

Porsche 356



Un mito che segna la storia del più importante produttore di auto sportive

► La ditta Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH di Stoccarda venne iscritta nel registro di commercio il 25 aprile del 1931. Il professor Ferdinand Porsche – con questo atto formale – diede avvio ad un'attività nel campo della progettazione e della realizzazione di automobili. A quell'epoca non poteva certo prevedere che sarebbe diventato uno tra i maggiori costruttori di vetture sportive del secolo.

► Nel 1932 ideò e brevettò la barra di torsione, che in seguito fu largamente adottata nell'industria di settore. Poco dopo disegnò una vettura da corsa che, nelle prime intenzioni, non avrebbe dovuto sfuggire alla carta che aveva accolto il suo concepimento. Ne venne però intrapresa la realizzazione, da parte della Auto Union, negli anni 1934/37; ottenne successi e record su tutti i circuiti del mondo.

► Nel 1934 la Porsche ricevette pure l'incarico, da parte dell'Associazione automobilistica tedesca, di generare un'utilitaria denominata «Volkswagen», avviandone al contempo l'intera struttura aziendale connessa. Un impegno che si protrasse sino allo scoppio della guerra. Dopo il conflitto, il professore fu imprigionato dai francesi ma, nel frattempo, il figlio Ferry aprì

un'officina di riparazione a Gmund (in Carinzia): all'epoca le poche commesse relative a nuovi prodotti lo costrinsero a mansioni unicamente manutentive. Fu proprio quest'ultimo, basandosi sulla traslazione sportiva del Maggiolino, a dare alla luce il primo modello di Porsche 356 (ultimato nel 1948). Segnò il punto d'esordio di una leggenda, costituita da elementi scatolati saldati al telaio, a formare un corpo unico. La linea, già di buona aerodinamica, consentiva di sfiorare i 140 km/h con soli 40 CV di potenza. La meccanica degli inizi era di stretta derivazione Volkswagen, e la carrozzeria dei primi 48 modelli di Gmund era realizzata interamente a mano in fogli di alluminio battuto su forme in legno.

► Pur essendo ancora quasi sconosciuta, già nel 1950 tre esemplari di 356 sbarcarono negli Stati Uniti per essere venduti dal famoso importatore di New York Max Hoffman.

► L'anno successivo, quando l'avvio della produzione congiunta alla Reutter consentì di aumentare il volume di vendita, altre 32 auto raggiunsero l'America. Nel frattempo gli stabilimenti produttivi si trasferirono dalla vecchia sede di Gmund a quella attuale di Stoccarda.

► Nel marzo 1951 fu completata la cinquecentesima 356, e al salone di Bruxelles

comparve il nuovo propulsore (1500 cmq) che segnò il definitivo distacco dal Maggiolino.

► Nel settembre 1952 la motorizzazione 1500 cmq, su pressione di una parte della clientela, cominciò ad essere offerta in due versioni: la normale e la Super (in quell'anno venne pure presentata l'America Roadster, una strana Porsche con carrozzeria aperta). Fu un tentativo di proporre una versione leggera e sportiva a chi desiderava una Porsche competitiva in termini di prestazioni. Fu il precursore del famoso e fortunato modello Speedster. Nel marzo 1956 (25esimo anniversario della ditta), venne festeggiata la fabbricazione della decimillesima Porsche 356. Questa vettura, che prese il nome «356 A», era leggermente modificata rispetto alla precedente. La linea rimase comunque quasi invariata, pur mettendo in risalto il nuovo parabrezza incurvato. La gamma dei motori si fece più ricca offrendo potenze fino a 75 CV. Al salone di Francoforte del 1957 la 356 A venne presentata con alcune varianti: moderni fanali posteriori ed i rostri del paraurti posteriore contenenti lo scarico. Nel 1958, alla nuova serie, mancava la Speedster che fu sostituita dalla Convertible (che aveva un parabrezza leggermente rialzato e finestrini la-



LA NOSTRA 356

È stata importata in Svizzera dal gruppo Amag nel 1961. Dopo aver avuto vari proprietari nella Svizzera romanda, è approdata a Zurigo negli anni Settanta dove il penultimo possessore, per svariati motivi e dopo un parziale e costoso restauro, l'ha abbandonata in un garage per oltre trent'anni. La vettura è stata acquistata dall'attuale detentore nel 2006 e, dopo un risanamento totale durato quasi due anni, è tornata a circolare sulle nostre strade.



SCHEDA TECNICA

Porsche 356 B T5 Super 90 Coupé del 1961

Motore	4 cilindri boxer
Cambio	4 marce
Cilindrata	1'600 cc
Potenza	90 CV
Trazione	posteriore
Peso	ca. 900 kg
Particolarità	monogriglia
Prodotta	nel 1961
	in 2'826 esemplari

terali abbassabili). Nel 1959 seguì la 356 B che si distaccò sempre più dalla linea precedente e la potenza dei propulsori, tipo 616 da 1600 cmq, variava da 60, 75 a 90 CV. Nel 1961 la 356 B subì una completa rielaborazione: catturavano l'attenzione dello spettatore sia il cofano anteriore ingrandito, sia le due griglie di raffreddamento. Alla fine del 1961 venne anche presentata la 356 B Carrera GS/GT con un motore da 2 litri e una potenza di 130 CV. Su questa serie, per la prima volta, si montarono i freni a disco.

► Nel 1963 s'iniziò pure con il modello C. Esteriormente era quasi identico al precedente, ma fu dotato di freni a disco sulle quattro ruote come equipaggiamento di serie (propulsori 1600 C da 75 CV e SC da 95 CV).

► Nell'aprile del 1965 uscì l'ultima 356 dalla catena di montaggio di Zuffenhausen, una cabriolet destinata alla polizia. Di questa mitica vettura ne furono prodotti 79'319 esemplari.

A cura di
Gian Marco Balemi
Foto di Loris Gianotti

