

Porsche 911



Ferdinand Alexander Porsche
11.12.1935 - 5.4.2012

CENNI STORICI

La Porsche iniziò a produrre automobili nel primo dopoguerra. Era il 1948 quando apparve il modello 356. La svolta fu possibile grazie a Ferry Porsche, figlio del famoso progettista e fondatore Ferdinand; il capostipite aveva fino allora condotto l'azienda lavorando per conto di terzi e sviluppando concetti eccezionali come le vetture da corsa Auto Union, Mercedes o Cisitalia. Il suo grande genio si manifestò però anche nel dominio «stradale»: realizzò quella che sarebbe diventata l'auto più venduta al mondo, la Volkswagen Maggiolino.

► Dopo una quindicina d'anni, e varie evoluzioni sfociate nei modelli 356A, 356B e 356C, giunse il momento, agli inizi dei Sessanta, di concepire un nuovo progetto. Se ne occupò Ferdinand Alexander Porsche, detto «Butzi», rampollo della terza generazione. Ideò il magnifico profilo della 911, divenuto l'emblema di un intero marchio. Una vera e propria opera d'arte, premiata in più occasioni ed entrata a far parte della collezione del *Museum of Modern Art* di New York. La particolare inclinazione verso il disegno industriale di Ferdinand Alexander Porsche (recentemente scomparso all'età di 76 anni) diede pure avvio, nel 1972, alla fiorente e riconosciuta attività della ditta «Porsche design», responsabile della produzione di orologi, occhiali, macchine fotografiche, penne stilografiche e molto altro.

La 911 ► Fu presentata al salone di Francoforte nel 1963 con la sigla 901. Peugeot si oppose alla denominazione, reclamando come proprio il sigillo a tre cifre con lo zero centrale. La vettura fu dunque ribattezzata 911. Rappresentava una rivoluzione, soprattutto per ciò che concerneva la motorizzazione: il propulsore bo-

xer, sempre raffreddato ad aria come il suo predecessore, era un 6 cilindri da 2 litri e sostituiva il 4 cilindri da 1.6 litri. Il prezzo fu ritoccato verso l'alto e la nuova linea, con un aspetto allora reputato meno «maschile», trattenne molti «porschisti» DOC da una sontuosa e calorosa accoglienza. Per evitare i malumori di una parte della clientela, l'azienda decise allora di generare un modello più conveniente, la 912, offerto fino alla metà degli anni Settanta (era, in sostanza, una 911 con il motore della precedente 356). ► La prima 911 restò in produzione, subendo varie modifiche, dal 1964 al 1996, quan-





Il marchio di fabbrica di un autentico **mito**

do fu sostituita da un esemplare completamente rivisitato, raffreddato ad acqua. La sua epopea si divise in quattro fasi principali:

- dal 1964 al 1973. Rimase sostanzialmente fedele al design originale. La cilindrata passò dai 2 litri iniziali ai 2.4 litri. Culminò con la Porsche 911 Carrera RS del 1973, vera icona della prima 911.
- dal 1974 al 1988. Presentava un design modificato, a causa delle leggi americane appena introdotte che imponevano paraurti più massicci. Il motore da 2.7 litri fu potenziato fino ai 3.2 litri.
- dal 1989 al 1992. In quel periodo si palesarono importanti modifiche tecniche. In particolare: un propulsore da 3.6 litri, sospensioni posteriori completamente riprogettate e, per la prima volta, come opzione, la trazione integrale.
- dal 1993 al 1994. Restyling completo e molte novità: sospensioni a doppi triangoli e svariate altre finenze tecniche che anticipavano i dettagli che sarebbero poi apparsi sulla nuova generazione.

Sport ► La 911 è la vettura che ha raccolto più successi nella storia delle automobili stradali, in moltissime categorie. In ambito rallistico, furono memorabili le vittorie al Montecarlo del 1968, 1969, 1970 e 1978, così come i trofei al Rally dei faraoni negli anni Ottanta. Non mancarono certamente i successi nelle corse di durata, in Europa e in America, che culminarono con il primo posto assoluto alle 24 ore di Le Mans del 1979. ► A oggi, è considerata la Porsche per eccellenza. Le due generazioni successive (la prima dal 1996, l'altra dal 2012) perpetuano l'immagine del mito.

La ricerca ► «Avevo già posseduto una 911 (modello 1972), venduta per pochi soldi negli anni Novanta. Di quella vettura conservavo sensazioni stupende: il comportamento particolare determinato dalla posizione posteriore del motore, che mi spronava ad affrontare le curve cercando la perfezione (l'auto rimproverava qualsiasi sbavatura), quel propulsore ruggente, dal suono inconfondibile, e i parafranghi che sembravano teste di animali protese in avanti. Le vecchie Porsche rappresentano l'essenza del piacere di guida, proprio perché non sono perfette, al con-



trario delle macchine moderne che rispondono a qualsiasi comando senza discutere, in maniera quasi asettica».

► Emozioni dirompenti, che spinsero il proprietario a realizzare il sogno di possedere una Carrera RS del 1973: «Dovetti purtroppo accantonare l'idea, perché l'evoluzione dei prezzi di mercato che si riferivano a quell'esemplare raggiunse livelli incredibili». All'inizio del 2003 si mise di nuovo alla ricerca di una 911, che appartenesse a quella prima, gloriosa, fase di produzione (dal 1964 al 1973). «Mi attraeva, in particolare, la 911 S da 2.4 litri (quindi, un modello realizzato nel 1972 o 1973). Volevo acquistare una vettura in buone condizioni, così da poterla guidare immediatamente. La ricerca si protrasse





▲ Il restauro della carrozzeria ha richiesto un anno d'intenso lavoro. La macchina è stata smontata fino all'ultima vite.

per un paio di anni, ma tutto ciò che trovavo era sopra le mie disponibilità d'investimento oppure in condizioni pessime o, ancora, privo di motore e altre parti vitali».

► La svolta avvenne nel gennaio del 2006; l'amico carrozziere Graziano Bernasconi gli suggerì che un suo collega aveva proprio la macchina che cercava, da moltissimo tempo lasciata nell'oblio di un deposito, in attesa di un possibile restauro.

► «L'avevo inseguita in tutta la Svizzera e anche nei paesi confinanti. Invece, stava proprio lì, a un paio di chilometri dal mio domicilio di Tenero, a Gordola! Andai immediatamente a vederla, assieme a Graziano. L'auto, posata su tre ruote in una baracca di lamiera, era quella che desideravo, ma... era stata modificata, con un muso piatto, parafranghi allargati e, peggio ancora, aveva il tetto deformato dall'impatto laterale di un incidente subito in Engadina nel 1988». Nessuno si perse comunque d'animo, anche perché il motore e il cambio erano ancora quelli originali e, praticamente, non presentava ruggine.

Il restauro ► «Graziano mi fece coraggio, promettendomi il suo aiuto. Aveva due parafranghi anteriori che mi mise a disposizione. Sostituirli non fu difficile. Il discorso si rivelò opposto per il tetto. Anche se eravamo fiduciosi, il lavoro richiese una delicatezza e una cura particolari. Fu portato a compimento con l'ausilio di un'apposita dima».

► Il proprietario smontò la 911 fino all'ultima vite e, nell'aprile del 2007, consegnò la carrozzeria completamente nudata all'amico, che ne iniziò il restauro. Riverniciata e pronta per il montaggio, fu restituita nel 2008.

► Eccetto il motore, che secondo informazioni ottenute aveva percorso solo 7mila chilometri dopo una revisione completa avvenuta prima dell'incidente, le diverse parti furono riparate, trattate, ripinturate e zincate prima di essere ricollocate nella loro sede.

► Anche se la disponibilità di pezzi presso la ditta Porsche fu eccellente grazie al programma aziendale dedicato alle auto d'epoca, molti elementi, anche per

motivi di costo, furono acquistati in internet. «Nonostante qualche venditore non proprio onesto, l'esperienza è stata sicuramente positiva!».

► Punto culminante del risanamento fu il montaggio e la messa in servizio del propulsore: «Un'operazione che condussi con l'aiuto di un altro amico, Ueli Dubach. Mi ha sempre sostenuto, con preziosi consigli e suggerimenti».

► Dopo le necessarie regolazioni del motore e dell'assetto, l'auto sarà pronta per il collaudo: «Non vedo l'ora di salirmi a bordo e poter assaporare la guida di questa 911. Una soddisfazione ancora maggiore perché l'ho ricostruita con le mie mani».

di Elias Bertini

Foto: Gian Marco Balemi



SCHEMA TECNICA

Marca Porsche
Modello 911 S
Nr. telaio 911 330 0889
Consegna 13.3.1973
 all'AMAG di Berna
Colore arancio
Opzioni di fabbrica climatizzazione, fari antinebbia, riscaldamento del parabrezza
Cilindrata e potenza 2.4 l, 190 CV
Cambio a 5 marce
Freni anteriori e posteriori a disco
Velocità massima 240km/h