

IL SOGNO NEL CASSETTO

Porsche 911 Turbo (930)

Modificò le regole del gioco per sfidare le supercar italiane



A METÀ DEGLI ANNI 70 una supercar europea si avvicinò all'immaginario della potenziale clientela americana (e italiana) come non mai. Prese il posto della 2.7 RS al top della gamma, e con la sovralimentazione (i tedeschi scelsero il KKK) la Porsche Turbo era così differente dalle altre 911, con quei passaruota allargati e cattivi, ma soprattutto con quell'alettone sulla coda. Qualcuno lo definì un 'barbecue' e forse non era neanche necessario farlo così grande e vistoso. Ma i tedeschi lo vollero fortemente come impronta indelebile di una nuova razza di animali capaci di veri atti di ferocia. E noi? Ricordo ancora una rivista specializzata che nell'articolo dedicato alla 911 turbo profuse nei giudizi le stelle che di solito dava nell'arco di un anno. Alla voce 'accelerazione' la definiva semplicemente fantastica: 'Ti incolla allo schienale.' Con 260 cavalli per la tre litri, che poi divennero 300 con la 3.3 del

1977, era un puro delirio, capace di regalare emozioni indimenticabili. E poi arrivò anche la versione Cabrio, che oggi vale un 10-20 per cento in più della coupé. Era il periodo in cui 'turbo' stava a significare un incremento notevole di prestazioni, ma non immediato: solo quando la lancetta del contagiri superava quota 2500 giri, arrivava il classico calcio nel sedere. Ed era quello che i futuri acquirenti sapevano, cercavano e volevano provare sulla propria pelle, quella sensazione di poter domare un cavallo allo stato brado, o perlomeno di provarci. Ancora a distanza di anni chi l'ha avuta la ricorda come la più bella e divertente auto che abbia mai posseduto. A quei tempi poi non c'era l'elettronica a correggere i tuoi sbagli... Dal 1975 fino al 1989, tanto rimase in produzione questa versione, segnò realmente un'epoca. E anche in maniera indelebile i ricordi di tanti 'porschisti'. **Cristiano Soro**

I suoi numeri

- 1975** Viene presentata la Porsche 911 3.0 Turbo. Va da 0 a 100 km/h in meno di sei secondi.
- 1977** Il motore passa a 3,3 litri e la potenza sale a 300 cavalli.
- 1980** Sospesa la vendita della 911 Turbo in USA e Giappone.
- 1983** Model year 1984: i fendinebbia sono incorporati nello spoiler anteriore.
- 1984** Model year 1985: nuove ruote posteriori da 9 pollici con pneumatici 245/45 VR16.
- 1985** Model year 1986: iniezione LE-Jetronic e ritorno a USA e Giappone. Introdotta la Targa.
- 1987** Arriva la Cabrio. Scritta Porsche posteriore con integrati i retronebbia.
- 1988** Nuovo cambio G50 a cinque rapporti, specchio retrovisore lato passeggero e sistema antifurto.
- 1989** Fine della produzione della 930 a settembre del 1989.
- 35.000** Il valore minimo in euro di una Turbo; il massimo è 40.000 euro. (Ha collaborato PorscheMania.it)

PUNTO DI VISTA

Importazioni

Max Bontempi
I consigli di un esperto per comprare un'auto extra UE



ADOCCHIATA in un annuncio web, avete richiesto varie informazioni ed il proprietario, con dovizia di descrizioni, documentazione fotografica e un prezzo allettante, vi ha convinto che questa, anche a 10.000 km di distanza, è l'auto dei vostri sogni. Nel mercato globale le nuove tecnologie consentono di risolvere la pratica in pochi minuti: perché non inviare un bonifico a Miami e farci recapitare al più presto l'oggetto del desiderio? Sembra facile, ma la cosa è un po' più complicata. Tralasciando l'incognita remota ma possibile che l'auto prescelta non sia davvero in vendita, sappiate che il pagamento dovuto è anticipato rispetto a carico, spedizione, sdoganamento e importazione da calcolare con precisione, oltre al costo bancario dell'operazione in valuta, la maggiorazione per trasporto e dazio per acquisti extra UE e l'Iva, che, per ora, equivale al 21 per cento di quanto calcolato. In soldoni, ciò che il corrispondente americano vi aveva proposto a un euro, vi sarà costato sin qui almeno uno e cinquanta e, ora che l'auto è in cortile, non la potete nemmeno guidare... Infatti, a parte le condizioni ancora da valutare di persona, il vostro acquisto va immatricolato e targato, coinvolgendo documentariamente l'Agenzia delle Entrate, la Motorizzazione Civile, l'Asi e il PRA e cercando di passare indenni il collaudo secondo la normativa vigente, con luci, freni, indicatori di direzione e vecchi pneumatici non omologabili in Italia! Ancora convinti di aver fatto un affare?

Max Bontempi è nato a Brescia 51 anni fa. Esperto di automobili d'epoca prodotte dagli Anni 20 agli Anni 50, fondatore e general manager di Motoristica, da un decennio alterna l'attività commerciale a quella di 'advisor' di importanti collezionisti europei.



Y10 Ego, mini-salotto Poltrona Frau

Nel settembre del 1991 viene presentata, sulla base della Autobianchi Y10 Fire LX i.e. seconda serie, la 'Ego'. Disponibile esclusivamente nel colore Black Mica (portellone incluso), presenta selleria, plancia, leva del cambio e volante interamente rivestiti in pelle 'Poltrona Frau' (la stessa usata da Lancia anche sull'ammiraglia Thema 8.32, e, come su questa, sellata completamente a mano) abbinati a poggiatesta anteriori sellati anziché schiumati come nelle altre versioni. Questo esclusivo allestimento poteva essere completato anche con tetto

apribile, cerchi in lega, strumentazione con Control System e contagiri. L'esser prodotta in pochi pezzi e venduta alla cifra di 17.185.000 lire (circa 3 milioni in più della LX) ha fatto sì che la maggior parte degli esemplari finisse sui mercati esteri. Vettura oggi molto rara da trovare, ma elegante e 'chic' al tempo stesso, meriterebbe un po' più di attenzione da parte dei collezionisti, essendo da poco diventata 'storica'. I suoi valori sono in linea con le altre Y10 dello stesso periodo (escluse le Turbo), vale a dire sotto i 2000 euro. **Pierluigi Gallo**