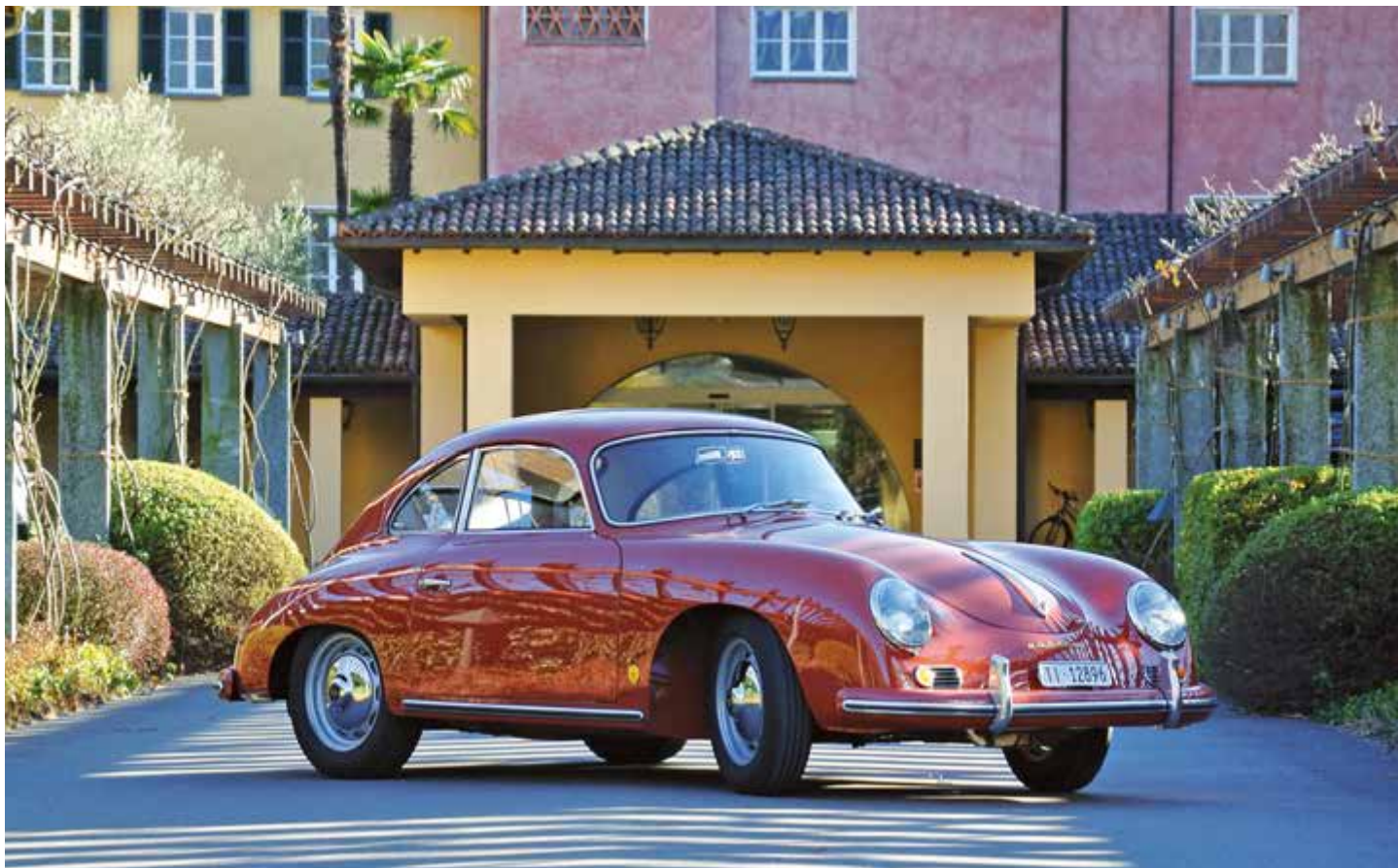


Porsche 356, laddove iniziò la leggenda



Non si tratta d'una semplice vicenda d'auto d'epoca nella quale, sostanzialmente, una vecchia signora, su cui lo scorrere del tempo ha posato il suo implacabile logorio, viene riportata ai fasti della giovinezza; no... quella che abbiamo assaporato, attraverso il calmo incedere narrativo, dalle inflessioni svizzero tedesche, del signor Mario Mirolo, è una storia saldamente intrecciata a legami familiari lunghi mezzo secolo ed è una bellissima testimonianza d'un restauro durato quattro anni e sei mesi, nel quale l'amicizia si è rivelata il vero elemento catalizzante.

Soggetto e protagonista della trama, una stupenda Porsche 356 A T1 del 1957. Su di essa, abbiamo avuto il privilegio di salire per un breve tragitto fra le assolate, gennaine, vie d'Ascona; quanta poesia in quel raffinato salotto d'altri tempi, quanta magia nel gorgogliare tipico, dalla timbrica quasi fluviale, di quel suo motore boxer immancabilmente istallato al posteriore.

La 356 ► Come molte vetture divenute iconiche, anch'essa ebbe una storia longeva, che si snodò dall'immediato periodo post-bellico fino al 1966. Automobile architettonicamente derivata dal Maggiolino, ma dalle fattezze decisamente sportive e con caratteristiche di guidabilità invidiabili, fu considerata il primo rampollo di serie della real casata di Stoccarda e madre di quella variante quasi sacra denominata "Carrera". Pure la tanto blasonata 911 le dovette gran parte del suo patrimonio genetico. ► Lungo il cammino produttivo, com'è normale che sia, subì costanti modifiche e miglioramenti, mantenendo però la medesima filosofia di base: pianale scatolato in acciaio, carrozzeria coupé o cabriolet 2+2 posti, unità boxer 4 cilindri, raffreddata ad aria e montata posteriormente a sbalzo per una proverbiale motricità in uscita di curva, nonché sospensioni a barra di torsione. Il motore, che nelle prime versioni sembrava semplicemente essere stato traslato da un Maggiolino, era originariamente d'1,1 litri, ma fu irrobustito

fino a 2, con una gamma di potenze che spaziava dai 40 ai 130 CV delle Carrera 2,0. Il successo straordinario della 356 è da assoggettare in gran parte al magnifico comportamento su strada, sunto di maneggevolezza e leggerezza, e alle prestazioni notevoli in rapporto alla cilindrata. Rispetto alle sportive degli anni '30 era anche piuttosto confortevole e pratica, con la presenza di 2 cantucci posteriori, seppur di ridicole dimensioni, che ne miglioravano la fruibilità quotidiana anche da parte delle famiglie. La sua grande affidabilità le consentiva un utilizzo giornaliero per andare in ufficio e, la domenica, per correre in pista.

Un po' di storia ► Siamo nell'agosto del 1947 a Gmünd in Kärnten, Carinzia. Lì, in una dismessa segheria austriaca lontana dalla distruzione alleata sulla Germania, nacquero le 356. Furono pioniere in assoluto nell'ereditare il nome Porsche da colei che le ispirò già dal 1939, prima che il clamore delle armi venisse a sovrastare il suono della vita, ossia la meravigliosa Typ 64 (o VK Typ



60 K 10). A concepirle, lo stesso Ferdinand, appena liberato dalla prigionia, assieme a suo figlio Ferry, a Karl Rabe, Erwin Komenda e al carrozziere Friedrich Weber. Erano la reinterpretazione in chiave agonistica d'una piccola vettura le cui parti derivavano quasi integralmente dal Maggiolino Volkswagen. Typ 356 era, semplicemente, la sigla relativa alla numerazione del progetto. ► Fu l'inizio d'un percorso straordinario, che ebbe incredibili acuti, fin dall'ingresso della Porsche nell'olimpo dei costruttori durante il Salone di Ginevra del '49, che la vide protagonista con due esemplari esposti. Quell'anno, venne pure stipulato un accordo con la Carrozzeria Reutter, futura dirimpettaia a Stoccarda, che segnò l'avvio dei processi d'industrializzazione della 356 grazie all'utilizzo, per la scocca, dell'acciaio in sostituzione dell'alluminio. Pure, fu il tempo di Max Hoffmann, colui il quale avrebbe conquistato i mercati del Nord America e, nel 1954, incoraggiato la realizzazione d'una delle auto più famose della storia, la 356 Speedster, il primo amore di James Dean. ► I Porsche recuperarono l'officina di Stoccarda nel 1952 e aprirono la fabbrica di Zuffenhausen (proprio dove si trova la sede odierna). Fu un fiorire di modelli e motorizzazioni, fino a quel fatidico 1955 nel quale venne alla luce la declinazione oggetto del nostro articolo.

La 356 A ► Uscita di scena la 356 d'origine, s'iniziò a produrre la 356 A-T1 (T1 era l'acronimo di Technische Programm 1, il piano di sviluppo che mirava al miglioramento generale della vettura. Ne seguirono altri 3: T2, T5 e T6). Con questa variante, Porsche si distanziò ancora di più da quella Volkswagen che lo aveva reso celebre. Infatti, furono riprogettate le sospensioni, pur mantenendo lo schema a barre di torsione, e fu introdotto un nuovo carter in lega d'alluminio concepito dalla casa. La 356 A venne lanciata sul mercato con cinque motorizzazioni a quattro cilindri: 1'300 da 44 CV, 1'300 Super (60 CV), 1'600 (60 CV), 1'600 Super (75 CV), 1'500 GS Carrera (100 CV), tut-

ti con distribuzione ad aste e bilancieri nonché albero su bronzine. La scocca e il pianale, malgrado la linea risultasse generalmente invariata, subirono un totale rinnovamento. Esteticamente, la serie A si differenziava dalla sua progenitrice anche per un parabrezza panoramico curvato, costituito da un unico pezzo. Gli indicatori di direzione frontali erano sempre integrati nella griglia del clacson e tutti i modelli si caratterizzavano per una maniglia del cofano anteriore modificata con stemma Porsche incassato. Dal marzo del 1957, le luci posteriori presentavano una forma a goccia.

La T2 ► Nel 1957 si giunse, non repentinamente ma gradualmente, alla T2, che sfoggiava interni migliorati, leva del cambio arretrata, frizione con molla a diaframma, scatola dello sterzo ZF, carburatori Solex 32ND1X e nuovo scarico inglobato nei rostri dei paraurti. Vi furono, inoltre, alcuni cambiamenti che riguardarono il posizionamento delle luci di servizio, mentre il tachimetro e lo strumento della temperatura olio/livello carburante si scambiarono di posizione. Due anni dopo, la T2 fu a sua volta sostituita dalla 356 B-T5.

In pista ► Le 356 ebbero un successo notevole anche sul piano agonistico, battendo vetture ben più potenti grazie alle loro doti di maneggevolezza e leggerezza. Disputarono un numero incredibile di gare, dominando, vincendo e forgiando il blasone Porsche in quest'ambito. Tra i successi, il primo Campionato Europeo Rally nel 1953, ma anche molteplici affermazioni nella categoria GT ed Endurance, con un bottino di due 24 Ore di Le Mans nel 1951 e nel 1952. Iconiche, le loro molteplici partecipazioni alle Mille Miglia.

La nostra vettura

Si tratta d'una splendida Porsche 356 A T1 / Pre-T2 del 1957, il cui restauro si è appena concluso dopo più di 4, appassionati anni. Mario Mirolò, il proprietario: «Devo molto alla mia squadra; a Chico, per il fantastico lavoro eseguito sul motore, a Mauro, per il suo perfezionismo su ogni dettaglio, a Graziano, per l'incredibile maestria che ha dimostrato sulla carrozzeria, a Tony (Santa), per l'impeccabile creazione tappezzeria, a Erich Schwaller, per aver eseguito saldature magistrali ed esser stato mentore e ispiratore di tutti noi nella sua officina di Gordevio dov'è stata creata la magia... Questo percorso di restauro, crogiolo d'interminabili ore di lavoro, si è rivelato soprattutto una questione d'amicizia e stima». ► In quanto alla dimensione umana, la 356 ha d'altronde sempre rappresentato un punto fermo nella famiglia Mirolò. «Ho respirato automobili fin da piccino; mio padre era titolare d'un minuscolo ma rinomato garage senza rappresentanza a Binningen, nel Canton Basilea Campagna. In seguito, vi lavorai anch'io per apprendere il mestiere di meccanico. Riparavamo macchine d'un certo pregio. Ricordo, in particolare, una Citroën che, in seguito, fu donata al Museo dei Trasporti di Lucerna. Tra le vetture sulle quali facevamo tagliandi regolari, c'era pure questa 356, allora stupenda nella sua livrea rossa». Era di proprietà del signor Peter Bühlmann, la cui madre ne era venuta a conoscenza nei primi anni Settanta grazie al suo impiego presso l'ufficio tecnico della sezione della circolazione di Basilea Campagna. Egli la guidò fino al 1978 quando, affrontando una curva, andò fuori strada a causa della rottura del mozzo d'una ruota (difetto di costruzione assai noto, poi risolto dalla T2). «Ne fu così spaventato che cedette la Porsche a mio padre il quale, nel 1980, la regalò a mia figlia





Claudia quando nacque. Io ne sono soltanto il traghettatore che l'ha riportata ai fasti d'un tempo (ci dice sorridendo)». ► Cinquant'anni in famiglia e nessuno, fino a quando la carrozzeria fu denudata in vista dei bagni decapanti presso Meier. Rafz nel Canton Zurigo, s'era accorto che il colore d'origine era il favoloso arancione, realizzato solo su richiesta tra il '56 e il '58, che oggi esibisce con orgoglio. Ma fu scoperto anche altro: la 356, prima che il signor Bühlmann ne fosse il proprietario, aveva subito un incidente.

Il rivestimento frontale e i paraurti erano stati cambiati con quelli di una tipo B. «Bisogna svolgere molte ore di ricerca per trovare pezzi che siano davvero autentici. Per fortuna, le parti in lamiera della 356, tra cui anche questa che sostituimmo, vengono ancora realizzati su licenza Porsche. Stoddard, in Ohio, comprò gran parte degli stampi originali e li portò negli Stati Uniti. Da lì, produce per tutto il mondo». ► Ora, la 356 è tornata in splendida forma e chissà che, di questi tempi, non la vedrete sfoggiare

tutta la sua bellezza sulla via del rodaggio, il suo estro nervoso, da purosangue, la sua incauta ripartizione dei pesi che la rende tanto leggera all'avantreno. Chissà, poi, che non la vedrete riunire attorno a sé, ancora una volta, questo incredibile gruppo d'amici che, per lei, ha lavorato fino a tarda ora durante innumerevoli sere. Chissà, infine, che non la vedrete incamminarsi in compagnia d'un signore elegante e gentile verso le mitiche strade della Mille Miglia.

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA

Modello: Porsche 356 / 1'600 A T1 [Pre T2] / mono griglia / Elegibile 1000 MIGLIA
 Anno: 1957 - uscita dalla fabbrica il 17 luglio (fonte: Porsche Classic) - data d'immatricolazione 24 settembre 1957 (fonte USTRA)
 Carrozzeria: coupé / Colore: arancione 5711
 Cilindrata: 1'582 cm³
 Nr. cilindri e disposizione: 4, boxer
 Alesaggio: 82.5 mm / Corsa: 74 mm
 Rapporto di compressione: 7.5:1
 Alimentazione: 2 carburatori Zenit 32NDIX
 Potenza massima: 44.13 kW (60 CV) a 4'500 giri/min.
 Cambio: manuale, sincronizzato a 4 marce (più retro)
 Velocità massima: 160 km/h
 Freni: a tamburo / Dimensioni (in mm): lunghezza 3'950 / larghezza 1'670 / altezza 1'310
 passo 2'100 / Peso a vuoto: 878 kg
 Capacità serbatoio: 52 l



VALUTAZIONE DI MERCATO

In ottime condizioni, dai 100 ai 250mila franchi