



GenteMotori

CLASSIC

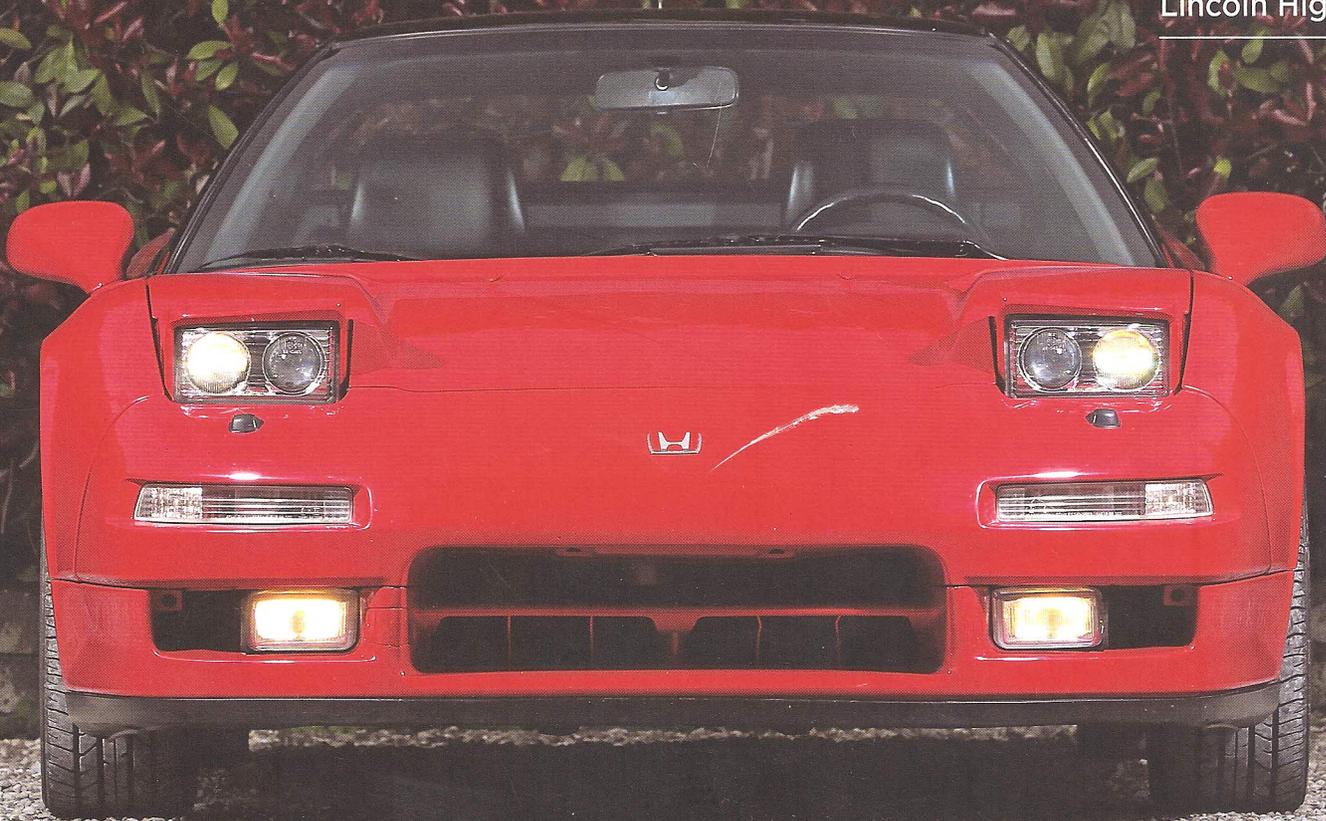
LUGLIO/AGOSTO
2013
N. 2

LE AUTO DA GUIDARE UNA VOLTA NELLA VITA

HONDA NSX La tosta rossa

IN PIÙ

- **Vacanze vintage:** tutte le offerte hotel più auto d'epoca
- **Usa on the road:** i 100 anni della Lincoln Highway



L'Espresso Italiana S.p.A. - Sped. in A.P. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/2/2004 N. 46) - Art. 1, Comma 1 - LO/M1

lifestyle media
play
5 Euro
Bimestrale

MERCEDES SL



LOTUS ELAN



ALFA ROMEO SPIDER



TRIUMPH SPITFIRE



VW-PORSCHE 914



10 SPIDER PER L'ESTATE FINO A €15.000

FIAT 124 SPIDER



MAZDA MX-5



FIAT X1/9



LANCIA SCORPION



MG B



10 SPIDER FINO A 15K EURO *per l'estate*

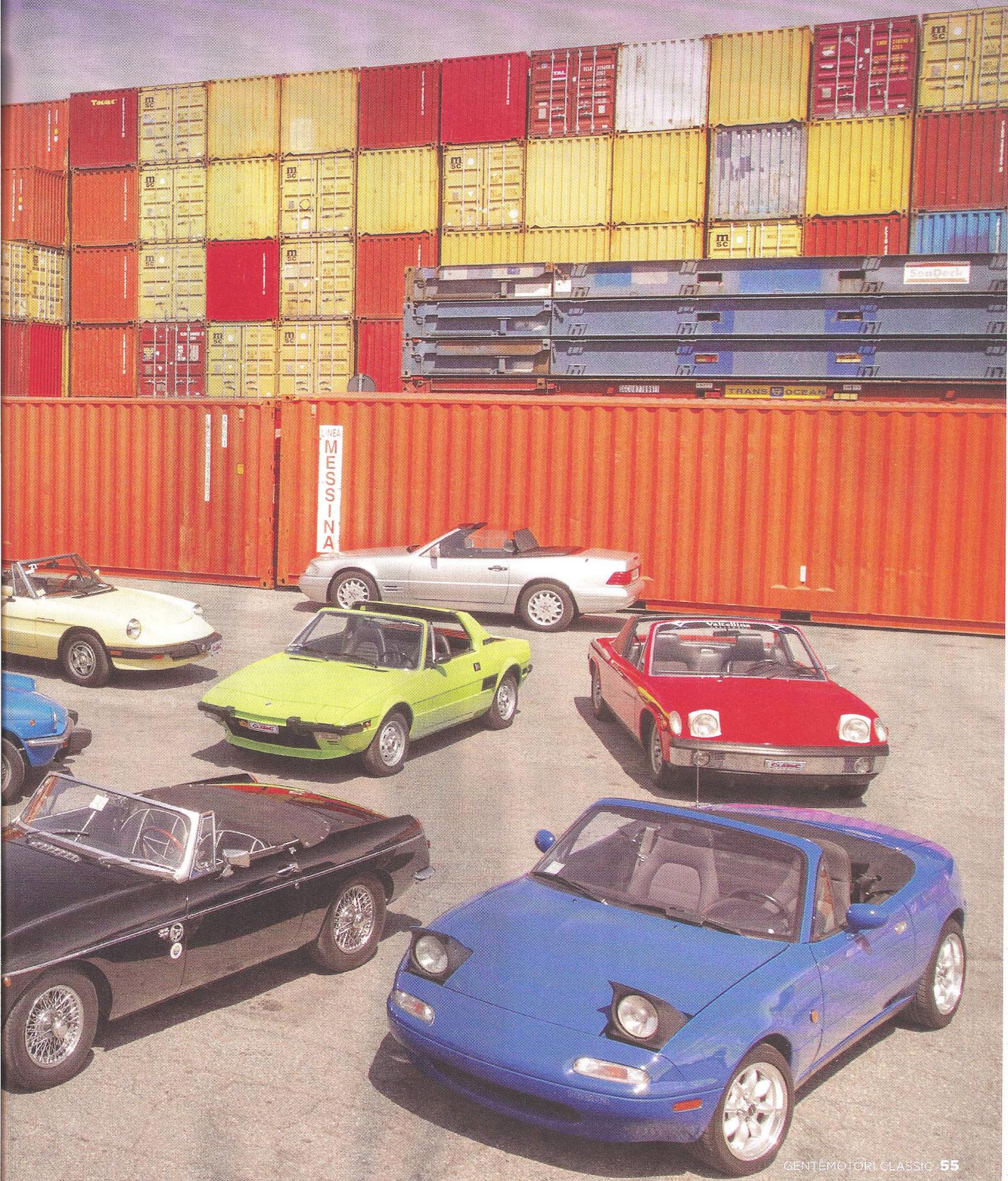
Hanno solo due posti, il tetto a scomparsa e una linea che nonostante i vent'anni e passa di età lascia ancora a bocca aperta. Soprattutto quando, nella bella stagione, si scoprono fino alla cintura. Ecco come al prezzo di una utilitaria moderna si possono ancora provare emozioni altrimenti riservate a vetture molto più care ed esclusive

Testo di FEDERICO LANFRANCHI - Foto ALESSANDRO BIANCHI



TUTTE LE AUTO del nostro supertest

- ALFA ROMEO SPIDER ● FIAT 124 SPORT SPIDER ● FIAT X1/9 ● LANCIA BETA MONTECARLO
- LOTUS ELAN ● MAZDA MX-5 ● MG B ● MERCEDES SL ● TRIUMPH SPITFIRE ● VW-PORSCHE 914



VW-PORSCHE 914

Un incrocio all'epoca contro natura ma oggi molto attraente

La linea marziana è frutto di una joint venture nata nel 1969 fra Volkswagen e Porsche per soddisfare l'esigenza comune di sostituire, la prima, il modello VW Karman Ghia, e la seconda la entry level Porsche 912. La linea della vettura era fuori dagli schemi, con il grosso rollbar e il parabrezza a elevarsi su una linea bassa e spigolosa che, come accadde alla X1/9, venne poi molto apprezzata all'estero. Il pianale deriva direttamente dalla 911, mentre il motore è posizionato subito dietro le spalle del pilota, come sulle vetture da corsa. Porsche non voleva creare un'antagonista della 911 e decise di equipaggiare la 914/4 con un 4 cilindri boxer a iniezione derivato da quello del Maggiolone, capace di erogare un'ottantina di cavalli. I piloti più esigenti però potevano scegliere la 914/6, una versione col motore 6 cilindri della 911 T. All'interno l'ambiente è piuttosto spoglio, con il sedile pilota ricavato direttamente sul pannello che separa l'abitacolo dal vano motore. Il volante è uguale a quello delle 911 e la leva del cambio a tratti è poco precisa negli inserimenti. L'interno è la parte più deludente, con i materiali e lo stile Volkswagen mixati con gli strumenti Porsche in un meltin pot che lascia l'amaro in bocca. Alla guida della VW-Porsche ci si sente però come su una monoposto, seduti a una spanna dall'asfalto e al volante di una vettura bilanciata alla

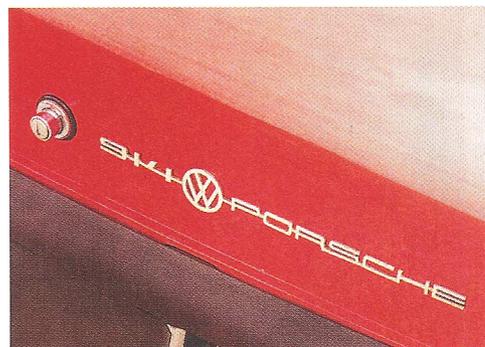
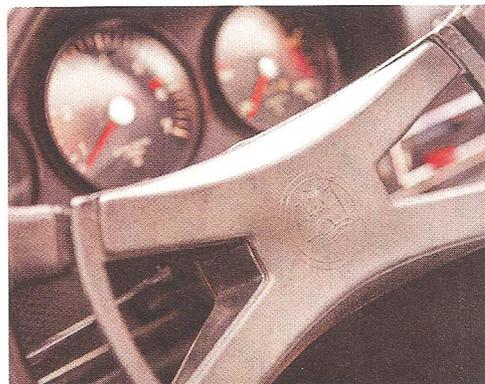
**BASSA E PRECISA
COME UN'AUTO
DA CORSA, HA
IL PIANALE CHE
DERIVA DALLA 911**

perfezione, pur avendo una potenza non esorbitante. Come la Beta Montecarlo, anche la 914 è una vettura "targa", col tettino removibile e posizionabile nel baule posteriore. Per le valige rimane comunque un po' di spazio nel cofano anteriore (ma le auto sportive non si devono valutare per quanti sacchetti della spesa si possono caricare). La VW-Porsche non ebbe all'epoca la fortuna auspicata: troppo costosa per essere una Volkswagen, e contemporaneamente troppo economica per essere Porsche. Oggi invece è una vettura interessante, molto particolare da vedere e con soluzioni tecniche da vera vettura sportiva, con una quotazione in rialzo che

per ora si aggira attorno ai 12-15 mila euro. Il motore non è complesso (deriva da quello del Maggiolone), ma la scarsa manuten-

zione, soprattutto dell'impianto di iniezione, potrebbe impensierire il vostro portafoglio: fatevi consigliare da un esperto e non credetevi meccanici affermati. Prima dell'acquisto è da verificare anche lo stato del sottosocca: le lamiere sono sottili e spesso l'umidità che ristagna corrode lo strato superficiale. La potenza superiore e qualche piccolo dettaglio estetico come i cerchi Fuchs, fanno sì che la 914/6 sia molto interessante a livello collezionistico, anche perché ne venne prodotto l'esiguo quantitativo di 3.351 pezzi.

La 914 non ha tratti caratteristici né di Vw né di Porsche, ma la sua linea è riconoscibile e unica.



COSA C'È DA SAPERE

SCHEDA TECNICA

Motore: centrale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.679 cc
Alimentazione: iniezione D-jetronic
Potenza: 80 cv a 4.900 giri
Trasmissione: 5 marce, trazione posteriore
Carrozzeria: 2 posti targa
Freni: 4 a disco
Sospensioni: ant a bracci sovrapposti, post a bracci oscillanti
Pneumatici: 165R15

Dimensioni: lung. 3,96 m, largh. 1,65 m
Peso: 900 kg
Velocità max: 177 km/h
0-100 km/h: 13 sec.
Esemplari prodotti: 118.978
Periodo di produzione: 1969-1975



LUCA ANSELMINI

LE CLASSIC CAR SONO IL SUO GIOCO PREFERITO, LE PORSCHE IL SUO AMORE

Quando parla della sua 914 Luca Anselmi ha il volto pieno di felicità: "Non ho brutti ricordi legati alla mia auto e la consiglierei a occhi chiusi a chiunque". Luca descrive la 914 come una vettura non costosa da mantenere: "la manutenzione che faccio a questa



macchina è uguale a quella di un Maggiolino; senza esagerare sull'acceleratore poi percorro 14 km/l grazie al cx favorevole". Anselmi da 6 mesi è il presidente del Registro Italiano Porsche 914 www.vwporsche914.it.