischio, da controllare immediatamente: il vano bagagli e la vasca intorno al serbatoio. In termini meccanici, il quattro cilindri ad aste e bilancieri di origine 356 ha sempre avuto la fama di essere un motore piuttosto delicato anche se in quest'ultima release (quella con il carter che presenta saldature a raggio e ha il basamento fatto di due pezzi anziché di tre) è meno cagionevole. Attenzione al luogo comune che lo vuole derivato dal boxer del Maggiolino: gli

assomiglia, ma è strutturalmente diverso, il che significa che le competenze meccaniche (anzi... del meccanico) non sono intercambiabili. Queste considerazioni valgono ovviamente per la 912 a carburatore: la 912 E "duemila" del 1975, mossa - lei sì - da un'unità 100% Volkswagen, non è mai stata importata in Europa. Gli specialisti italiani del modello non ne hanno mai avuta una per le mani, il che porta a immaginare che sia una vettura di cui non esiste sostanzialmente mercato sul Vecchio Continente. Una certa attenzione va riservata, sulla "non E", al cambio, che sia nella versione a quattro rapporti sia in quella a cinque (entrambe con la prima in basso) ha sincronizzatori che tendono a deteriorarsi causando difficoltà di innesto delle marce: una scatola da revisionare, al di là del prezzo degli anelli, comporta costi importanti in termini di mano d'opera. Generalmente esente da gravi difetti l'assetto, identico a quello delle sei cilindri e facile da regolare avendo cura di montare preferibilmente ammortizzatori Koni all'avantreno e Boge sul posteriore.



## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

<b>GUARNIZIONE PARABREZZA</b>	<b>€ 190</b>
<b>DISCHI FRENO ANTERIORI</b>	<b>€ 164</b>
<b>KIT GUARNIZIONI TESTATA</b>	<b>€ 154</b>
<b>POMPA ACQUA</b>	<b>€ 235</b>
<b>TRAVERSA POSTERIORE</b>	<b>€ 550</b>

### • I club



**Porsche Club**  
Registro Italiano Porsche 356



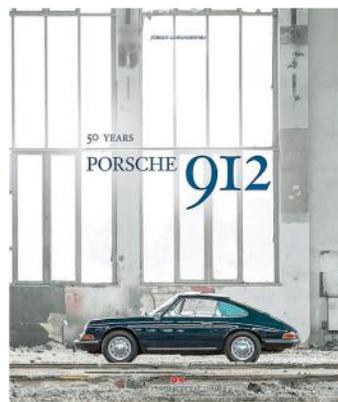
### Registro Italiano Porsche 356

Può essere utile, vista la concomitanza di motore con la 356, consultare il registro relativo per quanto concerne le informazioni sulla parte meccanica. I riferimenti del Registro 911e 912 li trovate nelle pagine successive.

**Sito** [registroitalianoporsche356.it](http://registroitalianoporsche356.it)

**Email** [info@registroitalianoporsche356.it](mailto:info@registroitalianoporsche356.it)

### • I libri



**Una delle migliori monografie** è "50 Years 912", pubblicata dalla Klasing & Co. in occasione dei cinquant'anni del modello nel 2016. Un'altra interessante guida è "The Complete Porsche 912 Guide", scritta da Duane Spencer. Infine segnaliamo della Brooklands Books "Porsche 912 Limited Edition Extra 1965-1976".

### • Specialisti

#### Carrozzeria Bottini

**Sito** [carrozzeriabottini.com](http://carrozzeriabottini.com)

**Email** [info@carrozzeriabottini.com](mailto:info@carrozzeriabottini.com)

#### Centro Porsche Milano Est

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [porsche.milanoest@porsche.it](mailto:porsche.milanoest@porsche.it)

#### Novacentundicisrl

**Sito** [911srl.it](http://911srl.it)

**Email** [info@911srl.it](mailto:info@911srl.it)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Sono esistite, nel corso di nove anni discontinui di produzione, due 912 molto diverse l'una dall'altra. La differenza la fa la presenza o meno della lettera E, che sta per Einspritzung, ovvero Iniezione. La 912 originaria è una "non E" (virgolette perché si tratta di una definizione nostra, tanto per capirci). Alimentata a carburatori, è una Porsche al 100% visto che, come abbiamo già scritto, il suo motore è quello della 356 SC, sia pure leggermente depotenziato. Meno raffinato del 6 cilindri, vanta però una ben più semplice messa a punto. Nasce, come la gloriosa 356, a quattro marce ma in opzione può montare il cinque rapporti della 911. Ecco, la prima discriminante è proprio questa: potendo scegliere, vi consiglieremmo una "cinque", che ha una rapportatura meglio distribuita e una maggiore silenziosità di funzionamento in autostrada. Negli anni di produzione di questa prima serie intervengono evoluzioni minori che non determinano viceversa sostanziali differenze: nei primissimi mesi di produzione, da aprile a settembre 1965, la strumentazione ha tre soli quadranti, che saranno successivamente cinque, come sulle 911: più rara la prima, evidentemente più completa la seconda. Nel 1968, come le sorelle a sei cilindri, riceve un allungamento del passo di 57 mm che migliora l'abitabilità. Accanto alla coupé, a partire dal 1966 figura anche la 912 Targa, inizialmente solo nella cosiddetta versione "soft window", cioè con il lunotto "morbido" ripiegabile; alla fine del 1967 viene proposto come optional l'ampio lunotto in vetro, fisso. La "soft" è ancora più vicina a una classica cabriolet, rispetto alla quale, abbassato il lunotto e smontato il tettuccio (agevolmente ripiegabile e riponibile nel vano bagagli) ha - di più - solo il massiccio rollbar. Più aria, insomma, e anche più divertimento, per gli amanti del genere. Dal canto suo il lunotto rigido assicura una maggiore silenziosità di marcia e una migliore visibilità. A fine 1969 la Porsche entry level diventa la Volkswagen-Porsche 914 e la 912 esce di listino. Salvo poi riemergere

**PORSCHE 912** 1965-1969



## ↓ PORSCHE 912 TARGA 1966-1969



## ↓ PORSCHE 912 E 1975-1976



per un brevissimo periodo - per il solo model year 1976 e unicamente per il mercato americano - in modo da tappare il buco creato tra la fine della 914 (i cui ultimi esemplari vengono consegnati all'inizio di quell'anno) e l'arrivo della 924, attesa per settembre. La 912 E, così si chiama, è però tutta un'altra macchina. In primis non ha più un motore Porsche, bensì il boxer Volkswagen a iniezione elettronica, derivato da quello della 914 (e, quindi, in casa VW, della 412 Typ 4), da 1.971 cm<sup>3</sup>; l'unico elemento comune con la serie precedente è la potenza (90 cavalli); leggermente inferiore la velocità (180 orari). Però c'è di buono che il cambio ha la quinta marcia di serie. Mentre per distinguere la prima 912 da una 911 bisognava consultare la targhetta (o "ascoltarla" in moto), la 912 E si distingue per i cerchi con le coppe cromate uguali a quelli della 912 originaria o, se preferite, delle 911 precedenti la 2.4. Più che un

**IL MOTORE 1.600 È IL BOXER DELLA GLORIOSA 356 SC, MA CON 5 CAVALLI IN MENO: DA 95 A 90 CV**

modo per riconoscerla, è uno dei tanti piccoli risparmi di cui è disseminata questa versione: niente barra antirollio al retrotreno, dischi pieni e non forati, manometro e indicatore livello olio eliminati. Inoltre, a differenza della prima serie, è disponibile solo con carrozzeria coupé; pare che due Targa siano state allestite dalla Porsche, che poi avrebbe giudicato la versione aperta poco consona al ruolo di modello d'accesso. Con uno score produttivo di circa 2.100 esemplari, la 912 E è un modello rarissimo; la sua destinazione yankee la rende ulteriormente più esotica sulle strade della vecchia Europa, dove qualche esemplare è approdato in anni recenti. Certo, è meno Porsche dell'altra per via del motore. Ma è anche talmente d'appendice che negarle almeno un pensierino sarebbe profondamente ingiusto.

## NOI CE L'ABBIAMO

**Un tempo molti consideravano** la 912 un ibrido di scarso appeal. Oggi invece conta estimatori convinti e molti appassionati affiancano alla 911 questa versione a quattro cilindri. Ha fascino e risulta anche più fruibile ed equilibrata rispetto alla sorella maggiore.

**ELENA BIANCHI**  
**→ PORSCHE 912 TARGA**  
 1968

**Questa è davvero una storia** da raccontare. La 912 Targa "Soft Window" apparteneva dagli anni 80 a Roberto, il marito di Elena.

Quando alcuni anni fa è mancato, è rimasta come ricordo nel garage. Ferma, impolverata. Poi Elena ha incontrato Sergio, che ha preso talmente a cuore le sorti della classica di casa che ha convinto la compagna a restaurarla. Il cantiere è stato aperto nel 2018 e oggi la 912 è tornata all'antico splendore, pronta a sgranchirsi i pistoni sui colli bolognesi, dove la coppia vive. Roberto ne sarebbe felice.



**CARSTEN MONNERJAN**  
**→ PORSCHE 912**  
 1968

**Se per caso vi pare di avere già sentito** il suo nome, non sbagliate: Carsten Monnerjan è infatti il responsabile dello stile all'Italdesign. Hai detto poco. La sua 912 è stata reimportata dalla California in Germania nel 2007 con 118 mila miglia (190 mila km) all'attivo: a parte una velata alla vernice nell'originale "Ossiblue" e una revisione meccanica, è perfettamente conservata. Non è uno da raduni della domenica, Carsten: ci è andato varie volte a Berlino e l'ha guidata anche al Nürburgring. Di lei apprezza il passo corto, le ruote strette e la grande leggerezza, molto superiore a quella della 911. "Una Porsche pura, molto essenziale e pulita", commenta.

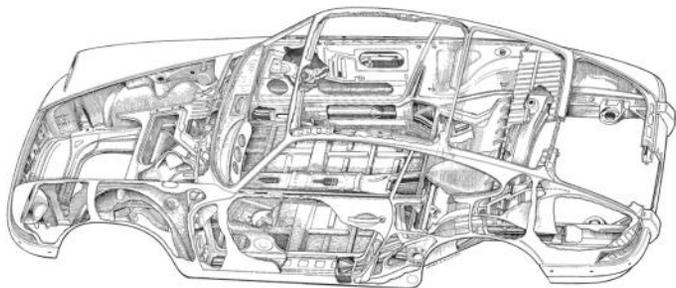


**MASSIMILIANO PASTORE**  
**→ PORSCHE 912**  
 1968

**"Perché ho scelto proprio una 912?"**

Perché fino al '69 la linea è leggermente più classica con un fascino particolare, perché ha un ottimo rapporto qualità/prezzo, e perché, per chi ci capisce di motori, il quattro cilindri 1.600 rende da far paura e regge bene i carburatori Weber". Massimiliano è un conoscitore di Porsche (ha avuto anche due 911, 2.2 e 2.4, in passato) ma questa 912 (acquistata da pochi mesi, a luglio 2021) lo convince e lo affascina più di tutte le altre.





# 1965

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La scocca della **912** coincide con quella della 911 2.0, rispetto alla quale differisce unicamente per il motore, un quattro cilindri boxer derivato dalla serie 356, e per alcune semplificazioni nell'allestimento interno. Di fuori, invece, solamente la scritta identificativa permette di riconoscerla dalla sei cilindri. Uno dei vantaggi principali rispetto alla 356 è l'impianto elettrico a 12 V di serie.

- Anno di nascita

- Totale esemplari prodotti

# 32.994

- Totale esemplari prodotti per serie

**912**  
1965-1969

28.333

**912 TARGA**  
1966-1969

2.562

**912 E**  
1975-1976

2.099

- I principali modelli



**912**  
1965-1969

La prima serie è a tutti gli effetti una 911 con il motore della 356 SC.

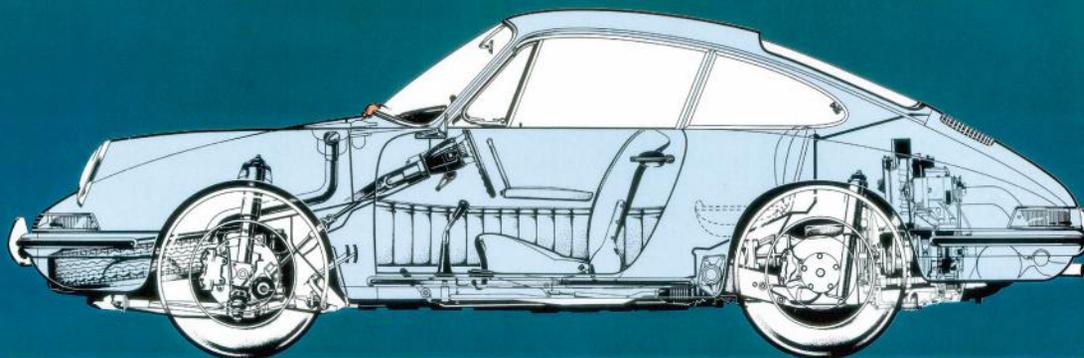
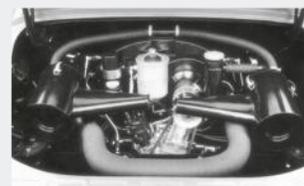


**912 E**  
1975-1976

Sviluppata per gli Usa, ha il boxer della VW-Porsche 914 a iniezione.

**912 TARGA**  
1966-1969

Inizialmente disponibile solo con lunotto in "plastica"; da fine 1967 ecco il cristallo.



Raffinée jusqu'aux moindres détails!

- Tecnica

### Questione di nobiltà

La 912 e la 912 E hanno la stessa potenza (90 CV) ma montano motori diversissimi: la prima un 1.582 cm<sup>3</sup> derivato da quello della 356 SC (giusto con 5 cavalli in meno), la seconda un 1.971 cm<sup>3</sup> che discende dal motore della VW-Porsche 914 e, quindi, dalla Volkswagen 411-412 Typ 4. Decisamente più nobile il primo, perché è un boxer 100% made in Zuffenhausen.

## 4 IL MERCATO

Considerata per decenni una “parente povera” della 911, la 912 in realtà ha sempre avuto una collocazione precisa sul mercato e una “nobiltà” meccanica quasi di pari livello. Infatti la versione con il motore 1.600 impiega lo stesso boxer della 356 SC, sia pure leggermente depotenziato (mentre la 2 litri “americana” monta il propulsore Volkswagen della 914, adeguato alle norme Usa). Ha quindi attirato, ieri come oggi, una clientela non interessata tanto alle prestazioni assolute quanto piuttosto all’immagine e all’affidabilità di una vera Porsche. Per questo motivo le quotazioni delle 912, soprattutto le 1.600, hanno seguito, seppure in proporzione ridotta, la grande ascesa dei prezzi delle 911. Per di più sono abbastanza rare: il che non guasta affatto in ottica collezionistica. Particolarità attuale delle 912 è la netta

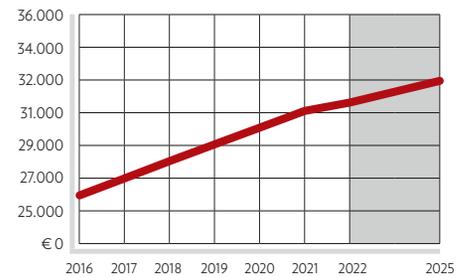
differenza di valore a favore della versione Targa. Un andamento in controtendenza rispetto a quello delle coeve 911, per le quali si registra una quasi parità di quotazione tra Coupé e Targa e al contempo un maggiore apprezzamento per le motorizzazioni più sportive. Per il mercato italiano le “vere” 912 sono le 1.600. Anche se esiste un certo numero di 912 E importate dagli Stati Uniti, talvolta anche restaurate in maniera più che accettabile. Pur mortificate nelle prestazioni, le 912 E attirano i collezionisti per lo stile pressoché identico a quello delle contemporanee 911 di metà anni Settanta e, soprattutto, per il prezzo che raramente raggiunge i 40.000 euro nei casi di esemplari perfetti. Mentre le 912 con il boxer 1.600 possono raggiungere tranquillamente i 50.000 euro (e sfiorano i 60.000 nell’edizione Targa). L’acquisto di una 912 è operazione semplice: si trovano sia da venditori privati sia

## LA VERSIONE D’ORIGINE COL MOTORE BOXER 1.600 È LA PIÙ APPREZZATA DAI COLLEZIONISTI

presso i commercianti specializzati. In quest’ultimo caso i prezzi reali sono leggermente più elevati. Il che è giustificabile solamente in presenza di esemplari originali e soprattutto “matching numbers”. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche il valore delle 912 tenderà alla stabilità nei prossimi anni, con una rivalutazione modesta. Si tratta comunque di un buon investimento anche perché la 912 conserverà una rivendibilità sempre eccellente. **RC**

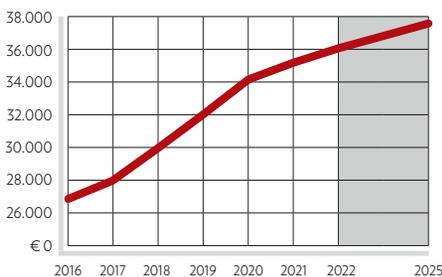


**PORSCHE 912**  
1965-1969



La versione “chiusa” è stimata un gradino al di sotto della più popolare Targa: è considerata la versione d’accesso alle sportive Porsche con boxer posteriore a sbalzo.

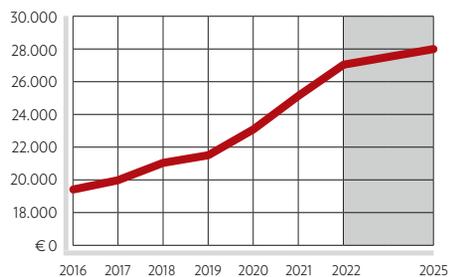
**PORSCHE 912 TARGA**  
1966-1969



La Targa, modello iconico della gamma Porsche, ha una valutazione superiore di circa il 15% rispetto a quella della corrispettiva versione coupé. Crescerà moderatamente,



**PORSCHE 912 E**  
1975-1976



**Nata per il mercato Usa**, è la 912 meno ricercata. Monta il 4 cilindri boxer Volkswagen. Rimane in produzione solo come model year 1976; circa 2.100 le unità costruite.



# PIETRA MILIARE

Dopo dieci anni la sportiva di Stoccarda si rinnova nel look e nella meccanica. Paraurti ad assorbimento d'urto, sedili con poggiatesta integrati e strumentazione rivista. Il boxer di 2,7 litri adotta l'iniezione meccanica Bosch K-Jetronic

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La 911 con motore 2.7 è stata considerata per tanti anni una Cenerentola nella sterminata gamma delle Porsche a motore posteriore (escluse ovviamente le mitiche Carrera RS): giudicata priva del fascino delle 911 "pre-bumper", con prestazioni non all'altezza delle successive SC e talvolta meno affidabile rispetto alle altre versioni. Per lungo tempo quindi ha rappresentato il gradino d'accesso al favoloso mondo delle 911, con quotazioni più modeste dovute a una richiesta nettamente inferiore. Eppure le 2.7 sono



state auto importanti: con la Serie G, model year 1974, entrata in produzione, come da tradizione, nel mese di settembre dell'anno precedente, la 911 riceve il primo lifting importante della sua carriera, che nel 1973 raggiunge i primi 10 anni. È la prima delle 911 dell'età matura, cui l'aumento di cilindrata dona maggiore

elasticità e attenua il nervosismo delle versioni precedenti (anche grazie all'adozione dell'iniezione K-Jetronic e all'abbandono dei carburatori). In sostanza le 911 2.7 diventano più alla portata degli appassionati meno smaliziati nella guida, e può aspirare a un pubblico più ampio. Non è un caso che il raggiungimento del traguardo delle 250.000 unità sia raggiunto proprio da una 2.7. Quelli che un tempo erano considerati difetti, diventano i motivi principali per consigliare a chi accede al mondo delle 911 di iniziare proprio da una Serie G: la fascia di prezzo è circa metà delle ormai inavvicinabili Serie E-F con motore 2.4 e un gradino al di sotto delle successive SC nelle versioni più riuscite (204 CV). Con prospettive di crescita di valore comunque interessanti.



PORSCHE 911 2.7

## QUOTAZIONI

Le 2.7 si posizionano al limite massimo del nostro budget e in alcuni casi lo superano del 10%. Le quotazioni sono molto vicine tra loro: la 2.7 coupé da 150-165 CV è valutata 38.000 euro (1.000 euro in più per la Targa). Le S valgono rispettivamente 43.000 e 44.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

**38.000**

Valore massimo € (label AB)

**44.000**



## 2 RESTAURO

Tra gli effetti meno evidenti dell'austerità seguita alla crisi petrolifera del 1973, il ricorso da parte della Porsche a materiali di minore qualità per la fusione dei basamenti: sino al 1974 le 2.7 sono resistenti; dal 1975, molto meno. Nonostante potenze non esuberanti capita che a 100 mila chilometri (percorrenza irrisoria per una coupé dall'anima stradista come questa) i prigionieri si strappino e sia necessario imboccolarli. E la fattura lievita. Cambia anche l'alimentazione, che passa dai carburatori all'iniezione meccanica Bosch K-Jetronic, che dal model year 1976 ha un arricchitore automatico per l'avviamento a freddo. La regolazione dell'impianto richiede una certa competenza. Se trovate una 2.7 con un passato sportivo - come tale, verosimilmente potenziata - stategli alla larga: di tutta la serie 911, la 2.7 è quella che in assoluto regge di meno le preparazioni. Viceversa non dà grane il cambio, lo stesso "915" introdotto ancora

a fine 1971 sulla 911 2.4 e non a caso utilizzato sin quasi alla fine degli anni 80. Una certa attenzione va riservata ai freni, visto che alcuni restauri frettolosi tendono a confondere le pinze anteriori in alluminio e i cilindretti di questa serie con quelli delle 2.4 (come pure delle Carrera RS 2.7). Quasi tutte le 2.7 in circolazione montano una barra duomi anteriore: non ci dovrebbe essere, ma la limitata rigidità flessionale e torsionale della carrozzeria la rende indispensabile. Anche in termini di carrozzeria il 1975 è l'anno che fa confine tra le 2.7 da comperare a occhi chiusi e quelle a cui stare attenti; però alla rovescia rispetto a quanto avete letto per il motore. Nel senso che il trattamento di zincatura alle lamiere venne inaugurato a fine 1975, dunque i modelli da preferire sono quelli successivi. L'eccellente qualità delle tappezzerie non pone in generale grossi problemi di ripristino, anche se sovente gli esemplari di importazione americana, spesso lasciati all'addiaccio per anni, sono in condizioni più critiche di quelli di provenienza europea.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>KIT FRIZIONE</b>	€ 530
<b>SCARICO COMPLETO</b>	€ 2.820
<b>MOTORINO AVVIAMENTO</b>	€ 165
<b>CUSCINETTO RUOTA</b>	€ 55
<b>GUARNIZIONI VETRI POST.</b>	€ 160

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 911 e 912



### Registro Italiano Porsche 911 e 912

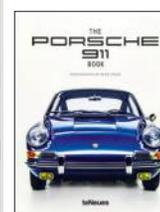
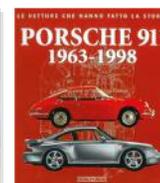
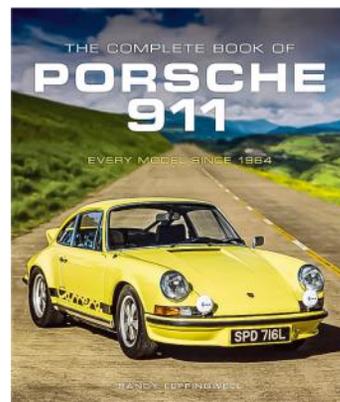
Dei quattro Registri in cui si articola il Porsche Club Italia è quello più grande, visto che copre l'intera produzione del modello, dalla "901" del 1963 alle 996 costruite sino al 2002.

**Sito** [registroitalianoporsche911e912.it](http://registroitalianoporsche911e912.it)

**Email** [info@rip911.it](mailto:info@rip911.it)

**Telefono** 055 474730

### ● I libri



**La 2.7 è diffusamente trattata** in "The complete book of Porsche 911" di Randy Leffingwell. La collana "Le vetture che hanno fatto la storia" di Giorgio Nada Editore propone invece "Porsche 911 1963-1998". L'autore è Mauro Borella: sono 144 pagine agili, con una trattazione divisa anno per anno.

### ● Specialisti

#### Carrozzeria Bottini

**Sito** [carrozzeriabottini.com](http://carrozzeriabottini.com)

**Email** [info@carrozzeriabottini.com](mailto:info@carrozzeriabottini.com)

#### Mavment

**Sito** [mavment.com](http://mavment.com)

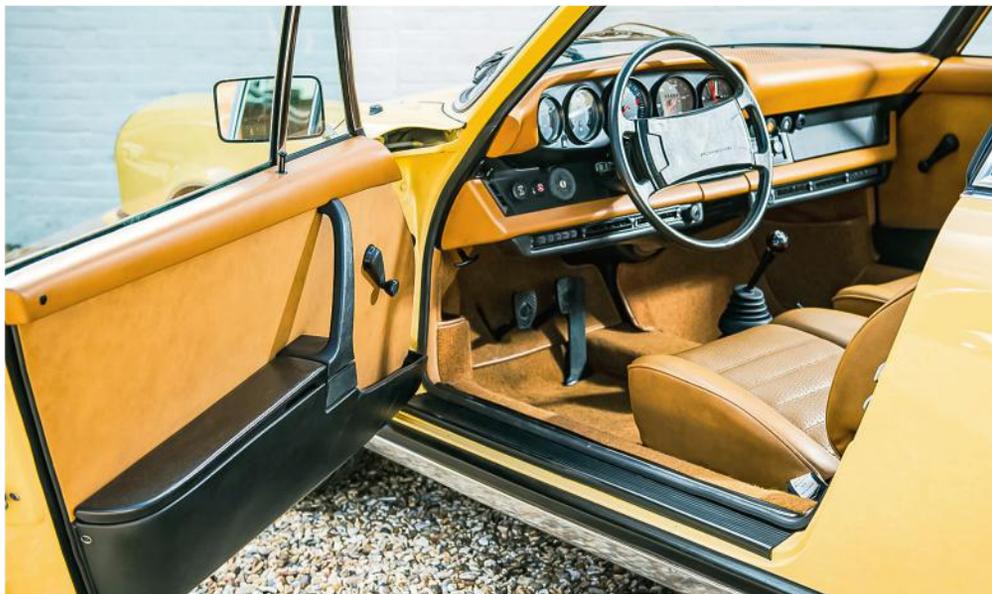
**Email** [info@mavment.com](mailto:info@mavment.com)

#### Novacentoundicisrl

**Sito** [911srl.it](http://911srl.it)

**Email** [info@911srl.it](mailto:info@911srl.it)

**PORSCHE 911 2.7 S** 1973-1975



## 3 SU QUALE PUNTARE

Gli esperti di Ruoteclassiche suggeriscono di optare per la versione S, leggermente più sportiva, a coloro che preferiscono la carrozzeria coupé e, in alternativa, la Targa nell'edizione più "tranquilla" con il sei cilindri boxer da 150 CV. Ma sono sfumature che rientrano nell'ambito dei gusti personali e che si incrociano con la disponibilità del mercato. Al di là di ogni considerazione, nell'acquisto è sempre meglio optare per l'esemplare che si presenta più in ordine e con una storia ben documentata. La Serie G (sigla che ufficialmente identifica il model year 1974, seguito dalla Serie H del 1975, dalla Serie I del 1976 e dalla Serie J del 1977, tutte entrate in scena nell'agosto dell'anno precedente) rappresenta una piccola rivoluzione, sia estetica sia tecnica nella lunga storia di quella che è considerata la Porsche per antonomasia. Una pietra miliare, assieme all'adozione della trazione integrale nella Serie 964 e del raffreddamento ad acqua con la 996. Le modifiche allo stile, oltre che necessarie per rinfrescare l'immagine della 911 dopo 10 anni di produzione, sono il percorso giusto anche per ossequiare alle normative di sicurezza che entrano in vigore nel 1974 sul mercato statunitense, da sempre un punto di riferimento importante in termini di volumi di vendita per la Casa di Stoccarda. I paraurti diventano quindi più massicci, sono montati in posizione più alta, e sono collegati alla scocca con un giunto in gomma a soffiutto. Negli esemplari per il mercato Usa i paraurti sono connessi alla carrozzeria attraverso ammortizzatori idraulici antiurto capaci di assorbire un impatto fino a 5 miglia orarie (8 km/h) senza provocare danni al corpo vettura. Sempre a livello estetico, le cornici dei vetri, le maniglie esterne e gli specchi retrovisori sono cromati (dall'anno modello 1976 sono invece più grandi e con scocca verniciata in tinta con la carrozzeria). Le luci posteriori sono unite da una fascia riflettente rossa. I cerchi di marca ATS sono in lega leggera, a richiesta i classici Fuchs a razze. Gli

## 📌 PORSCHE 911 2.7 TARGA 1973-1975

interni sono migliorati per favorire il confort e la sicurezza: nuovi rivestimenti in tessuto per sedili (dal disegno rinnovato) e pannelli porta, il volante adotta il cuscino di sicurezza.

Abbandonate le denominazioni di versione T ed E, gli allestimenti sono 911 "normale", S e Carrera (non più RS): quest'ultima diventa di serie non limitata, ma esula da questa analisi per questioni di valutazione nettamente maggiore.

La base ha il motore di 2,7 litri con 150 CV, la S raggiunge i 175 CV. Per entrambe l'iniezione Bosch K-Jetronic (assente sulla Carrera), che riduce i consumi e rende più "trattabile" l'erogazione della potenza.

Tutte le 911 2.7 possono funzionare con benzina normale (a basso numero di ottani) anziché super. Per tutte le versioni, compresa la Carrera, è disponibile la carrozzeria Coupé e Targa. A partire dal model year 1976 (Serie I), base e S vengono unificate e il motore eroga 165

## CON IL MODEL YEAR 1976 LA SCOCCA VIENE INTERAMENTE ZINCATA. LA RUGGINE È UN RICORDO

CV (e la Carrera passa al motore 3 litri). In occasione della presentazione di questa serie, vengono realizzati alcuni affinamenti: le scocche sono zincate e viene esteso l'utilizzo dell'alluminio. Vetri e retrovisori sono "elettrici" di serie, così come il lunotto termico. La continua evoluzione delle 911 porta da una parte al miglioramento del confort e della dotazione, dall'altra a un incremento delle prestazioni, che però diventano meno brutali: è l'enfatizzazione del concetto di granturismo, che la sportiva tedesca abbraccia in maniera sempre più convinta, per conquistare una schiera maggiore di clienti, non necessariamente convinti sportivi. La 911, quindi, dalla Serie G in avanti, si impone a livello mondiale come punto di riferimento del segmento: un ruolo che conserva tutt'oggi.



### NOI CE L'ABBIAMO

**Per Giovanni** è stata la nostalgia per la sua 2.2 avuta dopo la laurea a spingerlo verso l'attuale 2.7. Ma c'è anche chi l'ha ricevuta in regalo: così Maria Teresa ha festeggiato la nascita della figlia, nel 1984. Da allora la 911 è rimasta in famiglia.



SEBASTIANO CALDARELLA

➔ **PORSCHE 911 2.7 S**

1973

**Mostra con orgoglio** la scheda con cui il Registro Italiano Porsche 911 e 912 ha catalogato la sua 2.7 S Blu Messico, telaio n. 61: "corretta", "ottima", "conforme". Venne fatturata al concessionario di Palermo il 1° agosto 1973. Ha sempre vissuto in Sicilia.

MARCO VOLPI  
E CARLO RINALDI

➔ **PORSCHE 911 2.7 S TARGA**

1974

**Restaurata nel 2020** da Dario Bonini, il "mago" delle 911, la bella Targa Blue Gemini di Marco e Carlo era già stata ripristinata in precedenza. Ma in modo talmente approssimativo che i due amici (nonché soci nel progetto) cremonesi l'hanno affidata a mani ben più esperte. La giudicano di gran lunga più divertente da guidare delle 911 moderne.



GUIDO RUBBI

➔ **PORSCHE 911 2.7**

1974

**Dopo una vita trascorsa in Sicilia** (venne fatturata al concessionario di Palermo nell'aprile 1974), dal 2011 questa 2.7 nera (codice colore 908) con interni in similpelle rossa è arrivata a Bologna, dove tuttora vive con il suo felice proprietario. "Sono riuscito a trovarla quando ancora le quotazioni erano particolarmente popolari - racconta - e l'ho trasferita io dal Sud all'Emilia".



GIOVANNI GHETTI

➔ **PORSCHE 911 2.7 S**

1976

**Quella tra Giovanni e la sua 2.7 S** è la storia di un amore di ritorno: nel 1971 infatti, appena laureato in ingegneria, guidò per alcuni anni una 911 2.2. Il passaggio a diverse vetture non ha fatto che acuire la nostalgia di Giovanni per il mondo Porsche. Che è stata finalmente "compensata", verso la fine degli anni 90, con l'acquisto di questa 2.7 S.



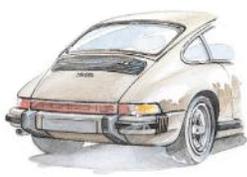
MARIA TERESA ROSSINI

➔ **PORSCHE 911 2.7 S**

1976

**Non è così raro che una 911** sia un omaggio per festeggiare felici ricorrenze. Per Maria Teresa fu la nascita della figlia, in occasione della quale il marito le regalò, nel 1984, questa 911 2.7. Tuttora in famiglia, la vettura è stata utilizzata con grande successo in gara: nel 2004 la sua proprietaria ha intrapreso una carriera di regolarista e per cinque anni ha vinto il campionato Asi femminile.





# 1973

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

È l'adozione dell'impianto di iniezione a costituire la principale innovazione. Il sistema K-Jetronic è messo a punto dalla Bosch proprio con la collaborazione della Porsche stessa. Significativa anche l'adozione dei paraurti "a soffietto", con funzione di assorbimento degli urti e l'utilizzo del processo di zincatura della scocca a partire dal model year 1976.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

# 34.231

• Totale esemplari prodotti per serie

**911 2.7**  
1973-1977

# 9.569

**911 2.7 TARGA**  
1973-1977

# 7.408

**911 2.7 S**  
1973-1975

# 9.651

**911 2.7 S TARGA**  
1973-1975

# 7.603

• I principali modelli



**911 2.7**  
1973-1977

Versione base da 150 CV, per il 1976 adotta il boxer della serie S, depotenziato.



**911 2.7 S**  
1973-1975

La versione sportiva S (175 CV) scompare con il model year 1976.

**911 2.7 TARGA**  
1973-1977

Segue l'evoluzione della coupé: dal model year 1976 vi è solo il motore da 165 CV.



**911 CARRERA**  
1973-1977

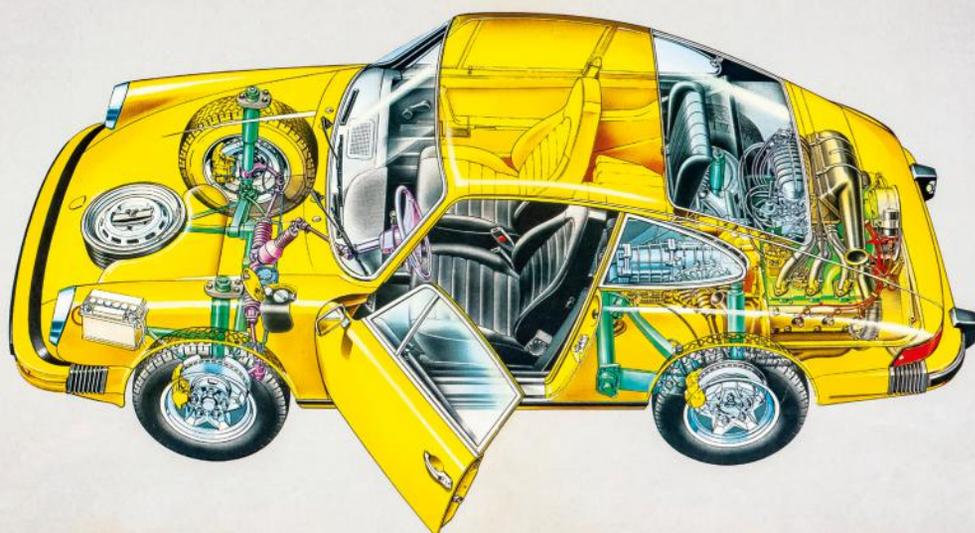
Nel model year 1976 la Carrera abbandona il 2,7 litri per il nuovo 3.000.



• Tecnica

### Cubatura in crescita

La nuova 911 non rinnega affatto lo schema tecnico di base: il motore boxer è sempre a sbalzo sul retrotreno, ma cresce di cilindrata, arrivando a 2,7 litri (un processo che l'aveva già portato dagli iniziali 2 litri a 2,2 e poi a 2,4). Tra le novità, i bracci delle sospensioni posteriori in alluminio e ovviamente l'alimentazione a iniezione meccanica Bosch K-Jetronic.



## 4 IL MERCATO

Con una produzione abbastanza rilevante, le Porsche 911 2.7 (oltre 34.000 esemplari), sono state un caposaldo della gamma della celeberrima sportiva di Stoccarda, prima dell'avvento delle SC con motore di 3 litri derivato dalla Carrera 3.0. Per anni considerate un gradino al di sotto delle SC dal punto di vista del valore commerciale, sono risalite piano piano fino a raggiungere quotazioni abbastanza simili. Sono però meno diffuse e quindi più rare. Per trovarne una ci si può rivolgere al mercato dei privati oppure a quello dei commercianti, anche se la prima categoria è quella di riferimento in termini di diffusione. In linea di massima, gli esemplari in vendita dai privati sono di livello qualitativo migliore rispetto a quelli proposti dai "salonisti". I prezzi sono, di conseguenza, più alti. Anche se i valori più elevati si riscontrano presso i professionisti specializzati nel modello 911,

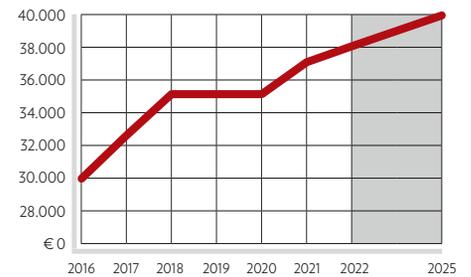
che però garantiscono quasi sempre una qualità ancora superiore. La 2.7 è la prima 911 dall'aspetto "moderno" degli anni 70. Molto diffusa, soprattutto all'epoca in cui queste versioni erano considerate un semplice usato non ancora amatoriale, la trasformazione in modelli successivi, per far sembrare l'esemplare appartenente a una serie più "fresca". Nel caso di aggiornamenti estetici (sia esterni sia interni), è abbastanza facile ristabilire il giusto grado di originalità. Più costoso, invece, diventa il ripristino in caso

**LA VERSIONE SPORTIVA S È LA PIÙ APPREZZATA. LA RAGIONE? IL SUO BOXER DA 175 CV**

di sostituzione del motore con uno delle generazioni seguenti (3.0 SC o Carrera 3.2). Per questo motivo, la prima operazione da compiere nei controlli che precedono l'acquisto è la verifica dei matching number (abbinamento numeri di telaio, motore e cambio). La scelta dell'esemplare a livello di carrozzeria si divide in due categorie: le 911 2.7 dei model year 1974 e 1975 e quelle delle serie 1976 e 1977 (le cosiddette "unificate"). Dall'agosto del 1975 infatti la scocca beneficia di una migliore protezione dalla corrosione grazie al processo di zincatura. I valori di mercato distinguono le S dalle meno potenti 911 "normali" con una differenza di circa il 10-15%, giustificata dalle maggiori prestazioni e dalla rarità. Le quotazioni presentano infine una leggera maggiorazione per le Targa: essendo le 2.7 versioni non tra le più sportive, la presenza del tetto asportabile è considerata un pregio che merita un piccolo markup. Anche se non tutti i porschisti sono d'accordo... **RC**

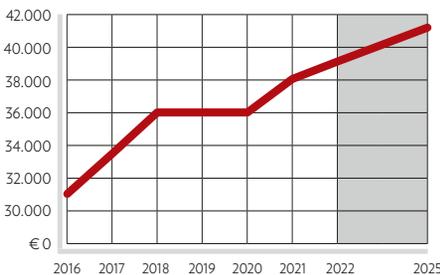


**PORSCHE 911 2.7**  
1973-1977



**La 911 2.7 da 150 CV (1973-1975)** valeva di più rispetto all'"unificata" da 165 CV (1975-1977). Oggi le due versioni hanno una quotazione identica: 38.000 euro.

**PORSCHE 911 2.7 TARGA**  
1973-1977



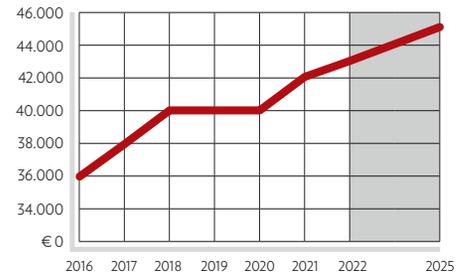
**La versione Targa** viene maggiormente apprezzata e questo gradimento si traduce in una quotazione lievemente superiore (1.000 euro). Segue l'evoluzione della coupé.





**PORSCHE 911 2.7 S**

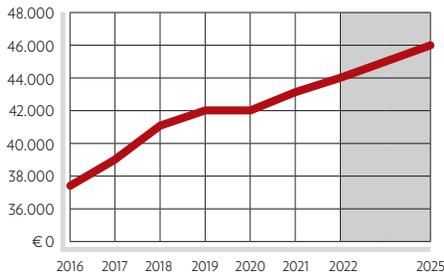
1973-1975



**La S è ben più rara della 911 2.7:** è rimasta sul mercato europeo solo per i model year 1974-1975 (sostituita dalle 2.7 "unificate"). Questo giustifica una differenza di ben 5.000 euro.

**PORSCHE 2.7 S TARGA**

1973-1975



**È probabilmente l'allestimento** migliore delle 2.7 (Carrera escluse) in termini di prospettiva. Il valore è pressoché identico a quello delle 3.0 SC, che però sono più diffuse.



# BELLA RISCOPERTA

Lo stile con i parafranghi allargati della Carrera 3.0 e le prestazioni sportive, ma non esagerate, regalano a questa serie un fascino notevole. Tanti affinamenti, ma la vera novità è ben altra: per la prima volta nella gamma viene introdotta la versione cabriolet

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



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La SC è sicuramente tra le migliori 911 della storia: sintesi quasi perfetta tra stile classico (quello nato con la serie G del 1973, modificato però con l'adozione dei parafranghi posteriori più larghi come sulla precedente Carrera 3.0) e prestazioni possenti, anche se non esagerate. È una versione che conserva tutti i pregi delle 911 storiche. Ma, a differenza di quelle che l'hanno preceduta, è ancora più affidabile, longeva nella meccanica ulteriormente irrobustita e persino più trattabile nella guida. È stata prodotta in un numero

di esemplari piuttosto alto per una sportiva che si avvicina parecchio al concetto di supercar (quasi 60.000 esemplari) ed è quindi piuttosto facile trovarne una. Infine, ha un valore commerciale abbastanza avvicinabile da rientrare in questa "Guida al collezionismo" dedicata alle Porsche. Tra l'altro, è stata la prima 911 ad avere



la carrozzeria completamente apribile, una vera cabriolet, una soluzione che la Porsche aveva abbandonato a favore della Targa fin dall'uscita di produzione della 356, quindi quasi due decenni prima della nascita della 911 SC Cabriolet. La SC, evoluta progressivamente nella potenza da 180 a 188 e poi a 204 CV, è anche la versione che, col suo successo commerciale, fa cambiare idea ai vertici della Porsche, che avevano immaginato (sbagliando clamorosamente) di pensionarla a breve, a favore della 928. La SC non è affatto, come qualcuno immagina, l'anello di congiunzione tra la prima 911 con i paraurti "a soffietto" (la 2.7) e la migliore delle 911 classiche (la Carrera 3.2), bensì uno degli assi portanti nella lunghissima avventura commerciale della sportiva tedesca.

## QUOTAZIONI

La quotazione di riferimento delle versioni da 180 CV e 188 CV, sia coupé sia Targa, è di 38.000 euro. La "204 CV" sale a 43.000 euro (label AB). Per la Cabriolet, introdotta come model year 1983, il valore AB è di 44.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

**38.000**

Valore massimo € (label AB)

**44.000**

## 2 RESTAURO

Dal punto di vista della carrozzeria, a meno che non ci si imbatte in un esemplare sfortunatamente coinvolto in un incidente, sulla serie Super Carrera è persino improprio parlare di restauro, se come tale si intende la radicale sanificazione di lamiere ammalorate. Pur trattandosi di una vettura oramai ultra quarantenne, il trattamento integrale anticorrosione la pone infatti in genere al riparo da brutte sorprese. Scriviamo "in genere" nel senso che qualche attenzione è bene averla in ogni caso: la grande diffusione internazionale del modello e la facilità con cui, oggi, è possibile fare acquisti all'estero, moltiplica le occasioni di rischio. Per quanto trattate, le lamiere sono comunque tendenzialmente più sane su un esemplare italiano, che di sale sulle strade ne ha visto poco, rispetto a uno tedesco, svizzero o austriaco. In termini meccanici il tre litri della serie SC è uno dei più robusti boxer mai costruiti dalla Porsche e

digerisce bene anche eventuali preparazioni sportive di una certa entità. A patto di nutrirlo di olio con molto scrupolo: a parte che il motore 930 ne beveva anche da nuovo, il lubrificante fresco e abbondante serve a mantenere costante la viscosità nella coppa, che va tenuta ben pulita per conservare in efficienza la pompa, che soffre i grumi causati dalla condensa. Un olio non adeguatamente fluido, oltre a scorrere a fatica dai passaggi sull'albero a gomiti (le tolleranze sono minime e precise) può infatti "segnare" le bronzine, specie dopo un fermo auto prolungato: il fatto che il motore giri in modo all'apparenza del tutto regolare non è infatti indice che sia tutto ok. Dunque, come primissima cosa preoccupatevi, almeno una volta all'anno (o ogni 10 mila km), del cambio olio. È un'operazione che, pur se ordinaria, ha il suo costo - ci sono 12 kg in circolo - ma che è assolutamente vitale anche per preservare le lunghe tubazioni che mettono il motore in connessione con il radiatore dell'olio, montato davanti.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

AMMORTIZZATORE	€ 205
GUARNIZIONE LUNOTTO	€ 185
FARO	€ 485
COFANO ANTERIORE	€ 1.065
COPERTURA ALTOPARLANTE	€ 250

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 911 e 912



### Registro Italiano Porsche 911 e 912

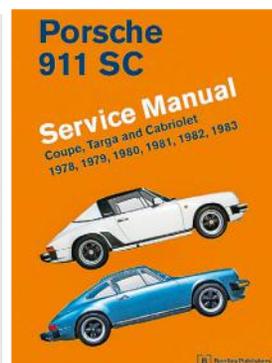
Attualmente presieduto da Mario Nicu, è uno dei registri che compongono il Porsche Club Italia. La SC, piuttosto diffusa, è una delle "iscritte" più numerose di questo club.

**Sito** [registroitalianoporsche911e912.it](http://registroitalianoporsche911e912.it)

**Email** [info@rip911.it](mailto:info@rip911.it)

**Telefono** 055 474730

### ● I libri



"Porsche 911 Red Book" di Patrick Paternie (edito dalla Motorbooks International) è una delle referenze più classiche per completezza di informazioni. Molto specialistico è "Porsche 911 SC Service Manual", il manuale d'officina con tutte le specifiche tecniche necessarie per conoscere la Super Carrera.

### ● Specialisti

#### Carrozzeria Bottini

**Sito** [carrozzeriabottini.com](http://carrozzeriabottini.com)

**Email** [info@carrozzeriabottini.com](mailto:info@carrozzeriabottini.com)

#### Mavment

**Sito** [mavment.com](http://mavment.com)

**Email** [info@mavment.com](mailto:info@mavment.com)

#### Novacentoundicisrl

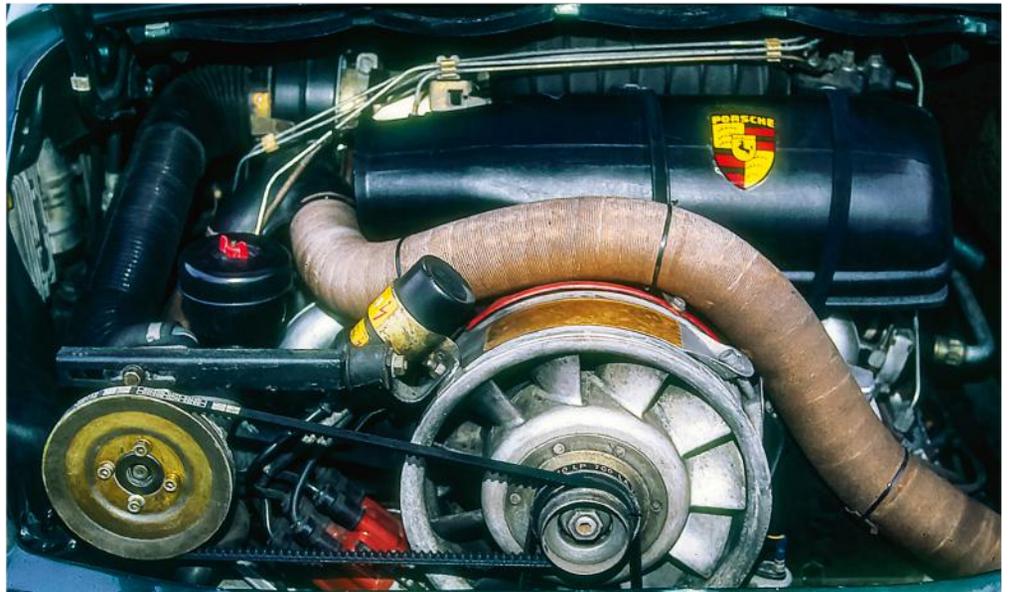
**Sito** [911srl.it](http://911srl.it)

**Email** [info@911srl.it](mailto:info@911srl.it)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Dimenticando per un attimo il nostro limite di budget (40.000 euro), la 911 SC giusta da scegliere è l'edizione finale, ossia quella con il motore portato a 204 CV, prodotta a partire dal model year 1981 (presentato nell'agosto del 1980) fino al model year 1983. Come sempre però non c'è rosa senza spine: vale 43.000 euro, che diventano 44.000 nel caso della Cabriolet. Volendo (o dovendo) rimanere entro la nostra soglia, la scelta si limita alle versioni meno potenti da 180-188 CV, sia con carrozzeria coupé sia Targa, valutate 38.000 euro. La scelta tra modello chiuso e con il tettuccio rigido asportabile è molto personale, e quindi lasciamo all'appassionato l'ardua sentenza. Come avviene per tutte le 911, le quotazioni possono oscillare, e di molto, in caso di un abbinamento cromatico particolare e in base alla dotazione di accessori qualificanti (che nel caso della SC sono fondamentalmente l'aria condizionata, i rivestimenti di pelle totale e il tetto apribile sulla coupé). La SC nasce con la Serie K, presentata nell'estate del 1977, e rappresenta la razionalizzazione della gamma 911, con la scomparsa dello sdoppiamento tra 911 normale (con il motore 2.7) e la Carrera 3 litri (edizione addomesticata e più votata al turismo e al confort della mitica Carrera 2.7). Nella gamma Porsche, quindi, la 911 si declina in una sola versione aspirata (disponibile con carrozzeria coupé oppure Targa) e nella Turbo, che proprio in occasione della nascita dell'edizione 1978 passa dalla cilindrata di 3 litri a 3,3. La sigla SC significa Super Carrera, a indicare che questa 911 costituisce un'evoluzione ulteriore della Carrera 3.0, di cui la SC utilizza il motore di 3 litri, seppure in edizione depotenziata da 200 a 180 CV. Una perdita comunque poco significativa in termini di prestazioni, che rimangono molto elevate per l'epoca (225 km/h di velocità di punta e da 0 a 100 km/h in 7 secondi). Nel model year 1980 la potenza cresce a 188 CV e nell'anno-modello seguente, e fino al termine della produzione delle SC, arriva a 204 CV (tra le novità, un nuovo disegno del cielo dei pistoni, impianto di iniezione e accensione rivisti e l'obbligo di utilizzare benzina Super

**▼ PORSCHE 911 SC (204 CV) 1980-1983**



▼ **PORSCHE 911 SC CABRIOLET (204 CV) 1982-1983**



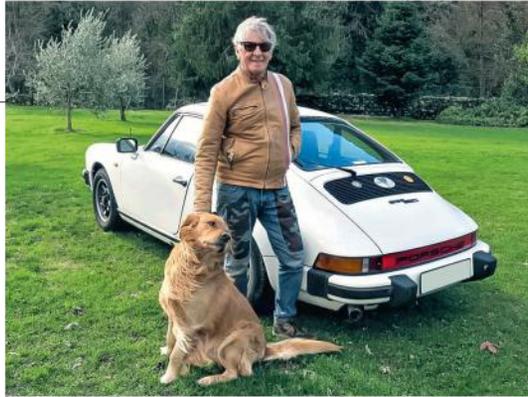
con il rapporto di compressione che passa da 8,6:1 a 9,8:1). La velocità di punta cresce a 235 km/h e l'accelerazione da 0 a 100 km/h scende a 6,3 secondi. Le SC hanno la carrozzeria allargata nella carreggiata posteriore, con passaruota più evidenti. Le cornici dei cristalli e dei fari e le maniglie esterne sono cromate, come nei modelli precedenti (dal model year 1979 le cornici diventano di colore nero anodizzato, come sulle vecchie Carrera 3.0; le maniglie vengono anodizzate con l'anno modello successivo). I finestrini posteriori sono fissi. Il rollbar delle Targa, inizialmente in acciaio Nirosta spazzolato, diventa nero anodizzato sempre con i cambiamenti in vista dell'anno modello 1979. I cerchi di serie sono i 15" in lega ATS, a richiesta i Fuchs. Specchi esterni a regolazione elettrica; dal model year 1981 vengono montati gli indicatori di direzione laterali dietro ai parafranghi anteriori. A partire dalla 3.0 SC 204 CV è possibile ottenere gli spoiler anteriore maggiorato

**POTENDO SFORARE I 40.000 EURO, LA VERSIONE SU CUI PUNTARE È SENZA DUBBIO QUELLA CON IL BOXER DA 204 CV**

e posteriore tipo Turbo 3.0: è il pacchetto cosiddetto "Turbo-look" (oggi quotatissimo). La vera novità delle SC a livello di carrozzeria è la messa in produzione della 911 SC Cabriolet, con capote completamente reclinabile, che affianca l'ormai tradizionale Targa, ma soltanto nell'ultimo anno prima dell'uscita dal listino (verrà sostituita dalla 911 Carrera 3.2), in occasione del debutto del model year 1983 (estate 1982). In pratica rimane in produzione per soli 12 mesi, raggiungendo un totale di sole 4.277 unità costruite, di cui 1.781 destinate al mercato Usa e 90 a quello giapponese. La Cabriolet è il segnale dell'inversione di tendenza ormai maturata dai vertici della Casa: la 911 merita fiducia visti i risultati commerciali della serie SC. La fine delle Porsche a motore posteriore a sbalzo è definitivamente scongiurata.

**NOI CE L'ABBIAMO**

**Il nome Super Carrera** esercita un fascino irresistibile. Si tratta di un "pezzo" immancabile nel garage di un porschista Doc. E infatti Andrea, che di Porsche ne ha avute ben 48, ne custodisce gelosamente una in garage.



**ANDREA GIORNI**  
**← PORSCHE 911 SC**  
 1980

**Attualmente ha "solo" sette** Porsche, Andrea; nella sua vita, però, ne ha possedute quarantotto. Sì, avete letto bene. Oggi è il secondo proprietario di questa coupé SC, un esemplare conservato, ancora con la vernice con la quale è uscita di fabbrica.

**ALESSANDRO PIFFERI**  
**→ PORSCHE 911 SC**  
 1980

**Alessandro ama qualunque 911**, purché abbia i "soffietti" nei paraurti. Ha trovato la serie centrale con questa caratteristica. Ma non si è accontentato e ha individuato un esemplare straordinario: una rara 3.100 (3.122 cm<sup>3</sup>, 210 CV prodotta in 100 pezzi tra il 1979 e il 1980; solo alcune, tra le quali la sua, hanno il doppio scarico e il vistoso spoiler Turbo style). Pur vivendo a Modena partecipa spesso, con la sua SC, agli eventi organizzati dal Club La Gherardesca di Pisa.



**MARCO BASTONI**  
**← PORSCHE 911 SC TARGA**  
 1982

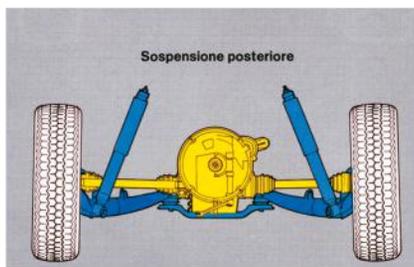
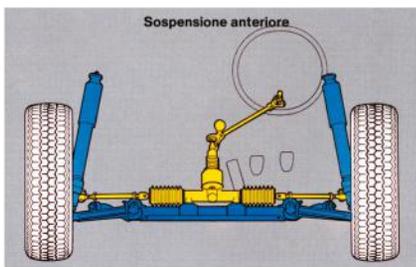
**Dopo una lunga ricerca**, Marco ha trovato la sua SC a Brindisi nel 2014: la vettura era stata importata dalla Germania nel 1990. Matching numbers & color, necessitava tuttavia di un restauro conservativo. La 911 gli piace perché, come lui, è nata nel 1963. La Targa, poi, gli dà le emozioni della moto senza le costrizioni del casco. Una volta ottenuta la certificazione d'origine e la dichiarazione d'allestimento da parte della Casa, l'ha personalizzata con fendinebbia Bosch dell'epoca.



**MAURIZIO SPELTA**  
**→ PORSCHE 911 SC**  
 1983

**Il suo sogno, nel 2000**, era una Turbo. Ma costava troppo: per questo Maurizio "ripiegò" su una SC con elementi non banali, quali l'interno beige a contrasto con la carrozzeria scura e il condizionatore originale di fabbrica. La usa spesso per andare in pista, (l'assetto è stato appositamente preparato) e la giudica divertente e maneggevole: "Bisogna saperla portare, ma ancora oggi è un'auto che dà grandi soddisfazioni".





# 1977

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La più importante novità della **911 SC** è l'introduzione della carrozzeria cabriolet, a distanza di quasi 18 anni dall'uscita di produzione della Porsche 356 scoperta. Una versione che necessita di numerose modifiche alla struttura della scocca. La capote, manuale, ha il lunotto in plastica, ma a richiesta è disponibile un vetro in cristallo, completo di filamenti con funzione di sbrinatorio.

- Anno di nascita

- Totale esemplari prodotti

# 58.991

- Totale esemplari prodotti per serie

**911 SC**  
1977-1983

# 32.180

**911 SC TARGA**  
1977-1983

# 22.534

**911 SC CABRIOLET**  
1982-1983

# 4.277

- I principali modelli



**911 SC**  
1977-1983

Il motore evolve in tre potenze: 180, 188 e infine 204 cavalli.



**911 SC CABRIOLET**  
1982-1983

Con il model year 1983 entra in produzione la prima 911 scoperta.

**911 SC TARGA**  
1977-1983

Segue l'evoluzione della coupé. Dal model year 1979 il rollbar diviene nero.



- Tecnica

### Affinamento continuo

Il motore è derivato da quello della Carrera 3.0, identificato dalla sigla 930. L'impianto di accensione diviene senza puntine. Le barre antirullo sono maggiorate: 20 mm all'avantreno e 18 dietro. Incrementato anche il diametro delle barre di torsione posteriori, che passa da 23 a 24 mm. Debute poi il servofreno Hydrovac.



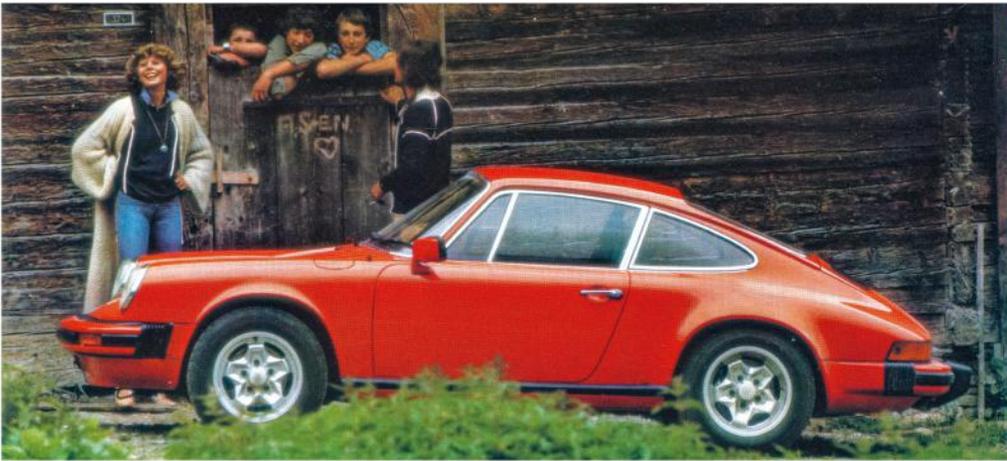
## 4 IL MERCATO

La Porsche 911 con la versione SC riscuote un successo straordinario, tale da convincere i vertici aziendali della vitalità di questa sportiva. Le vendite crescono parecchio, al punto che nell'arco di 6 anni viene assemblata in quasi 60.000 esemplari (quasi il doppio rispetto alle precedenti 911 2.7). Dunque è abbastanza facile imbattersi in una SC in vendita, soprattutto della versione con motorizzazione da 204 CV, cioè l'ultima evoluzione, che è stata costruita in circa 31.000 unità (oltre il 50% dell'intera produzione). La più rara è naturalmente la Cabriolet, realizzata soltanto con l'anno-modello 1983. Quest'ultima è più apprezzata rispetto alle coupé e alle Targa, i cui valori di mercato si equivalgono, e quindi la scelta è affidata ai gusti personali. Le 204 CV, pur più diffuse, hanno quotazioni più alte: 43.000 euro se in buono stato rispetto ai 38.000 euro delle 180 e 188

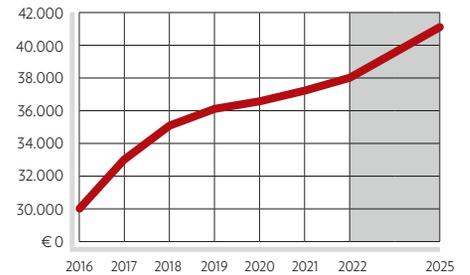
CV. Quest'ultima "edizione" peraltro è la più rara, perché realizzata solamente con il model year 1980. Secondo il parere degli esperti, è più probabile imbattersi in una coupé in ordine, piuttosto che in una Targa: le versioni con il tetto asportabile, dopo i primi anni di vita, solitamente sono finite tra le mani di utenti poco avvezzi a una manutenzione puntuale e a un utilizzo amatoriale. Anche perché molti acquirenti dell'usato la consideravano come una qualsiasi auto scoperta di razza sportiva (ma economica nell'acquisto in certi periodi ormai lontani), piuttosto che una Porsche importante dal punto di visto storico e con un futuro collezionistico. Così dicono le statistiche... Le SC più belle sono ormai saldamente nelle mani dei porschisti veri: è difficile che chi ne possiede una immacolata decida di venderla, se non avendo come obbiettivo un salto di qualità facendo cassa per puntare a una Porsche più esclusiva. Così accade che la forbice tra le 911 SC in stato mediocre e quelle perfette tenda ad

**LA VERSIONE DA 204 CV È LA PIÙ DIFFUSA, MA LA SUA QUOTAZIONE È SUPERIORE DI CIRCA IL 10%**

allargarsi: le quotazioni di Ruoteclassiche hanno da tempo iniziato a tenerne conto nella differenza tra i valori mediani (AB e BA) e quello top (A+). Una SC con pochi km, uniproprietario e mantenuta con regolarità certosina è un oggetto ormai da alta collezione, a dispetto del valore attuale (comunque sensibilmente più alto rispetto a un decennio fa) e dei volumi di produzione non proprio esclusivi. Le uniche rivali delle 911 SC sono in realtà concorrenti in casa: le successive Carrera 3.2. Le prospettive di rivalutazione sono incoraggianti. **R/C**

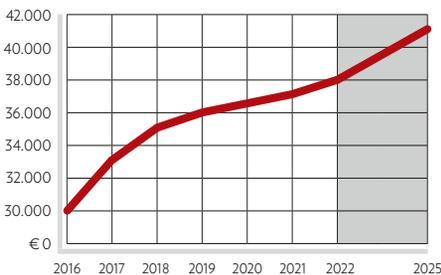


**PORSCHE 911 SC (180-188 CV)**  
1977-1980



**Non ci sono differenze tra le SC** con motore da 180 CV e quelle, commercializzate per un anno soltanto, dotate di 188 CV. In un futuro queste ultime potrebbero rivalutarsi di più.

**911 3.0 SC TARGA (180-188 CV)**  
1977-1980

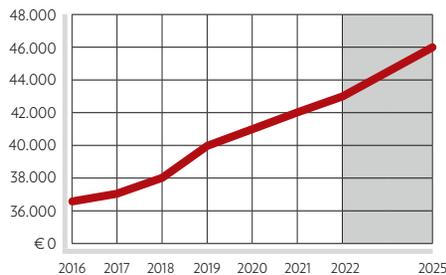


**Oggi le Targa hanno quotazioni** identiche a quelle delle coupé. Non dovrebbe cambiare la situazione anche nei prossimi anni, poiché la domanda sembra mantenersi più bassa.



### ← PORSCHE 911 SC (204 CV)

1980-1983

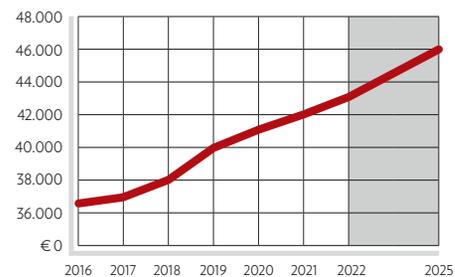


È questa la versione "giusta": motore da 204 CV e carrozzeria chiusa. Apprezzatissimo il tetto apribile elettrico, che merita un incremento del valore di almeno 2.000 euro.



### ← PORSCHE 911 SC TARGA (204 CV)

1980-1983

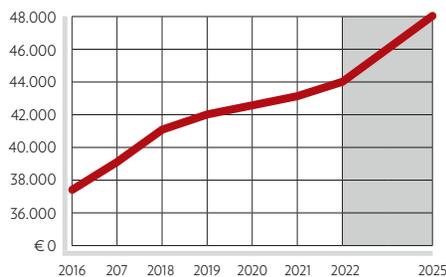


Quotazione identica per la versione Targa, un gradino al di sotto di quella della SC Cabriolet. Ma non è facile trovarne un esemplare immacolato.



### ← PORSCHE 911 SC CABRIOLET

1982-1983



La prima 911 Cabriolet della storia è stata sempre molto ben valutata, anche se negli ultimi anni la salita è rallentata. In futuro dovrebbe tornare a correre.



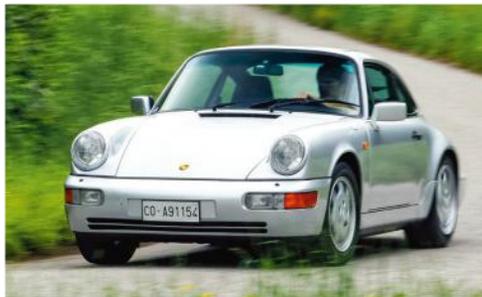
# RICETTA INTEGRALE

Debutta solo nella versione a quattro ruote motrici, portando nella produzione di serie l'esperienza maturata con l'esclusiva 959. Poco dopo arriva anche la classica trazione posteriore, che però può montare l'inedito cambio Tiptronic

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Da quando ha cominciato a esistere, quella conosciuta internamente con il codice 964 è fra le 911 più innovative di sempre: ha infatti inaugurato numerose evoluzioni tecniche, senza tuttavia venir meno ai fondamentali del modello, sulla breccia da oramai un quarto di secolo. L'87 per cento dei suoi componenti è inedito, ben mascherato da forme fedeli all'originale, giusto con quel tanto di morbidezza in più che a prima vista è riscontrabile soprattutto nei paraurti integrati e in tinta, privi di rostri o strisce gommate. Tanto per iniziare, è una 4x4,



trazione con cui la 964 viene lanciata a fine 1988. Non è la prima volta che una Porsche manda coppia a tutte le ruote (era successo con la 953 alla Parigi-Dakar nel 1984 e sulla 959 l'anno dopo); è però la prima trazione totale applicata a un modello prodotto in serie. Con la 964 arriva - grande classico di fine anni 80 - lo spoiler posteriore

a estrazione automatica quando si superano gli 80 km/h (rientra ugualmente da solo quando si procede a passo d'uomo); sono della partita il fondoscozza carenato che favorisce la deportanza, l'ABS e le due candele per cilindro. Per la prima volta su una 911 le sospensioni impiegano, come elementi elastici, le molle elicoidali in luogo delle barre di torsione; il servosterzo è compreso nell'equipaggiamento standard. L'anno seguente la gamma delle 911 si amplia con la Carrera 2. La nuova arrivata ha, sì, due ruote motrici in meno, ma si fa - per così dire - perdonare offrendo qualcosa in più: il cambio Tiptronic, uno dei primissimi automatici che può funzionare anche in modalità manuale sequenziale. E che è comunque in alternativa al cinque marce tradizionale.



**PORSCHE 911 CARRERA 4**

## QUOTAZIONI

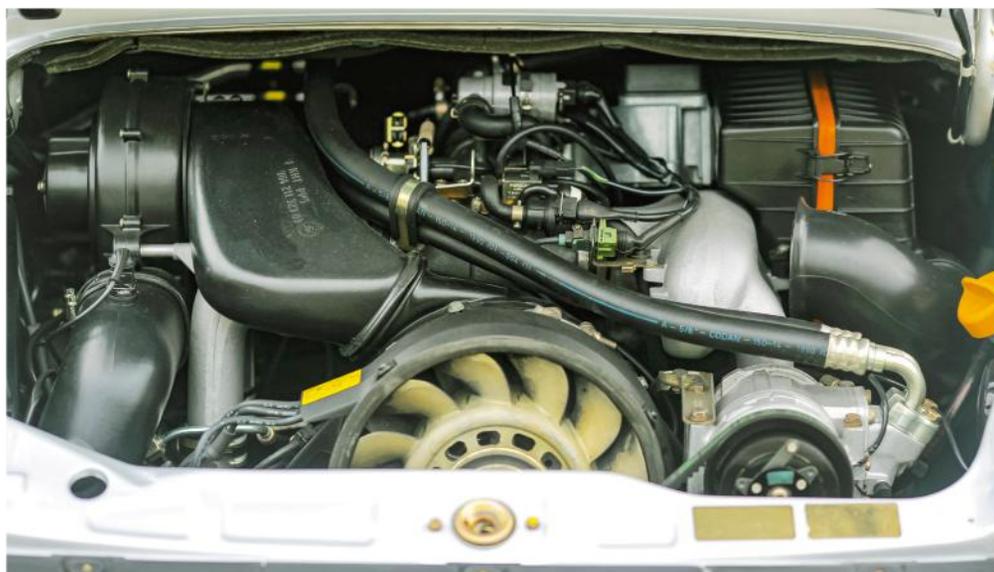
Il valore della Carrera 4 è inferiore a quello delle Carrera 2 di circa il 10%; la tendenza è quella di un divario crescente. La fascia 40-45 mila euro abbraccia quasi tutta la gamma della 964 (coupé, Targa e Cabriolet), con l'eccezione delle Carrera 2 Targa e Cabriolet con cambio manuale.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

40.000

45.000



## 2 RESTAURO

Tutto il bello di cui avete appena letto sulla 964 Carrera 4, cioè la sua grande sicurezza e la tenuta di strada straordinaria, ha un però: è infatti subordinato a una revisione meccanica di fino, operata da personale altamente qualificato. L'elettronica abbondante che sovrintende all'innesto della trazione anteriore e al funzionamento dell'ABS sono infatti di difficile manutenzione, e i casi in cui il 4x4 non si inserisce o il differenziale centrale si "impantana" sono numerosi. La Carrera 2 della stessa serie, che non ha queste criticità specifiche, è infatti largamente preferita dagli appassionati (ed è anche, questa, una delle ragioni per cui spunta quotazioni più elevate). Altra potenziale complicazione della serie, il fatto che non abbia strutturalmente più un solo bullone in comune con le precedenti, il che complica le cose in termini di intercambiabilità delle componenti, soprattutto di carrozzeria: di uguale restano solo i vetri, a eccezione però

di quelli laterali posteriori che, non potendosi più aprire a compasso, presentano maggiori spessori. Specifiche anche le guarnizioni come pure le anime in alluminio che costituiscono l'ossatura integrale del paraurti al di sotto degli scudi (mentre invece sulle "bumper" della seconda metà degli anni 70 in avanti sotto l'armatura in plastica ci sono solo due attacchi). Il motore 3,6 litri ha livelli di affidabilità da record: si hanno notizie di propulsori che hanno avvicinato il mezzo milione di chilometri senza aprire le testate; rispetto al tre litri della SC beve anche meno olio e non ne perde neanche un filo. Molto facile anche la regolazione dell'assetto, per la prima volta gestito da molle invece che dalle barre di torsione. Un'avvertenza importante è quella di fare grande attenzione al cosiddetto backdating, ovvero la tendenza (molto americana, per la verità) a riportare una 911 più recente al look di una precedente: esistono in circolazione delle auto che sembrano una 2.7 ma sono delle 964 "downgrade". E che come tali vanno considerate ai fini di un restauro.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

PROTEZ. SOTTOSCOCCA	€ 1.475
PARAURTI ANTERIORE	€ 1.260
CIELO CAPOTE	€ 180
MOTORINO TERGICRISTALLI	€ 545
CUSCINETTO CAMBIO	€ 55

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 911 e 912



### Registro Italiano Porsche 911 e 912

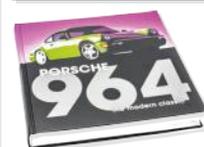
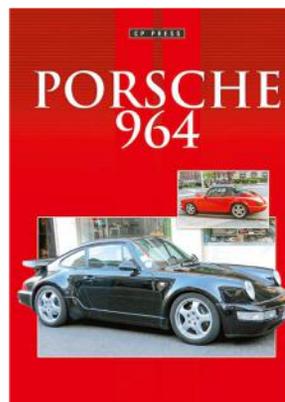
È una delle ramificazioni del Porsche Club Italia e si occupa dell'intera produzione della 911, dalla prima 2.0 del 1963 sino alla 996 del periodo 1997-2002.

**Sito** [registroitalianoporsche911e912.it](http://registroitalianoporsche911e912.it)

**Email** [info@rip911.it](mailto:info@rip911.it)

**Telefono** 055 474730

### ● I libri



"Porsche 964" edito dalla CP Press e scritto da Colin Pitt: essenziale per orientarsi. Più completo "Porsche 964 The book 1989-1994", un'edizione a tiratura limitata a cura della Berlin Motor Books. Infine "Porsche 964 The modern classic", con prefazione di Benjamin Dimson, autore dello stile esterno.

### ● Specialisti

#### Carrozzeria Bottini

**Sito** [carrozzeriabottini.com](http://carrozzeriabottini.com)

**Email** [info@carrozzeriabottini.com](mailto:info@carrozzeriabottini.com)

#### Centro Porsche Roma

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [info.porsche@autocentribalduina.com](mailto:info.porsche@autocentribalduina.com)

#### Novacentoundicisrl

**Sito** [911srl.it](http://911srl.it)

**Email** [info@911srl.it](mailto:info@911srl.it)

### ▼ PORSCHE CARRERA 4 1988-1993



## 3 SU QUALE PUNTARE

Il grande fascino della successiva 993 (che non a caso ha valutazioni superiori, e che per questo non rientra tra i modelli trattati in questo fascicolo) ha messo un po' in ombra, negli ultimi anni, la serie 964. La quale al contrario merita grande considerazione e interesse, visto il suo valore tecnologico e la grande affidabilità (per la quale vi rimandiamo al paragrafo dedicato nello specifico al restauro). È anche stata la prima 911 "base" con una cilindrata molto alta (3.600 cm<sup>3</sup> - tondi, tra l'altro), un tiro ai bassi mostruoso - molto superiore alle serie che l'hanno preceduta - e una potenza davvero importante (250 cavalli). Se avete in mente di usare la vostra 911 tutto l'anno, e soprattutto se vi stuzzica l'idea di andarci a fare le vacanze sulla neve, la Carrera 4 (sia essa coupé, Targa o Cabriolet) è assolutamente impagabile ed anche è per questo che ve la consigliamo caldamente. Oltre alla motricità in condizioni critiche, ha una stabilità che si rivela una grande alleata anche in situazioni non estreme, ma comunque neppure ideali, come ad esempio la percorrenza di un tratto autostradale sotto un acquazzone: la leggerezza dell'avantreno tipica di gran parte delle 911, fisicamente inevitabile su una "tutto dietro", è molto meno avvertibile visto che qui le ruote anteriori sono anche motrici, oltre che direttrici: la distribuzione della coppia prevede il 31% della trazione all'avantreno, con ripartitore elettronico che si autoblocca a seconda delle necessità (ossia in funzione della differenza di rotazione delle singole ruote). Il blocco può essere comandato anche manualmente mediante una manopola sulla console centrale. Persino il rientro da un sorpasso sul bagnato è una manovra agile giacché il riallineamento non ha più quei pendolamenti e quelle scodate che divertivano i più smaliziati, ma facevano sudare freddo i guidatori meno esperti delle 911 precedenti. Sterzo servoassistito e ABS delimitano, a loro volta, un confine fondamentale oltre il quale la vettura rientra in una categoria trasversale che la rende molto simile a

## ↳ PORSCHE CARRERA 4 CABRIOLET 1989-1993

quelle contemporanee in termini di facilità e gradevolezza di guida. Ne tengano conto coloro che, avvicinandosi per la prima volta al mondo 911, non si sentono magari pronti alle reazioni franche delle prime generazioni: che non sono auto in assoluto "difficili", ma che non è comunque da tutti saper gestire. Tradotto in termini ancora più specifici, la 964 Carrera 4 rimane leggermente sottosterzante in ingresso di curva (e il sottosterzo è sempre intuitivo da correggere) però è molto meno propensa al sovrasterzo di potenza. E se poi uno volesse emozioni forti, da supercar "vecchia scuola" e di conseguenza trovasse più appetibile una Carrera 2? Evidentemente, pur mutuando molte evoluzioni meccaniche comunque comuni alla "4", non è altrettanto sui binari. Nel caso della Carrera a trazione posteriore è bene soprattutto fare una ulteriore distinzione a livello di trasmissione. Il cambio manuale è il solito cinque marce

## LA CARRERA 4, PRIMA PORSCHE DI SERIE A TRAZIONE INTEGRALE, HA UN'IMPORTANZA STORICA FONDAMENTALE

delle 911: duretto, con innesti precisi e contrastati quanto basta, gradevolissimo. Il Tiptronic, viceversa, paga lo scotto di essere stato la prima esecuzione di questo genere a entrare in una Porsche. Se vi intriga il fascino della prima volta non esitate, anche perché di grane in termini di affidabilità non ne comporta. Se invece avete in mente un sequenziale del XXI secolo, con innesti fulminei e goduriosi, ricordate che questo cambio ha oltre trent'anni. E che alla fine degli anni 80 la tecnologia di questi elementi non aveva ancora avuto grandi occasioni per esprimersi (e, soprattutto, migliorarsi). Senza giri di parole: è lento. Molto lento. Però, se siete gente che una 911 la considera nel suo insieme e non necessariamente per farci (o immaginarci) i tempi sul giro, perché no?



## NOI CE L'ABBIAMO

**Con l'innovazione** della trazione integrale permanente la "scorbutica" 911 amplia il suo bacino di utenza. Non che sia una sportiva per tutti, ma consente comunque anche ai guidatori meno smaliziati di divertirsi. La Carrera 4 permette di affrontare fondi

insidiosi senza richiedere nervi d'acciaio e capacità da piloti provetti. Insomma la sportività si coniuga con sicurezza. Rappresenta quindi la scelta ideale per coloro che desiderano un'iconica 911 da guidare in relax, godendosi sì la guida ma anche

i panorami. Inoltre la 964, sia a 4 sia a 2 ruote motrici, è l'ultima della famiglia 911 a mantenere il look "tradizionale", con fascioni paraurti distinti dalla carrozzeria. Con la serie successiva, la 993, gli scudi saranno integrati nel corpo vettura.

### CESARE PIACENTINI ➔ PORSCHE 911 CARRERA 4 1989

**Tra chi sceglie una 964** la combinazione tra carrozzeria coupé, trazione integrale e colore rosso è decisamente vincente. Anche quella di Cesare riassume infatti queste tre caratteristiche, con il plus di appartenere al primo model year di produzione della serie. Acquistata a marzo 2020 all'immediata vigilia del lockdown, è un conservato semplicemente affidato alle amorevoli cure di Dario Bonini di Noveundici srl per la normale manutenzione. "Divertentissima, affidabilissima e bellissima" la riassume il suo felice proprietario.



### DANIELE RIVOLA ➔ PORSCHE 911 CARRERA 4 1991

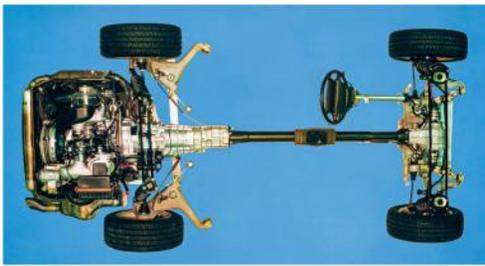
**L'approccio di Daniele** al mondo Porsche è stato prudente e corretto: si è fatto aiutare da un amico esperto in materia. Il consiglio era: punta su una delle ultime serie raffreddate ad aria. "Battezzata" per questa ragione la 964, sua moglie ci ha messo del suo ("o cabriolet o niente"), e lui stesso ha aggiunto un'altra condizione imprescindibile: che fosse targata Bologna (la provincia in cui risiede). Alla fine la sorte ha rimestato le carte: la sua 964 è infatti una Carrera 4 coupé Midnight blue con interni in tinta e la sigla di una provincia veneta. Tocco di classe, sempre della sorte: dopo che per mesi ha girato l'Italia in lungo e in largo alla ricerca di quella giusta, sapete dove l'ha trovata? A Imola. Dove vive e lavora.

### RAFFAELLO ROMIO ➔ PORSCHE 911 CARRERA 4 1992

**Dedicato a tutti quelli** che pensano che le Suv non siano "vere" Porsche: la prima Porsche di Raffaello, che vive a Vicenza, è stata una Macan, che lo ha a tal punto appassionato al marchio (dopo una vita passata a pane e Alfa Romeo) che prima ha comperato una Boxster, poi, nel 2020, ha aggiunto questa 964 a trazione integrale conservatissima e in livrea rosso indiano. Omologata Asi e curata, per la manutenzione, dal Centro Porsche Classic Padova Est, gli dà soddisfazione soprattutto al semaforo rosso. "Sì, perché mi chiedono: mi fa sentire il motore, per favore?" E lui, orgoglioso, non si sottrae certo al piacere di una sgasatina.







## RUOTECLASSICHE

PORSCHE 911 CARRERA (964)

# 1988

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La Casa annuncia con fierezza che l'87 per cento dei componenti della serie 964, cioè della 911 presentata nel 1988, è inedito. In effetti, malgrado un look coerente con il passato, cambia praticamente tutto: sospensioni a molle invece che a barre di torsione, trazione integrale permanente, cambio sequenziale Tiptronic (solo sulla Carrera 2), spoiler posteriore a estrazione automatica.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

# 66.707

• Totale esemplari prodotti per serie

**911 CARRERA**  
1988-1993

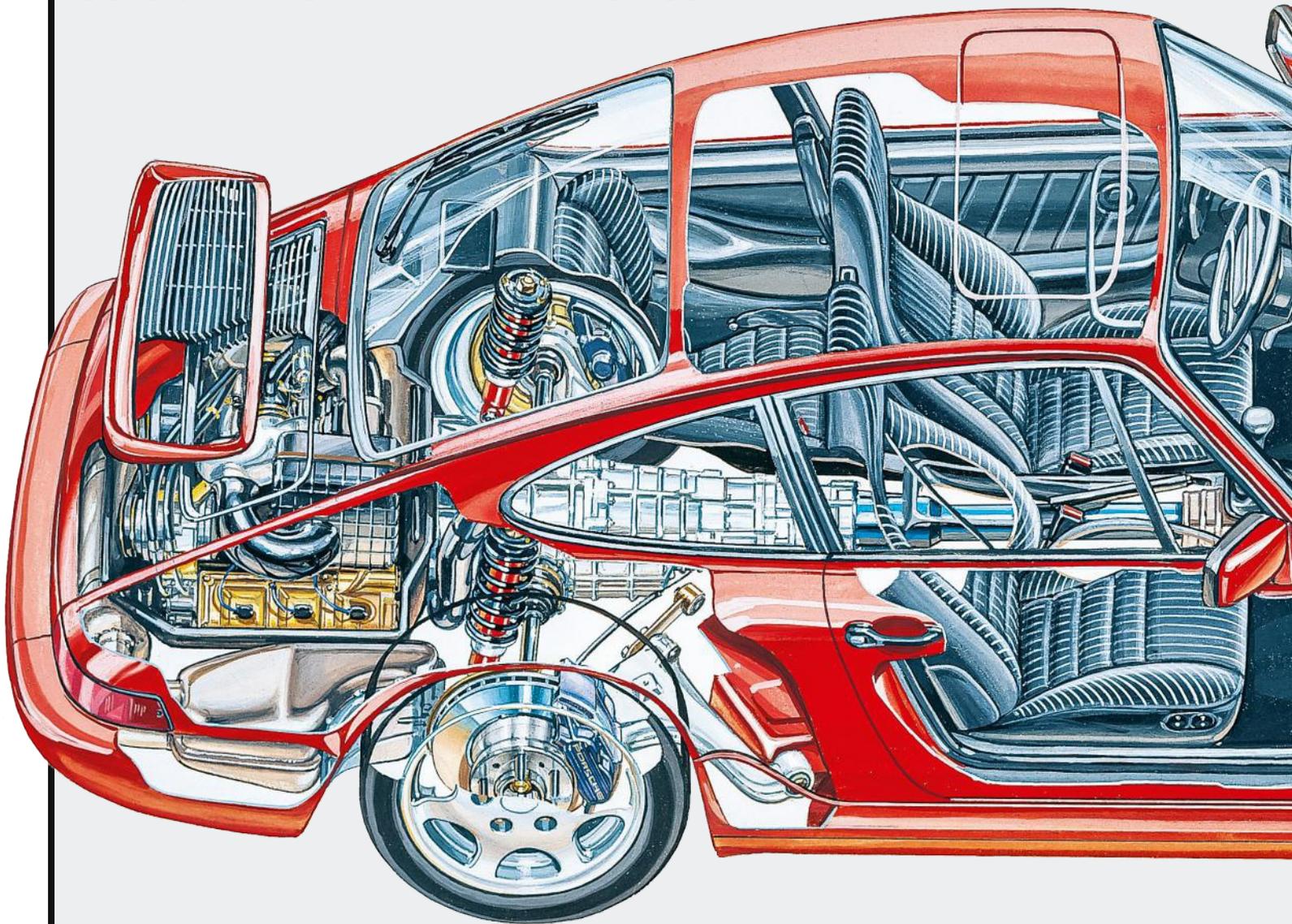
35.150

**911 CARRERA TARGA**  
1989-1993

3.944

**911 CARRERA CABRIO**  
1989-1993

15.255





## • I principali modelli



### **911 CARRERA 4 1988-1993**

Nel nome è evidente la grande novità: la 911 adotta la trazione integrale.



### **911 CARRERA 2 CABRIO 1989-1993**

La versione "tutto dietro" affianca quella integrale. E porta la novità del Tiptronic.

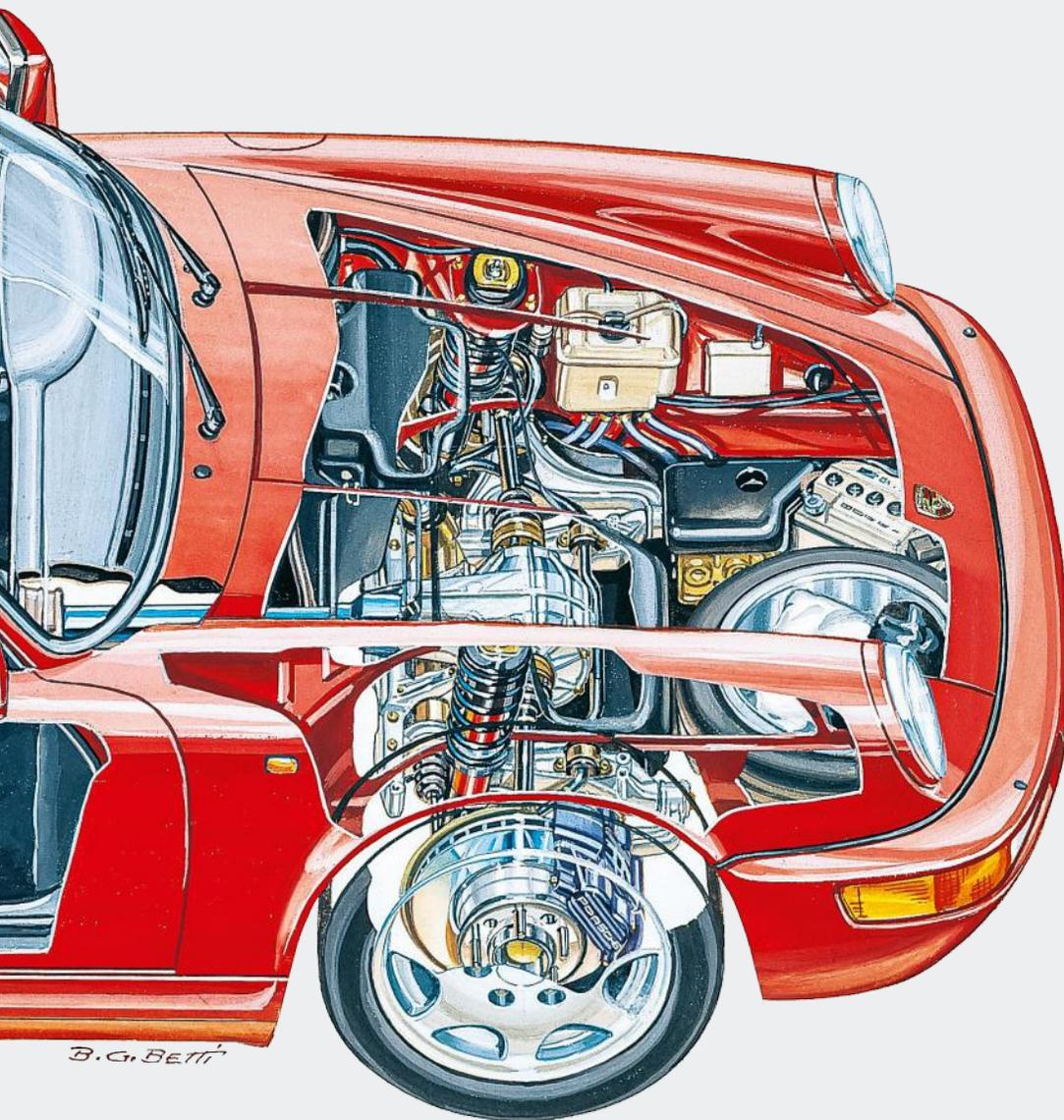
### **911 CARRERA 4 CABRIO 1989-1993**

La versione scoperta della Carrera 4 affianca la Targa nel 1989.



### **911 CARRERA 2 TARGA 1989-1993**

L'iconica Targa è proposta con meccanica a 2 e a 4 ruote motrici.



## • Tecnica

### **Lunga esperienza**

Dopo averla provata alla Dakar del 1984 e sulla raffinata 959 (vettura laboratorio costruita in meno di 300 esemplari), la Porsche adotta finalmente la trazione integrale su un'auto di serie con la 964. Lo fa con tale convinzione che la nuova generazione dell'inossidabile 911 debutta solo nella versione Carrera 4. Solo un anno dopo arriverà la classica 911 "tutto dietro". Quest'ultima porterà in dote anche l'innovativo cambio Tiptronic, disponibile unicamente sulle Carrera 2. La serie 964 vanta altre rilevanti innovazioni: fondoscocca carenato, ABS, due candele per cilindro, molle elicoidali invece delle barre di torsione, spoiler automatico e servosterzo. Insomma, la 911 diventa sempre più fruibile e adatta all'impiego quotidiano.

## 4 IL MERCATO

Quando venne presentata al pubblico, la serie 964 era considerata un modello fortemente innovativo, anche grazie alla trazione integrale imparentata con quella della prestigiosa 959, ed ebbe un successo clamoroso, seguito dall'altrettanto calorosa accoglienza per le versioni Carrera 2 a trazione posteriore, introdotte l'anno successivo. La presenza dello schema a quattro ruote motrici era considerata una raffinatezza meccanica e quindi meritevole di una maggior valutazione anche sul mercato dell'usato. In ambito storico, invece, oggi le 911 Carrera 2 sono decisamente preferite, anche in virtù della loro maggior rarità. Nella fascia da 40.000 a 45.000 euro, quindi con un leggero strappo alla nostra regola, troviamo l'intera gamma della Carrera 4 (coupé, Targa e Cabriolet) e molte Carrera 2, con

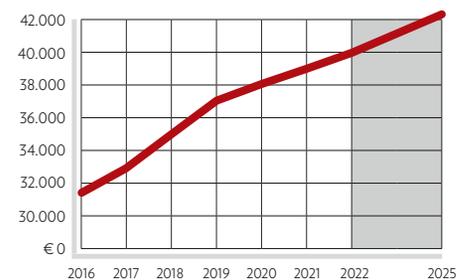
l'eccezione della Targa e della Cabriolet con cambio manuale, che essendo più apprezzato fa lievitare le quotazioni fino alla soglia dei 50.000 euro. Per chi vuole entrare nel magico mondo delle 911 da collezione, la 964 costituisce un obiettivo interessante: è facile da reperire, è un'auto moderna (quindi piuttosto affidabile) e infine si può comprare con un investimento di media entità con buone prospettive di rivalutazione. I valori di mercato si aggirano tra i 40.000 e i 70.000 euro circa a seconda dello stato

**LA SERIE 964 È UN'OTTIMA SINTESI TRA IMMAGINE, PRESTAZIONI, RAFFINATEZZA E INVESTIMENTO**

di conservazione o restauro. Generalmente gli esemplari in vendita si presentano in buono stato: quasi tutti sono conservati, con una normale manutenzione e oggetto di qualche ripristino di media importanza. Prima di procedere all'acquisto è bene seguire il consiglio di puntare sugli esemplari con una storia manutentiva ben documentata. Il trend è quello di una rivalutazione abbastanza importante per i prossimi anni: tra le versioni di grande serie, la 964 è sicuramente una delle migliori. La presenza di optional è un elemento qualificante, così come un indovinato abbinamento cromatico esterno/interno. La scelta più consueta è sulle molto diffuse tonalità del grigio; molto apprezzato è anche il rosso pastello. Tendenzialmente le prospettive di rivalutazione sono interessanti, soprattutto per le "tutto dietro" con cambio manuale, ma la vera differenza dipenderà dalle condizioni del singolo esemplare. **RG**

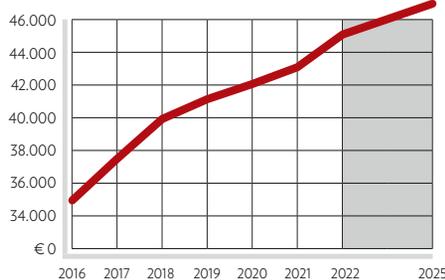


**PORSCHE 911 CARRERA 4**  
1988-1993



**Dal 2015 la coupé** è cresciuta di circa il 25%: una rivalutazione in linea con la media delle altre 911. In futuro la quotazione rimarrà però inferiore alle più apprezzate Carrera 2.

**PORSCHE 911 CARRERA 4 TARGA**  
1989-1993



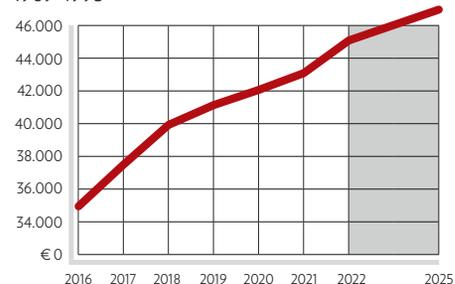
**Identica, in proporzione, la rivalutazione** della versione Targa, oggi maggiormente gradita. Manutenzione o ripristini ben documentati sono elementi qualificanti.





### ➤ PORSCHE 911 CARRERA 2

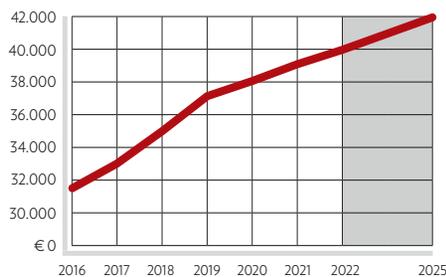
1989-1993



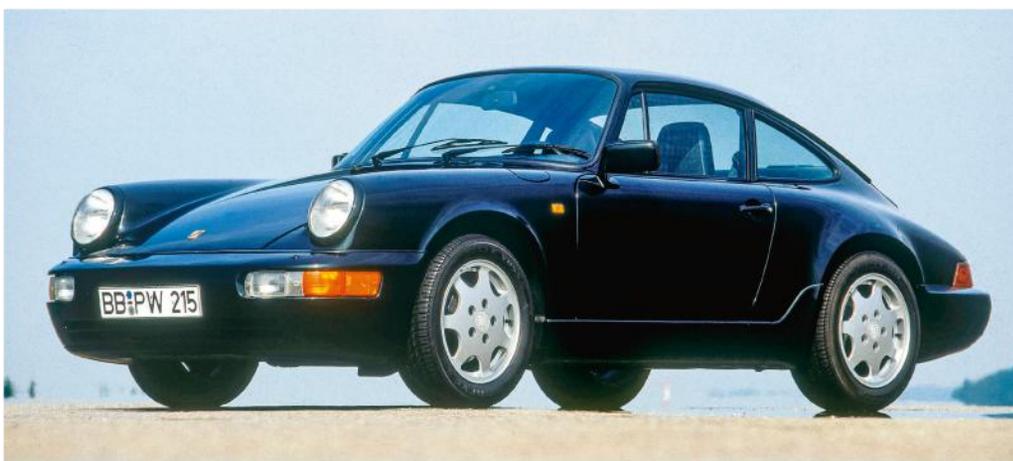
Ha una quotazione **AB** più alta di 5.000 euro rispetto alla corrispondente Carrera 4. È la più ricercata delle 964 non sovralimentate, anche se in Italia è difficile da trovare in vendita.

### ➤ PORSCHE 911 C. 2 TIPTRONIC

1989-1993

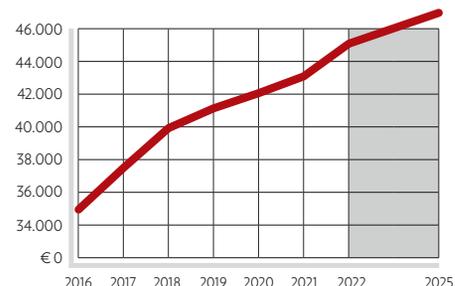


Meno apprezzata rispetto alla Carrera 2 con cambio manuale, sconta la poca reattività del Tiptronic: per questo motivo la sua quotazione è allineata a quella della Carrera 4.



### ➤ PORSCHE 911 C. 2 TARGA TIPTRONIC

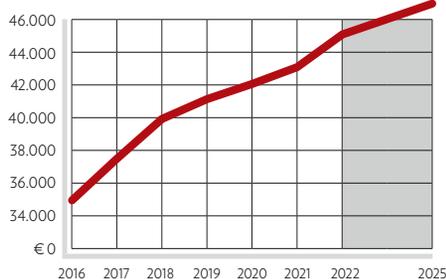
1989-1993



La presenza del **Tiptronic**, oggi poco apprezzato, rende abbastanza avvicinabile questa versione. La rivalutazione sarà più contenuta rispetto alla gemella "manuale".

### ➤ PORSCHE 911 C. 2 CABRIOLET TIPTRONIC

1989-1993



Il fascino della guida a cielo aperto è più facilmente raggiungibile se si sceglie il cambio Tiptronic. In futuro, la Cabriolet dovrebbe rivalutarsi più in fretta.



# UNA NUOVA ERA

Assieme alla Boxster, con la quale condivide molti componenti, risollewa i conti della Casa di Stoccarda, prossima al collasso. Il boxer è ora raffreddato ad acqua e le dimensioni della vettura aumentano nel passo e in lunghezza. Riscuote un grande successo

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

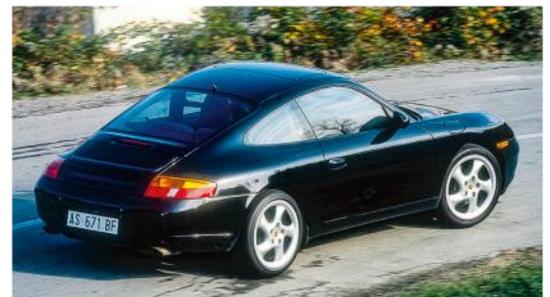


**PORSCHE 911 CARRERA**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Raramente tra i porschisti si è sollevata una discussione così animata come quando la Casa di Stoccarda ha presentato la serie 996. Si sa che gli appassionati della sportiva più longeva e apprezzata del mondo sono decisamente integralisti su alcuni aspetti tecnici, come per esempio la posizione del motore a sbalzo sul retrotreno. Sul raffreddamento ad acqua del motore boxer, che debuttò proprio con la 996, hanno dovuto vacillare molto prima di digerirlo. Ma un altro difetto veniva imputato alla serie presentata a fine 1997: l'allungamento

del passo di 8 cm (da 227 a 235) e della lunghezza complessiva di ben 20 cm (da 424 a 444) rispetto alla precedente 993. Con questa maggiorazione nelle dimensioni, la nuova 911 passava, secondo moltissimi estimatori, dalla categoria delle berline a quella delle granturismo, snaturando quello che era l'essenza della sportiva di Stoccarda. Col senno di poi occorre dire che la 911 della serie 996, così come le successive generazioni, non ha mutato il suo spirito: semplicemente si è evoluta, adattandosi alle esigenze commerciali e anche agli obiettivi industriali dell'azienda. Se la 993 è ancora considerata dagli integralisti "l'ultima vera Porsche", è grazie alle economie produttive realizzate con la 996 che la Casa è passata dal profondo rosso dei bilanci che minava la sua stessa sopravvivenza alla floridezza



che le ha permesso di crescere, prosperare e svilupparsi fino ad arrivare a oggi in splendida salute. I numeri parlano chiaro: 69.000 unità prodotte della 993, 175.000 della 996. La 996 è dunque un asse portante della storia della Porsche. Il tempo, e gli stessi collezionisti, alla fine le hanno dato ragione.

## QUOTAZIONI

I valori di riferimento vanno dai **22.200 euro** della coupé Carrera 4 con motore di 3,4 litri in buono stato (perfette valgono 30.000 euro) ai 42.000 euro della Carrera 4S Cabriolet con il boxer di 3,6 litri (immacolate toccano i 67.000).

Valore minimo € (label AB)

**22.200**

Valore massimo € (label AB)

**42.000**

## 2 RESTAURO

Detailing o, come si diceva un tempo, lucidatura: è tutto quello di cui può avere bisogno la carrozzeria di una 996, che si colloca a metà strada tra una youngtimer e un'auto d'occasione, associando l'indubbio fascino della prima alla grande facilità di manutenzione della seconda. Che poi, facilità: il concetto va declinato in maniera relativa, per almeno due ordini di ragioni. Il primo è che i "santuari" della 911 i modelli ad acqua nemmeno li considerano (ma non perché li guardino con sufficienza: è che giustamente conoscono meglio quelli raffreddati ad aria). L'altro è che, almeno sino al model year 1997, quindi nei primi due anni di produzione, c'è stata una moria di motori a causa di pompe dell'acqua che si bloccavano conducendo a danni spesso irreparabili. Alcuni esemplari non hanno superato gli 80 mila chilometri; in più di un caso, sono stati fatti oggetto di azioni di richiamo da parte della Casa. Questa -

iniziale - moria di propulsori ha abbassato l'interesse del pubblico, che però farebbe bene a considerare anche alcuni benefici derivati. Intanto, rettificare un motore 996 costa relativamente poco: parliamo di 4-5 mila euro (9 mila se c'è il basamento fessurato), contro gli 8/15mila di un 993 e precedenti. Va da sé che, a fronte di valori commerciali non elevati, è comunque meglio individuare una 996 in ordine (e soprattutto con tutto il corredo delle fatture pagate) piuttosto che risparmiare qualche migliaio di euro per poi ritrovarsi in garage un'auto il cui motore non è stato ancora fatto. L'altro aspetto interessante di questa serie è che la sua vocazione molto più da granturismo rispetto alle 911 che l'hanno preceduta ha abbassato il livello di stress sulle scocche, che generalmente sono infatti molto in ordine. Come tutte le 911, tuttavia, anche le 996 sono particolarmente sensibili alle regolazioni d'assetto. Ragion per cui è bene farlo controllare da personale altamente qualificato, per conservare la necessaria precisione di guida.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>VOLANO BIMASSA</b>	€ 715
<b>SUPPORTO MOTORE</b>	€ 165
<b>TENDICATENA (COPPIA)</b>	€ 880
<b>UNITÀ AZIONE SPOILER</b>	€ 1.230
<b>FUNE TENDICAPOTE</b>	€ 110

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 911 e 912



### Registro Italiano Porsche 911 e 912

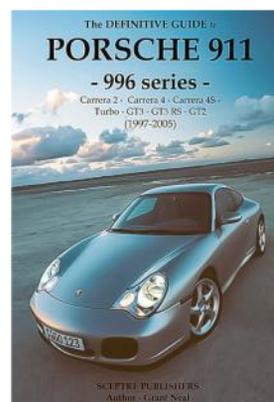
La 996, nata nel 1997, è l'ultima delle 911 per le quali il Registro 911 e 912 presta assistenza, giacché rientra nel limite degli almeno vent'anni di anzianità.

**Sito** [registroitalianoporsche911e912.it](http://registroitalianoporsche911e912.it)

**Email** [info@rip911.it](mailto:info@rip911.it)

**Fax** 055 474730

### ● I libri



**Interessante è** "The definitive guide of Porsche 911 - 996 Series" di Grant Neal edito dalla Sceptre Publishers. Molto completo anche "The Essential Buyers Guide Porsche 911 (996)" di Adrian Streater (Veloce Publishing). Infine "Porsche 996 Maintenance and Restoration Book", disponibile anche in edizione italiana.

### ● Specialisti

#### Carrozzeria Bottini

**Sito** [carrozzeriabottini.com](http://carrozzeriabottini.com)

**Email** [info@carrozzeriabottini.com](mailto:info@carrozzeriabottini.com)

#### Novacentoundicisrl

**Sito** [911srl.it](http://911srl.it)

**Email** [info@911srl.it](mailto:info@911srl.it)

#### Porsche Classic

**Sito**

[porsche.com/italy/accessoriesandservice/classic/](http://porsche.com/italy/accessoriesandservice/classic/)

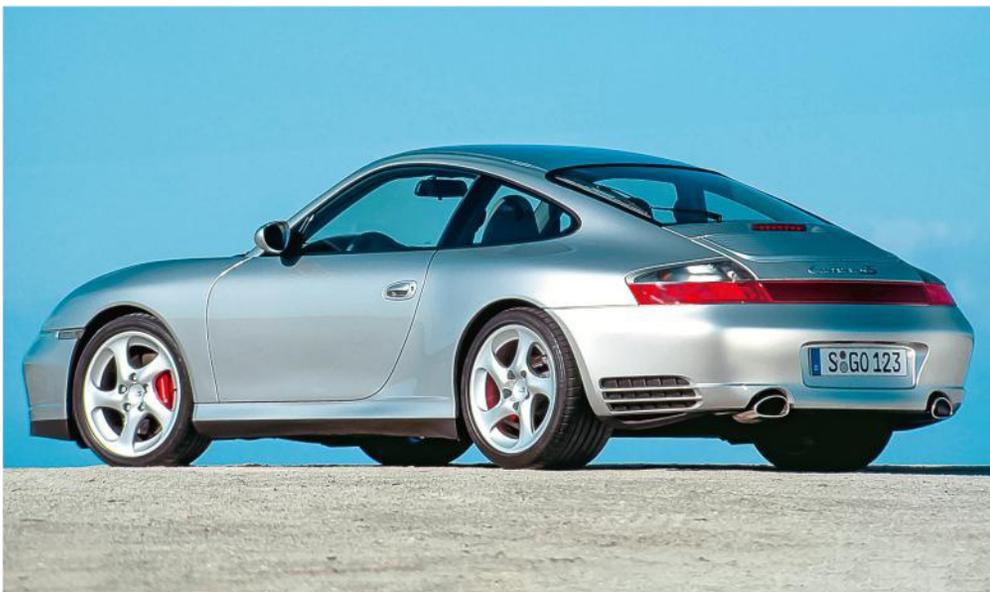
## 3 SU QUALE PUNTARE

Gli esperti di Ruoteclassiche suggeriscono di puntare su due versioni interessanti e dalle sicure prospettive collezionistiche. Sono la Carrera 4 Cabriolet e la coupé Carrera 4S, entrambe col cambio manuale. Hanno prezzi di partenza ancora alla portata (rispettivamente 31.000 e 36.000 euro nel label AB) e un buon potenziale di crescita di valore nel futuro. La gamma delle 996 è talmente vasta da assicurare comunque opportunità di scelta veramente personalizzabili a seconda dei gusti del collezionista. La 996 viene presentata alla fine del 1997. È un modello decisivo per le sorti della Casa di Stoccarda: la 993 è stata un'auto meravigliosa, ma ha fatto perdere soldi all'azienda. Troppo complicata e costosa da costruire. Occorre razionalizzare la produzione: l'idea è di realizzare sinergie costruttive con il nuovo modello di gamma più bassa, la Boxster. Infatti tra la spider a motore centrale e la nuova 996 ci sono parecchi punti in comune: il cofano anteriore, le unità dei fari anteriori con anabbaglianti e abbaglianti, gli indicatori di direzione e i fendinebbia, i parafranghi anteriori e le portiere sono identici. Nella meccanica, entrambe montano il medesimo avantreno tipo MacPherson. Per la prima volta la 911 assume cambiamenti di dimensione importanti: la lunghezza della carrozzeria cresce di ben 20 cm, a vantaggio dell'abitabilità (che comunque rimane da 2+2). Per rinforzare la scocca grezza su entrambi i lati vengono utilizzate lamiere d'acciaio zincato e acciai ad alta resistenza. Gli specchietti laterali della serie sono stati fissati ora davanti ai finestrini laterali e non più sulle portiere. La fanaleria adotta la forma "a uovo fritto", tanto criticata dagli appassionati al punto da sparire con la successiva serie 997. La nuova carrozzeria consente affinamenti aerodinamici importanti. Le novità sotto pelle iniziano dal motore, che passa al raffreddamento a liquido, ma mantiene lo schema boxer a 6 cilindri e continua a essere montato a sbalzo sul retrotreno. La cilindrata scende a 3,4 litri dai 3,6 della 993, ma guadagna in potenza: 300 CV

📌 **PORSCHE 911 CARRERA 4 CABRIOLET 1998-2004**



## PORSCHE 911 CARRERA 4S 2001-2004



nell'edizione base, grazie anche all'adozione delle 4 valvole per cilindro. Se l'avantreno adotta il MacPherson, dietro viene mantenuto il sofisticato schema multilink LSA seppur affinato. L'interno è completamente inedito, anche se ispirato alla tradizione. La gamma delle versioni prevede la Carrera, a trazione posteriore (disponibile sia con cambio manuale sia con il Tiptronic), e la Carrera 4 (dal model year 1999), integrale permanente a gestione elettronica. Le carrozzerie a scelta sono le classiche coupé e cabriolet (1998), cui si aggiunge, parecchio dopo (nel model year 2002, da agosto 2001) la Targa, con lo stesso sistema della 993 a tetto in cristallo a scomparsa. Dall'anno modello 2002 il motore sale a 3,6 litri di cilindrata e la potenza a 320 CV. Modifiche di dettaglio alla carrozzeria. Debutta la Carrera 4S (prima coupé poi anche cabriolet dal model year 2003): ha la carrozzeria "allargata" simile a quella della Turbo,

**MOLTO AMBITA  
LA COUPÉ 4S,  
CHE ADOTTA  
LA CARROZZERIA  
"ALLARGATA"  
DELLA TURBO.  
23.000 UNITÀ**

un frontale con alcuni dettagli differenti e i freni maggiorati. È questa la versione che oggi attira maggiormente i collezionisti (ne sono state costruite circa 23.000 unità). Da segnalare due serie speciali a tiratura limitata, entrambe con carrozzeria coupé. La prima è la Carrera 4 Millennium prodotta in 911 esemplari nel 2000: livrea speciale viola cromatizzata, rivestimenti in pelle naturale marrone e legno d'acero scuro, assetto ribassato di 10 mm, tetto apribile elettrico, cerchi da 18", logo 911 lucidato, tergilunotto e fari Litronic. La seconda è denominata Carrera 40 Years 911 Edition: 1.963 unità costruite, carrozzeria in argento GT metallizzata, cerchio da 18", frontale con prese d'aria maggiorate, minigonne ai sottoporta, logo 911 lucidato, fari bixeno, rivestimenti in pelle grigia e altri dettagli minori.

## NOI CE L'ABBIAMO

La serie 996 è stata a lungo snobbata. Oggi però il vento è cambiato e questa generazione di 911 è sotto i riflettori. Specie nella versione Carrera 4S, resa più aggressiva grazie ai parafranghi posteriori allargati. Anche se Federico e Maurizio preferiscono i fianchi stretti.



FEDERICO CASTELLUCCI  
**↳ PORSCHE 911 CARRERA 2**  
 2002

**Vive nel Torinese Federico** ed è un appassionato di Porsche 996. L'ha acquistata tre anni fa, spendendo qualcosa in più per avere una seconda serie, che ha voluto rigorosamente "vecchia maniera": a trazione posteriore e con il cambio manuale.

MAURIZIO SPELTA  
**↳ PORSCHE 911 CARRERA 4 CABRIOLET**  
 2003

**Porschista trasversale** (ha avuto anche una Cayenne Turbo e conserva in garage una 356 C Cabriolet), Maurizio ha acquistato questa 996 nel 2015 da un amico trasferitosi negli Usa. È una full optional: pelle color tabacco, inserti in tinta argento, scarico PSE, Hi-Fi Bose, navigatore PCM2, fondi della strumentazione marroni, leva cambio corta. Appena acquistata, le ha regalato un assetto Bilstein da -25mm e un set di cerchi in lega Classic II da 18".



GIORGIO ANGELO TOMASONI  
**↳ PORSCHE 911 CARRERA 4S**  
 2003

**Ci sono collezionisti** talmente affezionati al loro club che ci decorano volentieri il cofano della macchina con l'adesivo. Così ha fatto Giorgio Angelo, che ha acquistato nel 2007 (quando dunque era ancora un'auto d'occasione) questa Carrera 4S con 320 cavalli prodotta ad aprile 2003. La vettura, che era di importazione tedesca, sfoggia fiera la "strip" del Porsche Club Italia.

PIERO MORSEGO  
**↳ PORSCHE 911 CARRERA 4S CABRIOLET**  
 2004

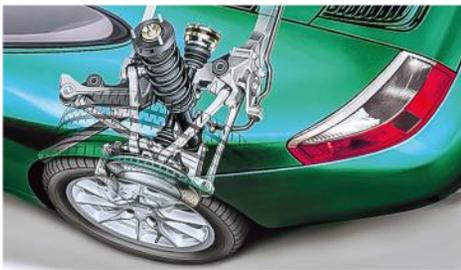
**Dopo avere posseduto numerose** "air cooled", dalla 2.2 alla 993 passando per 2.7, SC, Carrera 3.2 e 964, un paio di anni fa Piero ha abbracciato il raffreddamento ad acqua, acquistando questa Cabriolet. "Mi piace molto il suo Turbo look, però di quelle raffreddate ad aria rimpiango la purezza delle linee, la facilità di manutenzione e il valore collezionistico".



ANTONELLA SCARPA  
**↳ PORSCHE 911 CARRERA 4S**  
 2004

**La prima volta** che Antonella ha guidato una 996 fu oltre vent'anni fa, grazie a una compagna di liceo. Nel 2018 il marito gliene ha fatta trovare una con un grande fiocco rosa in occasione del suo compleanno. "Mi piace tutto di lei: fari, lato B e sound del motore".





## RUOTECLASSICHE

PORSCHE 911 CARRERA (996)

# 1997

### INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**La 996 è un concentrato di novità.** Cambiano anzitutto le dimensioni di passo e lunghezza (misure che avvicinano questa sportiva più al concetto di granturismo). Poi, il mitico boxer si converte al raffreddamento a liquido e adotta la distribuzione a 4 valvole. L'avantreno presenta lo schema MacPherson della Boxster.

- Anno di nascita

- Totale esemplari prodotti

# 175.164

- Totale esemplari prodotti per serie

**911 COUPÉ (TUTTE)  
1997-2005**

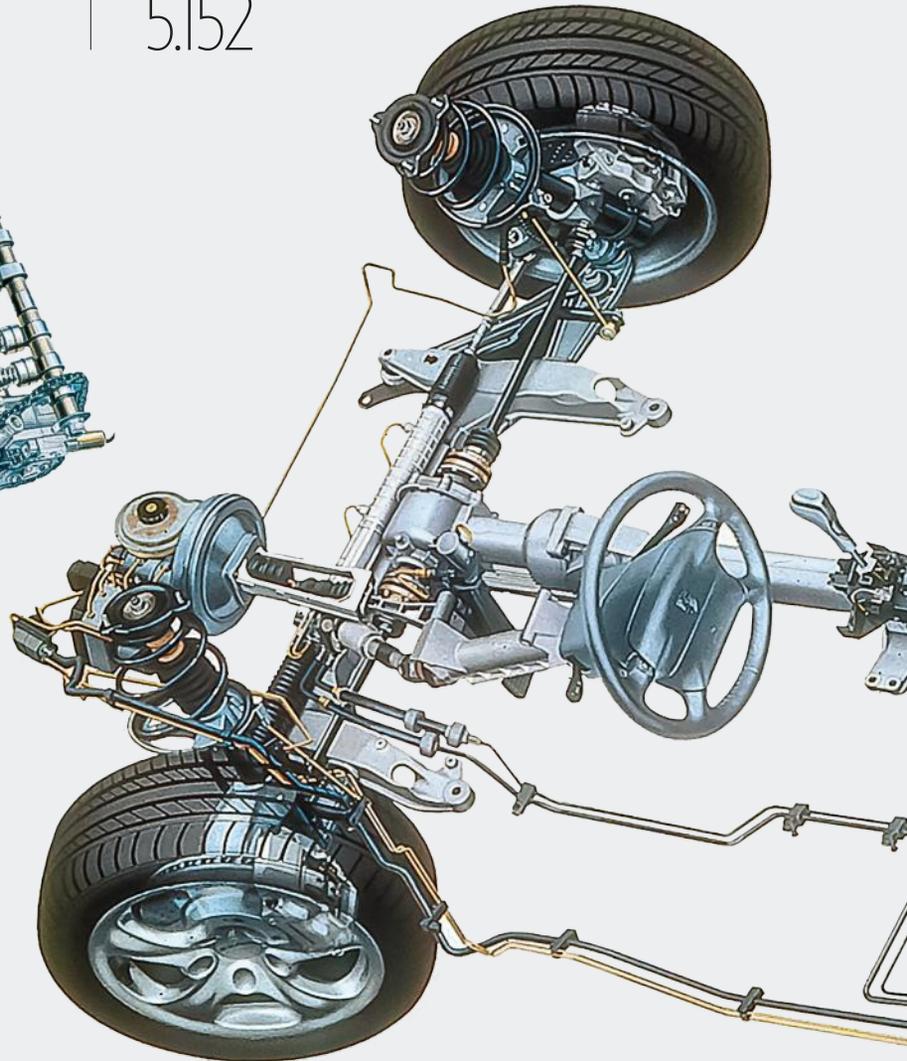
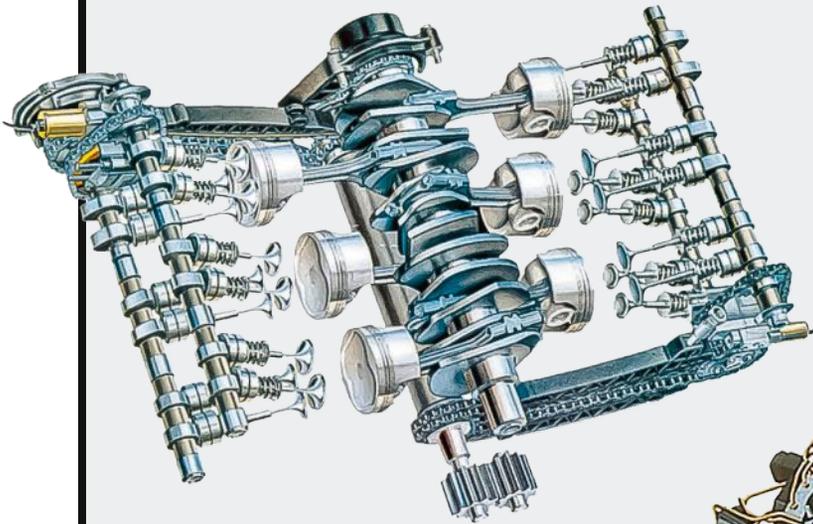
104.312

**911 CABRIO (TUTTE)  
1998-2005**

65.700

**911 TARGA (TUTTE)  
2001-2004**

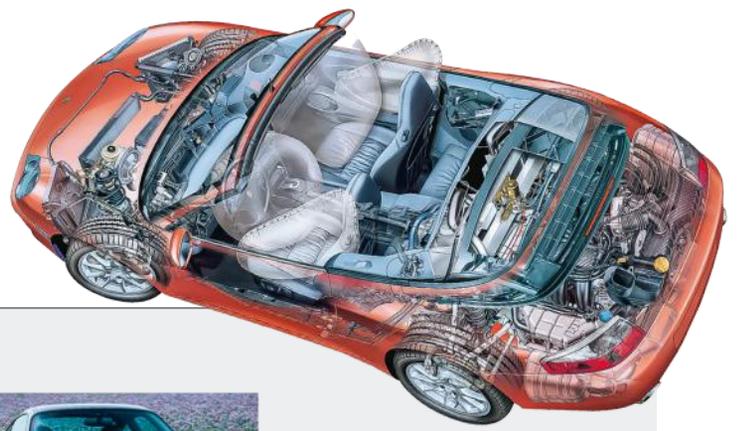
5.152



- Tecnica

#### Economie di scala

La 996 è la più innovativa tra le serie della 911. Sfrutta le sinergie con il contemporaneo modello "d'attacco" della gamma, la Boxster a motore centrale, con cui condivide una buona parte della zona anteriore, compresa la sospensione MacPherson. Il motore scende di cilindrata a 3,4 litri, ma con il model year 2002 risale a 3,6 litri e guadagna 20 CV (da 300 a 320). Al retrotreno viene migliorata la sospensione multilink. Rivista la scocca. Il passo viene aumentato di 8 cm. Attenta la profilatura aerodinamica della carrozzeria, che consente di ottenere un Cx di 0,30 (sulla serie precedente era di 0,34).

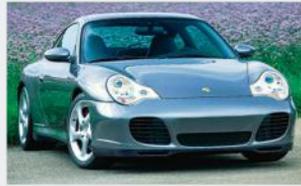


• I principali modelli



**911 CARRERA  
1997-2004**

Debutta col boxer  
raffreddato a liquido  
di 3,4 litri da 300 CV.



**911 CARRERA 4S  
2001-2004**

Arriva in concomitanza col  
nuovo motore di 3,6 litri.  
Disponibile anche cabriolet.

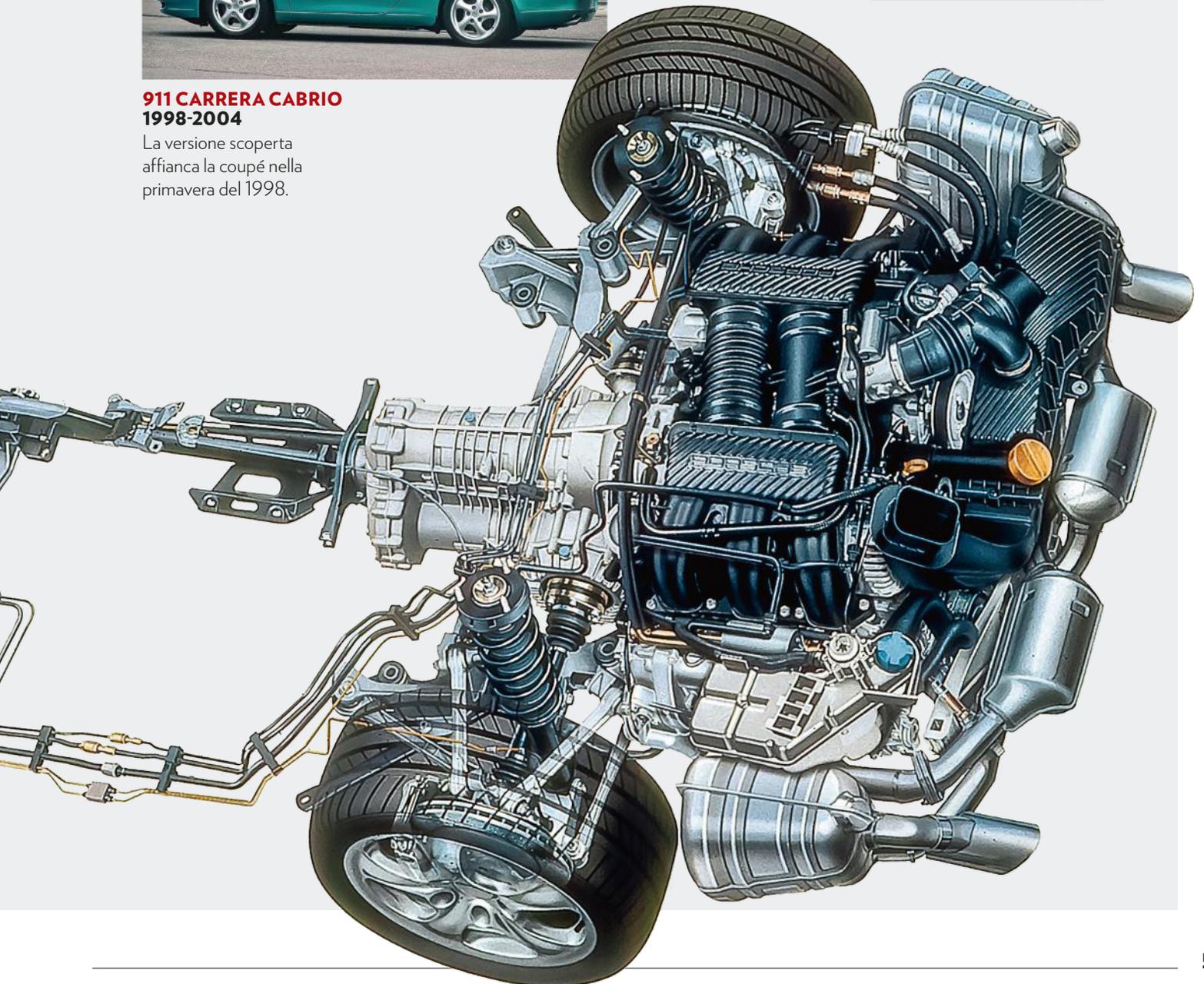


**911 CARRERA CABRIO  
1998-2004**

La versione scoperta  
affianca la coupé nella  
primavera del 1998.

**911 TARGA  
2001-2004**

La versione con tetto in  
cristallo a scomparsa è rara:  
poco più di 5.000 unità.



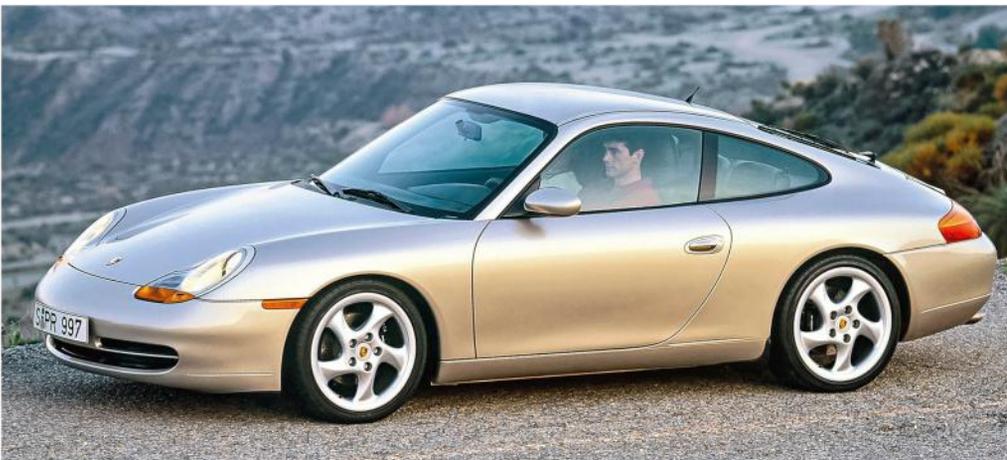
## 4 IL MERCATO

Per tanti anni le quotazioni delle 996 sono rimaste confinate su livelli molto bassi: gli alti volumi di produzione (oltre 175.000 unità) e le perplessità dei puristi l'hanno sempre relegata, dal punto di vista collezionistico, a un ruolo di Cenerentola, rispetto alle precedenti 964 e 993 (soprattutto quest'ultima), per non parlare delle precedenti serie della 911. La 996 è stata l'unica delle 911 a non guadagnare terreno nemmeno quando c'è stato il periodo d'oro delle Porsche da collezione, attorno alla metà del decennio scorso, quando le sportive di Stoccarda salivano di valore di giorno in giorno. Ora che il mercato si è stabilizzato (su valori alti) e poiché le serie precedenti sono ormai divenute inavvicinabili per i collezionisti di 911 di fascia medio-bassa, la 996, complice anche il superamento dei 20 anni di età

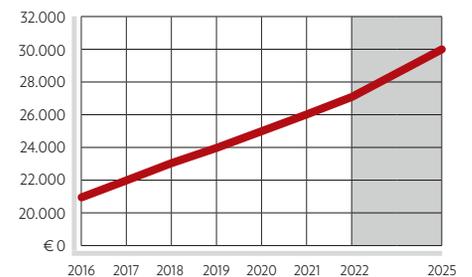
per buona parte della produzione, ha iniziato a salire in passerella e i riflettori si sono accesi su di lei. In un primo momento l'attenzione si è concentrata sulle edizioni più performanti: le GT3, le Turbo e le Carrera 4S, poi anche sulle versioni normali Carrera, sia a due sia a quattro ruote motrici. La rarità maggiore delle cabriolet (meno di 66.000 rispetto alle 104.000 coupé circa) merita un markup di valutazione. La Targa è rarissima (5.154 unità costruite): tanto per fare un confronto, le varie versioni dell'esclusiva Turbo hanno sfiorato i 22.000 esemplari, è quotata oltre 10.000 euro in più nel label AB, ma secondo i nostri esperti non ha ancora raggiunto la sua reale dimensione collezionistica dal punto di vista "economico". Le Carrera 4S rimangono, tra le 996 di serie, di gran lunga le migliori in termini di potenzialità di crescita. Il Tiptronic è un elemento "negativo" in termini di quotazione rispetto al più apprezzato

## LA CARRERA 4S HA LE MIGLIORI PROSPETTIVE DI CRESCITA: MEGLIO AFFRETTARSI

cambio manuale. Per Ruoteclassiche le versioni più appetibili sono la Carrera 4 Cabriolet e la Carrera 4S. La prima possiede il fascino della guida a cielo aperto, con il plus della sicurezza garantita dalla trazione integrale. Si può pretendere di più investendo 31.000 euro? La seconda vanta il look muscoloso dei parafranghi posteriori allargati (la Turbo docet) e una produzione limitata a circa 23.000 esemplari. Il tutto a un prezzo che è ancora sotto la nostra soglia di spesa: 36.000 euro. **RG**

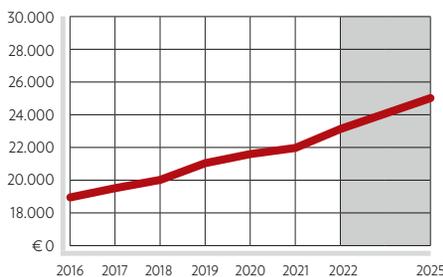


**PORSCHE 911 CARRERA (3,4 L.)**  
1997-2001

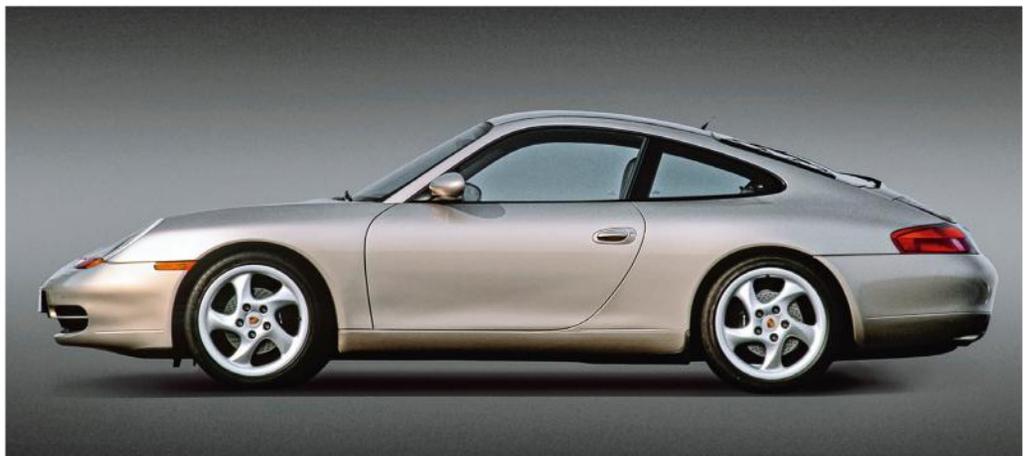


La versione "base" è molto richiesta. Nonostante i grandi numeri di produzione, è piuttosto difficile da reperire sul mercato, specie se in condizioni eccellenti.

**PORSCHE 911 CARRERA TIP. (3,4 L.)**  
1997-2001

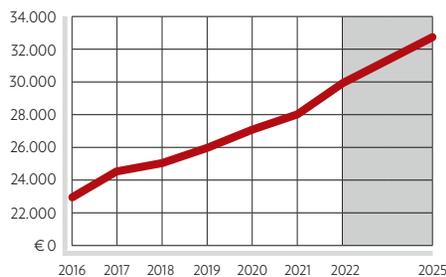


La quotazione rispetto all'edizione con cambio manuale è di ben il 20% in meno, un divario destinato a durare nel tempo. Come per tutte le serie, il Tiptronic è un minus.



➔ **PORSCHE 911 CARRERA CABRIO (3,4 L.)**

1998-2001

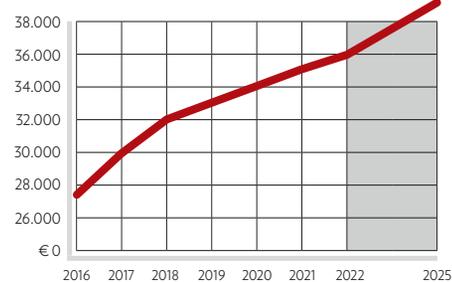


**La scoperta della serie 996** con il boxer di 3,4 litri accoppiato al cambio manuale, è ambita anche dai collezionisti non specializzati sui modelli Porsche.



← **PORSCHE 911 CARRERA 4S**

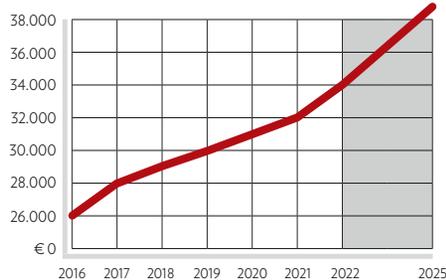
2001-2004



**È la più ambita della 996**, se si escludono le Turbo e le GT3, che sono fuori portata. La sua linea appariscente, la produzione più limitata e l'assetto più sportivo sono i punti forti.

➔ **PORSCHE 911 TARGA**

2001-2004



**Prodotta in poco più di 5.000 unità**, è la versione giusta su cui scommettere in attesa di una rivalutazione importante. Già oggi i valori sono vicini a quelli della 4S.



# ECCO LA PROSSIMA

Abbandona i proiettori "a uovo fritto" per tornare a quelli tondi, ben più graditi. Lo stile beneficia di una rivisitazione che conferisce all'iconica sportiva un look più dinamico e tipico. A breve le quotazioni prenderanno a salire

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Valida alternativa alla 996, ormai entrata definitivamente nel mirino dei collezionisti, è la 997, ormai in vista del compimento del ventesimo anno e quindi dello status di storica. E c'è di che leccarsi i baffi, perché si tratta di un'auto di gran lunga migliore rispetto alla 996. Innanzitutto a livello estetico: il ritorno ai proiettori ovali, anziché "a uovo fritto", conferisce un look più gradevole, al quale contribuiscono i numerosi ritocchi apportati alla sagoma inconfondibile della 911. Per contro, le quotazioni di mercato



sono ancora in fase calante, ma il risveglio avverrà senz'altro prima della faticida scadenza dei 20 anni: gli esperti di Ruoteclassiche ci mettono la mano sul fuoco. Le 997, che in questa disamina consideriamo in particolar modo nelle versioni "base" Carrera e Carrera 4 fino all'anno-modello 2008 (cioè prima

dell'avvento dell'iniezione diretta di benzina e del favoloso cambio PDK a doppia frizione), sono sportive di altissimo livello, molto raffinate e abbastanza facili da reperire sul mercato. Si comprano a prezzi quasi perfettamente identici a quelli delle 996, a parità di tipologia di carrozzeria e di sistema di trazione (posteriore o integrale): le 996 sono cresciute di quotazione negli anni più recenti, le 997 sono invece scese, come detto. Ma questo è il momento giusto per trovare l'esemplare che rappresenta il miglior punto di equilibrio tra "freschezza" di conservazione, percorrenza e prezzo di vendita. È un'occasione da cogliere al volo: il piacere d'utilizzo farà passare in secondo piano la leggera svalutazione prevista ancora per qualche tempo.



PORSCHE 911 CARRERA

## QUOTAZIONI

Sul gradino più basso troviamo la Carrera, sia a trazione posteriore sia integrale, con trasmissione Tiptronic, quotata 25.500 euro; per le versioni Targa e Cabriolet, si sale a 27.500. I corrispettivi modelli con cambio manuale sono invece quotati 28.000 e 30.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

25.500

30.000



## 2 RESTAURO

Non sono rari, però solo sui primi motori 3.6 della Carrera 2 e 4 (specie precedenti il 2008: "Mk 1" quindi), problemi di porosità che possono comportare il cedimento strutturale del basamento. È un rischio potenzialmente importante e serio, ma per fortuna oramai solo teorico, nel senso che gran parte delle vetture che potevano esserne affette sono state richiamate e in gran parte dei casi i centri di assistenza Porsche hanno provveduto a sostituire il motore in garanzia. È comunque bene impiegare questa informazione come campanello d'allarme per verificare con grande scrupolo lo storico della manutenzione dell'esemplare su cui abbiate eventualmente messo gli occhi. Altra noia ricorrente della serie deriva dalla vaschetta del liquido refrigerante; come pure sulle Boxster non mancano, sulle prime 997, difettosità imputabili all'albero intermedio della distribuzione. In generale, il boxer

di questa serie richiede di essere scaldato in modo adeguato prima di "tirarlo": occhio quindi a pretendere il massimo delle prestazioni nella prima mezz'ora di funzionamento. Meglio anche anticipare a 20 mila km (invece dei 30 mila indicati dalla Casa) il cambio dell'olio e del relativo filtro, tanto più nel caso di vetture che difficilmente vedono elevate percorrenze annuali (il che significa che il lubrificante, anche se ha "girato" poco, è comunque vecchio e si deteriora). Altri particolari da verificare sono la coppa dell'olio e la guarnizione dell'albero motore; rumorosità fuori controllo e fumi azzurrognoli allo scarico (specie sul lato sinistro) sono indizi di qualcosa che non torna giacché potrebbero essere sintomi di bore scoring, in pratica di un pistone che "gratta" contro la parete del cilindro. Un'ispezione endoscopica dei cilindri può risultare utile per verificare preventivamente la situazione. Anche il cambio PDK non è del tutto esente da malfunzionamenti ma la casistica è relativamente rara e non preoccupante.

## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

MOTORINO AVVIAMENTO	€ 590
MANIGLIA PORTA	€ 540
MOLLA ELICOIDALE	€ 275
CUSCINETTO REGGISPINTA	€ 270
POMPA ACQUA	€ 180

### • I club



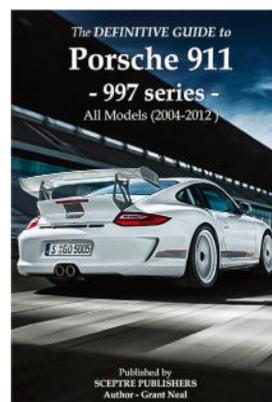
#### PorscheMania.it

Si tratta di uno spazio informale, non ufficiale, ma comunque molto informato e attento alle problematiche di impiego e manutenzione della 997, come pure di numerosi altri modelli Porsche youngtimer o anche più recenti.

Sito [porschemaniat.it](http://porschemaniat.it)

Email [porschemaniat@email.it](mailto:porschemaniat@email.it)

### • I libri



Iniziamo con "The definitive guide to Porsche 911 - 997 Series" di Grant Neal, Sceptre Publishers. E proseguiamo con "The Essential Buyers Guide Porsche 911 (997)" di Adrian Streater pubblicato da Veloce Publishing. Stessa combinazione di autore ed editore per "Porsche 997 - The Essential Companion".

### • Specialisti

#### Carrozzeria Bottini

Sito [carrozzeriabottini.com](http://carrozzeriabottini.com)

Email [info@carrozzeriabottini.com](mailto:info@carrozzeriabottini.com)

#### Mavment

Sito [mavment.com](http://mavment.com)

Email [info@mavment.com](mailto:info@mavment.com)

#### Porsche Service

Sito [porsche.com/italy/accessoriesandservice/porschesevice/serviceandmaintenance](http://porsche.com/italy/accessoriesandservice/porschesevice/serviceandmaintenance)

**PORSCHE 911 CARRERA 2004-2008**



## 3 SU QUALE PUNTARE

La scelta tra le tantissime versioni che compongono la gamma delle 997 dipende da tanti fattori, molti dei quali legati alle preferenze personali. Per gli esperti di Ruoteclassiche, però, i suggerimenti convergono sulla Carrera a trazione posteriore, oppure, in alternativa, sulla Carrera 4 Cabriolet, entrambe col cambio manuale (6 marce). Tutte le altre opzioni rimangono però valide, specie se si dispone di un budget più alto, che verrà ripagato con gli interessi da una quotazione ancora maggiore in un prossimo futuro, quando le 997 inizieranno a risalire di valore. Le 997 Carrera e Carrera S debutano a luglio del 2004 come model year 2005. Dapprima, quindi, con la sola trazione posteriore e poi, nell'anno seguente (ad agosto), arrivano le versioni a trazione integrale. La prima 997 Carrera ha un motore 6 cilindri boxer di 3,6 litri da 325 CV, mentre la Carrera S, più generosa nelle dimensioni dei parafranghi bombati, con freni maggiorati e assetto più sportivo, adotta un 3,8 litri da 355 CV. Inizialmente la carrozzeria coupé è l'unica opzione ordinabile, cui segue la scoperta a dicembre 2004. Nell'agosto 2005 entrano in listino anche le Carrera 4 e 4S Cabriolet. Per la Targa, che sarà soltanto abbinata alle versioni 4 e 4S, occorrerà attendere il luglio 2006. Nel corso degli anni la gamma cresce fino a raggiungere, compresi i modelli speciali, la bellezza di 24 allestimenti differenti, con infinite possibilità di personalizzazioni. L'obiettivo degli stilisti nel realizzare la serie 997 è quello di rendere più deciso il carattere della 911, conferendo alla carrozzeria maggior dinamismo e sportività. In sostanza la 997 appare più mascolina della 996, grazie alla coda più possente. Le versioni "wide" (S, 4S, GT e Turbo) acquistano 44 mm in larghezza al posteriore. Ma la novità più appariscente (e gradita) è il ritorno ai fari ovali e più verticali, che rievocano le 911 del passato con motore dal raffreddamento ad aria. I motori sono potenziati rispetto alla serie precedente e,

## ▼ PORSCHE 911 CARRERA 4 CABRIOLET 2005-2008

nell'edizione S o 4S, l'incremento dell'alesaggio porta la cubatura da 3,6 a 3,8 litri, la più alta mai raggiunta su una 911 di serie. Ma ancora una volta si tratta di un passaggio intermedio tra le infinite modifiche progressive del boxer: con il model year 2009 i motori delle 997 ricevono l'iniezione diretta della benzina, passando a 345 CV per il 3.600 e a 385 CV per il 3.800 (più la GTS che raggiunge i 408). È anche questo il momento del debutto del cambio a doppia frizione PDK che prende il posto del Tiptronic e che, nel volgere di breve, soppianderà il tradizionale cambio manuale nelle preferenze della clientela. La 997, come da tradizione, è realizzata anche in qualche edizione speciale: la 911 Sport Classic si riallaccia alla mitica Carrera RS del 1973, da cui mutua lo spoiler "a coda d'anatra". È una serie limitata da altissima collezione: 250 esemplari che, al momento dell'apertura degli ordini,

## LA NOSTRA SCELTA? CARRERA O CARRERA 4 CABRIOLET, RIGOROSAMENTE CON CAMBIO MANUALE

vengono esauriti in sole 48 ore. È proposta solamente in livrea grigia con interni marroni, ha i cerchi neri in stile Fuchs, le doppie gobbe sul tetto (come la Carrera GT), i paraurti ispirati a quelli delle GT3, uno scarico più sportivo e l'assetto irrigidito, il cambio manuale a 6 marce con rapporti accorciati abbinato al motore 3,8 litri da 408 CV. Sul finire della carriera della 997, in attesa della nuova 991, debutta la Speedster. Ne vengono costruite 356 unità, un evidente omaggio alla capostipite di questa versione sportiva e spartana, la 356 Speedster del 1954, tutte sulla piattaforma della Carrera S, il motore della GTS e il cambio PDK. Il parabrezza è più basso di 66 mm, una copertura aerodinamica cela il vano della capote e l'abitabilità è a 2 posti secchi.





## RUOTECCLASSICHE

PORSCHE 911 CARRERA (997)

# 2004

### INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**Il ritorno ai proiettori ovali** è l'elemento stilistico che fa tornare il sorriso agli appassionati della 911. Per il resto, la 997 è una puntuale e minuziosa rivisitazione della 996 in ogni dettaglio. Quasi nulla rimane in comune con la serie precedente. È un modello che alza ulteriormente l'asticella della qualità e delle prestazioni e che riscuote un successo straordinario.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

# 213.004

• Totale esemplari prodotti per serie

**911 CARRERA (2-4)**  
2004-2011

58.532

**911 CARRERA CABRIO (2-4)**  
2005-2011

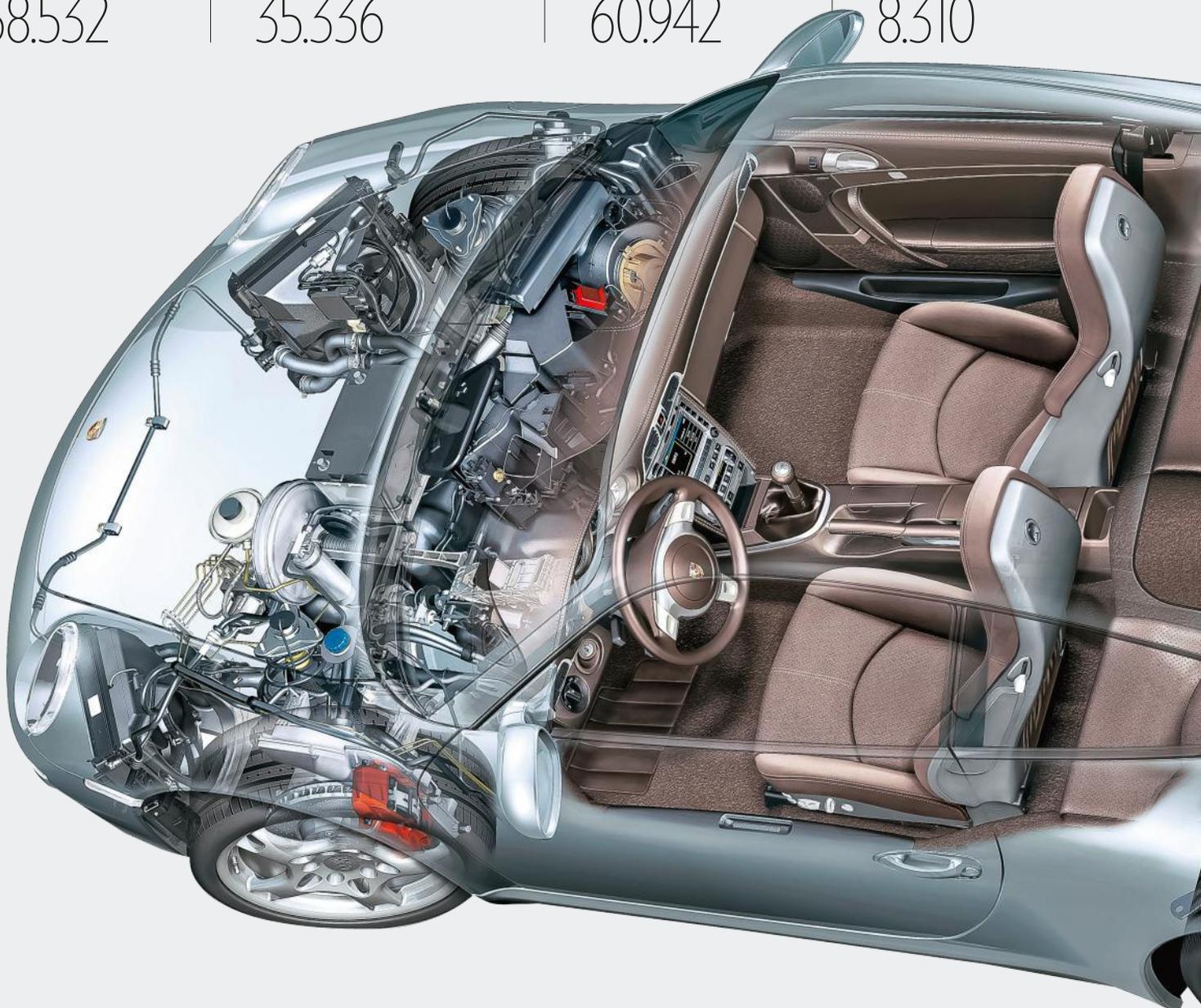
35.336

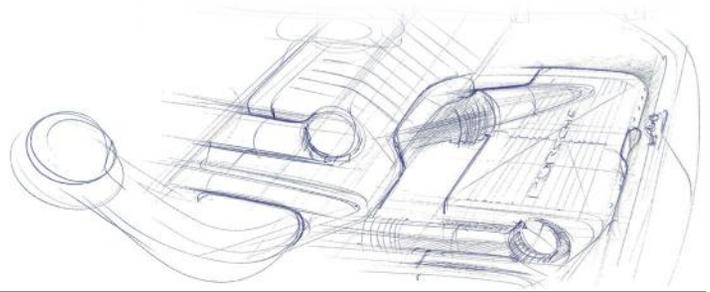
**911 CARRERA S - 4S**  
2004-2011

60.942

**911 TARGA 4 - 4S**  
2006-2011

8.310





## • I principali modelli



### **911 CARRERA 2004-2011**

Debutta nell'estate del 2004: motore di 3,6 litri da 325 CV.



### **911 CARRERA 4 2005-2011**

Arriva col model year 2006; disponibile come coupé e cabriolet.

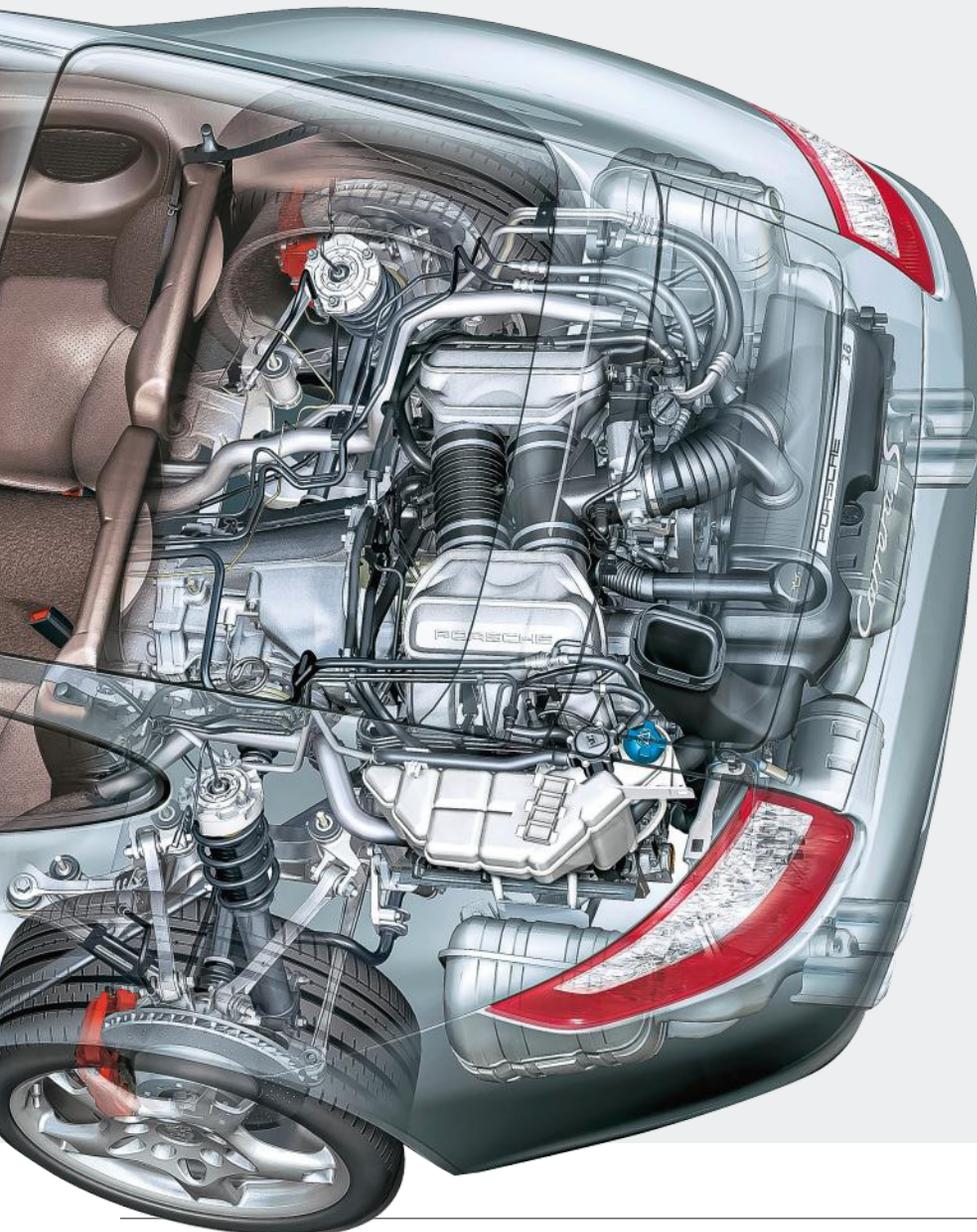
### **911 CARRERA S 2004-2011**

Motore 3,8 litri da 355 CV e parafranghi posteriori maggiorati. Anche a trazione integrale.



### **911 TARGA 4 2006-2011**

Disponibile solo con la trazione integrale; proposta anche nella versione S



## • Tecnica

### **Marchio di fabbrica**

I motori della 997 derivano da quelli della 996 seconda versione, con cilindrata di 3,6 (325 CV) e, nella versione S, di 3,8 litri (355 CV). Il cambio di serie è un manuale a 6 marce; il Tiptronic S è a 5 rapporti, di tipo adattivo e può essere comandato dai "bilancieri" sul volante. La versione S comprende nella dotazione di serie il dispositivo PASM, ossia le sospensioni a controllo elettronico. Con il model year 2009 i motori adottano l'iniezione diretta: la potenza sale nel 3.600 a 345 CV e nel 3.800 a 385 CV. Inoltre debutta il cambio PDK (Porsche Doppelkupplung) a doppia frizione.

## 4 IL MERCATO

La 997 è stata una delle più apprezzate serie della 911: per questo è facile pronosticare il suo successo nell'ambito dei modelli da collezione, quando entrerà nel novero delle storiche. Ora che è in fase calante nel valore, sono molti gli appassionati che l'hanno messa nel mirino, dato che i valori di mercato sono equiparabili a quelli delle precedenti 996. La gamma sterminata di versioni a listino e i volumi di produzione molto elevati (circa 213.000) consentono di reperire ancora molti esemplari sul mercato anche in Italia, nonostante a partire dall'epoca di introduzione del superbollo molte vetture abbiano preso la via dell'esilio verso l'estero. Sono stati soprattutto gli appassionati tedeschi a fare incetta sul nostro mercato, attirati anche dai nostri prezzi, ben più bassi. La scelta è dunque abbondante, e le richieste economiche

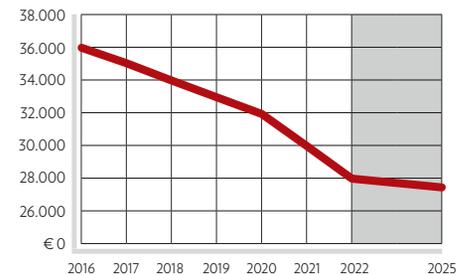
sono molto diversificate. I venditori privati propongono esemplari di qualità solitamente migliore, quasi sempre con uno o due intestatari al massimo e percorrenze comprese tra gli 80.000 e i 150.000 km. Chilometraggio che, se il libretto del service è debitamente compilato, non devono far temere sorprese sgradevoli di guasti improvvisi di una certa rilevanza. Presso i commercianti è possibile reperire esemplari in stato meno ineccepibile qualitativamente, con prezzi alti, ma trattabili. Oppure dagli

**LA RICERCA DELL'ESEMPLARE GIUSTO NON È DIFFICILE E LA FORBICE DEI PREZZI È PIUTTOSTO AMPIA**

specialisti si scovano le versioni più interessanti. Essendo un modello ancora vicino al mercato dell'usato, pur avendo ormai quotazioni amatoriali, è possibile imbattersi in forti oscillazioni di valore, specie nel caso di una dotazione di accessori qualificanti: il listino Porsche dell'epoca, come del resto avviene anche oggi, poteva far salire a dismisura il conto finale, e di questo bisogna pur tenerne conto, specie se l'esemplare è immacolato. In futuro le quotazioni sono destinate a scendere nel breve periodo, e a risalire rapidamente tra 3-4 anni, specie per gli esemplari più anziani. Nel lungo periodo le "Mk 2", cioè le 997 dal model year 2009 in avanti, cresceranno maggiormente di valore, se dotate di cambio PDK. Le versioni cabriolet oggi meritano una maggiorazione di prezzo rispetto alle coupé, mentre le Targa sono considerate alla stregua delle cabrio (ma sono più rare). In prospettiva potrebbero diventare più ambite e costose. **RG**

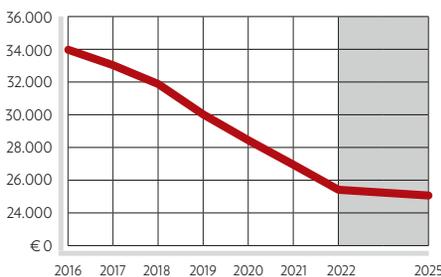


**PORSCHE 911 CARRERA**  
2004-2008



**Oggi ha lo stesso valore della Carrera 4**, anche se quest'ultima è quotata un po' di più se in condizioni perfette. In futuro le quotazioni rimarranno equivalenti.

**PORSCHE 911 CARRERA TIPTRONIC**  
2004-2008



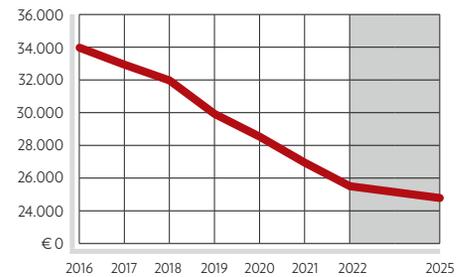
**Il cambio Tiptronic**, pur evoluto rispetto alle precedenti 996, non è all'altezza del successivo PDK a doppia frizione. Quindi queste versioni sono meno apprezzate.





### ➤ PORSCHE 911 CARRERA 4 TIP.

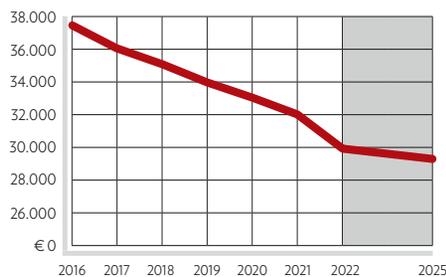
2005-2008



**Le quotazioni sono analoghe** a quelle della versione a trazione posteriore. La Carrera 4, arrivata sul mercato un anno dopo, dovrà attendere un anno in più per diventare storica.

### ➤ PORSCHE 911 CARRERA CABRIOLET

2005-2008

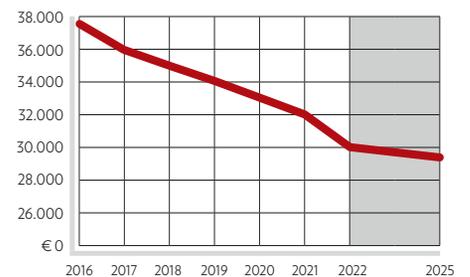


**Oggi la Carrera Cabriolet** merita un discreto apprezzamento rispetto alla coupé (+ 2.000 euro). La presenza del cambio manuale è elemento che incide positivamente.



### ➤ PORSCHE 911 TARGA 4

2006-2008



**La quotazione è identica** a quella della Cabriolet. In un futuro potrebbe differenziarsi verso l'alto. Le Targa state realizzate soltanto nella versione a trazione integrale.



# RIVOLUZIONE

Inaugura una nuova scuola di pensiero. Motore anteriore, oltretutto di origine Audi, e cambio al retrotreno, in blocco col differenziale: per i puristi, è un tradimento. Eppure dà origine a una famiglia di sportive sempre più raffinate e prestazionali

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

**PORSCHE 924**



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Ha tutto quello che, prima di lei, nessuna Porsche ha mai avuto: il motore anteriore, i cilindri in linea, il portellone (che in realtà era un lunotto bombato e apribile, una soluzione che avrebbe fatto scuola). Pur così rivoluzionaria la 924, presentata alla stampa a novembre 1975 nel Sud della Francia, è stata per anni più un'auto di conquista - drenava, cioè, clientela ad altri costruttori - che di consolidamento per il marchio. Il cliente Porsche, abituato alla coerenza progettuale di 356 e 911, non le perdonava infatti il motore, che era

un progetto Audi. E che non solo veniva utilizzato sull'ammiraglia 100, ma persino prestato a un veicolo da lavoro, il commerciale Volkswagen LT. Ciliegina sulla torta (del dissenso), all'inizio manco la costruivano a Zuffenhausen, ma a Neckarsulm, nello stabilimento NSU, dove per un annetto venne prodotta insieme con le ultime Ro 80. Nonostante queste apparenti dissonanze, censurate all'epoca ma per fortuna oramai largamente stemperate in prospettiva collezionistica, la 924 è una magnifica granturismo con una grande personalità estetica (i fari a scomparsa hanno permesso di disegnare un frontale bassissimo e filante) e una guidabilità esemplare dovuta allo schema meccanico transaxle, con motore davanti e cambio dietro in blocco con il



differenziale, perfetto per consentire una ottimale ripartizione delle masse in ogni condizione di carico e di guida. È propriola 924 a introdurre questo layout in Casa Porsche, che lo applicherà con successo per quasi un ventennio, prima sulla 928, quindi sulle dirette derivate della 924, dalla 944 alla 968.

## QUOTAZIONI

Al momento le quotazioni sono simili per tutte le versioni aspirate: la prima 2 litri con cambio a 4 marce vale, se in buone condizioni, 7.500 euro (11.300 se perfetta), così come la 2,5 litri 924 S. Per la più comune 924 con cambio a 5 marce la quotazione AB è di 7.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

**7.000**

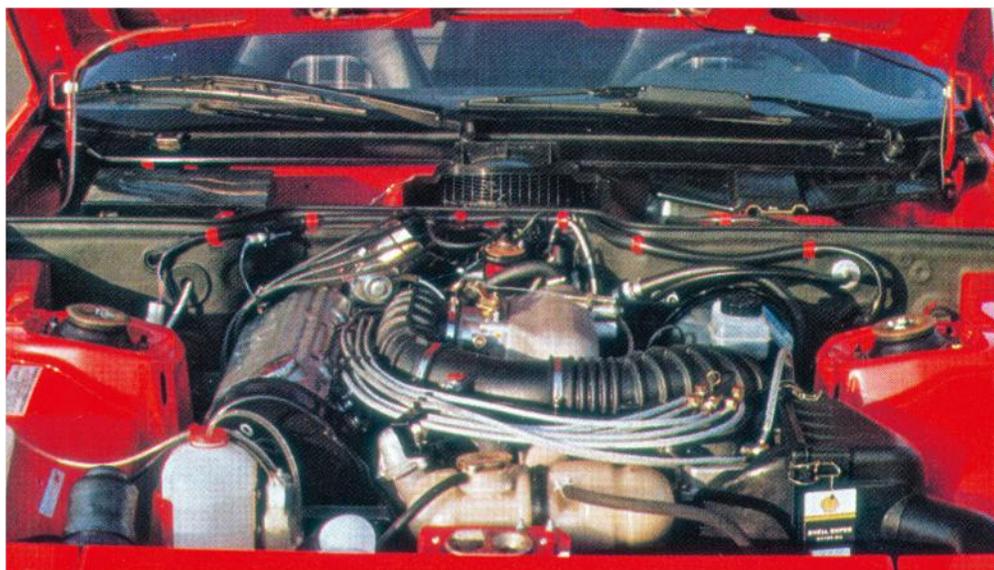
Valore massimo € (label AB)

**7.500**

## 2 RESTAURO

Relativamente semplice, generalmente affidabile e gestibile - in termini di manutenzione - anche da personale non altamente specializzato, la 924 aspirata con il motore 2 litri Audi non è tuttavia esente da qualche piccola noia meccanica. Un esemplare rimasto a lungo inutilizzato può presentare inconvenienti all'iniezione, risolvibili con una spesa dai 500 euro in su; sono noti casi di usura irregolare dell'albero a camme e di degrado dei gommini guidavalvole che comportano un costo trascurabile per i ricambi ma una mano d'opera importante. Il 2.5 litri di produzione Porsche montato sulla S, versione pressoché introvabile in Italia, è un motore praticamente perfetto anche a fronte di elevate percorrenze chilometriche. Dei vari cambi impiegati, il 4 marce e il 5 marce ZF sono esenti da noie; il 5 marce Porsche è invece delicato. Sino al 1981 la carrozzeria non è interamente galvanizzata e potrebbe

quindi presentare tracce (peraltro non estese né preoccupanti) di ruggine, segnatamente nei bordi del sottoscocca, all'interno dei parafanghi anteriori e nelle vasche laterali del baule, dove possono ristagnare i depositi di acqua piovana dai bordi del lunotto. Sino al 1979 i vetri laterali presentano profili in alluminio che sono introvabili, e che attualmente nemmeno Porsche Classic provvede a ricostruire; lo stesso si può dire per certe minuterie come il profilo in plastica tra indicatore di direzione e fendinebbia. La plancia ha una certa tendenza a fessurarsi, con screpolature più o meno profonde a seconda dell'esposizione solare che ha dovuto patire negli anni. In questo caso si trovano, in Germania, artigiani che rendono disponibile il componente ricostruito alla perfezione a prezzi non bassi ma corretti (1.400 euro). Degli interni si trova praticamente tutto, persino per alcune serie speciali come la Le Mans o la Jubileum. I tessuti di rivestimento sono in generale resistenti, con la sola eccezione dei fianchetti, spesso usurati.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>RIVESTIMENTO PLANCIA</b>	<b>€ 1.400</b>
<b>RADIATORE</b>	<b>€ 475</b>
<b>SILENZIATORE DI SCARICO</b>	<b>€ 260</b>
<b>SEMIASSE POSTERIORE</b>	<b>€ 265</b>
<b>POMPA FRIZIONE</b>	<b>€ 105</b>

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 924-944-928-968



### Registro Italiano Porsche 924-944-928-968

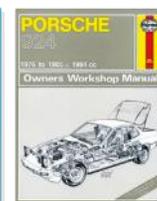
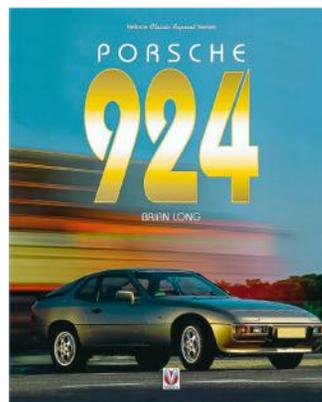
Le Porsche "transaxle" sono riunite sotto l'ala di un unico registro. Il Presidente è Nanni Corongì, collezionista con un passato agonistico.

#### Sito

[registroitalianoporsche924-944-928-968.it](http://registroitalianoporsche924-944-928-968.it)

Email [segreteria@924-944-928-968-registro.it](mailto:segreteria@924-944-928-968-registro.it)

### ● I libri



Imperdibile è "Porsche 924" di Brian Long, edito dall'inglese Veloce Publishing. Dedicato agli "smanettoni" "Porsche 924 1976 to 1985 - 1984 cc Owners Workshop Manual": riferita alla sola versione con motore 2 litri Audi. Per chi conosce il tedesco, "Porsche 924 Die perfekte Balance" di Jan-Henrick Muche.

### ● Specialisti

#### Centro Porsche Roma

Sito [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

Email [info.porsche@autocentribalduina.com](mailto:info.porsche@autocentribalduina.com)

#### Porsche Classic Parts

Sito [porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/genuineparts](http://porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/genuineparts)

#### Werk924

Sito [werk924.com](http://werk924.com)

Email [info@werk924.com](mailto:info@werk924.com)

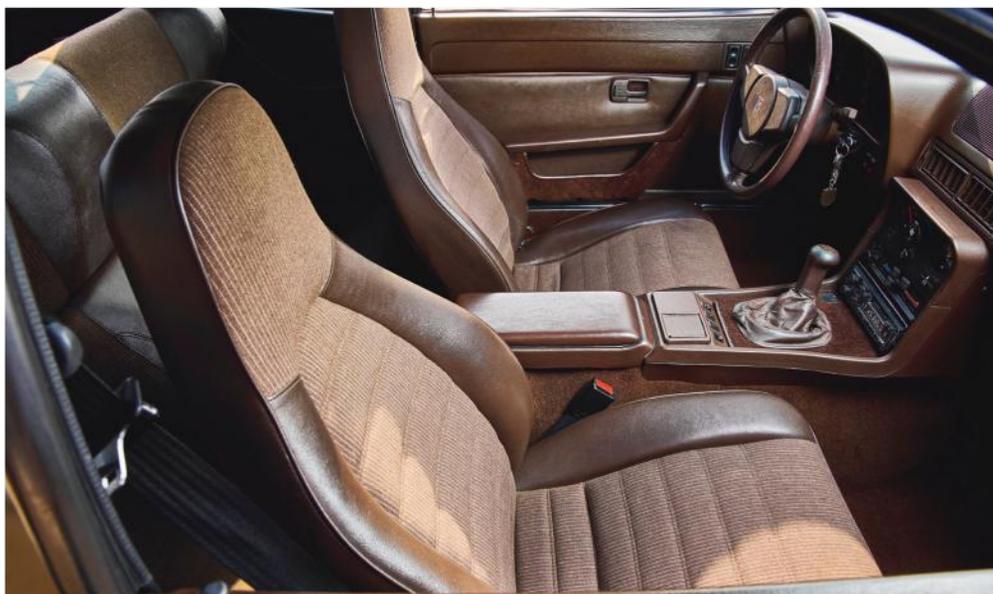
## 3 SU QUALE PUNTARE

C'è un filo sottile che collega la 912 alla 924. Sono state, entrambe, modelli di accesso alla gamma Porsche. Ed entrambe hanno avuto una seconda vita a fine carriera. Con due differenze sostanziali: al contrario della 912, che ebbe un singolare buco di sette anni tra prima e seconda serie, la produzione della 924 è stata continua dal 1975 al 1988; inoltre, mentre la prima 912 nacque con un motore Porsche e finì i suoi giorni con un Volkswagen, la 924 è partita con un blocco Audi ed è stata in seguito nobilitata con un quattro cilindri sviluppato a Zuffenhausen. Sono dunque due le famiglie fondamentali della 924 aspirata (delle Turbo tratteremo a parte): la 924 (1975-1985) e 924 S (1985-1988). Rompiamo gli indugi dicendo che la seconda serie è sicuramente più prestante, per via del motore di cilindrata maggiore, oltre che di più nobili ascendenze. Ma non per questo la prima va sottovalutata, sia perché emana il fascino delle origini (e questo vale per tutte le automobili) sia perché, nei quasi dieci anni di vigenza, subì un'evoluzione progressiva, difficile da apprezzare esteticamente, che la rese poco alla volta più completa e matura. I suoi 125 cavalli sono una potenza onesta per un 1.984 cm<sup>3</sup> a iniezione; combinati alla corretta profilatura aerodinamica della carrozzeria, sono sufficienti a portare l'ago del tachimetro ad appoggiarsi ai 200 km/h, importante barriera psicologica per l'acquirente di una coupé che esibisce sul cofano il blasonato marchio della Casa di Stoccarda. Poi, certo: un solo albero a camme in testa, cambio a quattro marce, freni posteriori a tamburo sono argomenti rilevanti, che i detrattori della prima ora hanno evidenziato a gran voce per catalogare e "marchiare" la 924 come una sportiva progettata con un occhio sin troppo attento alle economie di scala. Ma qui, appunto, si innesta quel lavoro di fino che si manifesta in un costante aggiornamento, volto a rendere la 924 sempre più raffinata: per il 1978 il cambio di origine Audi viene affiancato

**PORSCHE 924** 1975-1985



## PORSCHE 924 S 1985-1988



da un nuovo cinque rapporti (con griglia "a zampa di cane", ossia con la I posta in basso a sinistra); con il model year 1980 viene montata di serie una inedita unità a cinque marce (con I e II in linea). Abbiamo notizie di 924 prima serie che hanno superato di slancio il limite dei 400 mila chilometri senza richiedere alcuna revisione del motore, solo grazie a una scrupolosa manutenzione ordinaria: percorrenze da diesel (absit iniuria verbis) che fanno decisamente pendere la bilancia dalla sua parte, visto che un tale livello di affidabilità non è poi così scontato su una sportiva. Per il model year 1982, quando fu affiancata dalla 944, sua radicale evoluzione, la Porsche costruì 10.091 esemplari di 924, che si ridussero progressivamente sino alle 3.214 unità del 1985. Tutto lasciava pensare a una sua uscita di scena quando invece, per il model year 1986, a Stoccarda calarono l'asso della 924 S: una 924 con il

## PER IL 1986 ECCO LA 924 S, CON IL 4 CILINDRI DI 2,5 LITRI DELLA 944, MA CON UNA COMPRESSIONE INFERIORE

grosso quattro cilindri 2.479 cm<sup>3</sup> della 944 (a sua volta ottenuto facendo metà del V8 della 928), ridotto da 163 a 150 CV (saliti a 160 per il 1988) con una compressione inferiore, quattro freni a disco autoventilanti, cerchi in stile 928 e qualche elemento di finizione comune alla 944 (come maniglie e rivestimenti delle porte). Un interessante cocktail che evita gli sparafangamenti della 944 (che a tanti piacciono ma che qualcuno magari non gradisce), modello scarsamente diffuso sul mercato italiano a causa dell'Iva pesante (38% invece che 19%) che colpiva le cilindrata superiori ai due litri. I numeri di produzione piuttosto modesti (16.659 esemplari sino al settembre 1988) e il suo ruolo di modello da tempi supplementari rendono oggi la 924 S una coupé sportiva davvero intrigante.

## NOI CE L'ABBIAMO

**Una bella rivincita per la 924**, modello che aveva fatto gridare allo scandalo i porschisti più integralisti. Oggi infatti la capostipite della famiglia "transaxle" vanta una schiera di afecionados. Ma non si tratta solo di giovani che nella 924 trovano il biglietto

d'ingresso nel mondo delle Porsche. Molti infatti hanno ormai qualche capello grigio e si sono innamorati di lei negli anni 80. Per alcuni è l'amore di una vita. Guido acquista un esemplare semestrale nel lontano 1982; lo vende poco dopo per poi ricomprarla per

ben due volte: nel 1994 e infine nel 2013. Ma tale fedeltà non è isolata: Paolo per esempio è assieme alla sua 924 dal 1990 e non se n'è mai separato. Un nuovo adepto è invece Daniele, che ha acquistato la sua "transaxle" poche settimane fa.

### DANIELE COLÌ ➔ PORSCHE 924 1975

#### Grande appassionato di "transaxle",

Daniele ha trovato poche settimane fa questa 924 con telaio 1485: immatricolata in Germania nel marzo 1976, è in Italia dal 1990. L'attuale colore rosso non è originale e Daniele ha intenzione di riportarla quanto prima al Verde Vipera con cui lasciò la fabbrica di Stoccarda.



### PAOLO MAZZACURATI ➔ PORSCHE 924 1981

**Aveva solo nove anni**, la sua 924, quando Paolo l'acquistò nel lontano 1990. Allora era nero metallizzato; studiando le specifiche dell'esemplare, è emersa la vera storia (e la vera tinta), che è stata ripristinata nel 2019. Nuance a parte, è perfettamente conservata. La guida "vecchio stile", senza nemmeno il servosterzo, è - a giudizio del suo proprietario - qualcosa di impagabile.

### CHRISTIAN DE MARCHI ➔ PORSCHE 924 1981

**Erano due i sogni di Christian:** avere un'auto d'epoca e una Porsche. Perché, si è chiesto un bel giorno, non fare coincidere le due cose? È così che, in un'officina dell'Astigiano, ha trovato dopo lunghe ricerche questa 924 immatricolata il 30 novembre 1981. Suo padre, fine conoscitore di meccanica, ha sentenziato che era sana. Dal settembre 2011 non ha infatti mai avuto noie.



### GUIDO BISSANTINI ➔ PORSCHE 924 1982

**Con i suoi primi guadagni**, nel 1982 Guido acquista una 924 semestrale, rivendendola un anno e mezzo più tardi e ricomperando lo stesso esemplare a dicembre 1993. Quattro anni dopo esigenze familiari lo costringono a cederla una seconda volta. Vent'anni dopo scopre, per caso, che il concessionario che l'aveva ritirata non l'ha mai più venduta. E la compera per la terza volta.





ANDREA LUCANI

← PORSCHE 924

1984

**Vive in provincia di Arezzo, Andrea.**

E gli piacciono gli anniversari a cifra tonda. È infatti nel 2016, quarantesimo “compleanno” del lancio commerciale della 924, che ha trovato questo esemplare conservato, originale e riccamente accessoriato.

ANDREA ZILETTI

→ PORSCHE 924

1985

**In occasione di un evento Porsche**

a Desenzano del Garda l'artista Stefano Adamo interpretò in questo modo la 924 che oggi appartiene ad Andrea. Insieme ad altre vetture, era stata messa in vendita in un'asta online. L'attuale proprietario, attratto dalla sua unicità, decise di iscriversi quasi per gioco. E in meno di un mese non si dica riuscì ad aggiudicarsela.



ANDREA AVANZI

← PORSCHE 924 S

1985

**Alcuni anni fa un cliente di Andrea** gli propone, per far cassa, l'acquisto di una Jaguar. Andrea lo aiuterebbe volentieri ma quel modello non lo appassiona: “Non è che hai qualcosa di diverso?” Detto, fatto. Ecco questa 924 S, modello rarissimo in Italia per via dell'Iva pesante sulle cilindrate sopra i 2 litri che la rendeva particolarmente onerosa. Un accurato restauro l'ha portata allo splendore originario.

PATRIZIA PAGLIAI

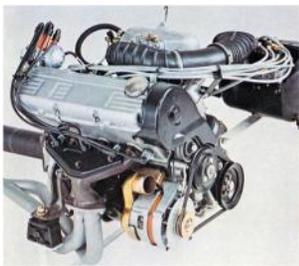
→ PORSCHE 924

1985

**Il bello delle Porsche è che spesso si...**

affezionano alla famiglia d'origine. Il primo proprietario di questa bella 924 era Giovanni Marini da cui Patrizia, la nuora, l'ha ereditata parecchi anni or sono, nel 2008. Dopo un accurato restauro conservativo e l'iscrizione al Registro Italiano Porsche 924-944-928-968, la “transaxle” di Patrizia è divenuta una godibilissima classica di uso quasi quotidiano.





## RUOTECLASSICHE

PORSCHE 924 - 924 S

# 1975

### INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**Cambia tutto**, rispetto alle tradizioni della marca, sulla prima Porsche a motore anteriore: i cilindri sono infatti in linea, il cambio è comunque al retrotreno, c'è un lunotto a cupola che fa da portellone (e che farà scuola). Diverso persino lo stabilimento di produzione: non la costruiscono infatti a Zuffenhausen ma a Neckarsulm, in quella che era la culla delle NSU.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

# 138.142

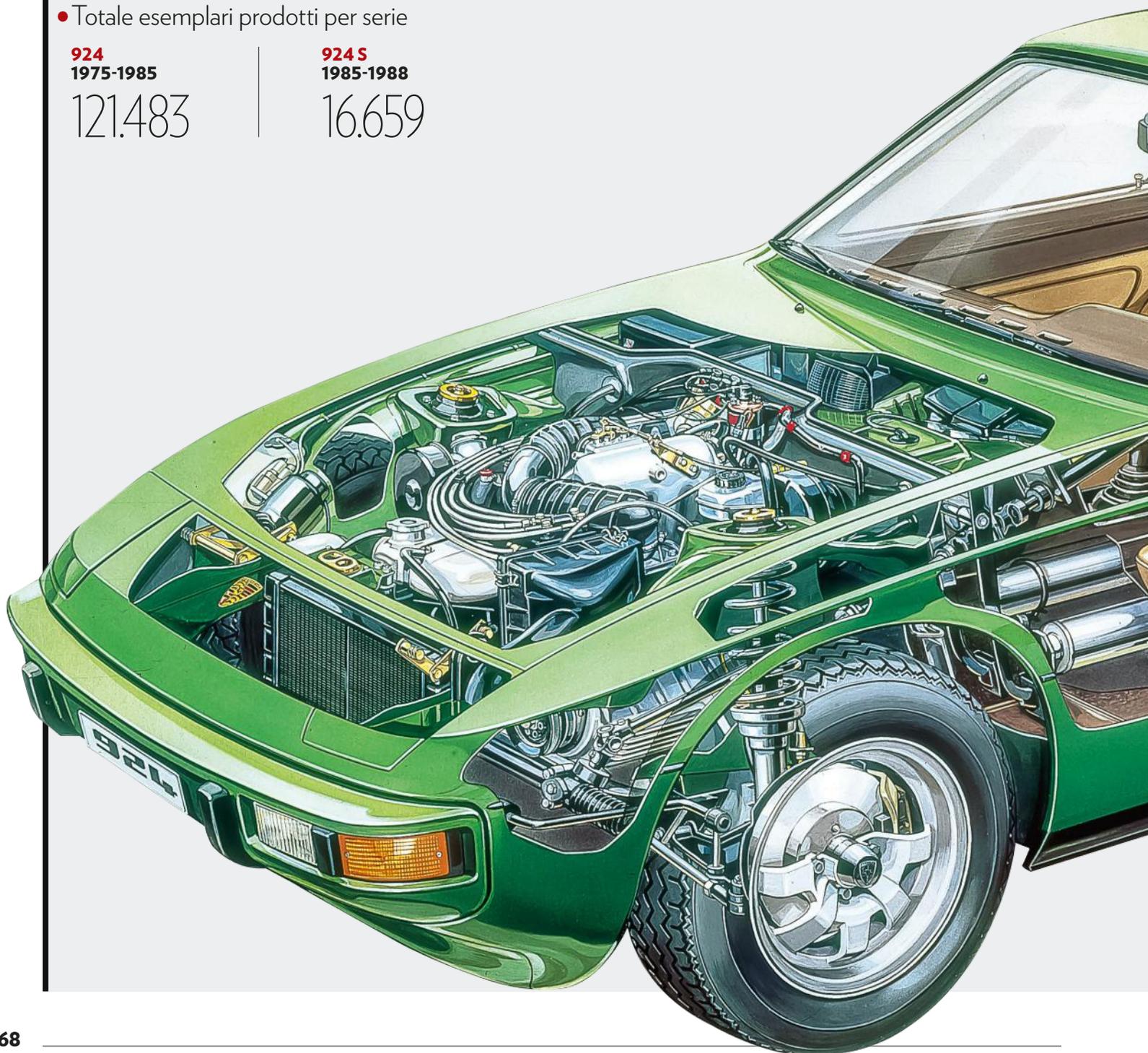
• Totale esemplari prodotti per serie

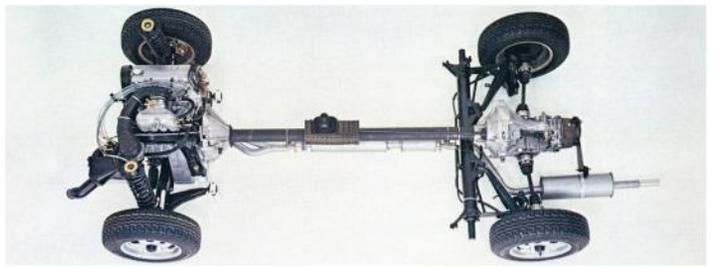
**924**  
1975-1985

121.483

**924 S**  
1985-1988

16.659





## • I principali modelli



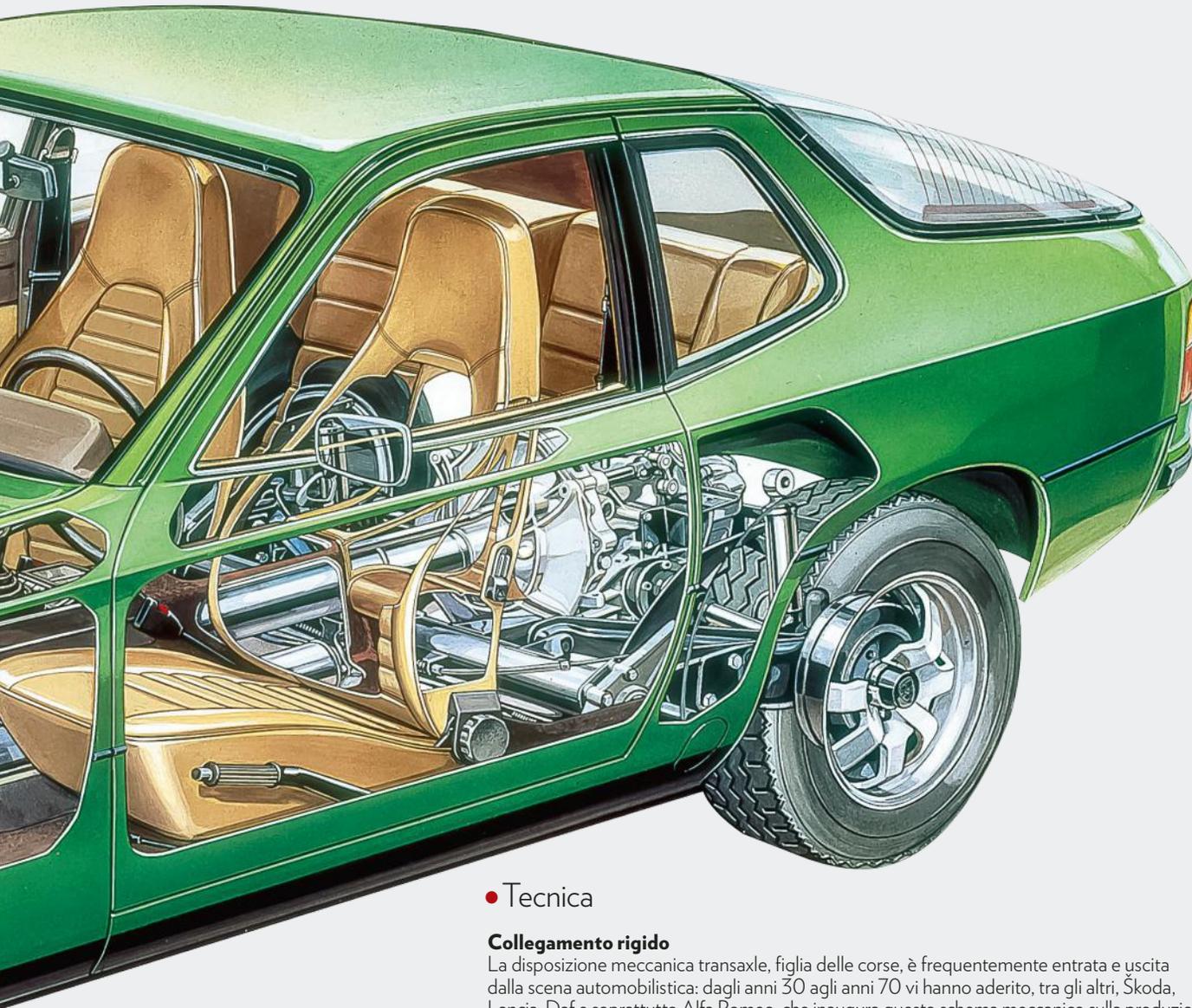
### **924** **1975-1985**

La versione del debutto è quella con motore di origine Audi da 125 cavalli.



### **924 S** **1985-1988**

Nasce dall'unione tra la carrozzeria "stretta" della 924 e il motore della 944.



## • Tecnica

### **Collegamento rigido**

La disposizione meccanica transaxle, figlia delle corse, è frequentemente entrata e uscita dalla scena automobilistica: dagli anni '30 agli anni '70 vi hanno aderito, tra gli altri, Škoda, Lancia, Daf e soprattutto Alfa Romeo, che inaugura questo schema meccanico sulla produzione di serie con la berlina Alfetta, uscita nel 1972. Nel 1975 anche la Porsche opta per questa soluzione, introducendo però una raffinatezza tecnica. La Casa tedesca infatti interpreta in modo personale la distribuzione tra motore anteriore e cambio al retrotreno, collegandoli con un tubo rigido all'interno del quale ruota l'albero di trasmissione. Si ottiene in tal modo un insieme particolarmente solido, a tutto vantaggio delle doti dinamiche della vettura.

## 4 IL MERCATO

Ancora abbastanza diffusa anche sul nostro mercato, la 924 è il gradino d'accesso al mondo Porsche. Il numero di estimatori è in crescita, ma trovare un esemplare in condizioni ottimali non è facile: per questo è molto probabile che la forbice di prezzo tra una 924 in buone condizioni e una perfetta, che oggi è del 50% in più a favore di quest'ultima, sia destinato a crescere ulteriormente. Tra una "prima serie" con il cambio a 4 marce e una più rara (almeno da noi) 924 S non ci sono differenze di quotazione: 7.500 euro è il valore di riferimento. Ma la S meriterebbe un markup perché il suo motore di 2,5 litri, derivato da quello della 944, è nettamente più sofisticato (in pratica è una singola bancata derivata dal V8 della 928) rispetto al 2 litri di produzione Audi-Volkswagen. Anche per la 924 S, quindi, è facile pronosticare

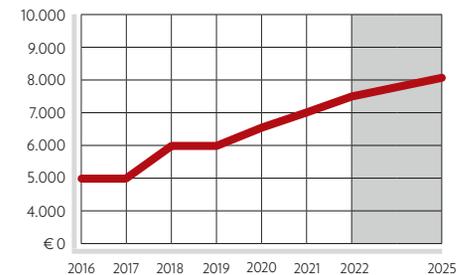
un incremento di valore più sensibile nei prossimi anni. La versione più diffusa sul mercato è la 924 2 litri con cambio a 5 marce, quotata tra i 7.000 e i 10.500 euro (rispettivamente nella fascia AB e A+). È comunemente reperibile tra i venditori privati (meno presso i commercianti), generalmente in stato di conservazione discreto. Dato il valore economico limitato, è infatti molto difficile che un appassionato abbia investito cifre ingenti per un restauro professionale e, in ogni caso, qualora fosse, ben difficilmente il proprietario se ne separerebbe senza poter recuperare almeno in parte il costo del ripristino. Che è sicuramente più costoso del valore attuale, dato che i ricambi, pur facilmente reperibili senza difficoltà, hanno prezzi da Porsche. Dove potrebbe arrivare, in termini di valore, una 924? Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche non sarà mai un modello di fascia alta, ma seguirà un trend di crescita costante

## RAPPRESENTA IL BIGLIETTO D'INGRESSO NEL MONDO PORSCHE: UN PRIMO PASSO VERSO LA 911

in linea con l'andamento del mercato. Cioè con un incremento limitato (da 500 a 1.000 euro all'anno), ma che permetterà ai possessori di coprire le spese di mantenimento. Per questo la 924 si può rivelare una scelta azzecata per chi si accinge a diventare collezionista di auto storiche. Come peraltro è successo a molti neofiti della Porsche che, iniziando dalla 924, sono poi passati a modelli più impegnativi e costosi, fino a raggiungere il punto d'arrivo per gli appassionati della marca di Stoccarda: la mitica 911. **RIC**

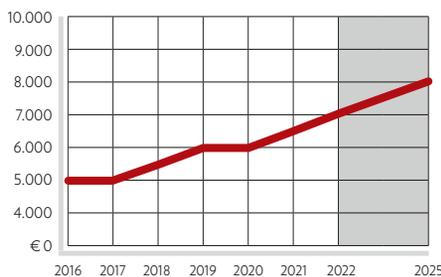


**PORSCHE 924 (4 MARCE)**  
1975-1979



**A partire dal 2015 la 924**, fino a quel momento un po' pigra, si è risvegliata e ha avuto una crescita costante, sia pure modesta. Tale tendenza proseguirà anche in futuro.

**PORSCHE 924 (5 MARCE)**  
1979-1985



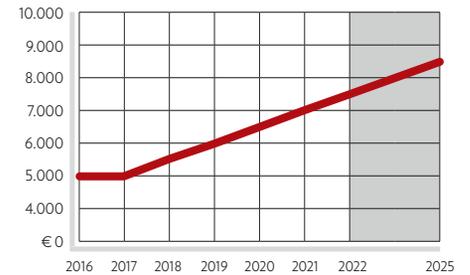
**Sebbene su un gradino** di valutazione leggermente inferiore, la 924 a 5 marce ha finora seguito lo stesso andamento di mercato della 4 marce. Tale differenza permarrà.





## 🇩🇪 PORSCHE 924 S

1985-1988



**È la versione più interessante** tra le 924 aspirate. Il motore di 2,5 litri regala prestazioni e divertimento. Piuttosto rara, offre prospettive di rivalutazione superiori.



### Omaggio alle corse

La versione limitata Championship Edition (meglio nota come Martini) viene costruita dal dicembre del 1976 al marzo del 1977 per celebrare i campionati del mondo 1969-70-71-76.

Si distingue subito per le bande Martini, per i cerchi bianchi e per i rivestimenti dell'abitacolo.

# SCELTA DI CAMPO

La Casa crede nella sovralimentazione ben prima che tale soluzione diventi di moda negli anni 80. Sfiora i 230 km/h e su strada è ben più facile della "spigolosa" 911. Per goderla però bisogna tenere il 2 litri sopra i 3.500 giri

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Porsche ha sempre creduto nel turbo: ci ha fatto affidamento sin da tempi non sospetti, cioè da prima che il suo impiego in Formula 1 lo rendesse talmente popolare da farlo diventare un must anche sulle auto di serie. Tutto iniziò ancora nell'autunno 1974, con la primissima 911 Turbo. Ma se quella era una vettura per pochi (costava il doppio di una 2.7), la 924 Turbo, che completa verso l'alto l'offerta della Porsche "piccola" nell'autunno 1978, è un modello decisamente più abbordabile e gestibile, sia in termini di costi di acquisto e



manutenzione sia da un punto di vista della guida, giacché il bilanciamento ottimale dei pesi ottenuto con lo schema transaxle rende la tenuta di strada sostanzialmente neutra nella grande maggioranza delle situazioni. Solo affrontando le curve veloci si manifesta un certo sottosterzo. Scarica a terra 170 cavalli: sono appena 10 in meno

di una 911 SC e, soprattutto, significano 85 cavalli/litro, visto che la cilindrata è la stessa (1.984 cm<sup>3</sup>) dell'aspirata. Con queste credenziali, la Turbo riscatta la 924 dalla fastidiosa fama di essere "poco Porsche". I 227,848 km/h rilevati da Quattroruote nel corso della sua prova su strada confermano che è invece una sportiva di razza, agile e veloce. Altro dettaglio che la dice lunga sulla purezza del suo pedigree: il motore, pur sempre di origine Audi, viene preparato alla Porsche centrale di Zuffenhausen e, successivamente, spedito a Neckarsulm per il montaggio sulla vettura. Il bicolore inizialmente disponibile - con "tagli" e accostamenti cromatici oggettivamente arditi - può non piacere a tutti. All'epoca, Quattroruote non approva e lo giudica, senza giri di parole, "riprovevole".



**PORSCHE 924 TURBO**

## QUOTAZIONI

**La Turbo ha valori di mercato quasi doppi** rispetto alle più comuni 924 aspirate.

Se in buono stato (label AB) è quotata 13.000 euro, perfetta (label A+) sfiora i 20.000 euro. Per il momento non ci sono differenze tra gli esemplari con motore da 170 e da 177 CV.

Valore € (label AB)

**13.000**



## 2 RESTAURO

Nonostante la base meccanica sia comune alla due litri atmosferica, la sovralimentazione comporta alcune complicazioni collaterali. Intanto, la turbina va revisionata ogni 70-80 mila chilometri (occhio alle fatture della manutenzione), poi è bene controllare che la pressione non sia stata alzata da uno dei precedenti proprietari per aumentare le prestazioni, manomissione che potrebbe minare l'affidabilità di base della vettura. Una criticità ulteriore la si ritrova sulla seconda serie (quella con motore potenziato a 177 cavalli), che monta un sensore di giri calettato sul volante (viceversa non presente sulla 170 cavalli) il quale, una volta eventualmente bruciato, inibisce l'accensione. È un componente dal valore di per sé trascurabile che però, sino a pochi mesi fa, non veniva ricostruito da nessuno specialista. E che tutt'oggi non è semplice da reperire. La notizia buona è che la 177 cavalli ha una diversa iniezione

e questo è un punto a suo favore in termini di spunto, erogazione e ottimizzazione dei consumi. L'impianto elettrico - come in genere quello di tutte le 924, indipendentemente dalla versione - non crea particolari difficoltà se non quello della possibile ossidazione di alcuni contatti, molte volte inevitabile con l'avanzare dell'età. Un problema piuttosto fastidioso e comune a tutta la serie è invece il ritorno di fumi nell'abitacolo, che va ascritto al deterioramento della guarnizione perimetrale del lunotto la quale, quando la gomma si screpola o perde i centraggi, lascia passare (oltre ai gas di scarico) anche l'acqua. Le lamiere zincate degli esemplari dal 1981 in avanti evitano che questo si trasformi in un problema a livello di corrosione, ma i rivestimenti del piano di carico ne risentono direttamente, impregnandosi e, alla lunga, deteriorandosi. Fate dunque la massima attenzione, quando compilate la check-list della 924 che vorreste acquistare, a verificare la tenuta dei bulbi in gomma intorno al portellone.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>POMPA FRENI</b>	€ 200
<b>BATTITACCO PORTA</b>	€ 190
<b>SPECCHIO RETROVISORE EST.</b>	€ 145
<b>TENDICINGHIA</b>	€ 410
<b>REGOLATORE DI MINIMO</b>	€ 530

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 924-944-928-968



**Registro Italiano Porsche**  
**924-944-928-968**

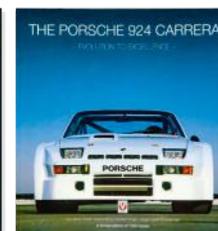
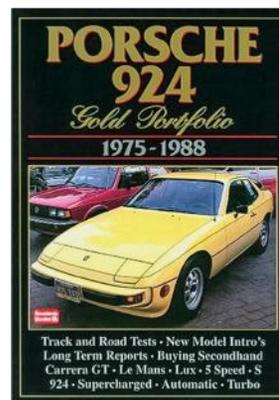
Anche la 924 Turbo rientra a pieno titolo sotto la competenza di questo sodalizio.

Questo "ramo" del club è un sicuro riferimento per tutti gli appassionati.

**Sito** [registroitalianoporsche924-944-928-968.it](http://registroitalianoporsche924-944-928-968.it)

**Email** [segreteria@924-944-928-968-registro.it](mailto:segreteria@924-944-928-968-registro.it)

### ● I libri



**Un titolo specifico non è disponibile;**

"Porsche 924 Gold Portfolio" propone una rassegna di articoli apparsi sulla stampa internazionale. Per conoscere l'attività agonistica ecco "The Porsche 924 Carrera Evolution to excellence", un'edizione limitata a cura di Roy Smith e pubblicata da Veloce Publishing.

### ● Specialisti

**Centro Assistenza Porsche Padova Est**

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [verardini@porsche.it](mailto:verardini@porsche.it)

**Porsche Classic Parts**

**Sito** [porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/genuineparts](http://porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/genuineparts)

**Werk924**

**Sito** [werk924.com](http://werk924.com)

**Email** [info@werk924.com](mailto:info@werk924.com)

📌 **PORSCHE 924 TURBO (170 CV) 1978-1980**



## 3 SU QUALE PUNTARE

Al suo debutto, la 924 Turbo è la sovralimentata di serie con la più elevata potenza specifica del mondo. Già questo primato serve a dare la misura dell'esclusività meccanica del "pezzo" che ci si sta portando a casa. Il fatto poi che tanta potenza venga associata a una meccanica non complessa e sostanzialmente affidabile è un ulteriore indice che sposta decisamente l'ago della scelta in direzione del sì. Turbo della prima ora, ha una pressione di sovralimentazione elevata (1,7 bar) per compensare la quale il rapporto di compressione è molto basso, appena 7,5:1 (nella versione aspirata è di 9,3:1). Cosa significa tutto questo? Che per godersela come si deve è meglio regalarsi, di tanto in tanto, l'ingresso in un track day, perché sotto i 3.500 giri la girante della turbina non spinge e le prestazioni coincidono suppergiù con quelle di una 924 normale. Bisogna insomma fare tabula rasa della dolcezza - e della rotondità - dei turbo ai quali ci hanno abituati le auto moderne: la 924 è la classica automobile in stile Dr. Jekyll e Mr. Hyde. Placida da tutti i giorni, veramente aggressiva quando la pista (o magari un'Autobahn tedesca, nei tratti senza limiti) lo consente. Nel corso della produzione la 924 non ha subito modifiche sostanziali. Le poche che ci sono state si concentrano sull'aggiornamento di fine 1980 per il model year 1981, quando un upgrade dell'iniezione elettronica (una Bosch K-Jetronic) e un aumento del rapporto volumetrico a 8,5:1 portarono la potenza a 177 cavalli, al medesimo regime di 5.500 giri. Più trascurabile ancora il guadagno in termini di coppia: 25,5 kgm contro 25, in un caso come nell'altro a 3.500 giri. La Casa dichiarava, in ogni caso, un incremento della velocità massima da 225 a 230 km/h. Come è facile constatare, sono valori comunque molto vicini, quelli delle due varianti, che non giustificano una aprioristica preferenza per l'una o per l'altra, visto che alla prova dei fatti (della strada, cioè) le differenze sono rilevabili più con

## 📌 PORSCHE 924 TURBO (177 CV) 1980-1984

il cronometro che con le sensazioni individuali. L'impiego di una turbina leggermente più piccola, con un tempo di inerzia di conseguenza inferiore, fa sì che sia più immediata la risposta della 177 cavalli. Frizione rinforzata e albero di trasmissione di diametro maggiorato rendono le versioni 1981 e successive potenzialmente più resistenti, ma quello dell'affidabilità rimane comunque un "non problema" per tutta la serie 924. Tra le poche differenze estetiche dei model year 1981 e seguenti, la presenza del retronebbia e delle scritte Porsche sulle soglie di accesso, sotto la battuta delle porte; rinnovati anche la gamma colori e i tessuti di rivestimento, che nella versione 1979 si erano fatti notare per la scelta di uno sgargiante panno scozzese. Se cercate una 924 Turbo sugli annunci internazionali, sappiate che i modelli 1978-1983 li potete trovare praticamente ovunque, mentre quelli

## PER IL MODEL YEAR 1981 I CAVALLI SALGONO DA 170 A 177 GRAZIE ALL'AUMENTO DEL RAPPORTO DI COMPRESSIONE

del 1984 (salvo, beninteso, successivi passaggi di proprietà) sono stati approntati esclusivamente per il mercato italiano, per via della loro appetibilità dovuta alle elevate prestazioni combinate a una cilindrata entro il limite fiscale dei due litri, oltre il quale scattava la maggiorazione dell'Iva. Solo per completezza di informazione, in modo da orientarvi nella ricerca della vettura giusta, riferiamo dell'esistenza delle 924 Carrera GT, prodotta nel 1981 in 406 esemplari, e GTS (quest'ultima, una racing omologata in Gruppo 4 e costruita in appena 59 unità): si tratta di derivate della Turbo-base che, per le loro caratteristiche meccaniche esclusive e la loro rarità, eccedono il limite di budget di 40 mila euro che abbiamo scelto come confine della nostra collana.



### NOI CE L'ABBIAMO

**Di solito i motori sovralimentati** non sono considerati dei veri muli: i turbo nascono del resto per regalare cavalli. Ma Paolo con la sua 924 ha trovato la quadratura del cerchio: 200 mila chilometri e solo la manutenzione prescritta dalla Casa



### LEONARDO LELLI → PORSCHE 924 TURBO

1979

**Appartiene al primo model year** la Turbo di Leonardo, che vive nei pressi dell'autodromo del Mugello. Lui è del 1983, la vettura è arrivata in famiglia nel 2008. Prima di allora era di proprietà del Giancarlo Gori figlio del fondatore, negli anni 50, dell'Officina Gori di Firenze.

### DAVIDE CHELI → PORSCHE 924 TURBO

1981

**In questa immagine Davide** e il figlio Lorenzo sono sul Mont Ventoux, in Provenza (F), con la loro Turbo in configurazione GT. La foto è stata scattata durante un raduno del Registro Porsche francese di qualche anno fa, quando una piccola delegazione del registro italiano dedicato ai modelli "transaxle" andò ad Avignone percorrendo, nel caso di Davide, più di tremila chilometri.



### LORENZO MAGNANI → PORSCHE 924 TURBO

1982

#### La macchina del tempo:

è così che Lorenzo definisce la sua 924 Turbo, visto che questo modello gli ricorda i viaggi che, da ragazzino, faceva con la famiglia su una vettura del tutto simile. La sua attuale Turbo è un esemplare del 1982. Si tratta pertanto di una seconda serie, con il motore potenziato dagli originari 170 a 177 cavalli.

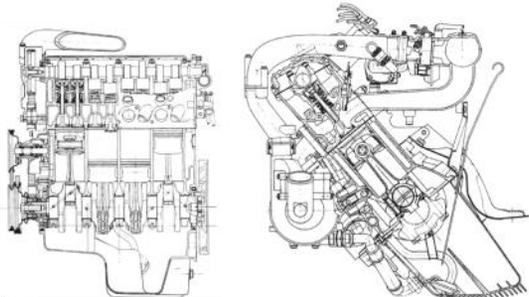


### PAOLO CRISPOLTI → PORSCHE 924 TURBO

1984

**La vettura di Paolo** è una delle ultimissime costruite (dopo di lei ne avrebbero fatte solo altre 87), realizzate esclusivamente per il mercato italiano. La prima immatricolazione è datata febbraio 1984; lui l'acquistò a giugno 1986. Ha superato brillantemente i 200 mila chilometri. Mai restaurata, è stata solo sottoposta agli interventi di ordinaria manutenzione previsti dalla Casa. Non male per un motore turbo.





# 1978

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**Ferma restando** la base meccanica della 924 aspirata (il motore è sempre il due litri Audi), la Turbo democratizza l'accesso alla sovralimentazione che già era patrimonio di una costosissima variante della 911. Con 85 cavalli/litro la 924 Turbo è, al suo apparire, la turbocompressa di serie con la più elevata potenza specifica al mondo. Nei primi anni può essere anche bicolore, una soluzione poco apprezzata.

- Anno di nascita

- Totale esemplari prodotti

# 13.616

- Totale esemplari prodotti per serie

**924 TURBO (170 CV)  
1978-1980**

8.175

**924 TURBO (177 CV)  
1980-1984**

5.441

**924 TURBO (177 CV)  
1980-1984**

Più potente grazie all'elettronica rivista e alla compressione maggiorata.

- I principali modelli



**924 TURBO (170 CV)  
1978-1980**

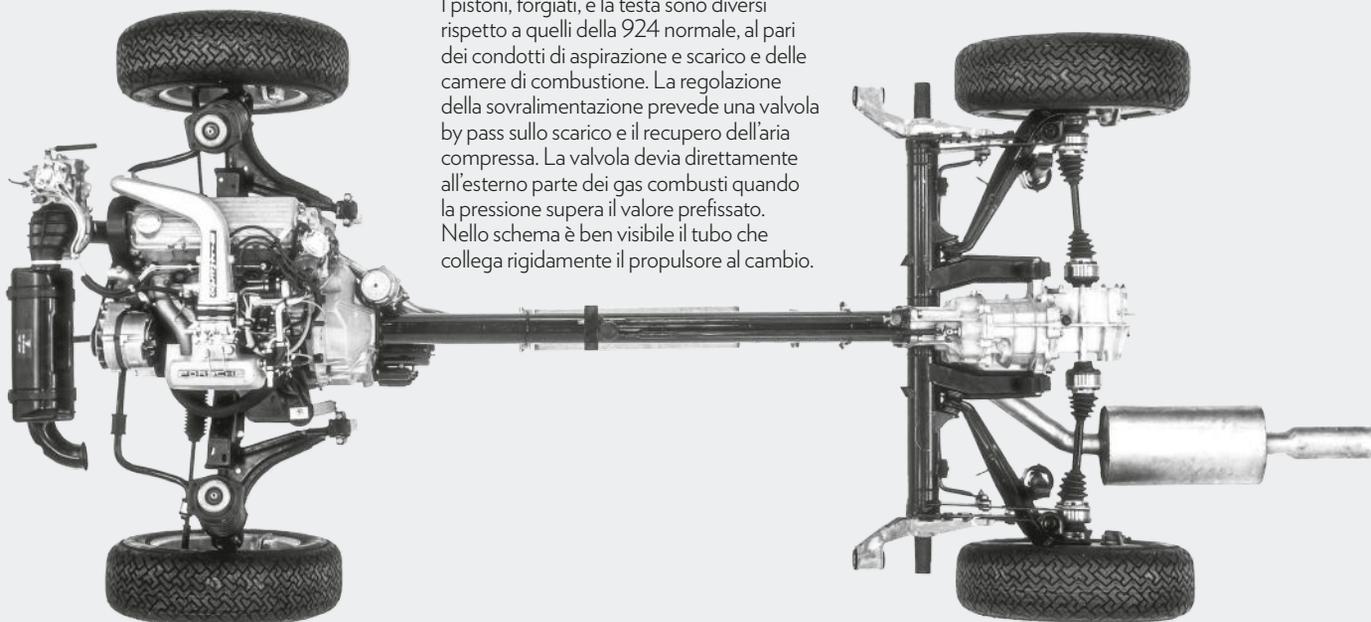
La prima serie ha qualche cavallo in meno, ma viaggia sul filo dei 228 km/h.



- Tecnica

### Turbamenti meccanici

I pistoni, forgiati, e la testa sono diversi rispetto a quelli della 924 normale, al pari dei condotti di aspirazione e scarico e delle camere di combustione. La regolazione della sovralimentazione prevede una valvola by pass sullo scarico e il recupero dell'aria compressa. La valvola devia direttamente all'esterno parte dei gas combusti quando la pressione supera il valore prefissato. Nello schema è ben visibile il tubo che collega rigidamente il propulsore al cambio.



### 4 IL MERCATO

Con una produzione che rappresenta poco più di un decimo di quella della versione 2 litri aspirata, la 924 Turbo si posiziona su una fascia di mercato diversa, non tanto per il prezzo (comunque quasi doppio), quanto per l'immagine e per le prestazioni, più in linea con il blasone del marchio. Per comprendere quanto le due versioni siano differenti nel posizionamento, bisogna tornare al 1978, anno di lancio della Turbo quando, nel corso di prove comparative sulla stampa specializzata, la 924 sovralimentata si era permessa il lusso di umiliare la contemporanea 911 SC. Insomma era (e rimane) una sportiva Porsche vera, dalle prestazioni eccezionalmente elevate. Ed è sostanzialmente diversa dalla aspirata in componenti fondamentali quali il motore, il telaio e i freni. Questa differenza abissale ha dato origine alla

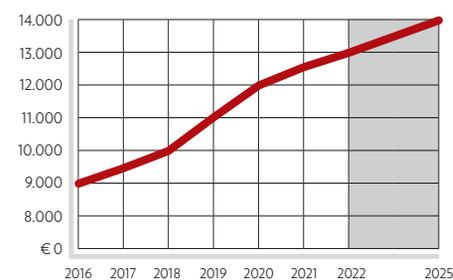
netta distanza delle sue quotazioni, anche nei confronti della 924 S che, in termini di rarità, non è poi così diversa nei dati di produzione (quasi 17.000 esemplari contro i poco più di 13.000 della Turbo). Una forbice che in futuro è destinata a crescere ancora: tra pochi anni la 924 Turbo si posizionerà sicuramente nella fascia di prezzo dei 30.000 euro, quindi con un incremento di oltre il 50% rispetto alla valutazione massima odierna. In secondo ordine, poi, bisogna prestare attenzione a una considerazione diffusa

**LE PRESTAZIONI GIUSTIFICANO UNA QUOTAZIONE QUASI DOPPIA RISPETTO ALLE ASPIRATE**

tra i porschisti appassionati di questo modello: il prezzo di vendita di una 924 Turbo può variare sensibilmente anche sulla base della dotazione. La presenza dell'interno in pelle o del tetto apribile, così come di una tinta cromatica particolarmente gradevole o originale, come per esempio le verniciature a due toni, fanno lievitare in maniera consistente la richiesta economica. Per la 924 Turbo, dunque, è previsto un luminoso avvenire. Senza sostanziali differenze tra la versione da 170 CV e quella da 177 CV, indubbiamente più performante grazie all'aggiornamento dell'elettronica e all'adozione di una turbina più piccola. La 924 Turbo è ormai considerata un'auto raffinata e molto rara, anche perché oltre il 50% della sua produzione era stata destinata al mercato americano e un migliaio di unità a quello giapponese. Per il resto del mondo furono assemblati poco più di 5.500 esemplari. **RG**

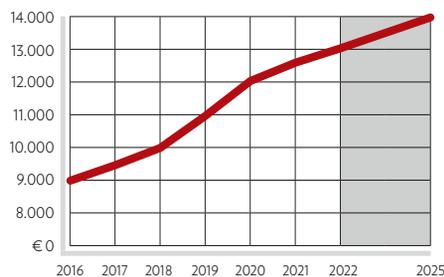


**PORSCHE 924 TURBO (170 CV)**  
1978-1980



**La Turbo è ben altra cosa** rispetto alla 924 aspirata: ha valori di mercato quasi doppi, destinati a crescere in maniera decisamente più vigorosa.

**PORSCHE 924 TURBO (177 CV)**  
1980-1984



**Le leggere differenze** della versione più potente, prodotta a partire dal model year 1981, non giustificano una maggiorazione di prezzo. Contano le condizioni dell'esemplare.





# CURA RINVIGORENTE

La prima “transaxle” della Casa si evolve: estetica più aggressiva grazie ai parafranghi allargati e motore 2.500 “made by Porsche”. Il grosso quattro cilindri aspirato si aggiorna poi adattando le quattro valvole e crescendo fino alla soglia dei 3 litri

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



**PORSCHE 944**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Con la 944 la Porsche fa raggiungere alla sua “transaxle” la piena maturità. E si fa perdonare dalla clientela, che le aveva sempre rimproverato il ricorso - sulla 924 - a un fornitore esterno per il motore, che era infatti di origine Audi. Pur senza rinnegarla (con aggiornamenti continui, la 924 proseguirà comunque sino al 1988 come entry level della gamma) nell'estate 1981 estrae dal cappello una soluzione geniale: prende il corpo vettura della 924 Carrera GT, il che significa con parafranghi generosamente allargati (che qui però

vengono raccordati e non semplicemente riportati); recupera il V8 della 928 tagliandone una bancata e lo trasforma in un quattro cilindri. Un grosso quattro in linea di due litri e mezzo, con un alesaggio-monstre di 100 mm: altrimenti detto - che fa ancora più effetto - i pistoni hanno un diametro di dieci centimetri.



Inclinato sulla destra di 30 gradi per ovvie ragioni fisiche (trattandosi appunto di una “gamba” dell'originaria V) il “große vier” è abbinato - come già la 924 - al cambio posteriore. A differenza di quello che avviene sulle Alfa Romeo, per esempio, qui le due parti della catena cinematica sono collegate in modo rigido mediante un tubo entro cui scorre l'albero di trasmissione, il che comporta un maggiore ingombro nell'abitacolo ma anche una superiore silenziosità. I cavalli sono 163, il 30% in più che sulla 924. Mettendo insieme i fianchi larghi, che la rendono meno “timida” della sua progenitrice, il frontale più personale rispetto a quello della successiva 968 e il motore “giusto”, a noi la 944 sembra il modello più centrato della prolifica famiglia delle “transaxle” di Stoccarda.

## QUOTAZIONI

La 944 aspirata è stata prodotta in quattro versioni: la 2.5 da 163 CV, la 2.7 da 165 CV, la S da 190 CV e la S2 3.0 da 211 CV. I valori di mercato attuali sono compresi tra i 17.000 euro (944 con motore 2.500) e i 19.000 euro (944 S2).

Valore minimo € (label AB)

17.000

Valore massimo € (label AB)

19.000

## 2 RESTAURO

È la classica automobile da comperare a occhi chiusi. Ed è quasi noiosa tanto le risultanze dell'affidabilità arrivano tutte alla stessa conclusione: motore perfetto, mancanza di guai elettrici congeniti e carrozzeria sana, a parte qualche poco frequente ossidazione negli scatolati dei parafranghi anteriori e piccole infiltrazioni di acqua ai lati e alla base del lunotto, come peraltro se ne trovano anche sulla 924 di cui in definitiva mutua la scocca. Più nel dettaglio: il grosso quattro cilindri in linea è uno dei motori più affidabili mai costruiti dalla Porsche. Certo, rispetto al due litri Audi, i vari propulsori che si sono succeduti sulla 924 (2.500 a due e quattro valvole, 2.700 e 3.000) hanno una struttura parecchio più complessa, che richiede mani esperte anche solo per operazioni di manutenzione ordinaria come la distribuzione, affidata a una cinghia che, sui 16V, è completata da una corta catena che trascina il secondo asse a camme.

Talora, a fronte dell'insorgere di vibrazioni (a volte anche solo in avviamento), può rendersi necessaria la sostituzione dei supporti motore, ma si tratta di un'operazione non esageratamente onerosa. È bene anche verificare che i contralberi di bilanciamento, che pure non necessitano di controlli periodici, siano correttamente in fase. In generale, cambio olio regolare (ogni 10 mila chilometri) e operazioni più importanti (cinghie, pompa acqua, candele e liquidi) ogni 80 mila permettono, senza mai aprire il motore, di accumulare percorrenze da record, molto più da motori a gasolio che sportivi: ci sono casi conosciuti di vetture che hanno raggiunto senza fare una piega gli 800 mila chilometri. Molti esemplari ne sono equipaggiati (che sia aftermarket Diavia o un primo equipaggiamento), quindi il problema non si pone; tenete però presente che, se il climatizzatore non c'è, la 944 è un'auto il cui abitacolo, per la particolare disposizione meccanica, scalda di brutto. Dunque, d'estate ve la godreste ben poco.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

GUARNIZIONE TESTA	€ 190
INIETTORE	€ 275
RADIATORE OLIO	€ 470
GALLEGGIANTE SERBATOIO	€ 300
SPINGIDISCO FRIZIONE	€ 460

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 924-944-928-968



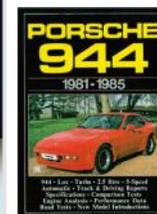
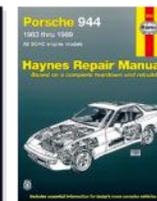
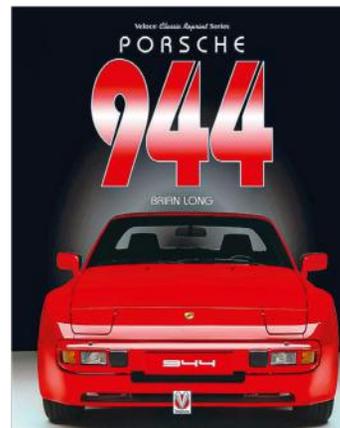
### Registro Italiano Porsche 924-944-928-968

Tutte le Porsche con motore anteriore e cambio posteriore sono "assistite" da questo attivo registro.

Sito [registroitalianoporsche924-944-928-968.it](http://registroitalianoporsche924-944-928-968.it)

Email [segreteria@924-944-928-968-registro.it](mailto:segreteria@924-944-928-968-registro.it)

### ● I libri



### Completo "Porsche 944" di Brian Long.

Per chi abbia interesse a recuperare documentazione tecnica, più che storica, c'è "Porsche 944 1983 thru 1989 - All SOHC engine models", dedicato alle versioni con un singolo albero a camme in testa. Indichiamo poi "Porsche 944 1981-1985", Brooklands Books.

### ● Specialisti

#### Centro Porsche Milano Est

Sito [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

Email [porsche.milanoest@porsche.it](mailto:porsche.milanoest@porsche.it)

#### Porsche Classic Parts

Sito [porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/genuineparts](http://porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/genuineparts)

#### RPM Specialist Cars

Sito [rpmspecialistcars.co.uk](http://rpmspecialistcars.co.uk)

Email [info@rpmspecialistcars.co.uk](mailto:info@rpmspecialistcars.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

È una delle mode tecniche che segna trasversalmente gli anni 80, il contralbero di equilibratura: lo abbiamo visto ovunque, dai bialbero Fiat con il turbo al piccolo tre cilindri Daihatsu montato sulle Innocenti. Serve ad assorbire, grazie a una rotazione in senso opposto e velocità doppia rispetto a quella dell'albero motore, le sue vibrazioni caratteristiche. La Porsche, che ha finalmente montato un "suo" motore nella serie "transaxle", sa bene che un quattro cilindri in linea non è certo liscio come un sei. E infatti, a smorzare le critiche del pubblico e della stampa - prima ancora che le oscillazioni - ne monta non uno, ma due, di questi alberi eccentrici, nel basamento. È una delle peculiarità meccaniche che rendono ancora più interessante la famiglia 944. Inizialmente la parentela con la 924 è piuttosto evidente specie all'interno, dove la plancia rimane sostanzialmente la stessa. Dal model year 1985 riceve un cockpit autonomo (con un forte family feeling che lo assimila a quello delle 911) e anche i caratteristici cerchi "a disco del telefono", che sono viceversa di origine 928. Nel 1986, ferma restando la disponibilità del due litri e mezzo base, le viene affiancata la 944 S. La lettera suggerisce un'idea di maggiore sportività: i cavalli sono infatti 190 (con 228 km/h di velocità massima invece di 220), ottenuti anticipando un'altra delle cifre tecniche del periodo: le quattro valvole per cilindro, che nella produzione popolare conosceranno una consistente diffusione solamente sei, sette anni più tardi. Raddoppiano di conseguenza gli assi a camme, uno per il lato aspirazione e uno su quello di scarico (il motore a 8 valvole è infatti un monoalbero a camme in testa). Come spesso succede nei 16 valvole della prima generazione, alla prova dei fatti questo motore si rivela piuttosto deludente, nel senso che ha un'erogazione da sportiva vecchia maniera: per esprimersi al meglio si deve avere la strada (quando non addirittura la pista) giusta per spingerlo

**PORSCHE 944** 1981-1989



## ▼ PORSCHE 944 S2 1988-1991



al massimo; in basso è infatti piuttosto lento e, come tale, decisamente poco Porsche. Per un uso da diporto, noi preferiamo largamente la otto valvole da 163 cavalli (che sarebbero poi scesi a 160 per il model year 1988, quando il suo propulsore verrà unificato a quello della 924 S, nata in origine con 150 cavalli).

Questo per quanto riguarda la prima fase della vita delle 944 non sovralimentate. Perché infatti a settembre 1988 cambia tutto: la 944 cresce di cilindrata, passando a 2.7 litri (la potenza sale a 165 cavalli e la coppia recupera un chilogrammetro e mezzo) mente la 944 S2, che rimpiazza la 944 S, si dota di un "esagerato" 3 litri da 211 CV che, conservando lo stesso frazionamento, diventa uno dei più grossi quattro cilindri mai costruiti, perlomeno in epoca moderna. Nell'otto valvole l'erogazione migliora, ma è soprattutto la S2 che stabilisce un prima e un dopo rispetto alla precedente S: la curva di

## LA MIGLIORE 944? SENZA DUBBIO LA S2, POTENTE E REGOLARE. AL SECONDO POSTO LA "8 VALVOLE", MEGLIO SE 2.700

coppia del multivalvole è finalmente molto più regolare, gira alla grande anche in basso e oltre i 4.000 giri/minuto consente progressioni di rilievo senza nemmeno diventare eccessivamente rumoroso. Riassumendo: potendo scegliere (e con 140.077 unità costruite non è affatto un'impresa impraticabile) la nostra classifica, tra le tre 944 aspirate, vede in testa la S2, seguita dalla base (in questo caso, meglio ancora 2.700 che 2.500, ma la cilindrata non è in realtà una discriminante fondamentale) con la S come fanalino di coda. Semmai, per via delle sue caratteristiche, la 944 S potrebbe essere più interessante per chi si voglia cimentare in gare per youngtimer piuttosto che per coloro che desiderano farne un impiego quotidiano e più rilassante.

### NOI CE L'ABBIAMO

**Oggi il look muscoloso della 944** piace. E sono apprezzati anche i suoi quattro cilindri di 2,5, 2,7 e 3 litri. Molti l'amano proprio per il suo essere molto lontana dalla "solita" 911. Insomma rappresenta una ventata di novità... anche dopo quarant'anni.



### VITO DEL LATTE

#### ➔ PORSCHE 944

1982

**Quando nel 2016** entra nel salone di Arona dove ha adocchiato la sua 944, Vito non crede ai suoi occhi: il titolare è un suo amico di infanzia. Nel 2020 si iscrive al Porsche Club Italia e nel 2021 ottiene la licenza sportiva per divertirsi anche in pista.

### DAMIANO BUZZI

#### ➔ PORSCHE 944 TURBO

1985

**Non avendo previsto**, per ragioni di spazio, una pagina dedicata alle 944 sovralimentate, ospitiamo qui la bella Turbo di Damiano. Che l'ha scelta perché "è quanto di più lontano possibile dall'idea della classica 911". Era rimasta ferma 16 anni a causa dell'età avanzata del precedente proprietario: con pochi (e non costosi) ricambi e un tagliando è subito tornata in efficienza.



### ANDREA DE POI

#### ➔ PORSCHE 944 S2

1989

**"Ho sempre avuto la passione** per le auto considerate 'figlie di un Dio minore', e da qui è partita la ricerca di una Porsche "transaxle". Andrea racconta così la sua passione per la 944: la S2 che ha trovato su un sito di annunci è sua coetanea. Il bello è che è diventato amico del precedente proprietario, e spesso si incontrano: lui con la 944, l'altro con una "tradizionale" 996.

### ROBERTO SCHIAVONE

#### ➔ PORSCHE 944 S2

1989

**Anche se da bambino** si divertiva a derapare col triciclo, Roberto si è avvicinato solo nel 2015 al mondo delle classiche sportive. Scoprì la 944 per caso in un parcheggio e in soli tre mesi, senza alcuna esperienza specifica sul modello, riuscì a portarsi a casa l'esemplare giusto. "L'ho smontata e rimontata un paio di volte nel box di casa per conoscerla meglio: ora la tedesca non ha più segreti".





# 1981

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**Prendete la carrozzeria**, allargata quel tanto che basta a risultare più aggressiva, della 924, e mezzo motore della 928 (ridotto, come tale, da 8 a 4 cilindri): ecco a voi la 944, che risolve quello che per molti era il difetto della progenitrice, cioè il fatto di non avere un propulsore Porsche. Inoltre è stata una delle 4 cilindri con la più elevata cubatura sul mercato, compresa tra 2,5 e 3 litri.

● Anno di nascita

● Totale esemplari prodotti

# 140.077

● Totale esemplari prodotti per serie

**944**  
1981-1989

113.070

**944 S**  
1986-1988

12.936

**944 S2**  
1988-1991

14.071

**944 S2**  
1988-1991

Monta un "esagerato" quattro cilindri a 16V di 3 litri da 211 CV.

● I principali modelli



**944**  
1981-1989

Il suo 2.500 a 8 valvole d'origine con il model year 1989 cresce a 2,7 litri.



**944 S**  
1986-1988

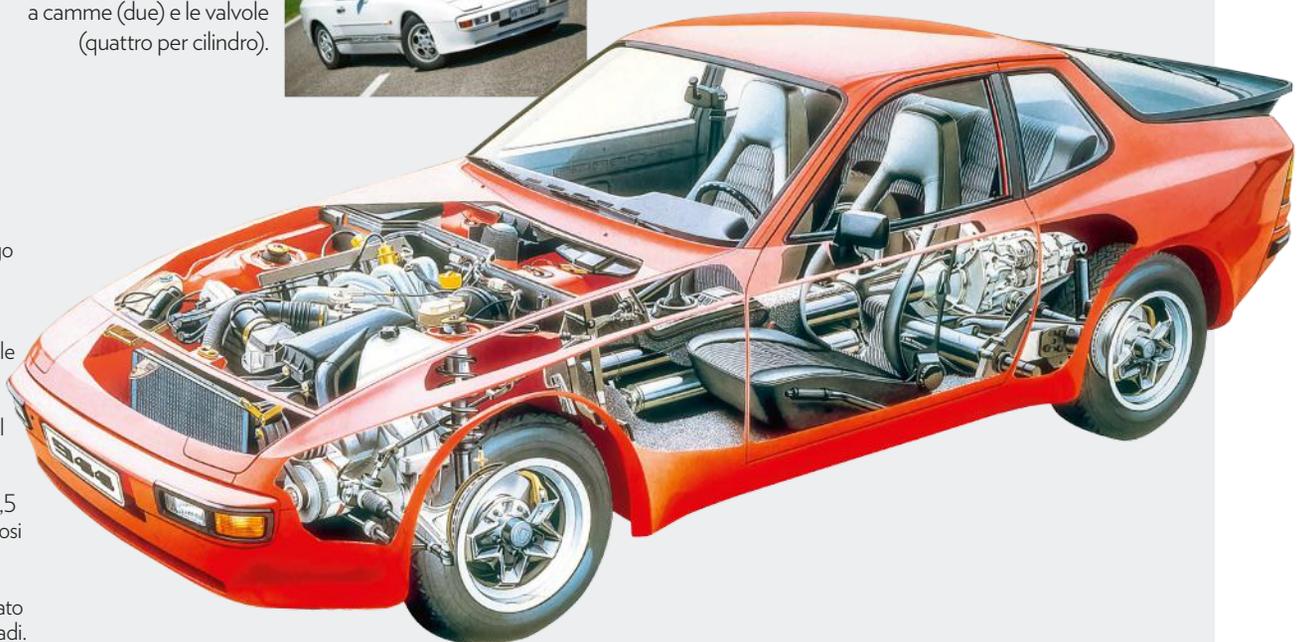
Il 2,5 litri raddoppia gli assi a camme (due) e le valvole (quattro per cilindro).



● Tecnica

### Cilindri generosi

La cifra tecnica della 944 è l'impiego di motore 4 cilindri in linea di elevata cubatura. La base monta un otto valvole monoalbero di 2,5 o 2,7 litri a seconda dei model year; le S-S2 sono delle bialbero 16V rispettivamente di 2,5 litri o 3 litri. Trattandosi della metà di un V8 di origine 928, il propulsore è inclinato sulla destra di 30 gradi.



## 4 IL MERCATO

La 944, che dapprima aveva sostituito la 924 Turbo e poi aveva soppiantato l'intera gamma 924, è stata un modello che ha riscosso un successo superiore a quello della prima "transaxle" a 4 cilindri della Porsche. Le versioni aspirate costituiscono quasi l'80% dell'intera produzione di questo modello. Il lifting allo stile rispetto alla 924, principalmente riconoscibile nei parafranghi maggiorati, diede più importanza alla 944. La maggiore caratterizzazione sportiva fu alla base del suo successo commerciale, che si tradusse in una produzione complessiva di 140.000 unità dal 1982 al 1991. La 944 è stata apprezzata ieri e lo è anche oggi, con una vasta schiera di cultori. Il gradino d'accesso è la prima serie con il motore di 2,5 litri da 163 CV: vale 17.000 euro se in buone condizioni (25.500 se perfetta). La più rara 2,7 litri da 165 CV, introdotta

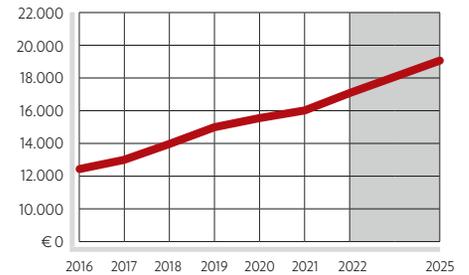
con il model year 1989, vale 1.000 euro in più, e raggiunge i 28.000 euro se in stato ottimale. Un gradino appena sopra per la 944 S: 18.500 euro (label AB) o 27.800 euro (label A+). In cima alla lista si pone la S2 con il motore 4 cilindri maggiorato a 3 litri: le sue quotazioni sono di 19.000 euro (label AB) e di 28.500 euro (label A+). Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, il trend di mercato è di crescita di valore per i prossimi 5 anni almeno, con una rivalutazione più accentuata per le S e per le S2, giudicate migliori in termini di prestazioni grazie alla distribuzione a 4 valvole per cilindro. La rarità rispetto alle prime 944 2.5 costituisce un ulteriore elemento di distinzione che porterà a un incremento della quotazione in maniera più sensibile. Per l'acquisto di una 944 ci si può rivolgere non soltanto ai venditori privati, ma anche agli specialisti di marca: la 944, a differenza della 924, è un modello che i venditori con esperienza sulla

## IL MERCATO PREMIA LE S E LE S2 IN VIRTÙ DELLE LORO PRESTAZIONI SUPERIORI ALLE "8 VALVOLE"

Casa di Stoccarda prediligono (assieme alle Boxster) nell'ambito della fascia bassa di mercato. Presso gli specialisti è in genere possibile reperire gli esemplari migliori. Solitamente i prezzi sono superiori di circa il 10-15% rispetto a quelli richiesti dai collezionisti privati. Da notare infine che le quotazioni italiane sono nettamente inferiori a quelle praticate sul mercato tedesco: questo spiega l'alto numero di 944 che nel corso degli ultimi anni è stato esportato all'estero. **RC**

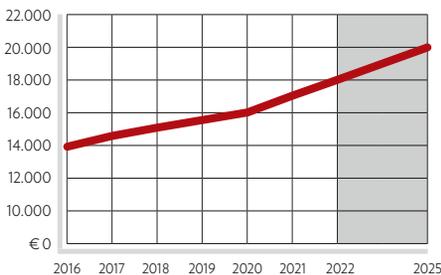


**PORSCHE 944 (2,5 LITRI)**  
1981-1988



La 944 è una "scoperta" abbastanza recente da parte dei collezionisti, che hanno iniziato a credere in lei a partire da non più di 10 anni fa. Crescita modesta per le prima serie. 2.5.

**PORSCHE 944 (2,7 LITRI)**  
1988-1989

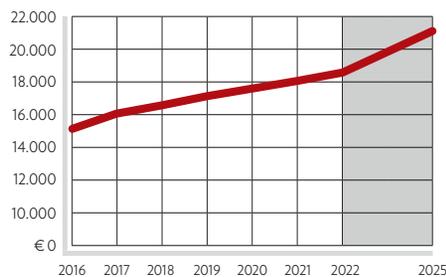


Nettamente più rara rispetto alla diffusa 2.5, beneficia di molte modifiche qualitative ben più rilevanti rispetto all'incremento di potenza. Crescerà di valore in maniera significativa.



## ➔ PORSCHE 944 S

1986-1988

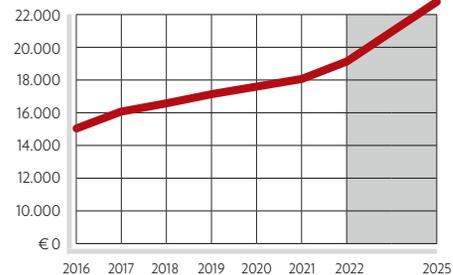


**Si tratta di una sportiva “vecchia maniera”,** con il 4 cilindri a 16 valvole da 190 CV che dà il meglio di sé quando viene tenuto su di giri. In Italia ne sono rimaste poche.



## ➔ PORSCHE 944 S2

1988-1991



**Il suo 3 litri, sempre a 4 cilindri** in linea a 16 valvole, è potente (210 CV) ed elastico. Viene da molti considerata la migliore 944 aspirata. Alte potenzialità di crescita.



# TURBINA EDUCATA

Se cercate una sovralimentata vecchia scuola, col tipico "calcio nella schiena", non è la sportiva per voi. L'erogazione della potenza infatti è progressiva, con un turbo lag quasi impercettibile. Si evolve in tre versioni, con potenze da 220 a 250 CV

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Meglio il turbo o le sedici valvole? Anche se negli anni successivi avremmo capito che una cosa non esclude l'altra, tra la metà degli anni 80 e i primi anni 90 il dubbio alimenta il dibattito tra gli appassionati di auto sportive. La 944 (1981-1991) si trova a vivere al centro di questa stagione e la Porsche coglie la palla al balzo per non scontentare nessuno. Mentre sull'aspirata - nelle versioni S e S2 - moltiplica le valvole, fa anche di tutto per ammiccare a quella fetta consistente di clientela per la quale



la sovralimentazione è irrinunciabile. E che la Casa stessa ha corteggiato, con la 924 Turbo e, prima ancora, con le turbocompresse su base 911. Non per una questione di principio ma perché inizialmente non è così banale far coesistere multivalvole e turbina, la 944 sarà la tipica rappresentante della doppia

scuola. Nel senso che, mentre nelle versioni atmosferiche (come abbiamo visto nelle pagine precedenti) c'è da scegliere tra due e quattro valvole per cilindro, le Turbo di valvole ne avranno sempre e solo due (8 in totale). In linea di principio, meglio 944 base, S, S2 o Turbo? Molto dipende da quello che si cerca da una coupé dal gusto comunque deciso come questa Porsche a motore anteriore. Una cosa è certa: con la sua carrozzeria allargata, molto più tonica nell'aspetto di quella della 924, la 944 si presta particolarmente bene a fare da "contenitore" di una meccanica altrettanto arretrante. Dunque, senza affatto escludere le altre versioni, noi non ci avvicineremo a una 944 trascurando le appaganti Turbo.

**PORSCHE 944 TURBO**



## QUOTAZIONI

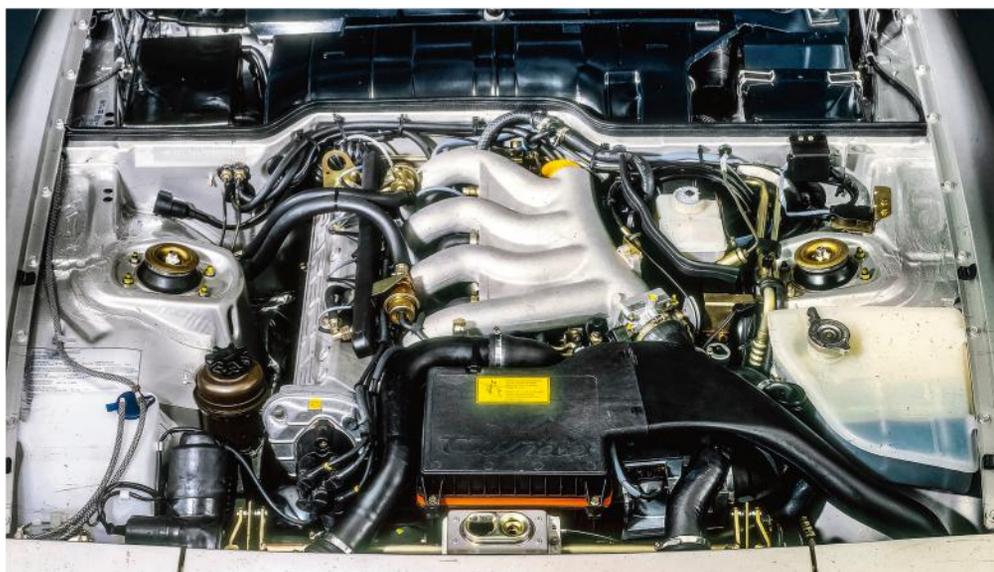
La **944 Turbo di prima generazione** (220 CV) ha una quotazione di 20.000 euro (label AB). La Turbo S, serie limitata prodotta tra il 1987 e il 1988, ha una valutazione più alta: 28.000. La seconda serie della Turbo (250 CV) invece si ferma a 22.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

**20.000**

Valore massimo € (label AB)

**28.000**



## 2 RESTAURO

Di tutta la serie "transaxle", è quella che maggiormente si presta a preparazioni meccaniche e che più spesso, di conseguenza, ha calcato l'asfalto di una pista. A meno che non abbiate aspirazioni altrettanto sportive, peraltro legittime, state alla larga da esemplari nei quali ci sia traccia di elaborazioni. Auto "chippate" con ben oltre 300 cavalli e la pressione di sovralimentazione sparata al doppio di quella originariamente prevista dalla Porsche non sono così rare, ma se la prospettiva è quella di un impiego stradale, meglio preferire vetture strettamente di serie, che garantiscono un'affidabilità decisamente superiore. La possibilità di grippare, su un'auto "tirata", è infatti un'evenienza per nulla remota. Una buona notizia è che, a differenza della 924 sovralimentata, la 944 Turbo ha intervalli di revisione della turbina molto più lunghi (salvo eventuali guasti, basta infatti controllarla ogni 150 mila

chilometri). Peraltro le stesse prescrizioni per il service ordinario previste dalla Casa (20 mila chilometri nel caso della 250 cavalli, e parliamo di un'auto di quasi quarant'anni fa) sono piuttosto distanziate tra loro. Dischi frizione e spingidisco sopportano, a loro volta, percorrenze in genere molto elevate; in occasione di interventi sulla distribuzione, sempre meglio sostituire preventivamente anche la pompa dell'acqua. Quanto alla carrozzeria, archiviate le trascurabili criticità delle prime serie aspirate, le lamiere di acciaio interamente zincato a caldo su entrambi i lati, che all'epoca permettevano di riconoscere una garanzia di dieci anni contro la corrosione e di tre per danni alla verniciatura, sono ancor oggi una copertura naturale di grande efficacia. In generale, anche se la manodopera qualificata un costo ce l'ha eccome, è una vettura che, per la sua bassa difettosità, rappresenta un'eccellente scelta per portarsi a casa prestazioni importanti a costi ancora accettabili. Pressoché assoluta la reperibilità dei ricambi.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>PINZA FRENO</b>	€ 70
<b>POMPA FRENI</b>	€ 220
<b>CERCHIO 7JX16"</b>	€ 255
<b>BULBO MANOMETRO OLIO</b>	€ 75
<b>SET TAPPETINI</b>	€ 205

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 924-944-928-968



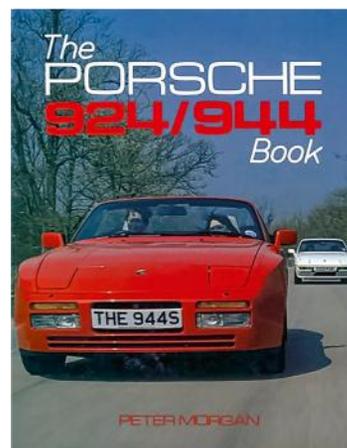
### Registro Italiano Porsche 924-944-928-968

Come tutte le "transaxle", anche la 944 sovralimentata ha la sua casa in questo sodalizio.

**Sito** [registroytalianoporsche924-944-928-968.it](http://registroytalianoporsche924-944-928-968.it)

**Email** [segreteria@924-944-928-968-registro.it](mailto:segreteria@924-944-928-968-registro.it)

### ● I libri



**In inglese consigliamo** "The Porsche 924/944 Book" di Peter Morgan, edito da Haynes Publishing. Per coloro che masticano il tedesco ecco "Porsche 924 & 944 Mit vier Zylindern zum Erfolg" di Jan-Enrich Muche, edito da Heel, e "Porsche 944 Wartungs und Restaurierungsbuch" di Oxyger's Design.

### ● Specialisti

#### Centro Porsche Roma

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [info.porsche@autocentribalduina.com](mailto:info.porsche@autocentribalduina.com)

#### Porsche Classic Parts

**Sito** [porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/genuineparts](http://porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/genuineparts)

#### RPM Specialist Cars

**Sito** [rpm-specialistcars.co.uk](http://rpm-specialistcars.co.uk)

**Email** [info@rpm-specialistcars.co.uk](mailto:info@rpm-specialistcars.co.uk)

**▼ PORSCHE 944 TURBO 1985-1988**



## 3 SU QUALE PUNTARE

Le Turbo sono le più potenti tra le 944. E insieme le più piccole, se prendiamo come metro di misura la cilindrata. Mentre infatti le aspirate hanno avuto, nel corso della loro carriera, tre diverse cubature (2.479, 2.681 e 2.990 cm<sup>3</sup>), le sovralimentate sono tutte basate sul più "piccolo" dei tre blocchi: virgolette ovviamente d'obbligo, visto che parliamo di un quattro cilindri di due litri e mezzo. Ci riferiamo alle Turbo al plurale perché ne sono esistite tre. La prima è la Turbo originaria, con 220 cavalli e 244 km/h (gennaio 1985 - settembre 1988), cui è seguita la Turbo S (model year 1988 soltanto, e appena 1.000 esemplari) con 250 cavalli e 260 orari di velocità di punta, ottenuti essenzialmente con una turbina più grande e una superiore pressione di sovralimentazione: era derivata dalle vetture del monomarca Turbo Cup. Infine, la Turbo ultima serie (settembre 1988 - settembre 1991): quest'ultima, pur non comprendendo la S nella denominazione ufficiale, ha la stessa potenza... della Turbo S. Come avrete constatato, la genealogia delle "transaxle" Porsche è molto ricca e in certi passaggi piuttosto complicata. Quello delle 944 più potenti rientra evidentemente in questa casistica. Tutte le Turbo si riconoscono agevolmente dalle aspirate soprattutto osservandole da dietro: hanno infatti una grembiaturatura aerodinamica sotto il paraurti. Cambia in realtà anche lo spoiler anteriore (che integra una doppia presa d'aria), ma in questo caso la modifica è meno visibile. Telaio rinforzato, serbatoio maggiorato, dischi autoventilanti Brembo di alluminio e servosterzo supportano, fin dalla "Turbo 220", le aumentate prestazioni. Sulla "Turbo 250" si aggiungono differenziale autobloccante al 40% (si poteva avere anche su tutte le altre 944, però solo come optional), ABS, assetto regolabile Koni e freni di origine 928 S4. Leggere modifiche aerodinamiche hanno abbassato il Cx da 0,35 a 0,33. Se cercate una turbo vecchia scuola, di quelle pigre in basso che poi scaricano adrenalina sferrando

▼ **PORSCHE 944 TURBO** 1988-1991

l'indimenticato calcio nella schiena, non avete scelto la macchina giusta. Sia la 220 che la 250 cavalli sono infatti sportive molto più vicine, nell'erogazione, alle vetture di oggi: il turbo lag è minimo, la coppia - e, quindi, la risposta ai bassi - generosa, con un allungo che rende onore al suo nome, visto che "tirano" in modo apparentemente inesauribile fino ai 7.000 giri. Anche ad andature moderate è possibile viaggiare in quarta o in quinta: basta pestare sul gas e ce n'è sempre. E paradossalmente è quasi un peccato dover usare così poco il cambio, veloce e preciso com'è. Tra le due la più elastica è in ogni caso la prima serie. Confrontando le rilevazioni di Quattroruote sulla ripresa 70-120 km/h in quinta nelle rispettive prove su strada, la "220 cavalli" ci mette infatti 11,9 secondi, la "250 cavalli" 13,4. "Tutto è all'insegna della perfezione. Quasi incredibile è il suo turbo privo di difetti.

**"SEMBRA FREDDA, MA POCHI METRI BASTANO PER SCATENARLA". COSÌ NEL 1986 SCRIVEVA QUATTRORUOTE NELLA PROVA**

Sembra fredda, ma pochi metri bastano per scatenarla. Un carattere, davvero, come ce ne sono pochi". Questa la sintesi con cui il mensile conclude, sul numero di novembre 1986, la prova su strada della Turbo da 220 cavalli. Due anni dopo, testando (a dicembre 1988) la versione da 250 cavalli, la giudica "Anche meglio rifinita della precedente. La sua carrozzeria continua a essere impeccabile quasi in ogni dettaglio. La Porsche ha perfezionato il turbo come meglio non si poteva. Una vettura moderna, ampiamente sfruttabile, la cui guida regala forti e piacevoli sensazioni". Ecco, se dopo avere letto queste valutazioni non siete ancora corsi fuori di casa a cercarne una, è solo perché siete certamente curiosi di leggere le prossime pagine di questo fascicolo.



## 4 IL MERCATO

La Turbo è stata la prima delle 944 a entrare nel mirino dei collezionisti, così come avvenuto qualche anno prima con la 924 Turbo rispetto alle versioni aspirate. Naturalmente il top di gamma, la serie limitata Turbo S, è il sogno di tutti gli amanti delle Porsche con motore anteriore a quattro cilindri e, di conseguenza, raggiunge valutazioni decisamente superiori (fino al 50% in più se perfetta). Alcuni si "accontentano" della 944 Turbo seconda serie che in pratica è, a livello di motorizzazione, una "S" senza "S": non essendo a tiratura limitata, ha una quotazione di poco superiore a quella della 944 Turbo di prima generazione. Le 944 Turbo sono inerte nella fascia di prezzo dai 20.000 euro ai quasi 50.000, a seconda delle condizioni: la prima edizione con motore da 220 CV ha una quotazione

di riferimento di 20.000 euro (label AB) e può raggiungere i 30.000 nel caso di un esemplare perfetto. Le Turbo da 250 CV valgono il 10% in più (da 22.000 a 33.000 euro). La rara Turbo S, invece, richiede esborsi ben superiori, come detto in precedenza: da 28.000 a 45.000 euro. È lo scotto da pagare per portarsi in garage una serie limitata. Le Turbo e Turbo S sono ormai tutte saldamente in mano a collezionisti Porsche dalla passione sconfinata, che ben difficilmente se ne separano, a meno che non stiano

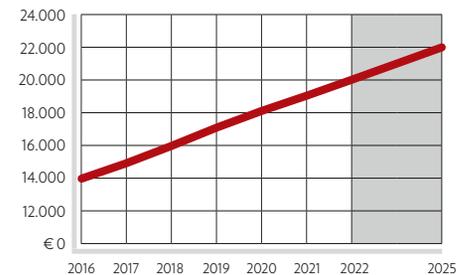
**ATTENTI AI COSTI DI UN EVENTUALE RIPRISTINO: MANODOPERA E RICAMBI SONO MOLTO SALATI**

puntando su modelli di Stoccarda di fascia superiore e intendano quindi "fare cassa". Ben difficilmente i prezzi riportati nei nostri listini sono trattabili. Spesso negli annunci di vendita appaiono richieste superiori alle quotazioni di Ruoteclassiche, ma in questi casi esiste un margine di trattabilità che alla fine consente di spuntare cifre più o meno allineate a quelle da noi indicate.

In futuro le 944 Turbo continueranno a salire: sono sicuramente le versioni giuste su cui puntare nella gamma delle Porsche con schema meccanico transaxle. Attenzione però alle spese di un eventuale ripristino, che non sono mai da sottovalutare: se ci si imbatte in un esemplare da restaurare, sappiate che non è poi remota la possibilità di spendere ben oltre il valore attuale della vettura. Infatti gli interventi necessitano di manodopera specialistica e i prezzi dei ricambi non sono certo da black friday. **RIC**



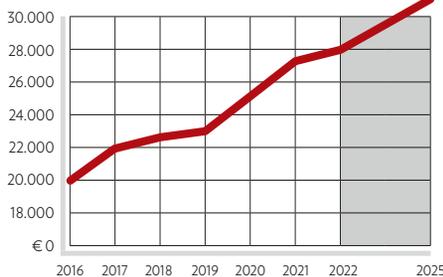
**PORSCHE 944 TURBO (220 CV)**  
1985-1988



**Costruite in un numero più limitato di esemplari rispetto alle aspirate (meno del 20% della produzione totale), hanno quotazioni superiori. Buone prospettive di crescita.**

**PORSCHE 944 TURBO S**

1988



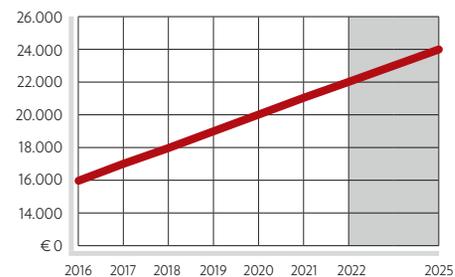
**Prodotta solo per il model year 1988**  
in 1.000 esemplari, la Turbo S è da considerare la versione giusta su cui puntare. Quotazioni elevate, ma giustificate dalla rarità.





**🚗 PORSCHE 944 TURBO (250 CV)**

1988-1991



**La II serie della Turbo**, in pratica una Turbo S costruita in serie non limitata, ha prospettive interessanti. Vale il 10% in più della prima generazione. In futuro la forbice si allargherà.



# DA PERDERE LA TESTA

È la prima della famiglia “transaxle” a essere proposta anche in versione decappottabile. La base è l’ultima evoluzione del modello, la S2: motore 3 litri e 16 valvole. Ad essa si affianca per pochi mesi l’edizione sovralimentata, prodotta in numeri limitatissimi

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



**PORSCHE 944 S2 CABRIOLET**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Dicono che la “rivoluzione” della 944 rispetto alla 924, da cui deriva, sia stata il passaggio dal motore Audi al quattro cilindri Porsche. E hanno ragione. Ma c’è un altro elemento che - anche a occhio nudo - rende la 944 parecchio diversa dalla progenitrice: la disponibilità, accanto alla coupé, della versione cabriolet. Ed è la prima volta che una Porsche “transaxle” ha questa possibilità, negata anche alle grosse 928 a otto cilindri. Al fascino della prima volta la 944 scoperta aggiunge

paradossalmente il sapore del crepuscolo: il suo primo listino italiano risale infatti a dicembre 1988 (anche se poi le consegne inizieranno solo nella primavera 1989): sono passati più di sette anni dalla presentazione della 944, che nel frattempo si è evoluta nella seconda serie, la S2. Ed è con questa denominazione che viene infatti lanciata la decappottabile, il che significa con la variante più grossa del motore, quella con 16 valvole, 2.990 cm<sup>3</sup> e 211 cavalli. Davanti a sé la più grossa quattro cilindri mai costruita dalla Casa di Zuffenhausen non ha che meno di tre anni di vita, considerando che a settembre 1991 tutta la gamma d’accesso verrà rimpiazzata dalla 968. Un periodo breve ma a suo modo intenso, visto che al tremila aspirato, negli ultimi mesi



di produzione, la 944 S2 Cabriolet verrà declinata anche in versione Turbo, dalla produzione “contingentata” e per questo, oggi, ambita dai collezionisti. Anche la S2 atmosferica è costruita in numeri limitati (circa 5.700 esemplari). Un’ulteriore ragione per apprezzarla come Porsche decisamente alternativa.

## QUOTAZIONI

La quotazione della **944 S2 Cabriolet** è compresa tra i 25.000 euro (label AB, cioè in buone condizioni) e i 37.500 euro (label A+, ovvero perfettamente conservata o restaurata a livello professionale). La versione Turbo, prodotta solo nel 1991, va da 35.000 a 52.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

**25.000**

Valore massimo € (label AB)

**35.000**

## 2 RESTAURO

Anche se ha pochi chilometri e un book di manutenzione esemplare, la Cabriolet su cui avete messo gli occhi e che starete finalmente guidando per un primo test drive non sarà avara di scricchiolii e rumori parassiti, particolarmente evidenti alle basse velocità, quando il motore non ha ancora preso giri (e sound) a sufficienza per coprire queste ben meno pregiate espressioni acustiche. Non inquietatevi e passate oltre: è normale, per una decappottabile di trent'anni e passa, essere poco silenziosa; le numerose plastiche rigide dell'abitacolo amplificano questa sensazione ma non vanno considerate come reali campanelli d'allarme. Dedicate invece più attenzione alla capote, che molto spesso è il vero anello debole della catena. Se anche la tela (di produzione American Sunroof Company) è in ordine, controllate la zona di contatto con i cristalli laterali, da cui è molto probabile che infiltri acqua. È inoltre altamente possibile che la

struttura del mantice abbia inneschi di corrosione ben nascosti nella zona di contatto con la cornice superiore del parabrezza. Altro elemento critico, il lunotto in plexiglas: se chi ha usato la vettura in precedenza era il tipo da aprirla poco, tutt'al più lo troverete un po' "imbarcato"; se invece aveva l'abitudine di percorrere molta strada a capote abbassata, rimanendo a lungo in piega la plastica si sarà irrimediabilmente tagliata. In commercio si trovano capote non originali (ma, garantiscono gli esperti, persino di qualità migliore) complete di scoli dell'acqua a circa 750 euro, un prezzo onestissimo al quale non è detto che debba essere aggiunto quello della manodopera, nel senso che due persone con una media manualità riescono a smontare la vecchia copertura e a installare la nuova con una giornata di lavoro. Molto più onerose le sei guarnizioni perimetrali che assicurano la tenuta della capote, che hanno un costo complessivo di 1.500 euro, ma che rappresentano talora un investimento irrinunciabile.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>INTERNO CAPOTE</b>	€ 750
<b>GUARNIZIONE COF. POST.</b>	€ 80
<b>MANIGLIE PORTE</b>	€ 530
<b>INGRANAG. CONTRALBERO</b>	€ 100
<b>POMPA ACQUA</b>	€ 635

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 924-944-928-968



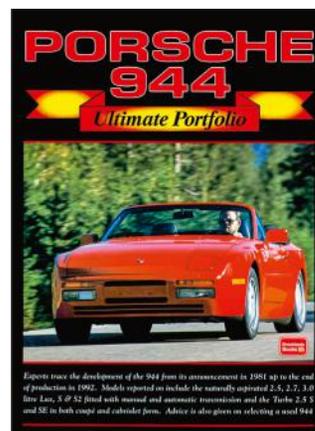
### Registro Italiano Porsche 924-944-928-968

Si conferma il sodalizio di riferimento anche per la versione scoperta della 944. Il registro accoglie tutte le "transaxle".

**Sito** [registroitalianoporsche924-944-928-968.it](http://registroitalianoporsche924-944-928-968.it)

**Email** [segreteria@924-944-928-968-registro.it](mailto:segreteria@924-944-928-968-registro.it)

### ● I libri



### "Porsche 944 Ultimate Portfolio"

(Brooklands Books) racconta l'evoluzione dell'intera serie 944, coupé e cabriolet. Dedicato a tutta la serie "transaxle", è "Original Porsche 924/944/968" di Peter Morgan. Sulla stessa linea editoriale "Porsche 924 928 944 968" di David Vivian (Crowood Autoclassics).

### ● Specialisti

#### Centro Porsche Catania

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [info@palazzosrl.it](mailto:info@palazzosrl.it)

#### Mavment

**Sito** [mavment.com](http://mavment.com)

**Email** [info@mavment.com](mailto:info@mavment.com)

#### Porsche Classic Parts

**Sito** [porsche.com/international/](http://porsche.com/international/)

[accessoriesandservice/classic/genuineparts](http://accessoriesandservice/classic/genuineparts)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Se vi piace la 944 Turbo Cabriolet dovete armarvi di pazienza e sperare nella fortuna: è stata costruita per pochissimo tempo - appena sei mesi, da marzo a settembre 1991 - in 500 esemplari (questo

il numero annunciato dalla Casa ai tempi del lancio) - prima che la 968 facesse piazza pulita delle precedenti serie delle Porsche "piccole" a motore anteriore. È pertanto un'auto da veri intenditori, vocazione sottolineata dal fatto che il suo look - scritte a parte - coincide alla perfezione con quello dell'aspirata, dunque non c'è pericolo che qualcuno la scelga perché fa più scena. Non è affatto banale, insomma, ma neppure ha nulla sopra le

righe. Diversamente dalla S2 (aspirata), la Turbo ha un motore più piccolo, giacché - come pure la coupé - conserva il blocco delle prime 944: due sole valvole per cilindro, 2.479 cm<sup>3</sup>, 250 cavalli (come nella Turbo S) e 260 orari di velocità massima. Cifre che determinano un quadro dinamico di sicuro interesse, a supporto del quale interviene una dotazione tecnica non così scontata, oltre trent'anni fa, su una granturismo: differenziale autobloccante (al



**PORSCHE 944 S2 CABRIOLET** 1988-1991

## 4 IL MERCATO

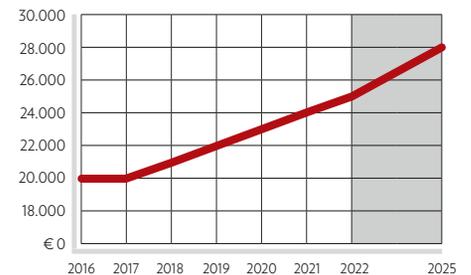
Dal punto di vista collezionistico, la 944 Cabriolet si rivolge a un pubblico ben più ampio rispetto a quello della 944 coupé. Desta infatti l'attenzione non solo degli appassionati del marchio, ma anche di coloro che cercano una scoperta sportiva, dalle prestazioni elevate e di lignaggio superiore, senza arrivare a investire cifre importanti (sia nell'acquisto sia per la manutenzione più o meno ordinaria), come quelle necessarie per esempio per entrare in possesso di una Ferrari Mondial Cabriolet. Proprio quest'ultima è la pietra di paragone della 944 S2 Cabriolet. La tedesca non è affatto lontana in termini di prestazioni dalla scoperta di Maranello, ma è nettamente superiore in termini di affidabilità e costa molto meno da mantenere, oltre ad avere un prezzo d'acquisto più competitivo. Impegnativa e difficile da reperire è invece la 944 Turbo Cabriolet, costruita nel 1991 in oltre 500 esemplari (la versione aspirata è stata

prodotta in circa 5.700 unità): il suo valore supera di ben 10.000 euro quello della S2 nella fascia AB. Una differenza ben giustificata. Occorre però considerare che la Turbo è molto rara in Italia e che quindi l'eventuale ricerca dovrà spostarsi in Germania, dove, come spesso accade, i prezzi sono ben più alti dei nostri. Comprare una 944 Cabriolet è, rarità a parte, un po' più facile rispetto alla 944 coupé perché essendo in mano prevalentemente ad appassionati generici, accade sovente che dopo qualche anno di utilizzo decidano di venderla. Gli esemplari in mano ai commercianti specializzati, invece, sono generalmente sopravvalutati e meno convenienti, oppure in stato di conservazione non ottimale. Ma l'eccezione può sempre capitare. I valori di mercato sono destinati a crescere in futuro sulla falsariga delle coupé, seppure su un livello di prezzo più alto. Le quotazioni dovrebbero salire di circa 1.000 euro all'anno, coprendo così i costi di gestione e manutenzione, se si escludono ovviamente interventi straordinari. **RC**



**PORSCHE 944 S2 CABRIOLET**

1988-1991



**Rara ma reperibile senza grandi difficoltà** in Italia, ha valori di mercato interessanti che, nel caso di esemplari perfetti, raggiungono i 37.500 euro.

40%), ABS e - per la gioia di quelli che amano viaggiare en plein air anche nelle ore più calde delle giornate estive - condizionatore automatico. Per rendere le operazioni di trasformazione da chiusa ad aperta (e viceversa) particolarmente agevoli e veloci, c'è pure la capote ad azionamento elettrico; anche i sedili si regolano elettricamente. La versione aspirata, che ricordiamo ha un 3 litri con distribuzione a 16 valvole, ha un funzionamento più

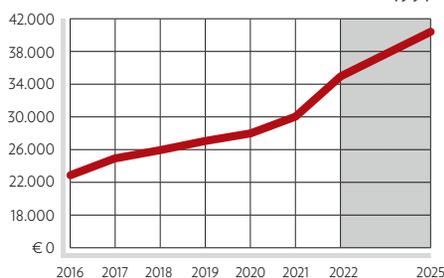
## LA VERSIONE ASPIRATA HA UN INDOLE PIÙ DOCILE ED È QUINDI PIÙ ADATTA A UNA GUIDA RILASSATA E CONFORTEVOLE

progressivo e un'erogazione tutt'altro che brutale alla portata di un più ampio parterre di conducenti. Il suo assetto meno rigido (anzi, tutto sommato morbido in relazione a prestazioni comunque elevate: parliamo pur sempre di una scoperta da 240 orari) è più adatto a trasferte a lungo e medio raggio, ma richiede un filo di attenzione supplementare nei percorsi veloci e guidati. Tra le due il gap in termini di cavalli non è certo enorme (39) ma l'indole è parecchio diversa.



↑ PORSCHE 944 TURBO CABRIOLET 1991

↓ PORSCHE 944 TURBO CABRIOLET 1991



**Le prospettive di rivalutazione** sono superiori a quelle dell'aspirata S2. La Turbo è considerata un'auto da collezionista di medio-alto livello. In Italia ne circolano poche.



# CAPITOLO FINALE

Ultima evoluzione della famiglia 944, anticipa nel disegno del frontale alcuni stilemi della futura 993. Il motore base è il noto 4 cilindri di 3 litri da 240 CV. Intriganti la versione alleggerita Club Sport e l'esuberante Turbo da 305 CV

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

“Certe emozioni non si possono descrivere. Provatele.” È lo slogan con cui la 968 viene presentata sul mercato italiano. Ed è onesto, nel senso che è un modello forse ancora più intrigante da guidare che da vedere. Malgrado l'identificativo numerico autonomo (che non ha un significato preciso) è la terza serie della 944, prova ne sia che fino alla vigilia del debutto (settembre 1991) è conosciuta con il codice interno 944 S3. Rappresenta il canto del cigno delle “transaxle” Porsche, e al fascino crepuscolare associa i vantaggi di essere



a tutti gli effetti una youngtimer, visto che gli esemplari più recenti (settembre 1995) risalgono a poco più di un quarto di secolo fa. La pubblicità dell'epoca declama con orgoglio, prima di tutti gli altri, un fatto: la 968 è “nata negli stabilimenti di Zuffenhausen”, rompendo quindi la tradizione delle serie precedenti, costruite

in larga misura a Neckarsulm, fabbrica in origine NSU poi passata in quota Audi. Il restyling introdotto sul corpo vettura della 944 S2 introduce alcuni richiami alla coeva 928 (per esempio gli inediti proiettori tondi sempre retrattili, ma non più a scomparsa, e i gruppi ottici posteriori) e nel frontale anticipa alcuni stilemi della 993. I cerchi ruota in lega con disegno Cup a cinque razze da 16 pollici (o 17, con supplemento di prezzo) derivano dalla 911 Turbo.

Il motore è il conosciuto quattro cilindri 16V di 3 litri che il variatore di fase VarioCam ha però potenziato facendogli raggiungere 240 cavalli; il cambio è uno dei primi sei marce di serie; in alternativa, si può ottenere l'automatico Tiptronic a 4 rapporti. Solo 11.602 gli esemplari costruiti: rara, dunque “appetitosa” in prospettiva futura.

**PORSCHE 968**



## QUOTAZIONI

La 968, ultima evoluzione della 944, ha valori di mercato compresi tra i 21.000 euro della coupé in buono stato e i 26.700 euro richiesti per una Club Sport, che raggiunge i 40.000 euro se in condizioni A+. In mezzo, la Cabriolet (da 25.000 a 37.500 euro).

Valore minimo € (label AB)

**21.000**

Valore massimo € (label AB)

**26.700**



## 2 RESTAURO

La parola d'ordine è VarioCam, alias il variatore di fase: un dispositivo di grande pregio tecnologico, apprezzabilissimo per l'erogazione lineare che assicura (e che dà dei punti al 2.5 Turbo, e nemmeno pochi), ma che pretende alcune attenzioni tutte per sé. A 120-130 mila chilometri va infatti smontato e revisionato perché le parti interne (pattini e catena in modo particolare) sono facili all'usura. La distribuzione è peraltro, in generale, uno dei punti dolenti dell'ultima "transaxle" a quattro cilindri: da un paio d'anni la rete Porsche ha infatti esaurito la disponibilità dei tendicinghia, che oggi risultano ufficialmente "out of stock" in tutto il mondo e che Porsche Classic, il dipartimento heritage della Casa, non ha ancora inserito tra le referenze per le quali è programmata la ricostruzione. Armandosi di tanta pazienza, non è impossibile trovare ancora qualche fondo

di magazzino, più facilmente presso ricambisti privati che nella rete istituzionale della Casa. La soluzione migliore, in questo caso, è mettersi alla ricerca dei pezzi con larghissimo anticipo rispetto alla scadenza prevista dal service. E - non ce ne vogliono i futuri proprietari di 968 alle prese con lo stesso problema - acquistare direttamente due confezioni del kit completo. A parte queste accortezze, la 968 è una youngtimer che non dà problemi e per la quale la ruggine è una compagna assolutamente sconosciuta. Nonostante gli assemblaggi e i materiali non siano poi così diversi da quelli della 944, la qualità percepita è un gradino più elevata. Si nota, insomma, che è costruita interamente a Zuffenhausen (anche se in realtà già le ultime 400 unità della 944 coupé erano state assemblate nel tempio della Casa madre). Per la Cabriolet, in considerazione del fatto che la copertura coincide sin nei più piccoli dettagli, valgono le stesse considerazioni che già abbiamo espresso esaminando la 944 decappottabile.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

PARAURTANTI ANTERIORE	€ 890
MOTORE RETROVISORE	€ 80
CORPO FARFALLATO	€ 335
VENTOLA RADIATORE	€ 425
BARRA ANTIROLLIO ANT.	€ 450

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 924-944-928-968



**Registro Italiano Porsche  
924-944-928-968**

Anche la 968 rientra sotto l'egida di questo sodalizio, riferimento per tutti i proprietari, o aspiranti tali, delle "transaxle"

**Sito** [registroitalianoporsche924-944-928-968.it](http://registroitalianoporsche924-944-928-968.it)

**Email** [segreteria@924-944-928-968-registro.it](mailto:segreteria@924-944-928-968-registro.it)

### ● I libri



#### Edito da Automobilia

e curato da Stefano Pasini, "Porsche 968" contiene le informazioni essenziali sul modello. Consigliato "Porsche 924 944 968" di Jörg Austen, molto esaustivo. L'editore (la tedesca Motor Buch Verlag) è garanzia di qualità; bisogna però conoscere il tedesco.



### ● Specialisti

**Centro Assistenza Porsche Padova Est**

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [verardini@porsche.it](mailto:verardini@porsche.it)

**Mavment**

**Sito** [mavment.com](http://mavment.com)

**Email** [info@mavment.com](mailto:info@mavment.com)

**Porsche Classic Parts**

**Sito** [porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/genuineparts](http://porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/genuineparts)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Una delle differenze tra la 944 e la 968 è che, mentre nella prima la Cabriolet arriva con uno scarto di vari anni, qui la carrozzeria chiusa e quella aperta debuttano in contemporanea, e insieme accompagnano l'intero percorso evolutivo del modello. Se però per la 968 Cabriolet il menu è fisso, nel senso che non ci sono varianti, la coupé conosce diverse "interpretazioni". La 968 standard conserva, come tutte, la stessa plancia della 944, giusto con qualche arricchimento: indicatore della temperatura esterna, all'epoca ancora poco diffuso, e sei altoparlanti dell'impianto Hi-Fi. A ottobre 1992, in occasione del Salone di Parigi, viene affiancata dalla 968 CS (Club Sport). Si tratta di una versione alleggerita dal carattere espressamente corsaiolo. La riduzione di peso da 1.370 a 1.320 kg viene conseguita semplificando al massimo l'allestimento mediante l'eliminazione di molte dotazioni: mancano gli alzacristalli elettrici, l'aria condizionata, la chiusura centralizzata, la regolazione elettrica degli specchietti, gli airbag (il volante è quello della Carrera RS a tre razze con diametro di 360 mm), il tergilunotto e così via. Anche l'apertura elettrica del portellone viene sacrificata (sostituita da uno sgancio meccanico). I sedili anteriori sono a guscio (come sulla Carrera RS), mentre quelli posteriori sono del tutto assenti. Per contenere il peso viene persino montata una batteria più piccola (36 Ah) e si rinuncia alla seconda ventola di raffreddamento. A coloro che non intendono rinunciare ad ogni confort viene comunque data la possibilità di richiedere i sedili di serie con regolazione manuale, l'impianto di climatizzazione (ma in questo caso si deve montare l'originale batteria da 63 Ah) e il tettuccio sollevabile. Esternamente la CS si distingue per i cerchi ruota da 17 pollici (anteriori 7,5 Jx15 con pneumatici 225/45 ZR 17; posteriori 9 Jx17 con gomme 255/40 ZR17) in tinta con la carrozzeria, proposta nelle colorazioni bianco, giallo, rosso, nero e blu marittimo. Dal punto di vista meccanico non vi sono

**PORSCHE 968** 1991-1995



## PORSCHE 968 CABRIOLET 1991-1995



## PORSCHE 968 CS 1992-1995



differenze rispetto alla 968 normale, a eccezione dell'assetto ribassato di 200 mm davanti e dietro. Tuttavia viene offerto un pacchetto sportivo che comprende sospensioni più rigide, freni più efficaci con dischi forati e differenziale autobloccante. Nulla cambia, né nella CS "liscia" né in quella "kittata", in termini di motore, il generoso quattro cilindri in lega leggera di 3 litri a quattro valvole con distribuzione VarioCam. Grazie alla cura dimagrante però i suoi 240 CV garantiscono prestazioni di assoluto rilievo, consentendo alla CS di raggiungere i 252 km/h. Per dovere di cronaca citiamo la 968 Turbo S, denominazione che potrebbe far pensare alla necessità di distinguerla da una Turbo normale che in realtà non è mai esistita. Questa autentica rarità non è altro che la versione stradale della 968 Turbo RS, un mostro da pista con 337-350 cavalli, sviluppato per partecipare alle competizioni della Classe GT e allestito in 3-4 unità.

**ALLA FINE DEL 1992  
ARRIVA LA VERSIONE  
ALLEGGERITA CLUB  
SPORT, CHE PERDE  
50 KG DI PESO.  
SUPERA I FATIDICI  
250 KM/H**

Nella Turbo S, costruita in appena 13-14 esemplari a partire da aprile 1993, le prestazioni sono quindi da primato; la velocità di punta si assesta sui 290 all'ora. E questo grazie sia al quattro cilindri turbocompresso da 305 cavalli che associa la testata della 944 Turbo al basamento di tre litri sia al peso "limato" di ben 70 kg rispetto alla normale 968 coupé. Gran parte della trasmissione è irrobustita per gestire l'upgrade di potenza (frizione rinforzata, volano monomassa invece che bimassa, differenziale autobloccante al 75%, rapporti al cambio specifici); maggiorati anche i cerchi (da 18 pollici) e i freni. Sul cofano motore ci sono due piccole prese d'aria Naca; lo spoiler posteriore, diviso in tre parti, è regolabile. Si tratta di una vettura introvabile e dalle quotazioni stratosferiche, lontane anni luce dal nostro budget.

## 4 IL MERCATO

Con una produzione appena superiore alle 11.000 unità, la 968, in pratica una 944 S3, non ha riscosso molto successo. Dopo la fiammata iniziale del 1992, in cui fu costruita in oltre 5.000 esemplari, la produzione rallentò di anno in anno fino a uscire di produzione nel 1995. Questo non significa, però, che non debba essere considerata una Porsche da collezionare, anzi: negli ultimi anni i porschisti l'hanno rivalutata e le quotazioni stanno crescendo di conseguenza. Gli estimatori del marchio ne apprezzano la grande qualità costruttiva e le prestazioni dell'equilibratissimo 4 cilindri che, in questa edizione, raggiunge i 240 CV. Attualmente le coupé si pongono appena sopra le 944 Turbo da 220 CV: 21.000 euro è il valore di riferimento, con una punta massima di 31.500 euro. Le Cabriolet sono quotate da 25.000 euro (label AB) a 37.500 euro (label A+): sono

prezzi identici a quelli delle 944 S2 Cabriolet. Ma la 968 più ambita è la Club Sport, che già all'epoca riscosse un successo notevole (ne sono state assemblate circa 1.500 unità, ossia oltre il 10% della produzione complessiva della 968). Questa versione più sportiva e alleggerita è quotata 26.700 euro se in buone condizioni, ma può raggiungere tranquillamente i 40.000 euro se in stato di conservazione ottimale oppure restaurata professionalmente. In prospettiva, la 968 continuerà a crescere nel gradimento: la sua produzione piuttosto modesta sta diventando sinonimo di esclusività. Ma se la coupé normale e la Cabriolet avranno un trend nella media, per la Club Sport è altamente probabile che la crescita di valore sarà nettamente più importante: è questa, dunque, la versione su cui puntare. All'estero la riscoperta della 968 è avvenuta ben prima che in Italia. Per acquistarla occorre quasi sempre rivolgersi al mercato degli specialisti: i commercianti hanno intuito

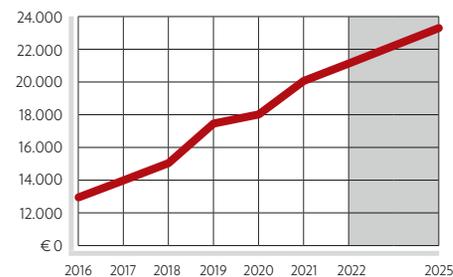
## LA VERSIONE SU CUI PUNTARE È LA CLUB SPORT, CHE IN CONDIZIONI PERFETTE TOCCA I 40.000 EURO

con largo anticipo sui privati il potenziale delle 968 e ne hanno fatto incetta quando si potevano comprare a cifre molto basse. Ora ne approfittano per guadagnare con lauti margini. Alcuni acquirenti del nuovo avevano comprato questa sportiva di Stoccarda con l'intenzione di conservarla amatorialmente e in vista di un utilizzo col contagocce: sono questi esemplari, perfetti e con pochi chilometri, l'obiettivo giusto che il collezionista deve porsi nella ricerca. Certo sono casi rari, ma non impossibili da scovare. **RIC**



### ➔ PORSCHE 968

1991-1995

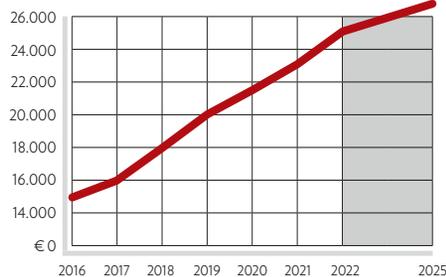


### La 968 è stata finalmente "sdoganata":

oggi le sue elevate qualità sono universalmente riconosciute. Al punto da spuntare quotazioni superiori alla precedente 944.

### ➔ PORSCHE 968 CABRIOLET

1991-1995

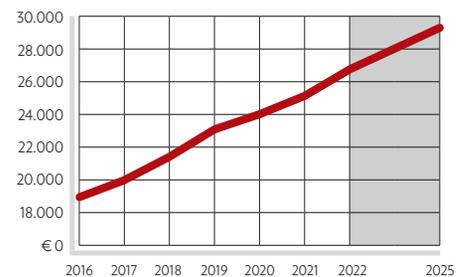


I valori attuali sono identici a quelli della 944 Cabriolet S2, anche se in futuro gli esperti del Comitato Prezzi prevedono un graduale distacco, a favore delle 968 Cabriolet.





**PORSCHE 968 CLUB SPORT**  
1992-1995



**È l'allestimento alleggerito**, con assetto ribassato. A richiesta era proposto un kit con sospensioni più rigide, freni più efficaci e differenziale autobloccante. Valori in crescita.



# V8 ALLA TEDESCCA

L'inedito motore di 4,5 litri è montato anteriormente, con cambio al retrotreno. Nata con un occhio di riguardo al mercato americano, è una granturismo raffinata e dalle prestazioni notevoli. Però non convince i porschisti, per i quali la 911 è intoccabile. Peccato

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

**PORSCHE 928**



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Potrebbe sembrare azzardato, eppure la 928 andrebbe considerata come la prima Porsche progettata internamente dalla Casa partendo da un foglio bianco. La 356 infatti prendeva spunto dalla Volkswagen "Maggiolino"; l'iconica 911 si inseriva nel solco della tradizione, mantendo lo schema meccanico con motore boxer (sia pure a 6 cilindri) montato posteriormente a sbalzo. La 924 era un progetto per la Volkswagen. Ecco quindi spiegata la rilevanza storica della 928, il cui sviluppo prese avvio a inizio anni 70, con l'obiettivo di affiancare e poi

sostituire proprio la 911. A volere dare una svolta fu Ernst Fuhrmann, giunto a guidare la Porsche nel 1972: valente ingegnere viennese legato alla famiglia dal 1947 e "padre" del leggendario boxer da corsa a quattro alberi a camme in testa degli anni 50. Il design della nuova sportiva era opera del lettone Anatole Carl Lapine, responsabile



del centro stile della Casa. Egli definì una vettura del tutto nuova, con un frontale basso e filante e linee morbide, evidenti soprattutto nella coda, dominata da un ampio portellone. Dal punto di vista meccanico, si riprendeva lo schema della 924, con motore anteriore e cambio al retrotreno, in blocco col differenziale. Ma la vera novità era l'inedito motore V8 di 4,5 litri. Presentata al Salone di Ginevra del 1977, la 928 si presentava quindi come una granturismo ad alte prestazioni, sicura e "facile". La stampa l'apprezzò e difatti fu insignita nel 1978 del prestigioso premio "Auto dell'Anno". Nonostante le molte doti purtroppo la clientela non le tributò il meritato successo. Ma il tempo è galantuomo e oggi è un "pezzo" da collezione.

## QUOTAZIONI

La 928 "prima maniera" ha un valore di 20.000 euro (label AB), che salgono a 24.000 nel caso della S e a 25.000 per la S4. La GT, invece, è quotata 27.000 euro (AB), ma può raggiungere i 40.500 se perfetta. Fuori dal nostro budget la GTS.

Valore minimo € (label AB)

**20.000**

Valore massimo € (label AB)

**27.000**

## 2 RESTAURO

È una vettura per nulla semplice, con numerose criticità e una caratteristica fuorviante, nel senso che a una mano inesperta può sembrare a posto anche se in realtà nasconde problemi importanti. Meglio dunque farsi consigliare da uno che conosca in profondità il modello e valutare molti esemplari prima di staccare l'assegno, preferendone uno più costoso ma ok a uno da ripristinare: i ricambi si trovano (a parte pochi dettagli della prima serie), ma sono molto cari. Prima cosa, sostituite subito i tubi dell'idroguida che in caso di cedimento possono inondare il vano motore di liquido infiammabile. Soprattutto dalla S4 in poi è bene prevenire la cinghia della distribuzione (se non ci sono fatture certe che comprovino che è già stata fatta) e sostituire contestualmente la pompa dell'acqua (sarebbe spiacevole doversi confrontare con perdite poco tempo dopo). Le prime GTS hanno un consumo di olio

elevato, in seguito corretto dalla Casa. Problemi trasversali alle varie serie sono gli ammortizzatori provati dalla massa elevata, i supporti del motore che vanno controllati e quasi sempre sostituiti perché incidono sulle vibrazioni tanto al minimo quanto in velocità e i supporti del cambio, che devono essere controllati ogni tre anni e sovente rimpiazzati in quanto un disallineamento della catena cinematica può avere effetti devastanti sulla trasmissione. Le 928 sono afflitte da numerosi malfunzionamenti elettrici: ci sono centraline ovunque, l'elettronica è quella complessa e sorpassata degli anni 80, i contatti si ossidano con facilità (usate dell'antiossidante una volta all'anno nell'enorme scatola fusibili) e sono frequenti i casi di falsi positivi (come ad esempio il sensore di tensione della cinghia sul model year 1988 che si attiva senza un reale guasto). Quel che toglie in meccanica e in impianto elettrico, la 928 lo rende in carrozzeria: niente ossidazione, al massimo vernici opacizzate e qualche "bolla" sugli elementi in acciaio delle guarnizioni vetro.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>GUARNIZIONI V8 (SERIE)</b>	€ 430
<b>TUBO FILTRO ARIA</b>	€ 200
<b>PUNTERIA IDRAULICA</b>	€ 250
<b>RIVEST. PASSARUOTA</b>	€ 420
<b>ALLOGGIAMENTO FARO</b>	€ 170

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano 924-944-928-968



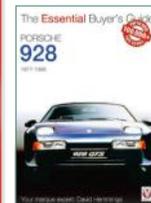
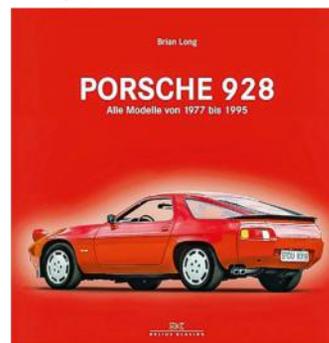
### Registro Italiano Porsche 924-944-928-968

La 928, regina della famiglia "transaxle", ha il suo regno in questo registro, che è una garanzia di assistenza qualificata.

**Sito** [registroitalianoporsche924-944-928-968.it](http://registroitalianoporsche924-944-928-968.it)

**Email** [segreteria@924-944-928-968-registro.it](mailto:segreteria@924-944-928-968-registro.it)

### ● I libri



**In tedesco c'è** "Porsche 928 Alle Modellen von 1977 bis 1995", di Brian Long per la Delius Klasing. Analoga opera, del medesimo autore, si può trovare in francese, nella collana "Top Model" dell'editrice Etai. In inglese c'è invece, "Porsche 928", titolo della collana "The Essential Buyer's Guide" di Veloce Publishing. Con "Porsche 928 Takes on the competition" la tradizionale raccolta di servizi giornalistici della Brooklands Books mette infine la 928 a confronto con le concorrenti dell'epoca.

### ● Specialisti

#### Centro Porsche Catania

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [info@palazzosrl.it](mailto:info@palazzosrl.it)

#### Mavment

**Sito** [mavment.com](http://mavment.com)

**Email** [info@mavment.com](mailto:info@mavment.com)

#### Porsche Classic Parts

**Sito** [porsche.com/international/](http://porsche.com/international/)

[accessoriesandservice/classic/genuineparts](http://accessoriesandservice/classic/genuineparts)

**PORSCHE 928** 1977-1982



## 3 SU QUALE PUNTARE

Di fatto le prime 928 non sono supercar potenti oltremisura, ma magnifiche granturismo comode, silenziose e abbastanza veloci anche secondo i criteri di oggi. Il tutto con un investimento ancora limitato rispetto al potenziale di crescita. Quindi la 928 “prima maniera” si colloca in cima alla nostra lista dei desideri. L'altra versione suggerita dai nostri esperti è la GT, che è rimasta in produzione solamente per i model year 1989-1991, e dunque è molto rara (persino meno diffusa dell'edizione finale GTS). Con una potenza di 330 CV, la GT è inferiore soltanto alla GTS, ma a livello di quotazioni rimane un gradino ben al di sotto, e quindi presenta un margine di rivalutazione più interessante. Come accennato la 928 debutta al Salone di Ginevra del 1977. Benché lo schema meccanico con motore anteriore e cambio al posteriore in blocco col differenziale sia già stato anticipato dalla 924, la 928, che ricordiamo in un primo momento è destinata a sostituire la 911, è tutta nuova e proietta la Porsche in un segmento inesplorato, quello delle granturismo. La Casa del resto, avendo un occhio di riguardo per il mercato americano, vitale per il marchio, intende proporre una sportiva che abbina alle prestazioni elevate un notevole confort di marcia e una facilità di guida che consenta anche ai meno smaliziati di divertirsi. Sotto il lungo cofano anteriore si cela un inedito V8 di 4,5 litri da 240 CV. Una scelta che vuole attrarre la clientela americana, tradizionalmente adusa a tale architettura. Non molto potente, ma comunque in grado di far raggiungere i 230 km/h, spicca per l'elevata coppia, che rende il ricorso al cambio, uno ZF manuale a 5 marce, quasi saltuario. A richiesta comunque è proposta una trasmissione automatica a 3 rapporti, di serie per il mercato Usa. Altra novità meccanica è la raffinata sospensione posteriore a ruote indipendenti denominata “asse Weissach”, che grazie alla particolare geometria compensa automaticamente le variazioni della convergenza, rendendo la vettura meno scorbutica. Dal punto di vista stilistico la 928 esibisce linee sinuose e perfettamente

## ▼ PORSCHE 928 GT 1989-1991

levigate. Gli scudi paraurti sono integrati nel corpo vettura; il fascione posteriore ingloba i gruppi ottici. Sul muso, molto basso e filante, spiccano i proiettori retrattili a comando elettrico, che ricordano da vicino quelli della Lamborghini Miura. Nella coda, forse la parte più originale ma al tempo stesso più criticata, prevede un ampio portellone per accedere al vano bagagli. L'abitacolo, ampio e luminoso, offre un'abitabilità 2+2; l'accesso alle due poltroncine posteriori è facilitato dalle lunghe porte. Lo sviluppo dell'arredamento interno è il risultato di un attento studio ergonomico. L'inclinazione del gruppo piantone del volante-cruscotto è regolabile manualmente e lo stesso dicasi della pedaliera. La dotazione comprende, oltre agli alzacristalli elettrici e agli specchietti regolabili elettricamente, l'impianto di condizionamento, con bocchette disposte anche sui braccioli dei pannelli porta. Insomma la 928 ha tutte le carte in regola

## NEL 1978 È "AUTO DELL'ANNO"; PURTROPPO NONOSTANTE LE MOLTE DOTI NON CONQUISTA I CUORI

per piacere; purtroppo però non è così. Per evitare di incorrere in un clamoroso fiasco, a distanza di soli 2 anni i vertici della Porsche corrono ai ripari, e riposizionano il modello come "sorella maggiore" della 911, sulla quale tornano a investire in sviluppo. Nel 1979 ecco che la gamma si amplia con la 928 S (la "normale" prosegue fino al model year 1982), con motore maggiorato a 4,7 litri e potenziato fino a 300 CV (310 dall'autunno 1983). Si distingue per gli spoiler anteriore e posteriore e per la modanatura laterale in tinta con la carrozzeria. La S4 arriva col model year 1987: il V8 raggiunge i 5 litri (320 CV) e la distribuzione adotta le 4 valvole per cilindro (questo motore debutta l'anno prima per gli Usa). Si riconosce subito per lo spoiler posteriore "sollevato" dalla carrozzeria. Nella primavera del 1989 ecco la "nostra" 928 GT, quasi identica alla S4.



### NOI CE L'ABBIAMO

**Ci sono coloro** che sono legati alla 928 da una vita. Daniele la sognava fin dal 1982, quando in viaggio sulla Porsche 924 di suo padre ne vide una sfrecciare in autostrada. Oppure Francesco, che conosce la sua futura 928 a casa di un suo compagno di liceo: è la

macchina dello zio. Dopo tredici anni l'acquisto e diviene un caro ricordo dell'amico nel frattempo scomparso. Ma c'è anche chi inizialmente non l'amava, come Cristiano, che snobbava la 928 del padre. Poi una volta guidata, invece di venderla l'ha voluta tutta

per sé. Infine c'è chi ha cambiato idea all'ultimo momento: nel 2000 Lucio stava acquistando un'Audi A8, ma poi ha visto la "transaxle" e la scintilla è scoccata. Gli piace così tanto che non la tiene certo ferma in garage. Oggi la sua V8 ha ben 310 mila km.

**FABIO BRUNELLI**  
 **PORSCHE 928 S**  
 1980

**Cosa fa un appassionato** quando scatta la fine del lockdown? Si compera l'auto che ha sempre desiderato. Così ha fatto, nella prima settimana di giugno 2020, Fabio Brunelli, "Perché proprio una 928? Perché nei saloni non ne incrociavo mai una. E ho deciso che era il momento di regalarmi un'auto tanto rara".



**MATTEO METALLI**  
 **PORSCHE 928 S**  
 1984

**Dopo una 924 a cinque marce**, Matteo ha deciso che doveva portarsi a casa una 928 S: la pulizia delle linee della prima serie associata a prestazioni migliori rese possibili dal motore con 310 CV. Il sogno si avvera nel 2015, e pazienza se comporta il sacrificio della 924. Della vettura Matteo apprezza il sound non invadente ma caratteristico e la straordinaria coppia.



**ROBERTO VIOLA**  
 **PORSCHE 928 S**  
 1986

**Ha lavorato presso i centri stile** di tutte le Case italiane. Roberto è un grande appassionato di granturismo, categoria in cui la 928 rientra a pieno titolo. L'ha acquistata nel 2006 con 90 mila km dopo due anni di spietata corte al precedente proprietario. La tinta Iris Blau Metallic (33P) è specifica del 1986: questo esemplare è uno dei pochi con autobloccante e assetto sportivo.



**LUCIO MAZZINI**  
 **PORSCHE 928 S4**  
 1986

**È stata la sua auto da tutti i giorni**, inizialmente. Lucio l'acquistò nel 2000 invece dell'Audi A8 per la quale stava per staccare l'assegno. "Per prima cosa, le ho regalato un tagliando e una radio Becker Mexico. Poi ho iniziato a farci della strada". E non per modo di dire: oggi la sua S4 ha quasi 310 mila chilometri. Ed è tuttora in splendida forma.



DANIELE COLÌ  
➔ PORSCHE 928 S  
1988

**Correva il 1982** quando Daniele, quindicenne in viaggio sulla 924 di papà, vide per la prima volta una 928 in autostrada. “Un giorno ne avrò una tutta mia”, si disse. Quel giorno arrivò nel 2008. “È un'auto affidabile, sicura, potente e confortevole: la perfetta GT”.

CRISTIANO COGNETTI  
➔ PORSCHE 928 S2  
1990

**Apparteneva al papà.** A lui non piaceva granché: la riteneva pesante, poco agile. Infatti non l'aveva mai guidata. Un giorno la prese quasi per caso, intenzionato a venderla, e cambiò idea. Tanto che non se n'è più separato, apprezzandone il confort in strada e la capacità di regalare emozioni con i traversi cui la sottopone in pista..



PAOLO VICENTELLI  
➔ PORSCHE 928 GT  
1991

**Il sogno da bambino che si realizza:** è stata questo, per Paolo (a sinistra nella foto), la sua 928 GT Midnight Blue Metallic con interni Light Grey (ghiaccio). “Quando andai a vederla, nel 2016, era piena di magagne ma oramai la scintilla era scoccata e la comperai”. Approfondendo la storia dell'esemplare ha scoperto che il suo è stato il primo esemplare di produzione 1991 destinato al mercato italiano.

FRANCESCO TIEPOLO  
➔ PORSCHE 928 GTS  
1992

**Nel 1997 “conosce”** questa 928 a casa di un compagno di liceo: è dello zio. “Se un giorno la venderà, dimmelo”. Tredici anni dopo squilla il telefono: “Vuoi ancora comperare la 928?” Tra la chiamata e la visita, però, purtroppo, l'amico muore. La moglie non sa della promessa, ma una volta informata contatta l'acquirente francese che nel frattempo stava trattando l'acquisto. E la 928 diviene un bel ricordo dell'amico scomparso.



BRUNO TINTI  
➔ PORSCHE 928 GTS  
1993

**Gli amici del Registro Italiano Porsche** 924-944-928-968 hanno voluto omaggiare la memoria di Bruno, scomparso prematuramente pochi mesi fa, inviandoci l'immagine della GTS cui era molto legato, e che aveva acquistato nel 1993 dopo aver posseduto una S4. Questa passione crea legami che vanno anche oltre i destini della vita.



## RUOTECCLASSICHE

PORSCHE 928

# 1977

### INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Lo schema **transaxle** è ripreso dalla 924. Inedito il poderoso motore V8 in alluminio raffreddato ad acqua. Altra innovazione è la raffinata sospensione posteriore "asse Weissach" con doppi bracci trasversali, collegati da una barra antirollio. Per ridurre il peso complessivo, molti pannelli della carrozzeria (porte, cofano, parafanghi anteriori) sono realizzati in alluminio.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

# 61.056

• Totale esemplari prodotti per serie

**928**  
1977-1982

17.669

**928 S**  
1979-1986

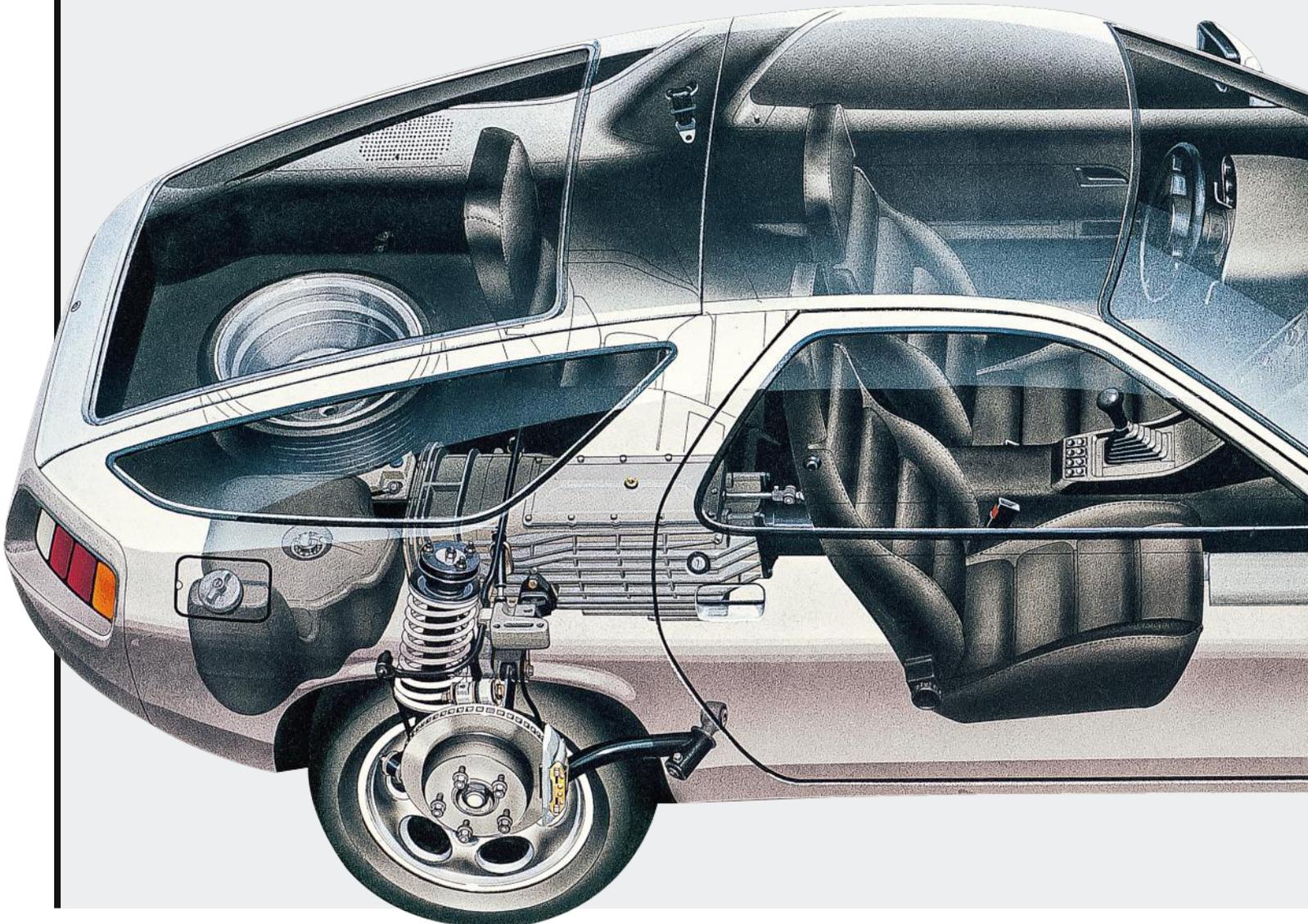
22.662

**928 S4**  
1986-1991

15.743

**928 GT - GTS**  
1989-1995

2.078-2.904





## • I principali modelli

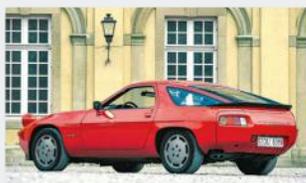


**928**  
**1977-1982**  
Prima Porsche  
completamente nuova.  
Motore V8 anteriore.

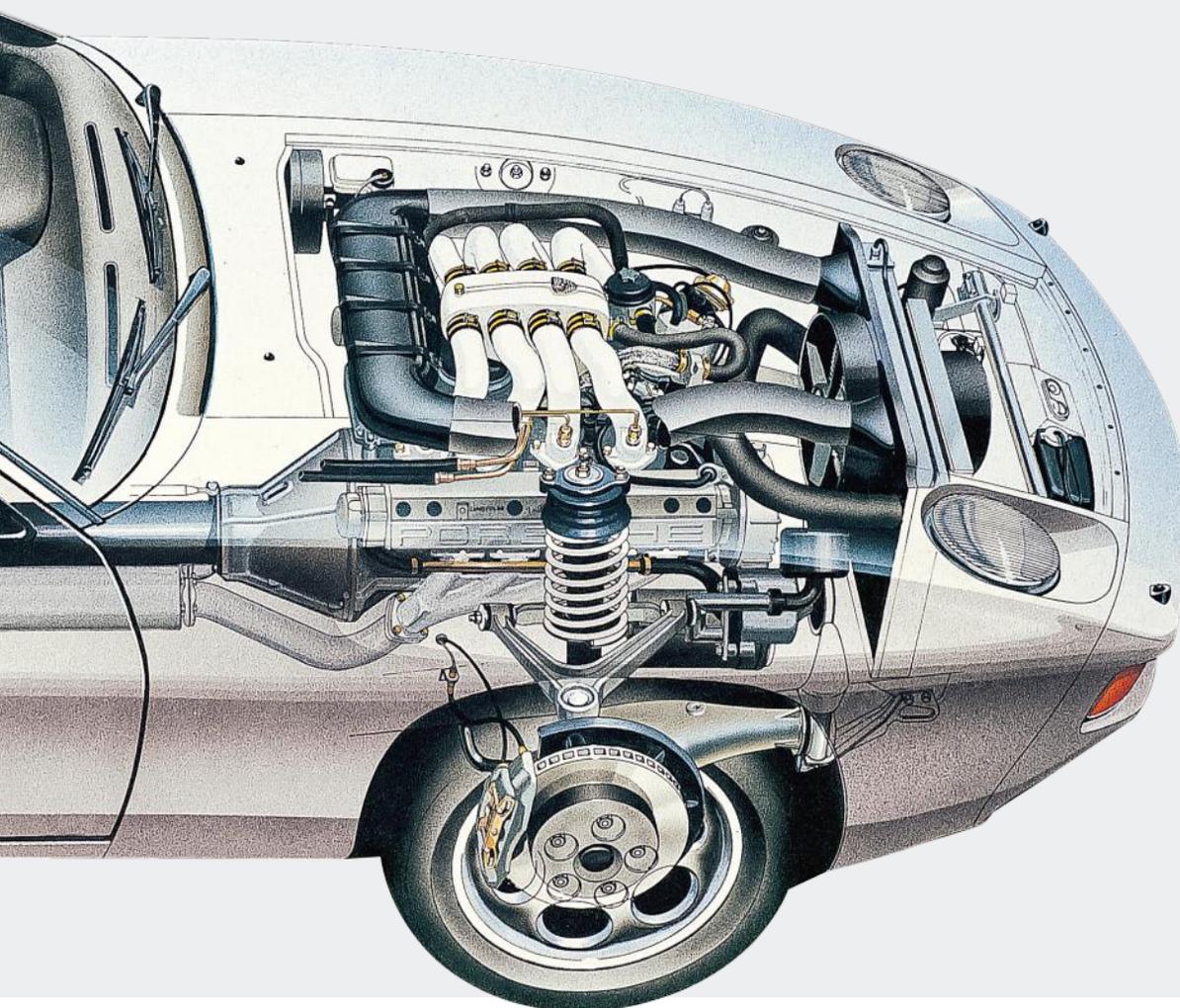


**928 S4**  
**1986-1991**  
Motore di 5 litri e 4 valvole  
per cilindro. Nuovi fascioni  
paraurti e spoiler "alzato".

**928 S**  
**1979-1986**  
Motore di 4,7 litri. Spoiler  
anteriore e posteriore;  
modanature laterali.



**928 GTS**  
**1991-1995**  
Parafanghi posteriori  
allargati e motore portato  
a 5,4 litri: 350 CV.



## • Tecnica

### Scalata di potenza

Il V8 della 928 è un motore che, nel corso dei quasi 20 anni di esistenza, viene sottoposto a successivi aggiornamenti: passa dalla cilindrata d'origine di 4,5 litri a 4,7, a 5 litri con le testate a 4 valvole e infine a 5,4 litri. La potenza cresce dagli originari 240 a un massimo di 350 CV (sulla GTS). Il cambio manuale rimane sempre a 5 marce, mentre la trasmissione automatica prevede dapprima 3 rapporti, per passare a 4 sul mercato europeo con il model year 1984. Come già sottolineato lo schema transaxle, già visto sulla 924, garantisce un'ottimale distribuzione dei pesi, a tutto vantaggio del comportamento dinamico della vettura. Una chicca è la sospensione posteriore, soprannominata "asse Weissach". La sua geometria esercita una funzione stabilizzante grazie all'effetto correttivo che compensa le variazioni della convergenza delle ruote motrici.

## 4 IL MERCATO

La Porsche 928 appartiene a un segmento di mercato medio in termini di prezzo, con uno sfioramento verso l'alto per le rarissime GTS con cambio manuale. Se la versione consigliata più economica, la 928 d'origine, si attesta tra i 20.000 e i 30.000 euro a seconda delle condizioni, la GT si colloca in una fascia ben più alta: decina di migliaia di euro in più (e può arrivare a superare i 40.000 se in condizioni perfette). Per questo le due versioni suggerite dai nostri esperti si rivolgono ad appassionati differenti: la 928 è per chi vuole entrare nel mondo Porsche con una vera granturismo comoda, prestigiosa e veloce, senza sfiorare il mito 911. La GT, invece, è l'investimento lungimirante di chi, pur dovendo sottoporsi a una ricerca complicata dai modesti volumi di produzione, punta alla versione più sportiva dopo l'ormai inavvicinabile GTS. L'indice potenziale di rivalutazione della GT

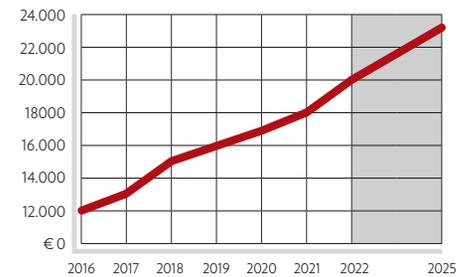
è infatti quello più elevato in assoluto. A lungo trascurata dai collezionisti, la 928 è rimasta nel dimenticatoio molto più a lungo rispetto alle più potenti edizioni successive. Al punto da essere quasi considerata un'altra macchina, assai più modesta. Quando tutti cercavano le 928 S e le 928 S4 usate, le 928 base abbondavano, ma rimanevano immobilizzate nei saloni degli specialisti di auto sportive. Anche dopo il compimento dei 20 anni, le prime 928 attiravano i collezionisti solamente per i vantaggi fiscali, ma con un livello di prezzo

**LA 928 "BASE" HA INIZIATO A SALIRE NEGLI ULTIMI ANNI. LA VERSIONE GT RAGGIUNGERÀ A BREVE I 30.000 EURO**

che poteva anche essere quasi la metà delle altre edizioni. Ora la situazione è cambiata: da almeno 5 anni la 928, pur rimanendo su un gradino inferiore, si è più allineata alle sorelle più potenti. E si è fatta strada la regola, oggi osservata da tutti i porschisti come se fosse una legge sacra, che le 928 automatiche sono decisamente meno interessanti delle corrispondenti versioni con cambio manuale: per la 928 "base" la differenza è di almeno il 20%. Per la S4 la distanza è riportata anche nelle quotazioni di Ruoteclassiche: 25.000 euro è il valore AB della manuale, 22.000 quello dell'automatica. Per la GT, valutata 27.000 euro, i nostri esperti prevedono che quota 30.000 euro dovrebbe già essere raggiunta quest'anno, per poi correre verso i 40.000 euro, avvicinandosi alle quotazioni della GTS, che saliranno ancora, ma in maniera più "morbida". Per le normali, per le S (queste ultime valgono già il 20% in più delle 4.5) e per le S4 la crescita di valore sarà importante nei prossimi anni. **RG**

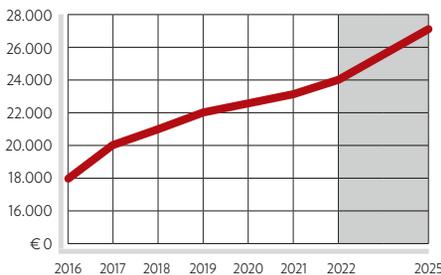


**PORSCHE 928**  
1977-1982



**Soltanto negli ultimi anni** le quotazioni hanno iniziato a salire più rapidamente: in precedenza rimanevano al palo, perché i collezionisti preferivano le successive edizioni.

**PORSCHE 928 S**  
1979-1986



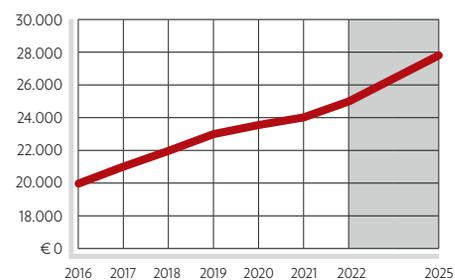
**La prima delle 928 sportive a tutto tondo.** È la versione più prodotta e più facilmente reperibile. Per le "automatiche" le quotazioni sono più basse del 20%.





### ➔ PORSCHE 928 S4

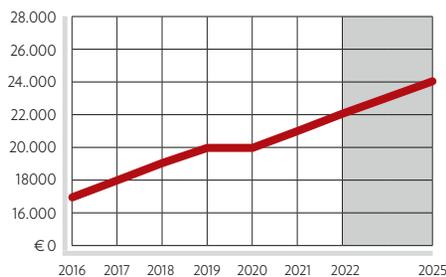
1986-1991



**Con il restyling, la versione S4** ha acquistato uno stile più moderno, apprezzato dai collezionisti. Arriverà in tempi rapidi nella fascia di prezzo dei 30.000 euro (label AB).

### ➔ PORSCHE 928 S4 AUTOMATICA

1986-1991

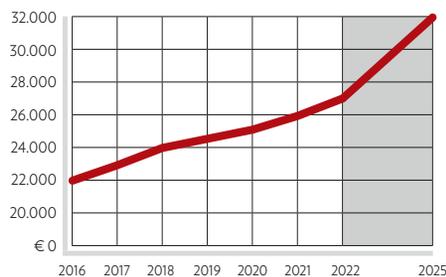


**Il cambio automatico** mortifica le prestazioni. Per questo motivo è poco ambita dai collezionisti Porsche. Oggi la differenza con la "manuale" è significativa.



### ➔ PORSCHE 928 GT

1989-1991



**Per i porschisti sta per diventare** una "quasi GTS": tra le 928 è sicuramente l'affare migliore e le sue quotazioni non rimarranno calmerate ancora per molto. Affrettatevi.



# VOGLIA DI ROADSTER

Reinterpreta il concetto di scoperta a due posti secchi, compatta e agile. Stile indovinato, affidabilità, cura costruttiva e soprattutto il piacere di guida ne decretano un successo planetario. La versione giusta? La S, rigorosamente con cambio manuale

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Boxster è sempre stata considerata una vera Porsche, a differenza delle precedenti "piccole" con motore anteriore che, prima di essere sdoganate definitivamente, hanno dovuto attendere parecchi anni. Pur avendo raggiunto valori molto bassi quando appartenevano ancora al mercato dell'usato (fino a 6-7 anni fa un esemplare discreto si portava via attorno ai 5-7.000 euro), le Boxster hanno iniziato presto a risalire di valore, appena i primi esemplari costruiti hanno raggiunto i vent'anni. La Boxster è una



sportiva di razza, ben costruita e longeva, dalle prestazioni brillanti nonostante la potenza non esagerata (204 CV), che diventano ancora più interessanti nelle versioni S. Quello che i collezionisti apprezzano sono le doti di guida, la stabilità e la maneggevolezza, che rendono questa Porsche ancora migliore

e più divertente delle coeve 911 (le 996). È stata per lungo tempo la spider di classe alta più economica del mercato e ancora oggi si può acquistare a cifre accessibili, con la garanzia di una rivalutazione costante pressoché immediata. È anche facile da trovare in vendita, sebbene molti esemplari, soprattutto quelli meglio conservati, siano stati esportati verso la Germania perché all'estero le quotazioni sono sempre state più alte. È anche abbastanza facile trovare esemplari in eccellente stato di conservazione. Insomma, la Boxster è il modello ideale per entrare, da una porta non certo secondaria, nel mondo dei collezionisti Porsche. Con il vantaggio di essere una spider, il che, in ottica collezionistica, è sempre un plus.



## QUOTAZIONI

La versione più economica è la "normale" da 204 CV con il cambio Tiptronic, quotata 13.500 euro se in buone condizioni. Per gli esemplari con il cambio manuale, il sovrapprezzo è di 1.500. Per le S "manuali" il valore di riferimento è di 18.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

**13.500**

Valore massimo € (label AB)

**18.000**



## 2 RESTAURO

L'elevato score produttivo e la relativa "freschezza" del modello consentono di individuare conservati pari al nuovo con relativa facilità; è in ogni caso bene conoscere le criticità della prima Boxster per poterle gestire come si conviene. La condivisione del 70% delle componenti con le coeve 996 (persino i fari sono gli stessi) semplifica ulteriormente le cose, il che non toglie che ci sia spazio per guai endemici, primo tra tutti la capote che sino al 2002 ha il lunotto in PVC, incline a fessurarsi. In termini meccanici, va controllato l'IMS, cioè il cuscinetto dell'albero intermedio che, attraversando il monoblocco, trasmette dalla bancata destra a quella sinistra il movimento necessario ad azionare la distribuzione dei tre cilindri opposti. E che quando si sregola può compromettere irrimediabilmente il propulsore. Il problema è stato affrontato a più riprese, e con metodiche diverse, dalla Porsche (sostituzione del cuscinetto, delle

paratie del carter o delle succieruole di pescaggio); resta il fatto che per capire se la propria 986 ne è affetta (il problema interessa il 7-8% delle unità prodotte) è bene accertarsi che il particolare sia stato sostituito oppure che, in caso di collassamento, sia stato montato un motore di rotazione venduto direttamente dal produttore con cuscinetto aggiornato a lubrificazione forzata. Se non lo avete fatto prima, intervenite in occasione della manutenzione della frizione a cui questo cuscinetto è collegato. Nessuna particolare criticità emerge invece dalla carrozzeria, se si eccettuano un fisiologico ingiallimento del policarbonato dei fari (soprattutto quelli alogeni, spesso messi a dura prova anche da lampade potenziato); i trattamenti a protezione dei lamierati sono all'altezza del marchio ed è realisticamente impossibile incontrare una 986 con problemi di ruggine. Il desiderio dei possessori di "aggiornarla" con particolari ricavati da modelli degli anni successivi fa sì che non sia infrequente trovare componenti sostituiti e incoerenti con l'anno di costruzione.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

CUSCINET. A SFERE CAMBIO	€ 370
SET DIFFERENZIALE	€ 400
FANALERIA POSTERIORE	€ 250
DEVIO-TERGI	€ 250
FARO	€ 650

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano Porsche 914-Boxster-Cayman



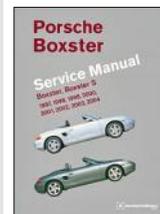
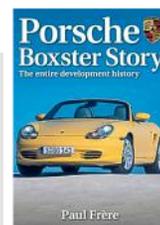
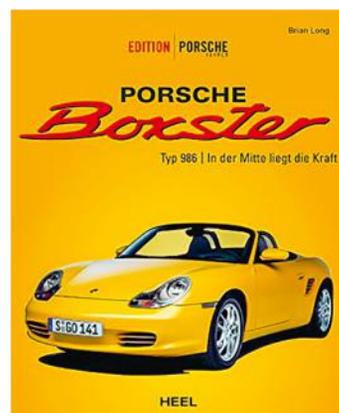
### Registro Italiano Porsche 914

Nonostante il nome, il sodalizio accoglie dal 2020, anche i proprietari della Boxster. E annuncia che dal 2025 accetterà anche la Cayman.

**Sito** [porsche914.it/PorscheClubs/pc\\_914italiano](http://porsche914.it/PorscheClubs/pc_914italiano)

**Email** [info914@porsche914.it](mailto:info914@porsche914.it)

### ● I libri



**Brian Long è autore**, per Heel, di "Porsche Boxster Type 986 - In der Mitte liegt die Kraft" (in tedesco). Paul Frère scrive per Haynes Publishing "Porsche Boxster Story - The entire development history". Per chi ama la meccanica, ecco "Porsche Boxster Service Manual", ennesimo testo in inglese

### ● Specialisti

#### Carrozzeria Bottini

**Sito** [carrozzeriabottini.com](http://carrozzeriabottini.com)

#### Centro Assistenza Porsche Padova Est

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [verardini@porsche.it](mailto:verardini@porsche.it)

#### Porsche Service

**Sito**

[porsche.com/italy/accessoriesandservice/](http://porsche.com/italy/accessoriesandservice/)  
[porschesevice/serviceandmaintenance](http://porschesevice/serviceandmaintenance)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Per gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, le Boxster giuste sono quelle con il cambio manuale a 5 marce (6 sulle S), sia nell'edizione originale con il motore 6 cilindri di 2,5 litri (portato a 2,7 litri con l'anno-modello 2000), sia nelle successive versioni S con il motore dalla cilindrata cresciuta a 3,2 litri. Il cambio Tiptronic, un automatico sequenziale ha riscosso un buon successo all'epoca perché è rapido nelle cambiate, secondo i parametri dell'epoca, e non mortifica troppo le prestazioni. Inoltre è robusto e longevo: nonostante questo, gli esemplari che ne sono dotati hanno quotazioni inferiori e minori prospettive di rivalutazione. La Boxster (ricordiamo fra l'altro che il primo prototipo della 356 costruito nel 1948 a Gmünd in Carinzia aveva il motore centrale e non a sbalzo) riprende il tema, tanto caro nel passato della marca, delle roadster agili e leggere con motore boxer. La denominazione stessa è un manifesto programmatico: Boxster è un neologismo nato dall'unione tra i termini "boxer" e "roadster". Un nome che oltretutto rimanda a un altro modello iconico della Porsche: la "Speedster". Il concept della Boxster, privo completamente di meccanica, è svelato all'inizio del 1993 al Salone di Detroit e un paio di mesi dopo è esposto a Ginevra: le due importanti rassegne internazionali servono per sondare le reazioni del pubblico, sia americano sia europeo, di fronte a un nuovo modello da posizionare al di sotto della 911 serie 993. L'apprezzamento è unanime. Nel 1996, sempre a Ginevra, debutta la versione definitiva, che entra in produzione a metà agosto. È leggermente differente dal prototipo di tre anni prima in alcuni dettagli, tra cui la lunghezza che cresce di circa 30 cm. La Boxster impiega numerosi componenti della 996 (tra cui l'avantreno e le porte), la nuova serie delle 911 che debutterà nel 1997. Anche il motore è strettamente imparentato con il 6 cilindri boxer raffreddato a liquido della 996, pur con le specificità imposte dalla collocazione a centro macchina. Le sospensioni adottano il semplice ma efficace schema MacPherson

**PORSCHE BOXSTER 1996-2004**



## PORSCHE BOXSTER S 1999-2004



sia davanti sia dietro. Il legame con la futura 911 è sottolineato dal frontale con i fari "a uovo fritto", che spariranno dopo qualche anno dalla Boxster con la serie 987 e dalla 911 con la serie 997. Il terminale di scarico è a uscita singola di forma ovale. La capote è elettrica, ma con sgancio manuale. La Boxster viene prodotta inizialmente a Stoccarda (i primi 30.000 esemplari circa), poi l'allestimento viene demandato quasi integralmente alla finlandese Valmet Automotive, perché il successo straordinario non permette alla fabbrica tedesca di soddisfare la domanda. Motore e cambio però provengono sempre dalla Germania. Con il model year 2000 (estate 1999), la gamma si sdoppia. La Boxster "base" monta il 6 cilindri portato a 2,7 litri (220 CV). Tra le piccole modifiche, gli indicatori di direzione nei fari che diventano bianchi anziché arancio. Si aggiunge la versione S, con il boxer di 3,2 litri (252 CV). L'edizione più sportiva ha i cerchi da 17 pollici di serie,

## PIÙ EQUILIBRATA DELLA COEVA 911, RIPRENDE IL TEMA DELLE ROADSTER COMPATTE E AGILI CON MOTORE CENTRALE

i dischi maggiorati, il cambio manuale a sei marce, una nuova presa d'aria al centro del paraurti. Lo scarico è sempre al centro, ma sdoppiato. La S è ben più performante rispetto alla "base" e accontenta i porschisti che avevano criticato la versione iniziale. Con il model year 2003 (commercializzato nell'autunno 2002), debutta un piccolo restyling (che gli appassionati chiamano 986 "Mk 2"): i motori sono potenziati: il boxer 6 cilindri di 2.7 arriva a 228 CV, la S a 260. Nuovi i paraurti, il lunotto non è più in plastica bensì di vetro ed è riscaldabile, compare il cassetto portaguanti, c'è un nuovo sistema di navigazione, i fari in opzione sono ancora i Litronic (allo xeno); a richiesta anche il sistema PSM, per la gestione elettronica della stabilità. La produzione termina nel 2004 con il model year 2005, sigla identificativa 987.

### NOI CE L'ABBIAMO

**Questa roadster** a motore centrale piace sia ai porschisti di provata fedeltà sia agli amanti delle youngtimer. Come Mirco, che per la Boxster ha venduto la sua Mercedes-Benz SLK. Insomma una sportiva che mette tutti d'accordo.



MIRCO ROSSIN  
**← PORSCHE BOXSTER**  
 1997

**Il sogno di Mirco**, 52enne padovano, è arrivare all'omologazione Asi con il riconoscimento di vettura conservata. Dopo anni di ricerche ha trovato la Boxster giusta, per fare posto alla quale ha venduto la sua Mercedes-Benz SLK del 1998.

VINCENZO ZICOLILLO  
**→ PORSCHE BOXSTER**  
 1997

**Una volta raggiunta pensione Vincenzo**, che in passato ha posseduto una 911 E del 1973, si è messo alla ricerca di una vettura non troppo dispendiosa e divertente. Sulle prime si era orientato su una 914, poi ha trovato questa Boxster. La usa soprattutto per andare da Varese, dove vive, alla Costa Azzurra.



UMBERTO BARTOCCELLI  
**← PORSCHE BOXSTER S**  
 1999

**La vettura di Umberto**, 60enne di Canicattì (Agrigento) è l'esemplare destinato a suo tempo al Centro Porsche come vettura dimostrativa. Rara per la colorazione Cobalt Blue e per i tanti optional, che la facevano costare molto più di una 996 "liscia" dell'epoca. Nel 2010, a 80 mila km, le è stato sostituito il famigerato IMS; Umberto l'ha acquistata nel 2013 e ci percorre ogni anno 5.000 km per partecipare a raduni ed eventi.

MAURO GAMBIRASIO  
**→ PORSCHE BOXSTER**  
 2004

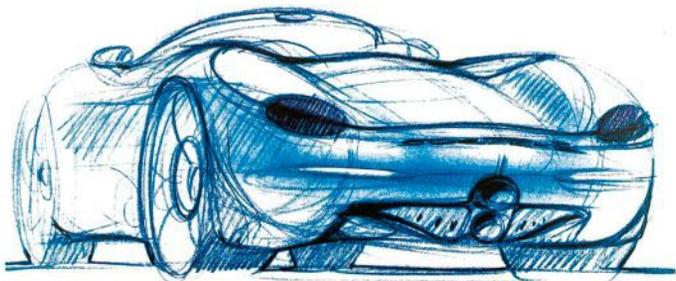
**Dopo numerose altre Porsche** (una 924, una 911 SC Targa e una 914 2.0, tutte nel frattempo vendute) Mauro, che vive a Lecco, si è regalato una Boxster 986. Ne apprezza in particolare il cambio automatico e l'elasticità del motore che permette di far fronte allo stress del traffico moderno. "All'occorrenza i tanti cavalli a disposizione consentono, ove lecito, di sentire la velocità e pure di sorpassare senza rischi".



GIAN LUCA DORIA  
**← PORSCHE BOXSTER**  
 2004

**Aveva 169 mila km** questa Boxster quando, nel 2019, Gian Luca, triestino, l'acquistò. È una delle ultime 986. Nel 2020, a 183 mila km, l'IMS è defunto. Ha rifatto il motore e revisionato il resto della meccanica. Oggi, a 193 mila km, con i condotti di aspirazione e scarico lucidati, un'aspirazione maggiorata, i collettori ottimizzati e la mappatura aggiornata eroga al banco 245 CV.





# 1996

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La Boxster è la prima Porsche a motore centrale stradale di serie (non considerando la Volkswagen Porsche 914/6). E anche la prima "boxer" raffreddata a liquido. Le sospensioni adottano lo schema MacPherson; all'avantreno la medesima configurazione viene impiegata anche sulla 996, la quale peraltro condivide molti altri componenti con la Boxster.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

# 164.874

• Totale esemplari venduti per serie

**BOXSTER (2,5 L.)**  
1996-1999

55.705

**BOXSTER (2,7 L.)**  
1999-2004

58.262

**BOXSTER S (3,2 L.)**  
1999-2004

50.907

• I principali modelli



**BOXSTER (2,5 L.)**  
1996-1999

Motore di 2,4 litri da 204 CV. Cambio manuale a 5 marce o Tiptronic.



**BOXSTER S (3,2 L.)**  
1999-2004

Motore di 3,2 litri da 252 CV. Per il 2003 la potenza raggiunge i 260 CV.

**BOXSTER (2,7 L.)**  
1999-2004

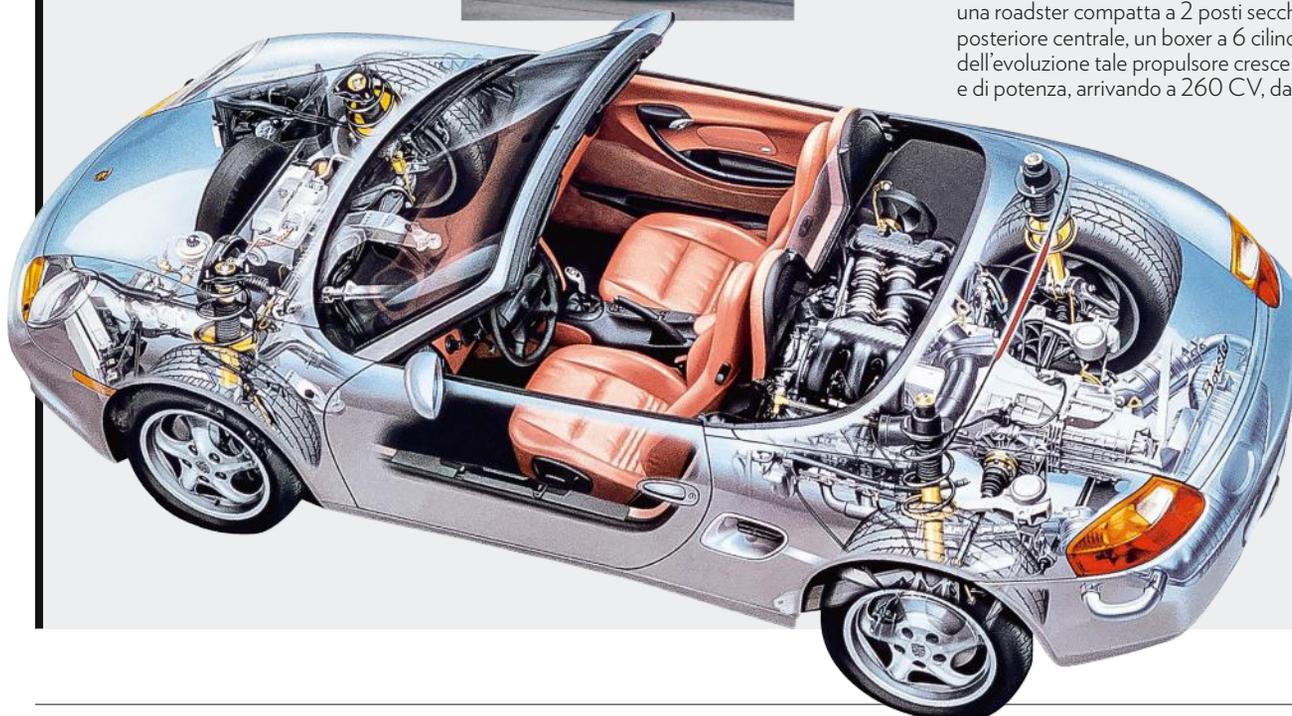
Il 6 cilindri boxer arriva a 2,7 litri: 220 CV che salgono a 228 col model year 2003.



• Tecnica

### Agile roadster

La Boxster nasce come nuova gamma al di sotto delle 911, prendendo il posto della 968, che però apparteneva a un segmento differente. È infatti una roadster compatta a 2 posti secchi, con motore posteriore centrale, un boxer a 6 cilindri. Nel corso dell'evoluzione tale propulsore cresce di cilindrata e di potenza, arrivando a 260 CV, dai 204 iniziali.



## 4 IL MERCATO

La “baby” Porsche è un’eccellente sportiva che reinterpreta un concetto caro alla Casa: quello della roadster leggera, agile e divertente da guidare. È questo uno dei motivi per cui la Boxster trova numerosi estimatori ancora oggi. Protagonista di una discesa delle quotazioni “morbida”, come avviene sempre per le Porsche, a distanza di vent’anni dalla nascita era arrivata a valori molto bassi, appena prima del compimento dei 20 anni. Poi ha iniziato a salire, in maniera sempre più significativa. Oggi i 15.000 euro sono un valore di riferimento corretto per una Boxster con motore 2.500 “onesta” e originale, senza lavori importanti da eseguire (occorre togliere circa il 10% nel caso degli esemplari con cambio Tiptronic, meno apprezzato). Per una Boxster immacolata, in condizioni pari al nuovo, occorre aggiungere il 50% in più. I valori

di riferimento crescono di un ulteriore 20% per le Boxster S, più rare e decisamente più brillanti. In prospettiva la forbice tra “base” e S è destinata ad allargarsi. La Boxster della serie 986 ha un pubblico potenziale enorme, che la pur vasta disponibilità di esemplari sul mercato non riesce a colmare. Perché questo modello attira sia i porschisti Doc, sia gli appassionati di roadster youngtimer, molti dei quali arrivano da precedenti esperienze con modelli di pari categoria (come le Mercedes SLK o le BMW Z3). La Boxster piace anche per il suo stile che non risente del trascorrere del tempo. È un modello “evergreen”, insomma: storico ma moderno, facile da usare, divertentissimo e affidabile. Con costi di manutenzione alti, ma non impossibili. Per questo motivo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche ritengono che le sue quotazioni siano destinate a crescere anche nel prossimo futuro, soprattutto per le S. Attenzione agli esemplari di importazione parallela:

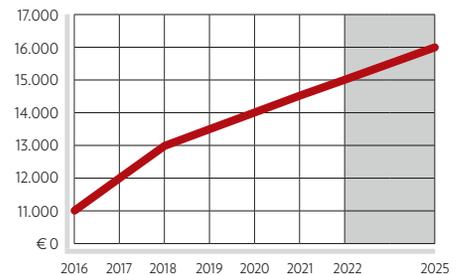
## LA BOXSTER ATTIRA SIA I PORSCHISTI DOC SIA GLI AMANTI DELLE ROADSTER YOUNGTIMER

la dotazione di optional potrebbe essere ridotta rispetto a quella solitamente presente sulle Boxster ufficiali: la mancanza degli interni in pelle e del navigatore satellitare sono in genere un indicatore di provenienza estera. Sono parecchie le Boxster che denunciano percorrenze molto elevate: se sono state mantenute con puntualità, ciò non dovrebbe costituire un problema di affidabilità. Però nel lungo periodo gli esemplari con un chilometraggio modesto spunteranno valutazioni ben superiori: tenetene quindi conto. **RC**



### ■ PORSCHE BOXSTER (2,5 L.)

1996-1999

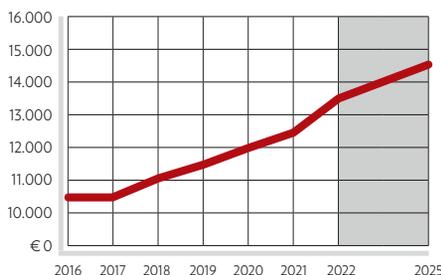


#### La prima Boxster è protagonista

di una crescita di valore costante nel tempo, ed è sempre più ambita dai collezionisti, non solo di Porsche.

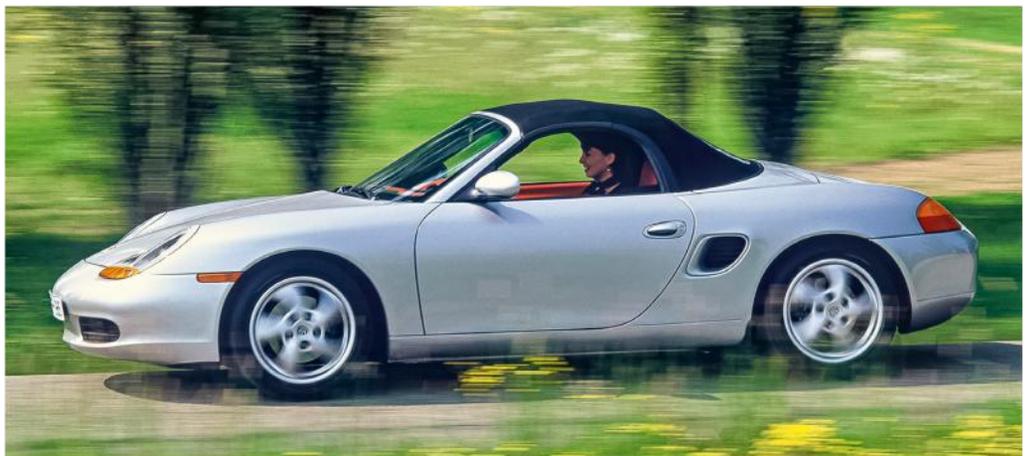
### ■ PORSCHE BOXSTER TIP. (2,5 L.)

1996-1999



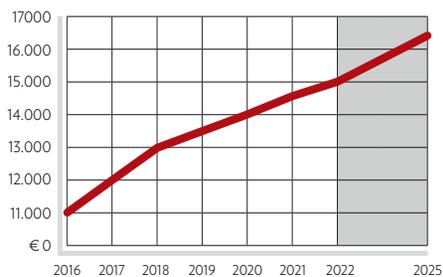
#### La presenza della trasmissione Tiptronic

penalizza la quotazione a causa di un minor gradimento da parte degli appassionati. Tale tendenza che si consoliderà nel tempo.



### ➔ PORSCHE BOXSTER (2,7 L.)

1999-2004

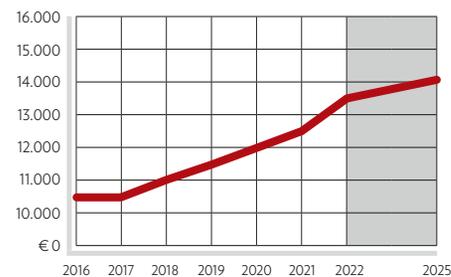


La versione maggiorata e potenziata della Boxster "base" per il momento non merita un apprezzamento. Probabilmente in futuro avrà una quotazione leggermente più alta.



### ➔ PORSCHE BOXSTER TIP. (2,7 L.)

1999-2004

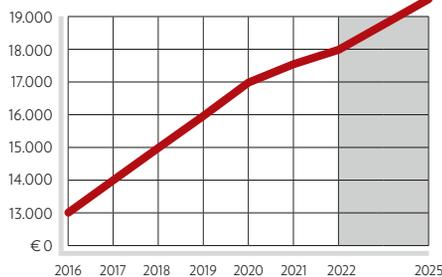


Anche per le Tiptronic non si registrano attualmente differenze di quotazione rispetto alla versione precedente. Tra qualche anno le 2.7 potrebbero apprezzarsi più velocemente.



### ➔ PORSCHE BOXSTER S

1999-2004

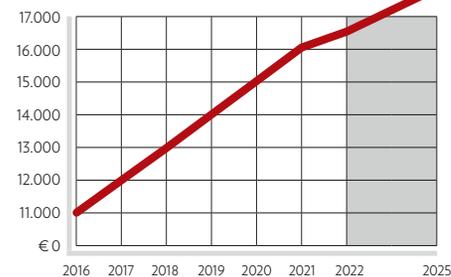


È questa la versione su cui puntare: potente, rabbiosa in accelerazione, ma sempre molto gestibile come tenuta e stabilità. La S con cambio manuale salirà in fretta.

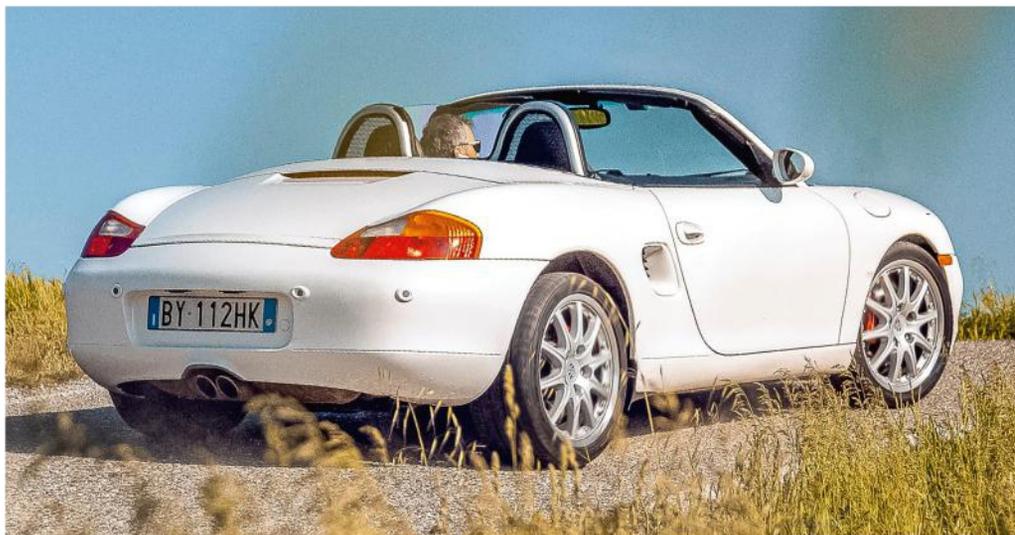


### ➔ PORSCHE BOXSTER S TIPTRONIC

1999-2004



Un gradino al di sotto delle S con cambio manuale, ma assai godibili per un utilizzo da daily driver. Statisticamente, le Boxster Tiptronic soffrono in misura minore di problemi all'IMS.



# SCALATA “SOCIALE”

La piccola tedesca cambia sotto pelle. Le prestazioni continuano a salire, avvicinandosi a quelle della 911. Fino al model year 2009 sono da preferire le “manuali”: poi l’arrivo del sequenziale a doppia frizione PDK cambia le carte in tavola

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



**PORSCHE BOXSTER**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La serie 987 è una Boxster rinnovata per l’80% delle componenti, anche se a un primo sguardo non sembra. Da questa serie debutta anche la versione coupé Cayman. La Boxster di seconda generazione è un modello ancora distante dalla prospettiva di storicità, perché è stata commercializzata a partire dal novembre 2004 (come model year 2005): ma è un’auto dalle caratteristiche tali da far prevedere facilmente un futuro collezionistico. La serie 987 è consigliabile perché permette di rimediare a un errore

commesso da molti appassionati: non acquistare una 986 quando costava un’inezia. Ora, andando a caccia di una Boxster 987, la si può acquistare a valori di mercato che ormai stanno per toccare il fondo: in futuro non potrà far altro che risalire. La seconda generazione delle Boxster, inoltre, rappresenta un ulteriore salto qualitativo e prestazionale: la Boxster “base”, sempre con il 2,7 litri, passa a 240 CV e poi a 245 CV con il model year 2007, raggiungendo ormai le prestazioni dell’originaria S 3.2. Con la “Mk 2” (cioè il model year 2009), che però non è oggetto di trattazione in questa “Guida al collezionismo”, sale di cilindrata a 2,9 litri e a 255 CV, adottando persino il cambio a 6 marce manuale, con l’alternativa del doppia frizione PDK. Per la S il percorso



è analogo: con la 987 model year 2005 i cavalli del 3,2 litri salgono a 280, due anni dopo a 295 e nelle “Mk 2” il boxer arriva a 3,4 litri, utilizza l’iniezione diretta della benzina e tocca i 310 CV. Insomma, con la 987 la piccola di famiglia si avvicina parecchio alle sorelle maggiori 911. Un plus da non trascurare.

## QUOTAZIONI

**La 987 sta raggiungendo i valori più bassi:** tra breve inizierà a crescere. La versione più economica è la "normale" da 240 CV con il cambio Tiptronic: 16.000 euro. Per il cambio manuale, il sovrapprezzo è di 1.500 euro. Per le S "manuali" il valore è di 21.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**16.000**

**21.000**

## 2 RESTAURO

L'arrivo, con il model year 2009, dell'iniezione diretta comporta un ridisegno del motore che spazza via i famigerati problemi legati all'IMS. Ma già i model year 2007 e 2008 avevano risolto l'inconveniente, sui motori 2,7 e 3,4 litri, grazie a un nuovo cuscinetto solidale con l'albero. Insomma, gli anni potenzialmente critici ai quali stare attenti sono solo i primi due (2005 e 2006). Questo a parte, esistono altri elementi potenzialmente complessi, a iniziare dalla frequente rottura del vaso di espansione del liquido di raffreddamento, del possibile imbrattamento del debimetro (specie in presenza di un filtro dell'aria sportivo) e la facilità di accumulo di sporizia nei radiatori anteriori da cui consegue sovente un riscaldamento anomalo. La risoluzione del problema comporta lo smontaggio del paraurti, con l'aggravio di costi di manodopera che ne consegue. Nel 2009 il cambio a doppia frizione PDK (solo dall'anno dopo,

dotato di paddle) sostituisce il precedente Tiptronic S; il vantaggio è tutto in termini di velocità delle cambiate, perché quanto a robustezza sono entrambi trasmissioni da sonni assolutamente tranquilli. Viceversa, le frizioni sono tendenzialmente piuttosto deboli. Sul piano della carrozzeria c'è da fare attenzione allo scavallamento dei tiranti della capote, un fenomeno molto ricorrente che si risolve però agevolmente regolando la lunghezza del cavo. Il trattamento soft touch dei comandi sulla plancia si degradava con grande rapidità, ai danni - soprattutto - del sistema multimediale. Anche il pellame di rivestimento dei sedili, di qualità non esattamente all'altezza del marchio, crea problemi nel tempo; molto fragile anche la vinilpelle sui fianchetti dei sedili standard (con seduta in Alcantara). Curate, infine, di essere in buoni rapporti con il vostro gommista se scegliete una vettura del 2009 o successiva: il diametro è di 17 pollici per le versioni standard meno potenti e arriva sino a 20. Dunque uno sconto sul treno di gomme sarà decisamente il benvenuto.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>RULLO DISTRIBUZIONE</b>	€ 75
<b>INIETTORE</b>	€ 300
<b>CINGHIA TRAPEZOIDALE</b>	€ 70
<b>COFANO ANTERIORE</b>	€ 1.040
<b>PARAFANGO ANTERIORE</b>	€ 410

### ● I club



**Porsche Club**

Registro Italiano Porsche 914-Boxster-Cayman



### Registro Italiano Porsche 914

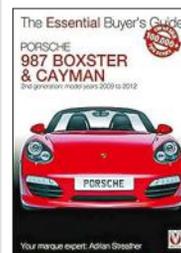
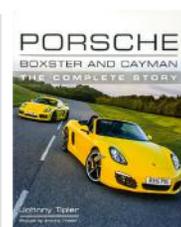
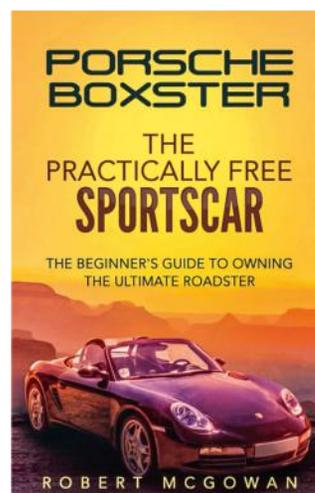
Come per la Boxster 986, anche la II generazione della Boxster è ben accolta da questo registro nato per riunire gli appassionati della Volkswagen Porsche 914.

**Sito** [porsche914.it/PorscheClubs/](http://porsche914.it/PorscheClubs/)

**pc\_914italiano**

**Email** [info914@porsche914.it](mailto:info914@porsche914.it)

### ● I libri



**Trattano anche la 987** sia "Porsche Boxster The practically free sportscar" di Robert McGowan sia la "Porsche Boxster and Cayman The complete story". Specifico invece sulla seconda generazione è "Porsche 987 Boxster & Cayman" della collana "The Essential Buyer's Guide" di Veloce Publishing

### ● Specialisti

#### Centro Porsche Roma

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [info.porsche@autocentribalduina.com](mailto:info.porsche@autocentribalduina.com)

#### Porsche Service

**Sito** [porsche.com/italy/accessoriesandservice/porscheservice/serviceandmaintenance](http://porsche.com/italy/accessoriesandservice/porscheservice/serviceandmaintenance)

## ▼ PORSCHE BOXSTER 2004-2008



## 3 SU QUALE PUNTARE

Come accennato in precedenza, la 987 è una Boxster molto evoluta, le cui novità si celano soprattutto sotto pelle. Poiché questa analisi si ferma alla cosiddetta 987 "Mk 1", cioè fino al model year 2009 escluso, il consiglio degli esperti di Ruoteclassiche è di puntare sulle versioni con il cambio manuale. A partire dalla seguente "Mk 2", non ancora quotata da Ruoteclassiche perché appartiene ai listini dell'usato di Quattroruote, la disponibilità del cambio PDK, automatico sequenziale a doppia frizione, farà propendere in futuro verso questa versione. La scelta suggerita dagli esperti del Comitato Prezzi è dunque tra la 2.7 e la 3.2 S "manuali": hanno una quotazione superiore ai corrispettivi modelli con il Tiptronic e un potenziale di rivalutazione maggiore. La serie 987 debutta al Salone di Parigi nel settembre del 2004. È riconoscibile immediatamente per i fari anteriori ovali più tradizionali rispetto a quelli "a uovo fritto" precedenti. Tutta la carrozzeria si differenzia nettamente da quella della sorella maggiore 911, che proprio in contemporanea passa alla serie 997. La parte anteriore della Boxster denota qualche tratto stilistico della top car Carrera GT. Le prese d'aria sulle fiancate sono più grandi e basse, verniciate in color titanio anziché in tinta vettura, gli specchi vengono ingranditi. I cerchi in lega sono da 17" di serie sulla 2.7, mentre sulla 3.2 S sono da 18". A richiesta di dimensioni maggiori per entrambe. All'interno le modifiche sono sostanziali: molti dettagli vengono ripresi pari pari dalla 997 (sedili, pannelli e volante). Un nuovo sistema di fasatura delle valvole, chiamato VarioCam, permette al motore della Boxster 2.7 di salire a 240 CV e a quello della S a 280 CV. A livello di tecnologia la 987 rappresenta un salto di qualità: sulla S sono disponibili i freni carboceramici, mentre il Porsche Stability Management è di serie per tutte. Optional il sistema sospensivo attivo Porsche Active Suspension Management, che consente al guidatore di selezionare due assetti: Normal e Sport. Per il 2007, che viene

## ▼ PORSCHE BOXSTERS 2004-2008

commercializzato nella parte finale del 2006, la 987 viene aggiornata soprattutto nella parte meccanica. Sono cambiamenti importanti, al punto che i collezionisti definiscono questa versione come "seconda serie della "Mk 1" (il linguaggio tecnico della Casa la presenta semplicemente come "987.1.2"). Novità sotto il cofano sono il nuovo sistema VarioCam Plus, che innalza la potenza sulla 2.7 a 245 CV, mentre sulla S la cilindrata passa a 3,4 litri e i cavalli raggiungono quota 295 CV: è il motore che l'anno precedente ha debuttato sulla Cayman S. I cambiamenti importanti, che si susseguono puntuali sulla Boxster 987, portano negli ultimi mesi del 2008 alla nascita della "Mk 2" (che è il model year 2009). La "piccola" Porsche diventa un'auto sempre più sofisticata, con prestazioni che alzano ulteriormente l'asticella. Quando esce di produzione, a fine 2011, per lasciare il posto alla nuova serie 981 (che debutterà in anteprima a gennaio 2012 e

**ANCHE SE NON  
SEMBRA, IN REALTÀ  
LA 987 È NUOVA  
NELL'80% DEI  
COMPONENTI.  
SALGONO QUALITÀ  
E PRESTAZIONI**

ufficialmente a marzo al Salone di Ginevra), la Boxster e la sorella Cayman sono prodotte esclusivamente a Stoccarda da qualche mese: a maggio 2011, infatti, l'accordo con la Valmet si chiude, più o meno nello stesso periodo in cui la Porsche annuncia di avere superato i 300.000 esemplari prodotti tra spider e coupé. La produzione della Boxster serie 987 è di 79.039 esemplari, meno della metà della 986. La 2.7 "Mk 1" è la più diffusa: raggiunge le 31.928 unità; la 3.2 S "Mk 1" viene assemblata in 14.711 esemplari, la 3.4 S "Mk 1" in 8.710. La produzione della "Mk 2" è di 12.227 unità per la 2.9, di 7.555 per la 3.4 S, cui si aggiungono la serie speciale RS 60 Spyder (1.964 unità) e l'edizione alleggerita e potenziata della Boxster 987 chiamata semplicemente Spyder (1.944 unità).



## 4 IL MERCATO

La 987 è un modello che non ha ancora compiuto 20 anni e quindi è considerato ancora abbastanza recente da rimanere nell'ambito del network distributivo della rete ufficiale Porsche come usato. Le sue quotazioni sono ancora in fase calante, ma l'effetto della svalutazione è molto attenuato rispetto ai primi anni di produzione. In sostanza la 987 si "prepara" a diventare un'auto ambita dai collezionisti. Tant'è che non sono moltissimi gli esemplari in vendita da privato a privato: spesso quelli in vendita sono stati ritirati in permuta dai professionisti, che poi le rimettono nel circuito di distribuzione, quasi sempre dopo un'attenta revisione di manutenzione e un maquillage estetico. Le quotazioni di Ruoteclassiche non fanno per il momento differenze tra le prime 987 (anni-modello 2005 e 2006) e le ultime (2007-2008): in un futuro potrebbero

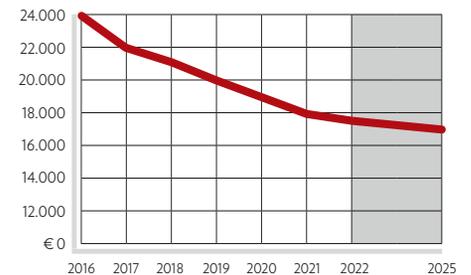
differenziarsi a favore delle prime al compimento del ventesimo anno, e poi a vantaggio delle seconde quando anche queste supereranno la soglia di storicità. Per il momento siamo nella fascia di prezzo attorno ai 20-30.000 euro, con qualche digressione verso il basso per le 2.7 in condizioni d'uso discrete e verso l'alto per le 3.2 S in stato di conservazione pari al nuovo. I collezionisti Porsche sono molto attenti ad alcuni fattori, che permettono a certi esemplari di differenziarsi sul mercato: i numeri di produzione, la dotazione

**LE QUOTAZIONI SONO ANCORA IN FASE CALANTE, MA A BREVE SI INVERTIRÀ IL SENSO DI MARCIA**

di accessori qualificanti, gli abbinamenti cromatici tra carrozzeria e interni. Per la diffusione minore, la scelta azzeccata per ottenere un buon investimento è rappresentata dalle 3.4 S, le più rare tra le cosiddette "Mk 1" perché costruite in meno di 9.000 unità. Meglio puntare su una 986 o una 987? La prima Boxster beneficia dei vantaggi fiscali e assicurativi, è in piena fase di rivalutazione e consente di partecipare attivamente alle attività riservate alle storiche. La 987 mette sul piatto della bilancia prestazioni superiori, a livello di una supercar degli anni 90, e una maggior "freschezza". Essendo però quasi un'auto di oggi è bene accettata solamente nei club di marca (che comunque offrono attività di raduni e manifestazioni numerose), è ancora soggetta a svalutazione (ma per poco) e prevede costi di gestione più alti. Insomma, è una questione di budget, di utilizzo e, soprattutto, di gusti personali, oltre che di obiettivi collezionistici differenti. **R&G**

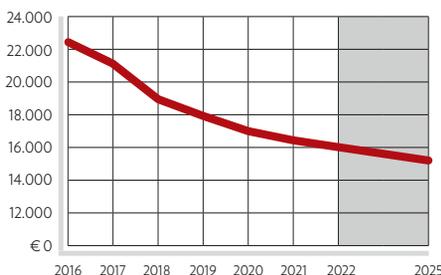


**PORSCHE BOXSTER**  
2004-2008



**Le 987 stanno ancora scendendo,** anche se in maniera meno accentuata rispetto agli anni passati. Quando si avvicinerà il compimento del 20° anno, inizierà la risalita.

**PORSCHE BOXSTER TIPTRONIC**  
2004-2008



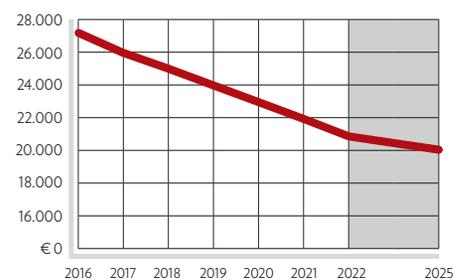
**La tendenza a un minor apprezzamento** per la versione con cambio Tiptronic si conferma anche per la 987. Il trend rimarrà inalterato anche nei prossimi anni.





### ↳ PORSCHE BOXSTER S

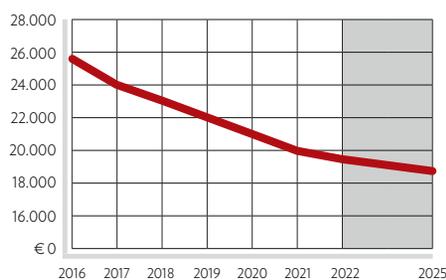
2004-2008



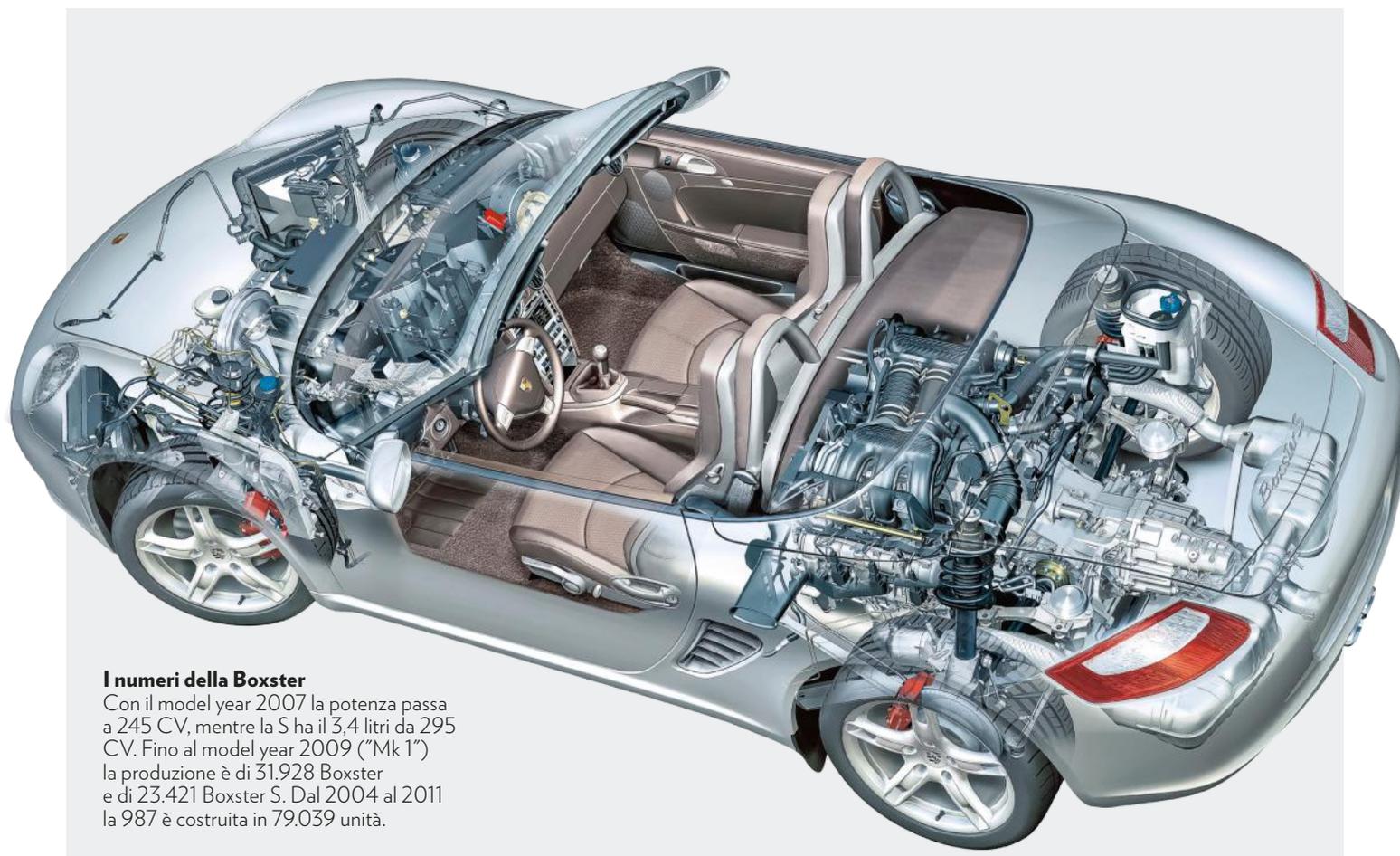
**È questa la versione da preferire,** nell'ambito della famiglia delle "Mk 1": il cambio manuale a 6 marce si abbina perfettamente alle accresciute prestazioni delle S.

### ↳ PORSCHE BOXSTER STIPTRONIC

2004-2008



**Il cambio Tiptronic** risulta lento secondo i criteri di giudizio odierni e quindi poco adatto alle prestazioni di una sportiva di razza. Questo si traduce in quotazioni inferiori.



#### I numeri della Boxster

Con il model year 2007 la potenza passa a 245 CV, mentre la S ha il 3,4 litri da 295 CV. Fino al model year 2009 ("Mk 1") la produzione è di 31.928 Boxster e di 23.421 Boxster S. Dal 2004 al 2011 la 987 è costruita in 79.039 unità.

# MIX PERFETTO

Il meglio della Boxster e della 911 Carrera sono miscelati nella nuova berlinetta. Compatta, bassa e agilissima, è un'auto dalla quale non si vorrebbe mai scendere. Il 6 cilindri boxer monta la distribuzione VarioCam Plus. Da mettere subito in garage

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

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Cayman non può e non deve essere liquidata come una pura e semplice versione con tetto rigido della Boxster 987. Esibisce infatti una spiccata personalità stilistica. Illuminanti le parole di Quattroruote nella prova pubblicata nel gennaio del 2006: "La Cayman è una di quelle macchine che non smetteresti mai di contemplare". Al fascino estetico unisce una scocca nettamente più rigida. Se la Boxster è un'auto che si presta (anche) al passeggio turistico, la Cayman regala al guidatore sensazioni molto simili a quelle di una sportiva dura e pura, pur



garantendo il confort richiesto a un'auto adatta anche a essere utilizzata su base quotidiana. La Cayman è nata a quasi un decennio di distanza dalla prima Boxster (entra in produzione nel 2005 come anno-modello 2006), e dunque beneficia di tutta quella miriade di aggiornamenti che hanno reso la piccola sportiva di Stoccarda un'auto

quasi perfetta e sempre più prestazionale. La prova che la Cayman si presenta sul mercato come sportiva a 360 gradi è data dal fatto che al momento del debutto è disponibile solamente in versione S (tra l'altro già con cilindrata portata a 3,4 litri), mentre la "normale" viene commercializzata nel maggio del 2006. Oggi questa compatta coupé sconta la relativa giovinezza, che non le permette ancora di accedere ai vantaggi fiscali e assicurativi riconosciuti alle auto storiche. Tuttavia, pur essendo ancora lontana dai fatidici vent'anni, è già nella fase di rivalutazione, con quotazioni che la differenziano, verso l'alto, rispetto alla Boxster. E migliori sono pure le prospettive di crescita: la Cayman è stata prodotta in un numero di esemplari ben inferiore.



## QUOTAZIONI

Le quotazioni sono superiori a quelle delle Boxster per una percentuale che oscilla tra il 5 e il 10% circa. Si parte con la Cayman 2.7 con cambio Tiptronic: 18.000 euro. La "manuale" vale 20.000. La 3.4 S con il cambio a 6 marce tocca i 22.000 euro (20.000 col Tiptronic).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**18.000**

**22.000**



## 2 RESTAURO

Porzione superiore della carrozzeria a parte, la Cayman ripete pari pari la meccanica della Boxster della seconda generazione (987, identificativo numerico che contraddistingue anche la Cayman medesima nella sua prima release). Anche qui, quindi, occorre prestare una notevole attenzione alle primissime vetture (quelle del model year 2005), che possono presentare problemi all'Intermediate Shaft (IMS) per i quali vi rimandiamo a quanto già scritto a proposito delle roadster prima e seconda serie (rispettivamente, a pagina 115 e 123). L'unica differenza è che sulla coupé il motore 3.4 litri a iniezione diretta, che con questa difficoltà non si è mai dovuto confrontare, è arrivato con un anno di anticipo rispetto alla spider. Si trovano in commercio esemplari con chilometraggi molto bassi (anche 50-60 mila km), ma eventuali percorrenze elevate non rappresentano un problema per le Porsche, che spesso sono state utilizzate come prima

auto. Fondamentale, in caso di strumenti con tutte le sei cifre "riempite", una documentazione molto scrupolosa della manutenzione. Dopo i 100 mila chilometri si possono riscontrare giochi all'avantreno e la rottura del separatore dei vapori olio. Tra i 150 e 180 mila sono in genere necessari frizione, freni e silent block. Meglio inoltre un tagliando ogni 20 mila km anziché i 30 mila indicati dal Service Control, oppure ogni due anni. Vale per ogni Porsche, ma per un'usato relativamente recente ancora di più, la considerazione che è meglio privilegiare una vettura originale, perfettamente mantenuta e un po' più costosa rispetto a un esemplare dal prezzo allettante, ma con un passato non cristallino. Far durare un treno di pneumatici 45-50 mila chilometri non è un'impresa impossibile, a meno che non si impegni la vettura in un track day. Infine, i freni: sono pochissime le Cayman equipaggiate con i costosi PCCB, cioè i carborceramici con pinze maggiorate e gialle: le decelerazioni sono da paura. La fattura del corrispondente tagliando, anche.

## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

SPINGIDISCO FRIZIONE	€ 270
COMPRESSORE CONDIZION.	€ 490
BRACCIO OSCILLANTE POST.	€ 165
RETROVISORE INTERNO	€ 100
ALZAVETRO	€ 175

### • I club



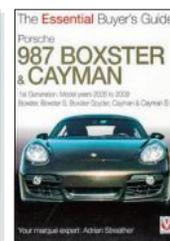
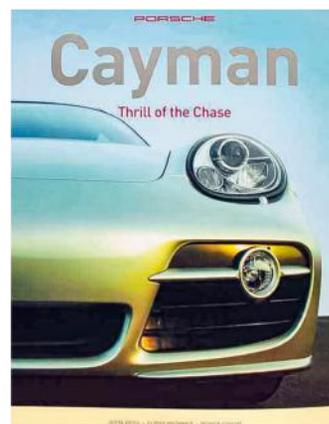
#### PorscheMania.it

Modello molto recente, la Cayman è ampiamente "trattata" in questo spazio informale, non ufficiale, ma molto informato e attivo sulle Porsche più recenti

**Sito** [porschemania.it](http://porschemania.it)

**Email** [porschemania@email.it](mailto:porschemania@email.it)

### • I libri



#### "Cayman Thrill of the Chase"

è il titolo di Jutta Deiss Elmar Brummer e Reiner Schloz dedicato alla Cayman. È insieme alla Boxster nella collana "The Essential Buyer's Guide" di Veloce Publishing. Stesso approccio seguito, per lo stesso editore, da Brian Long, per "Boxster & Cayman The 987 Series 2004 to 2013".

### • Specialisti

#### Centro Assistenza Porsche Padova Est

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [verardini@porsche.it](mailto:verardini@porsche.it)

#### Porsche Service

**Sito** [porsche.com/italy/accessoriesandservice/porschesevice/serviceandmaintenance](http://porsche.com/italy/accessoriesandservice/porschesevice/serviceandmaintenance)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Per gli esperti di Ruoteclassiche, la ricerca dovrebbe focalizzarsi sulle versioni con cambio manuale, più divertenti da usare e con prestazioni migliori. Sono anche quelle che raggiungono le quotazioni più elevate e che, in prospettiva, si rivaluteranno più rapidamente. Sul gradino più alto del podio poniamo la Cayman 3.4 S. Seconda classificata la "base" con il motore 2.7. Le quotazioni della nostra rivista si riferiscono agli esemplari prodotti fino al 2010, dunque appartenenti alla prima serie e agli esemplari di inizio produzione della seconda (che è stata assemblata fino al 2012, quando è entrata in produzione la serie 981, presentata a novembre come model year 2013). Per le quotazioni delle Cayman 987 degli anni 2011-2012 occorre consultare i listini dell'usato di Quattroruote. Nella descrizione della storia della Cayman serie 987, in questa "Guida al collezionismo" ci concentriamo soprattutto sull'evoluzione fino al 2008, cioè sulle cosiddette "Mk 1". Questa scelta, ovviamente, è dovuta al fatto che le "Mk 1" sono le Cayman che raggiungeranno più rapidamente lo status di storiche. Della Cayman si inizia a parlare al momento della nascita della seconda generazione delle Boxster, contraddistinta dal numero di serie 987, svelata al Salone di Parigi del 2004. La Casa di Stoccarda rivela che dai suoi studi di mercato esiste uno spazio commerciale potenziale tra la Boxster e la 911 (serie 997) che sarà riempito da una coupé a 2 posti secchi con motore centrale. Sarà ovviamente derivata dalla Boxster, ma avrà una denominazione diversa. Il debutto avviene al Salone di Francoforte del 2005, nell'ultima parte dell'anno. Si chiama Cayman e riscuote un immediato successo di critica. Anche perché, pur realizzata sulla base della Boxster, si presenta diversa nell'aspetto e nella meccanica: adotta infatti un inedito motore 6 cilindri boxer di 3,4 litri da 295 CV, dotato di molte raffinatezze (tra cui spicca il controllo elettronico della fasatura e dell'alzata delle valvole, denominato VarioCam Plus). A un anno di distanza, il motore di 3,4 litri passerà anche sulla Boxster S. Nel primo anno di produzione, la Cayman è disponibile

**PORSCHE CAYMAN S** 2005-2008



## PORSCHE CAYMAN 2006-2008



solamente in versione S, a sottolineare la vocazione maggiormente sportiva della coupé rispetto alla roadster. La Cayman 2.7 "normale" debutta come model year 2007, commercializzato già a maggio 2006. Utilizza il motore da 245 CV, dotato anch'esso di VarioCam Plus. La Cayman condivide con la Boxster 987 la maggior parte delle componenti di carrozzeria: parte frontale, parabrezza e portiere. Ovviamente specifico è il padiglione, che integra il portellone grazie al quale si accede al bagagliaio e al vano motore. Diverse sono le prese d'aria laterali. All'interno non si segnalano particolari novità. Lo schema delle sospensioni è identico, ma la taratura è irrigidita in ottica sportiva. Il disegno dei cerchi in lega è esclusivo delle Cayman, ma della medesima dimensione di quelli della Boxster (da 17" sulla 2.7, da 18" sulla 3.4 S). Il cambio a 6 marce manuale è di serie sia sulla "base" sia sulla S, mentre il Tiptronic è a richiesta su entrambe. Tra gli optional,

**CON 295 CAVALLI,  
LA VERSIONE S  
È UN'AVVERSARIA  
TEMIBILE PER LA 911.  
E PER ALCUNI  
È ANCHE PIÙ  
DIVERTENTE**

le sospensioni attive (PASM), i freni carboni-ceramici (PCCB), i cerchi maggiorati fino a 19 pollici, i fari bixeno. Il prezzo di vendita è più alto rispetto a quello della Boxster e non di poco: quasi 62.859 euro contro 56.119. Un caso singolare visto che solitamente le versioni scoperte risultano più care perché più costose da realizzare per via delle scocche rinforzate e per le complicazioni delle capote, specie quando sono ad azionamento servoassistito. Su strada la Cayman si rivela un osso duro anche per la sorella maggiore 997. Con il model year 2009 debutta la cosiddetta 987 "Mk 2": il motore di base passa a 2,9 litri (265 CV), mentre la S conserva la cilindrata 3,4 ma la potenza cresce a 320 CV grazie anche all'esordio dell'iniezione diretta di benzina. Il cambio Tiptronic viene sostituito dal più efficiente PDK a doppia frizione.



## RUOTECLASSICHE

PORSCHE CAYMAN

# 2005

### INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**Derivata dalla Boxster**, presenta numerosi elementi di differenziazione, a partire ovviamente dalla carrozzeria coupé, con portellone che consente di accedere sia al motore sia al secondo bagagliaio. Dal punto di vista meccanico la Cayman S, la prima a essere commercializzata, porta al debutto il 6 cilindri boxer portato a 3,4 litri da 295 CV, adottato l'anno seguente anche dalla Boxster S.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti ("MK 1")

# 44.660

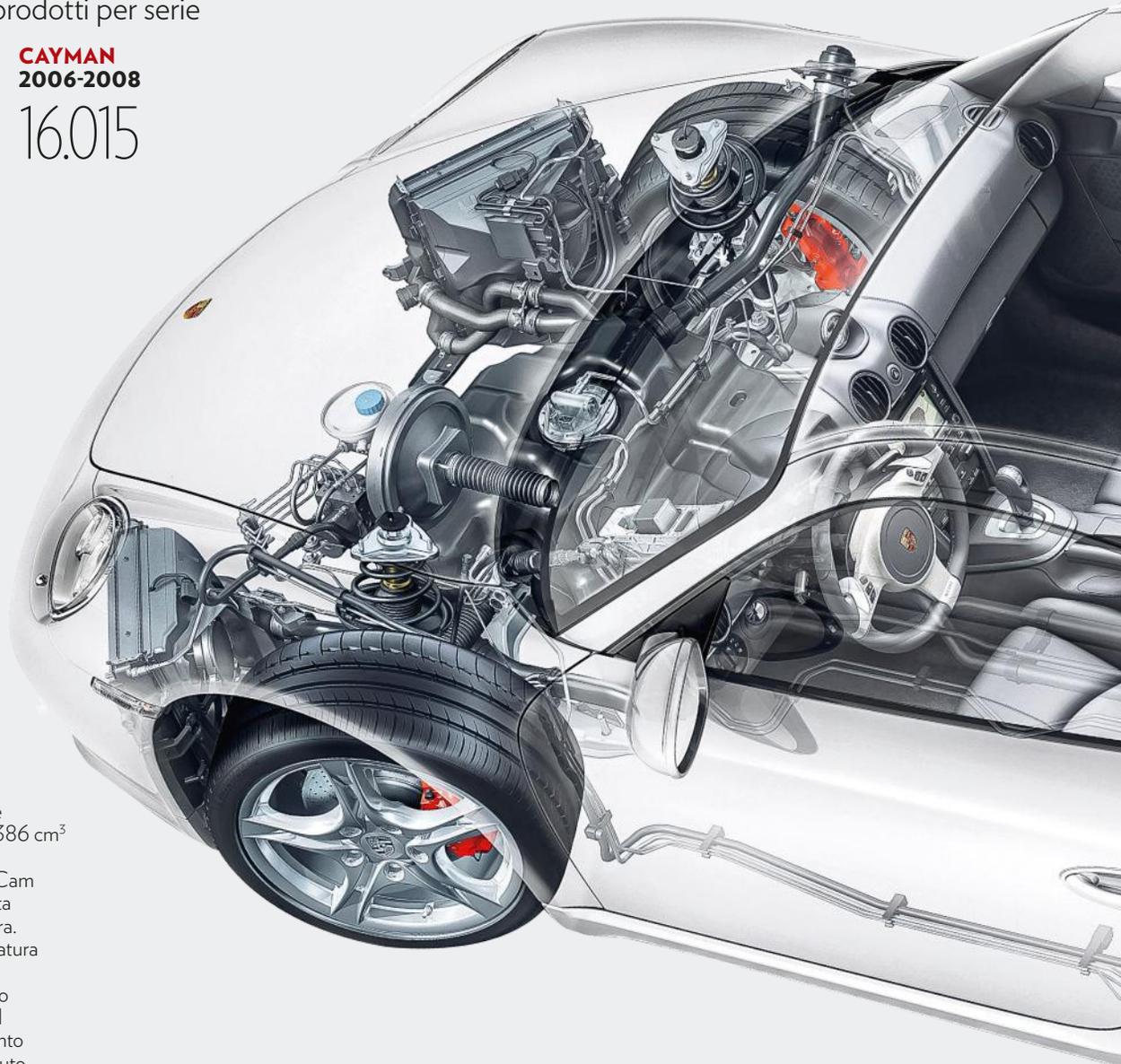
• Totale esemplari prodotti per serie

**CAYMAN S**  
2005-2008

28.645

**CAYMAN**  
2006-2008

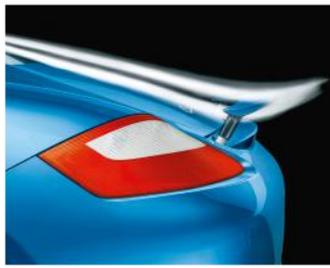
16.015



• Tecnica

#### Le teste della 911

La novità meccanica è il 6 cilindri boxer di 3.386 cm<sup>3</sup> le cui teste adottano la distribuzione VarioCam Plus, soluzione derivata dalla coeva 911 Carrera. Il sistema regola la fasatura e l'alzata delle valvole in funzione del numero dei giri e del carico del propulsore. L'incremento della cubatura è ottenuto aumentando l'alesaggio da 93 a 96 mm (lo stesso della 911).



• I principali modelli



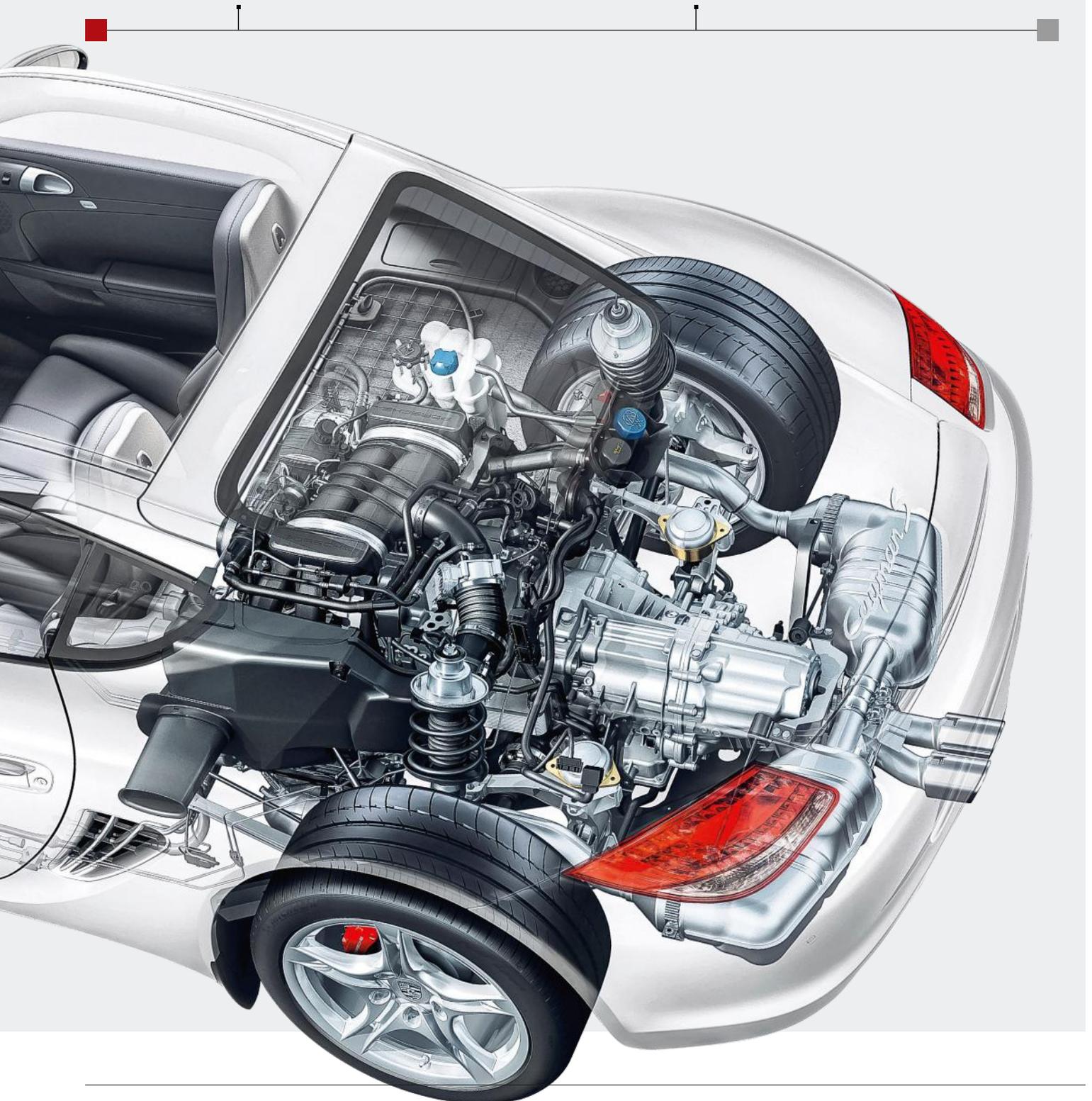
**CAYMAN S**  
**2005-2008**

La berlina debutta nella sportiva versione S con motore 3,4 litri da 295 CV.



**CAYMAN**  
**2006-2008**

Il modello base con motore 2.700 arriva l'anno successivo.



## 4 IL MERCATO

La Cayman è ricercatissima dai porschisti Doc, anche dai più integralisti, che fino a qualche anno fa vedevano esclusivamente la 911 come “la” Porsche per antonomasia. Del resto la compatta berlina di Stoccarda ha stile, raffinatezza meccanica e prestazioni che le consentono di non temere alcun confronto. In ambito collezionistico, la Cayman ha un’immagine (e un valore commerciale) superiore a quello della sorella scoperta da cui deriva. Pur non essendo ancora annoverabile tra le auto d’epoca, a differenza della Boxster 987, ha già cominciato a guadagnare terreno nelle quotazioni: secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, l’avvenire della Cayman è senza dubbio luminoso. I prezzi continueranno a lievitare, in particolar modo per le più performanti S, soprattutto se dotate di

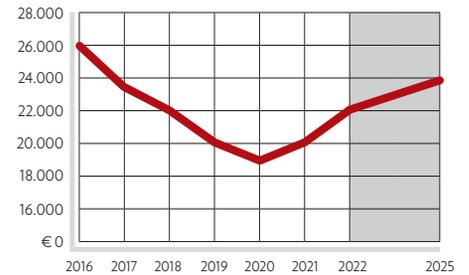
cambio manuale. Gli esemplari migliori in termini di conservazione sono già nelle mani di appassionati lungimiranti, che non se ne separano facilmente, se non quando hanno per obiettivo l’acquisto di un modello di categoria superiore (generalmente rimangono affezionati alla marca di Stoccarda). Presso gli specialisti in auto sportive è possibile trovare qualche buona occasione, perché i prezzi sono generalmente più bassi rispetto alle richieste dei privati. Però sovente gli intermediari propongono vetture con elevate percorrenze e soprattutto con numerosi passaggi di proprietà. È sicuramente questo il momento giusto per aggiudicarsi una Cayman della generazione 987: il prezzo è superiore, ma non di molto, rispetto a quello delle Boxster di pari epoca (che peraltro sono ancora in fase calante di valore). La forbice tra coupé e roadster è destinata a crescere sensibilmente a favore della prima, una tendenza che si confermerà

## NONOSTANTE NON ABBIAMO ANCORA COMPIUTO 20 ANNI LE QUOTAZIONI HANNO INIZIATO GIÀ A SALIRE

anche quando la seconda generazione delle Boxster diventerà d’epoca a tutti gli effetti. Ma non è tutto oro ciò che luccica. La Cayman richiede spese di mantenimento non irrisorie: da un lato è esclusa dai vantaggi fiscali e assicurativi, dall’altro i ricambi non sono certo economici (come per tutte le Porsche). Per questo motivo è meglio puntare su esemplari assolutamente perfetti: se ben accudite le Cayman sono molto affidabili e difficilmente creano problemi. **R&C**

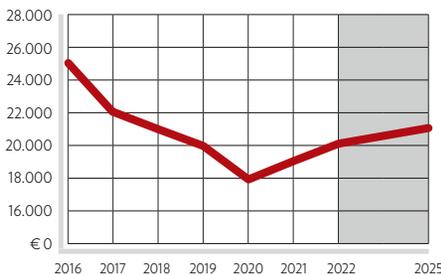


**PORSCHE CAYMAN S**  
2005-2008

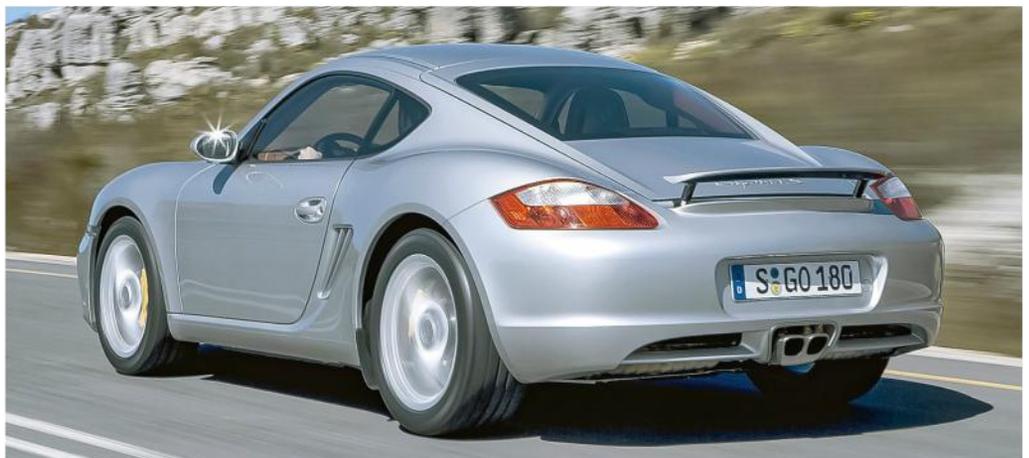


**La versione su cui puntare:** il motore da quasi 300 CV la rende una sportiva perfetta, grazie anche alla sua agilità. Ha il potenziale di maggiore della gamma “Mk 1”.

**PORSCHE CAYMAN S TIPTRONIC**  
2005-2008

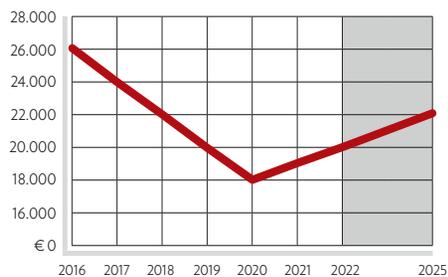


**Come più volte sottolineato,** il cambio Tiptronic determina un deprezzamento che in media si aggira sul 10%. La rivalutazione sarà più lenta rispetto alla versione con cambio manuale.



## ← PORSCHE CAYMAN

2006-2008

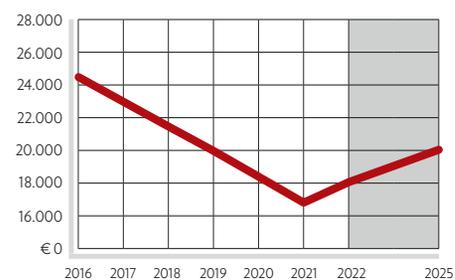


**Rappresenta l'equilibrio migliore** tra investimento, prestazioni, confort, affidabilità e divertimento di guida. Un investimento da fare a occhi chiusi.



## ← PORSCHE CAYMAN TIPTONIC

2006-2008



**Anche per la Cayman** con motore di 2,7 litri da 245 CV la presenza del Tiptronic non è certo un plus, anzi. tuttavia anche questa versione ha iniziato a salire.



### Un "Esse" esclusiva

Nel 2008 viene introdotta la serie limitata Cayman S Sport, allestita in 700 esemplari.

Si tratta di una versione full optional con alcuni dettagli che richiamano la 911 GT3 RS.

A partire dalle livree arancio e verde, con specchietti e cerchi (da 19") in nero lucido.

# SENZA LIMITI

Segna l'ingresso del prestigioso marchio nel segmento delle Suv ad alte prestazioni. E non delude: su asfalto asciutto si comporta come una sportiva a trazione posteriore. Da privilegiare ovviamente i potenti motori V8, sia aspirati sia turbo

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



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Dobbiamo farcene una ragione: anche le Suv, prima o poi, diventeranno auto storiche. Anzi, alcune già lo sono, almeno a livello anagrafico, dopo il compimento dei fatidici 20 anni. Che poi i collezionisti le possano considerare nel novero delle auto da cercare e conservare, questa è un'altra storia. D'altra parte quello degli Sport Utility Vehicle è un fenomeno di mercato che non può essere trascurato dal punto di vista storico, dato che nell'arco di vent'anni tale tipologia di veicolo è divenuta la prediletta dagli

automobilisti. Sicuramente un futuro collezionistico l'avrà la Porsche Cayenne, una Suv che, al di là del disorientamento iniziale provocato nella clientela più tradizionalista della Casa di Stoccarda, ha raggiunto un successo straordinario. Pur scontando, dopo i primi anni di commercializzazione, un'immagine non



propriamente cristallina. Ma non tanto per le sue caratteristiche tecniche, quanto per il fatto di essere divenuta il simbolo di una categoria di guidatori poco rispettosa della civile convivenza, almeno sulla strada. Ma questo è un discorso che esula dall'analisi in chiave collezionistica. Oggi una Cayenne prima serie (sigla di progetto 955) oppure della prima serie "restyling" (957) è già entrata nel mirino degli appassionati. Soprattutto per le sue doti tecnologiche raffinate, per l'esclusività del marchio e anche perché una Porsche a un prezzo così ridicolo come quello attuale è impossibile: siamo nell'ambito delle poche migliaia di euro. Per l'acquisto, ovviamente. Ma attenzione: i costi di gestione sono pur sempre da Porsche.

## QUOTAZIONI

**Le quotazioni sono ai minimi storici:** l'entry level V6, è quotata 4.500 euro; la maestosa Turbo V8 4.5 di prima generazione vale 7.000 euro (label AB). A metà strada la Cayenne S V8 4.5, con 6.000 euro. Al vertice si pone la Turbo con motore V8 di 4,8 litri: 14.600 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**4.500**

**14.600**

## 2 RESTAURO

È la classica auto che costa ancora poco, ma che comporta investimenti importanti anche solo per la manutenzione ordinaria: un tagliando assolutamente di routine non vale meno di 1.300 euro, perlomeno in un Centro Porsche. Sono vari gli elementi ai quali prestare attenzione. Se avete per le mani un esemplare ante 2006, controllate i tubi dell'impianto di raffreddamento: se sono ancora in plastica, fateli sostituire con quelli in alluminio normalmente montati da quell'anno in avanti: i precedenti (sulle Turbo più ancora che sulle S) sono infatti soggetti a rotture senza preavviso che hanno come effetto non delle perdite, ma lo svuotamento integrale del radiatore. Un altro guasto ricorrente è un gioco che si manifesta a livello della trasmissione, che spesso l'assistenza ufficiale risolve sostituendo l'intero albero: in realtà, basta rimpiazzare la crociera, peraltro comune ad Audi Q7 e Volkswagen Touareg, con una spesa incomparabilmente inferiore. Meno

frequenti, ma neppure rari, i casi di rottura del motorino di innesto delle ridotte. Il cambio automatico, che equipaggia la quasi totalità delle vetture vendute, richiede solo una lubrificazione scrupolosa; le rare Cayenne manuali hanno invece la frizione che fatica a gestire l'elevata coppia ed è spesso in cattive condizioni. Le bobine tendono a screpolarsi, determinando malfunzionamenti elettrici. Sulla versione sovralimentata la turbina può dare forfait oltre i 70 mila km, ma ci sono esemplari che hanno percorso molta più strada. Un controllo da fare tassativamente è quello della tenuta delle sospensioni pneumatiche: se dopo alcune ore di fermo la vettura si accuccia, c'è una perdita di pressione che mette in difficoltà il relativo compressore e che può essere oneroso individuare perché la ricerca del guasto raramente è veloce. Tanto il motore 3.2 V6 di costruzione Volkswagen quanto la carrozzeria non evidenziano noie particolari, fatta salva una certa tendenza alle infiltrazioni di acqua nei fari con relativa formazione di condensa.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>VOLANO BIMASSA</b>	€ 700
<b>RADIATORE</b>	€ 1.200
<b>RADIATORE OLIO</b>	€ 700
<b>AMMORTIZZ. PORTELLONE</b>	€ 70
<b>PARABREZZA</b>	€ 600

### ● I club



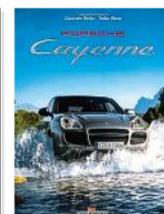
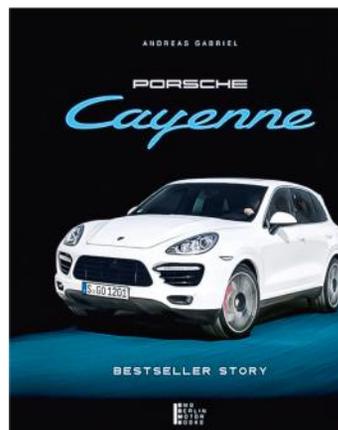
#### **PorscheMania.it**

In teoria il Porsche Club Italia, inizierà a "trattare" la Cayenne quest'anno. Interessante allora l'attività di dibattito e di scambi tra appassionati che si svolge in questo spazio virtuale

**Sito** [porschemania.it](http://porschemania.it)

**Email** [porschemania@email.it](mailto:porschemania@email.it)

### ● I libri



**La prima segnalazione** è "Porsche Cayenne - Bestseller Story", edito dalla Berlin Motor Books e curato da Andreas Gabriel (in tedesco): è dedicato alle Cayenne I e II generazione. Come seconda opzione indichiamo "Porsche Cayenne" edito dalla Motorbooks International e scritto da Clauspeter Becker e Stefan Warter.

### ● Specialisti

**Centro Assistenza Porsche Padova Est**

**Sito** [porsche.com/italy/classic-partner](http://porsche.com/italy/classic-partner)

**Email** [verardini@porsche.it](mailto:verardini@porsche.it)

**Porsche Service**

**Sito** [porsche.com/italy/accessoriesandservice/porschesevice/serviceandmaintenance](http://porsche.com/italy/accessoriesandservice/porschesevice/serviceandmaintenance)

**PORSCHE CAYENNE S 2002-2006**



## 3 SU QUALE PUNTARE

In ottica storica, le Cayenne che possono attirare gli appassionati sono ovviamente quelle di prima generazione (2002-2006), contraddistinte dalla sigla di progetto 955. Scartata la V6 3.2 che ha un motore meno "nobile" (Volkswagen), rimangono la Cayenne S, con il V8 da 4,5 litri e 340 CV, e la spettacolare Turbo, che utilizza lo stesso motore, ma dotato di sovralimentazione, che porta la potenza a 450 CV. S e Turbo sono le protagoniste della presentazione iniziale, avvenuta nel 2002, anche se gli esemplari immatricolati in quell'anno sono pochissimi, perché la produzione è uscita dal rodaggio nel 2003. La Cayenne è basata su una piattaforma che ha molti punti in comune con le "cugine" Volkswagen Touareg e Audi Q7, ma da queste si differenzia per l'immagine più sportiva e per le prestazioni che poco hanno da invidiare alle granturismo e berlinette Porsche. L'obiettivo dei progettisti di Stoccarda, infatti, è proprio quello di realizzare una sportiva vera sotto le sembianze di uno sport utility, capace di raggiungere prestazioni inebrianti su strada, ma anche di cavarsela più che egregiamente nel fuoristrada impegnativo, se dotato del pacchetto tecnico più evoluto disponibile a richiesta e con l'equipaggiamento di pneumatici specialistici. Le prestazioni della Cayenne non fanno difetto: basti pensare che la Turbo da 450 CV accelera da 0 a 100 km/h in soli 5,3 secondi. Tutte le Cayenne hanno la trazione integrale (un sistema molto sofisticato, gestito completamente dall'elettronica) e la trasmissione automatica. I differenziali bloccabili al 100% e le marce ridotte sono disponibili con sovrapprezzo. Come tradizione della Casa, la dotazione di serie, già all'altezza del prestigio del marchio, può essere arricchita a dismisura attingendo dal poderoso listino degli optional. La dotazione è uno degli elementi che, in ottica collezionistica, può fare la differenza. In genere gli esemplari arrivati attraverso la rete dei concessionari ufficiali italiani hanno un equipaggiamento superiore. La Cayenne è una 911 sotto mentite spoglie? No, perché lo schema tecnico del motore anteriore e la carrozzeria

## ▼ PORSCHE CAYENNE TURBO 2002-2006

a 5 porte e alta da terra rendono fisicamente impossibile ottenere la stessa agilità della sportiva di Stoccarda per eccellenza. Ma sicuramente la Cayenne stupisce per le sue prestazioni che, all'epoca, sono quanto di più simile a quelle di una sportiva vera. Ma con l'abitabilità generosa di una grande e moderna Suv. Questo modello può essere considerato una tappa di avvicinamento alla produzione di una berlina Porsche, un progetto che molte volte è stato accarezzato dall'azienda, sin dagli anni Settanta. Ma sempre scartato per evitare la disaffezione della clientela, fino alla nascita della Panamera nel 2009. Il progetto Cayenne è una scelta coraggiosa, ma logica. Che non avrebbe potuto incontrare il fallimento, ma che avrebbe consentito all'azienda di crescere enormemente nei volumi di produzione, pur conservando un'immagine elitaria. È un percorso che molti altri costruttori di altissima gamma hanno poi compiuto, seguendo proprio le orme

## LA NOSTRA SCELTA CADE SULLE VERSIONI CON MOTORE V8, SIA ASPIRATO DA 340 CV SIA TURBO, CON 450 CV

della Porsche Cayenne. Che riveste quindi un'importanza storica che non può essere trascurata. La famiglia Cayenne si arricchisce della V6 3.2 (250 CV) nel 2003. Nel 2005 arriva l'opzione che comprende un kit che porta la potenza della Turbo a 500 CV: un preludio all'entrata in produzione nel solo 2006 della serie limitata Turbo S da 520 CV. Con il model year 2007 è il momento del primo restyling (serie 957), che riguarda soprattutto il frontale con i nuovi fari più sottili. Aggiornamenti importanti per i motori: il V6 passa a 3,6 litri (290 CV), mentre il V8 arriva a 4,8 litri: nella S aspirata la potenza sale a 385 CV, che diventano 405 sulla GTS. La Turbo dispone di 500 CV; la Turbo S, che diventa una versione di serie "regolare" per il 2008, dispone di 550 CV. Nel 2010 entra in scena la seconda serie.



### NOI CE L'ABBIAMO

**Pur con qualche eccezione**, in Italia si stenta ancora a considerare le fuoristrada e le Suv come veicoli di interesse collezionistico. Eppure rappresentano un capitolo rilevante nella storia dell'automobile. Se poi teniamo conto che nell'ultimo ventennio gli Sport Utility Vehicle

hanno dominato il mercato, con un indice di gradimento molto elevato, forse sarebbe il momento di cambiare mentalità. Soprattutto nel caso della Cayenne, che ha fissato i nuovi standard nel segmento delle Suv ad alte prestazioni. Ha superato ogni preconcepito

Mattia che, amante delle Porsche non più alte di 1 metro e 30 centimetri, ha acquistato quasi per caso una Cayenne S usata. Guidandola in montagna si è sorpreso delle doti da vera sportiva e ha deciso di tenerla per sempre nella sua collezione di Porsche.

#### MATTIA DEPONTE **PORSCHE CAYENNES** 2004

**Vive nei Grigioni**, in Svizzera, Mattia: è un collezionista 43enne particolarmente appassionato di Porsche e di Mercedes-Benz. Nel 2019 ordina, come veicolo da tutti i giorni, un Volkswagen Multivan che però tarda ad arrivare; il suo meccanico gli segnala che un altro cliente ha messo in vendita la sua Cayenne S del 2004, con appena 130 mila chilometri. Chiede poco; decide allora di acquistarla, con l'intenzione di sfruttarla giusto quel paio di mesi sin che non arriva il Volkswagen ("tanto le Porsche alte più di un metro e 30 non mi prendono"). Percorrendo una notte il passo dello Julier per raggiungere l'Alta Engadina, però, cambia idea: è agile e persino sportiva. Da allora sono trascorsi altro che due mesi: due anni - e 40 mila chilometri - e non riesce più a separarsene. Unico inconveniente riscontrato, la pompa della benzina, che ha dovuto sostituire. "Sarà che è costretta agli straordinari, visto che di benzina ne beve tanta. Ma ne vale ugualmente la pena: questa Cayenne rimarrà per sempre nella mia collezione di Porsche".



#### MASSIMILIANO POMPEI **PORSCHE CAYENNE** 2005

**A volte le automobili** rappresentano ricordi familiari importanti. Per Massimo la sua Cayenne - una versione base con motore 3,2 litri V6 - rientra in questa categoria: gli è stata regalata alcuni anni fa da un familiare a cui tiene in modo del tutto particolare. Ha un chilometraggio basso in relazione all'età (120 mila chilometri, una media di appena 7.500 all'anno) ed è pressoché perfetta, ancorché si tratti di una vettura di uso quotidiano. Il suo sogno era apparire in questo spazio per potere poi fare una sorpresa a quella persona. Ecco accontentato.







## RUOTECLASSICHE

PORSCHE CAYENNE

### INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**La Cayenne è la prima Suv** costruita dalla Porsche. Segna il ritorno di una motorizzazione V8 dall'uscita di produzione della 928 nel 1995. È ovviamente anche il primo modello della Casa dotato di cambio con riduttore ed è la prima auto di Stoccarda con carrozzeria a 5 porte e abitabilità per 5 persone più bagagli.

• Anno di nascita

2002

• Totale esemplari prodotti (2002-2009)

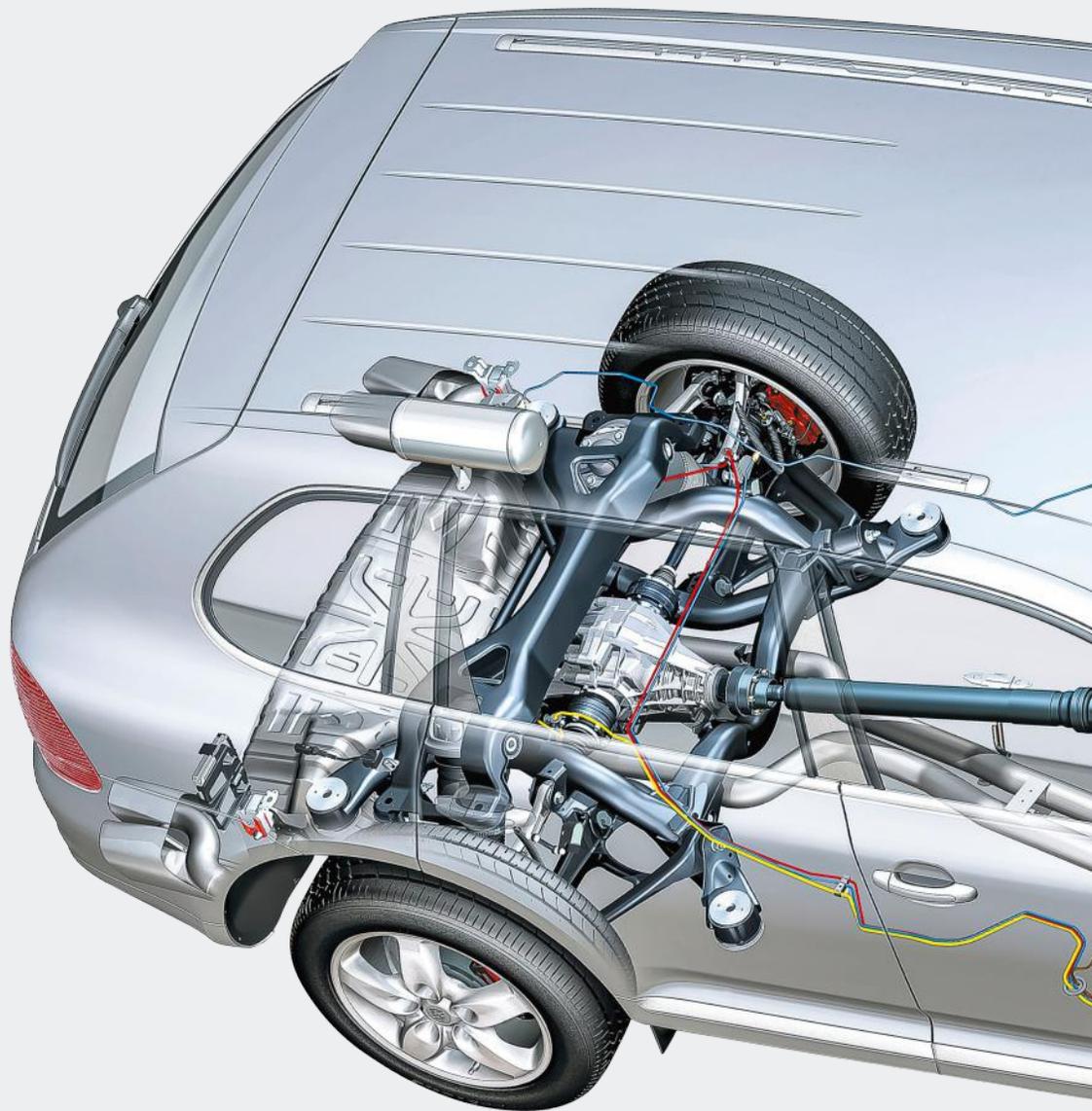
300.000

• Totale esemplari venduti in Europa (2002-2009): 98.146

#### • Tecnica

##### **Sportività lontano dall'asfalto**

La Cayenne nasce da un progetto congiunto con il gruppo Audi-Volkswagen, dal quale originano rispettivamente la Q7 e la Touareg. Dal punto di vista delle motorizzazioni soltanto il V6 di 3,2 litri (e poi di 3,6 litri) è made in Volkswagen. I V8 invece sono propulsori Porsche al 100%, con caratteristiche decisamente sportive. La cilindrata iniziale è di 4.511 cm<sup>3</sup>, elevata nel 2006 a 4,8 litri. La versione sovralimentata prevede due turbocompressori e due intercooler. Lo schema della trazione integrale permanente PTM (Porsche Traction Management) prevede il trasferimento automatico della coppia tra i due assali. Su asfalto asciutto il 62% della coppia motrice è indirizzato alle ruote posteriori, conferendo alla Cayenne un comportamento da sportiva. Il PTM integra il riduttore, che consente di affrontare i percorsi fuoristrada più impegnativi. Le dimensioni sono imponenti: passo 2.855 mm, lunghezza 4.786 mm, larghezza 1.928 mm e altezza 1.699. Il peso in ordine di marcia fa segnare sulla bilancia ben 2.355 kg. Vista la voracità del V8, la capacità del serbatoio è di ben 100 litri.





• I principali modelli



**CAYENNE S**  
**2002-2010**

Motore V8 aspirato di 4,5 litri da 340 CV. Alla fine del 2006 cresce a 4,8 litri.



**CAYENNE V6**  
**2003-2010**

V6 di 3,2 litri di origine Volkswagen. La cilindrata sale a 3,6 litri per il 2007.

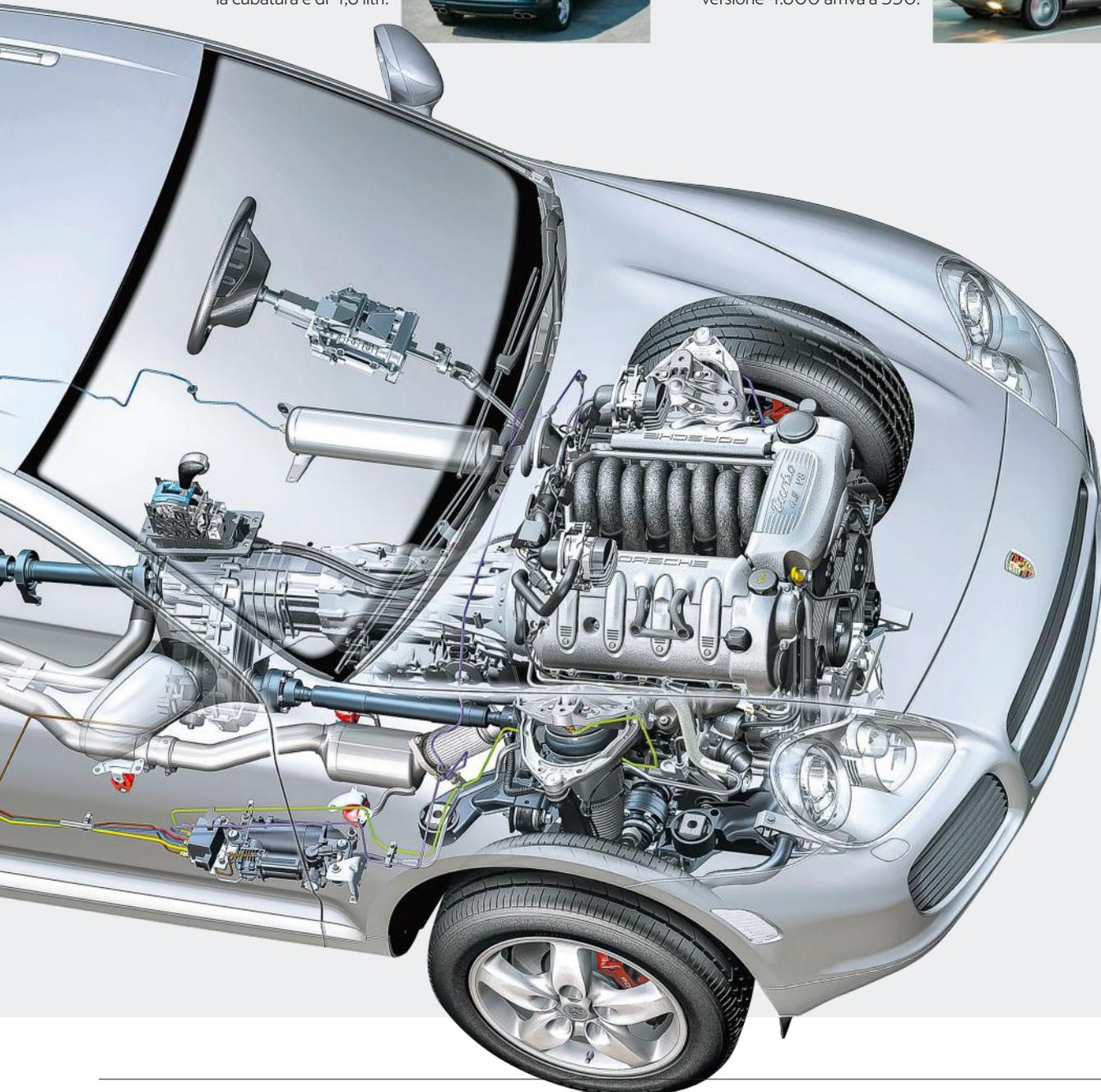
**CAYENNE TURBO**  
**2002-2010**

Dispone di ben 450 CV. Col model year 2007 la cubatura è di 4,8 litri.



**CAYENNE TURBO S**  
**2006-2010**

Con cilindrata di 4,5 litri eroga 520 CV; nella versione 4.800 arriva a 550.



## 4 IL MERCATO

Acquistare una Cayenne è relativamente facile e non richiede un esborso importante. Ma è un passo da effettuare con estrema cautela. I costi di manutenzione sono molto alti, i ricambi hanno prezzi elevati e in caso di interventi importanti si spendono con grande facilità somme ben superiori al valore di questa Suv. Le Cayenne sono auto che, se sottoposte a puntuale manutenzione, possono raggiungere percorrenze straordinarie senza necessità di interventi importanti; sono però anche auto molto sofisticate a livello di elettronica, dalla trasmissione alle sospensioni e a tutte le componenti tecniche o di confort. Ogni intervento, anche semplice, richiede esborsi tutt'altro che trascurabili. Per puntare sulla Cayenne giusta, occorre selezionare solamente quegli esemplari che hanno

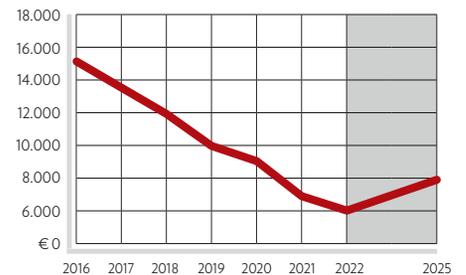
beneficiato di una manutenzione puntuale dimostrabile; in ogni caso è prudente "interrogare" la rete di assistenza ufficiale per conoscere quali sono i trascorsi manutentivi eseguiti durante tutta la vita dell'esemplare. Se è possibile, meglio puntare su vetture con pochi proprietari sul libretto (le Cayenne della prima serie uniproprietario sono ormai mosche bianche). L'acquisto da privati è consigliabile: dai commercianti in genere si trovano soltanto esemplari "esausti", ormai al termine della carriera.

**I VALORI SONO AI MINIMI STORICI: FACILE LASCIARSI TENTARE. I COSTI DI GESTIONE PERÒ SONO DA PORSCHE**

Le prospettive di mercato sono di ripresa verso l'alto delle quotazioni al compimento del ventesimo anno d'età (per le prime Cayenne ci siamo), a iniziare dalle Turbo, e poi dalle S. Le V6 sono da prendere in considerazione soltanto nel caso di esemplari immacolati, tenendo però presente che il loro destino di rivalutazione è molto scarso. Decisamente interessanti sono le Turbo S e le GTS, che però sono molto recenti e necessitano di parecchi anni ancora prima di accedere ai benefici concessi alle storiche. Le Turbo con kit di potenziamento meritano una maggiore valutazione (nell'ordine del 10-20%) a patto che siano effettivamente trasformazioni ufficiali, regolarmente riportate sulla carta di circolazione. Da evitare, invece, gli esemplari dotati di kit di trasformazione, anche estetica, tipica del tuning: sono un indicatore quasi certo di utilizzo poco ortodosso, che spesso è fonte di sorprese spiacevoli. **R/C**

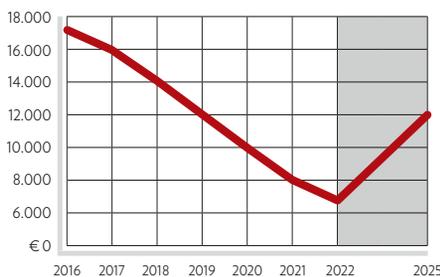


**PORSCHE CAYENNE S (4,5 L.)**  
2002-2006



**È la più diffusa tra le Cayenne** di primissima generazione. Molti però sono gli esemplari troppo sfruttati. Esemplari perfetti spuntano quotazioni più alte.

**PORSCHE CAYENNE TURBO (4,5 L.)**  
2002-2006



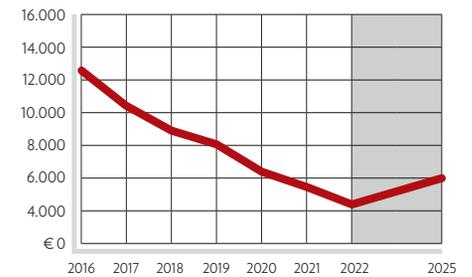
**È questa la versione "giusta",** se non spaventano i frequenti incontri ravvicinati con il benzinaio. Controllare con attenzione che la manutenzione sia stata effettuata in Porsche





### ➔ PORSCHE CAYENNE V6 3.2

2003-2006

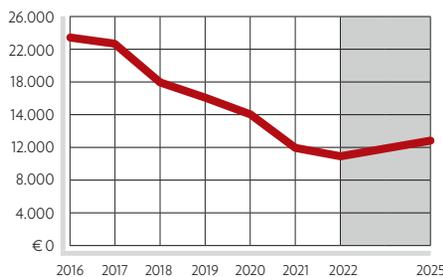


#### Diffusa in Italia per questioni fiscali

(i 250 CV mettevano al riparo dal "superbollo"), ma con scarse prospettive di rivalutazione. Da acquistare solo se immacolata.

### ➔ PORSCHE CAYENNE V6 3.6

2006-2010

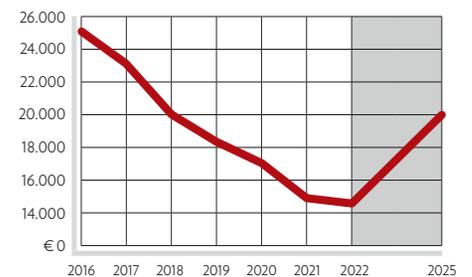


**Non ha grandi prospettive di crescita**, con l'aggravante della maggiore distanza dal raggiungimento dei fatidici 20 anni. Continuerà a svalutarsi per un paio d'anni.



### ➔ PORSCHE CAYENNE TURBO (4.8 L.)

2006-2010

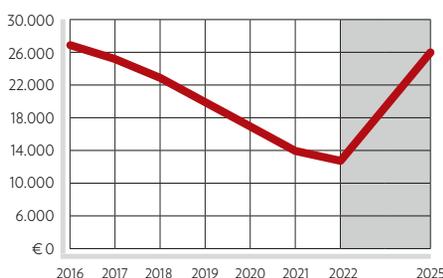


#### Impegnativa come costi di gestione.

Per investire su di lei, occorre fede incrollabile e portafoglio pingue. Oggi vale 14.600 euro, ma avendo pazienza crescerà.

### ➔ PORSCHE CAYENNE GTS

2007-2010



**Assieme alla Turbo** (e per alcuni esperti ancora di più) è la versione giusta su cui puntare. È rara e performante, senza le esagerazioni della versione sovralimentata.



# IL CAVALLINO DI STOCCARDA

Nasce nel 1952, su richiesta dell'importatore americano Max Hoffman. A idearlo è lo stesso "Ferry", che disegna lo stemma dello Stato tedesco del Württemberg-Hohenzollern, ponendoci al centro il simbolo della città ove ha sede la Porsche



1954



1965



1973



1994



2008



2014



TAGHEUER.COM

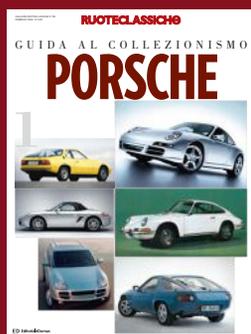


## CARRERA

*"I've learned not to take time for granted. What drives me is knowing that the clock is ticking."*

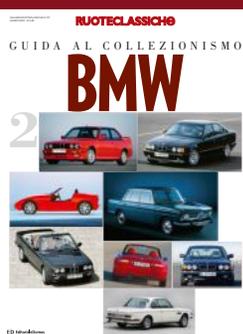
*Ryan Reynolds*

Una collana di sei volumi dedicata alle auto straniere nella fascia di prezzo bassa e media: ecco la nuova serie di allegati che vi accompagnerà da febbraio a luglio. Una guida, un vademecum indirizzato soprattutto agli appassionati che desiderano entrare nel mondo delle auto storiche. Una carrellata di circa 130 modelli, suddivisi tra i marchi Porsche, BMW, Jaguar, Citroën-Peugeot, Mercedes-Benz e Audi-Volkswagen. All'aspirante collezionista vengono fornite informazioni essenziali per andare a colpo sicuro: per ogni automobile sono indicate le versioni migliori su cui puntare, le analisi dei trend di mercato e le quotazioni. Non mancano suggerimenti sul restauro, individuando i punti deboli e fotografando la situazione sulla disponibilità dei ricambi. Completano il quadro gli elenchi dei club più attivi e degli specialisti



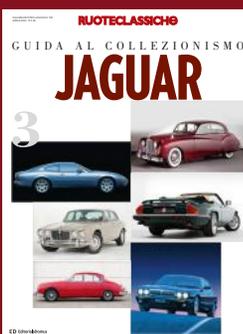
## PORSCHE

La seconda stagione della collana "Guida al collezionismo" inizia col botto. Protagonista del primo volume è infatti la Porsche, uno dei marchi da sempre privilegiati dai collezionisti dal palato fine. Pur con un budget limitato a 40.000 euro è possibile accedere a una gamma inattesa di sportive di razza. Si parte con la 912 del 1965, per proseguire con le 911 2.7, Super Carrera (SC), 964, 996 e 997. Ci sono poi le cosiddette "transaxle", ossia i modelli a motore anteriore con cambio al retrotreno in blocco col differenziale: 924, 944 e 968, tutte con un quattro cilindri, in versione sia aspirata sia turbo. Ovviamente non manca la regina di questa lunga e prolifica famiglia: la 928, equipaggiata con un poderoso V8. Nel campo delle youngtimer, ecco le divertentissime e raffinate Boxster e Cayman. Il nostro viaggio finisce con la Cayenne.



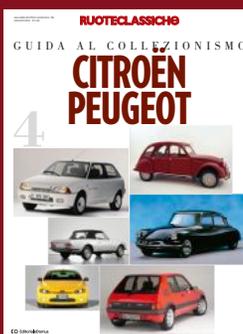
## BMW

Nata come fabbrica di motori aeronautici, la BMW entra nel settore automobilistico nel 1928, costruendo su licenza la piccola Austin Seven. Nel giro di pochi anni il marchio si afferma a livello internazionale per la vocazione sportiva dei suoi modelli, che culmina con la 328 del 1936. Nel dopoguerra però la Casa è sull'orlo del fallimento: a risollevarne le sorti è la piccola Isetta. La nostra guida parte dalla 1500 del 1961, la berlina media che inaugura un nuovo corso nella storia della BMW. Disegnata in collaborazione con Giovanni Michelotti, è la capostipite della Neue Klasse. Proseguiamo con la Serie E9, ossia con le splendide coupé CS e CSi. Poi una carrellata di berline: Serie 5 e Serie 3. Senza dimenticare la possente coupé Serie 8. Immane le M3 della generazione E36 ed E46. Per finire con le Z3 e Z4.



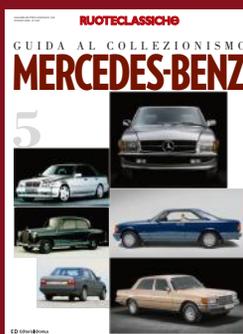
## JAGUAR

La Casa nasce nel 1922 come Swallow Sidecar Company. Il nome Jaguar compare per la prima volta solo nel 1935 e nel 1945 vede la luce la Jaguar Cars Ltd. Il nostro budget non ci consente di accedere alle sportive più iconiche del marchio, ossia le XK e le E Type. Tuttavia non mancano le proposte di grande interesse. Come le eleganti berline MK VII, VIII e IX. Di grande fascino le 2.4-3.4 Litre (poi denominate officiosamente "MK 1") e le seguenti MK 2. Simbolo per eccellenza delle berline Jaguar è la serie XJ, che nata nel 1968 ha accompagnato la storia del marchio fino ai nostri giorni. Tra i modelli di vocazione più sportiva, ecco le XJS (nate nel 1975) e l'erede XK8 (al debutto nel 1996) e derivate.



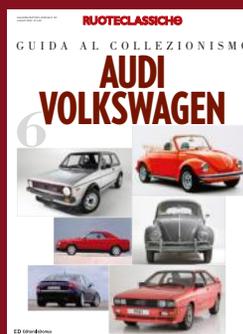
## CITROËN PEUGEOT

Tra i marchi francesi, Citroën è stato senza dubbio il più coraggioso, il più innovativo e capace di proporre soluzioni all'avanguardia dal punto di vista sia meccanico sia stilistico. Emblematika è la Traction Avant, presentata nel 1934 e già a scocca portante e a trazione anteriore. Accompagna la Casa fino a metà degli anni 50, sostituita da un altro capolavoro: la DS. E che dire della simpatica 2 CV, una delle vetture più amate in assoluto? Peugeot dal canto suo è sempre stata sinonimo di eleganza. Del resto molte delle sue vetture recano la firma della Pininfarina. La nostra galleria comprende le 403, le 504, le 205 e le coupé 406 e 407.



## MERCEDES-BENZ

Il nome è legato indissolubilmente alla nascita stessa dell'automobile: la Benz Patent Motorwagen del 1885. Non stupisce quindi che la Mercedes-Benz, denominazione impiegata a partire dal 1926, sia uno dei costruttori più stimati al mondo. Per gli amanti delle storiche "meno giovani" la nostra carrellata presenta le berline della famiglia "Ponton", seguite dalle "Codine". Il nostro budget ci consente anche di accedere alle spider SL della serie R107, R129 e R230. Come pure alla mitica coupé C126, ossia la Sec, uno dei capolavori di Bruno Sacco. C'è anche spazio per una AMG e precisamente per la C36. Certo non è la prima vettura a venire in mente quando si cita la magica sigla del reparto sportivo della Stella, ma questa versione "pompatata" della berlina W202 merita attenzione.



## AUDI VOLKSWAGEN

Il nostro viaggio termina con Audi-Volkswagen. Mai come in questo caso vale il detto "last but not least". Scopriamo la Casa di Ingolstadt partendo dalla Quattro, una denominazione destinata a entrare nel lessico di ogni automobilista. E poi l'innovativa ammiraglia A8 con scocca in alluminio, la "cattivissima" RS6 e le coupé e roadster di stile rétro TT. Per la Volkswagen ovviamente non si poteva che iniziare dalla mitica Maggiolino, eletta a buon diritto l'auto del secolo (scorso). Ma alla Casa si deve un altro capolavoro: la Golf GTI, che dal 1976 è il punto di riferimento imprescindibile nel suo segmento. E poi la Scirocco e la sempre più apprezzata Corrado. A chiudere idealmente questo "pellegrinaggio", la New Beetle. Inizio e fine si toccano.