

Porsche 924 Turbo: l'auto che venne dal futuro



La Porsche 924 era figlia del suo tempo: anche se non entrò mai davvero nella storia come la prestigiosa cugina, la 911, fu simbolo ed emanazione di quella voglia di modernità che contraddistinse gli anni Settanta, e i primi Ottanta. Per noi, che allora eravamo bambini, sembrò essere giunta da qualche angolo recondito, lontano nel futuro e nello spazio. Oggi le sue linee appaiono anacronistiche, ma per noi è ancora bella da togliere il respiro.

Superba Coupé a due porte 2+2 posti (quelli dietro comodi solo per i bambini), fu prodotta tra il 1976 e il 1985. Ne scaturì un successo di vendite senza precedenti che permise alla casa tedesca di uscire dalla grave crisi finanziaria in cui era precipitata, monetizzando a sufficienza per continuare ad investire nella 911. Fu la prima della sua stirpe a proporre un motore anteriore raffreddato a liquido e a prevedere il raffinato schema trasmissivo transaxle: una configurazione in cui il cambio era posto lungo l'asse delle ruote motrici, in modo da ottenere un bilanciamento ottimale dei pesi. La 924 rimpiazzò la 914 e, negli USA, mandò di fatto in pensione la 912. Fu sostituita, dopo 124'237 esemplari, dalla 944.

L'epopea ► La seconda metà degli anni Settanta segnò la fine della joint venture che aveva unito Volkswagen e Porsche nella costruzione della 914. L'eredità di quest'avventura imprenditoriale fu però molto importante; in termini puramente manageriali, un vero colpo da maestro per la "cavallina di Stoccarda". ► Per capirne la trama, dobbiamo inoltrar-



ci nella storia di qualche anno. La VW, nel 1970, pensava già alla creazione di una sportiva di razza, una purosangue da mettere al top di gamma: ne venne affidato lo sviluppo alla Porsche che concepì uno chassis e un sistema di trasmissione rivoluzionari, tali da poter utilizzare il nuovo motore da due litri, quattro cilindri in linea, a benzina. Il risultato fu una coupé a trazione posteriore dalle dimensioni importanti (oltre 4 metri e 20 centimetri di lunghezza). ► A causa della crescente preoccupazione dovuta alla crisi petrolifera, la Volkswagen decise però di sospendere il progetto, e poi di accantonarlo definitivamente a favore dell'Audi Quattro. Ad approfittarne fu la Porsche, che per 100 milioni di marchi

tedeschi ne rilevò la paternità (notevolmente meno della cifra che le era stata versata per commissionarle il design). Ne emerse la 924, una tra le best-seller di sempre, che generò grandi introiti non solo per il successo di vendite, ma anche per il fatto che era relativamente economica da produrre, almeno secondo gli standard della nobile casata cui apparteneva. ► Il responsabile della EA425 (il codice interno della 924) fu Tony Lapine, abilissimo stratega, mentre il design fu assegnato alla sapiente penna di Harm Lagaay: i fari a scomparsa, lo sfuggente lunotto in vetro (vera sfida tecnologica per i tempi) e l'imponente frontale senza griglia le conferirono una silhouette curvilinea d'indelebile memoria.

Debutto in società ► Venne introdotta sul mercato statunitense nel luglio del 1976, come Model Year 77, al prezzo base di 9'395 dollari. La critica mondiale ne fu entusiasta perché offriva una facilità di guida totalmente sconosciuta ai precedenti modelli: l'efficacia del telaio mise però subito in evidenza una certa mancanza di cavalli (comunque notevoli per l'epoca e per la cilindrata). In realtà, i tecnici limitarono volutamente il rendimento per non creare sovrapposizioni con la 911. Porsche, tuttavia, cedette alle pressioni e, alla fine del 1978, realizzò la 924 Turbo: un'auto dalle prestazioni entusiasmanti, rivista in tutto (motore, chassis, freni, aerodinamica), in grado di sconfiggere la 911 SC 180CV.

Tecnologia ► Il propulsore della prima versione aspirata fu un 1'984 cm³ a benzina, 4 cilindri a valvole, raffreddato ad acqua, dotato di iniezione meccanica Bosch k-jetronic. La potenza disponibile era di 150 CV (110 kW), ridotta poi, con una modifica strutturale, a 125 CV per motivi commerciali. La coppia motrice era di 165,7 Nm (16,9 kgm). Il cambio, un manuale a quattro marce di derivazione Audi, fu affiancato nel 1977 da un automatico a tre marce. In questa configurazione, la casa dichiarava una velocità massima di 200 km/h e un tempo di accelerazione da 0 a 100 km/h di circa 10 secondi. ► Nel 1979, l'avvento della Turbo segnò l'arrivo di numerose soluzioni opzionali anche per il modello base, come il cambio di origine ZF a 5 marce "dogleg" e, addirittura, un telaio identico a quello della sorella maggiore.





La 924 Turbo ► Apparve verso la fine del 1978 e fu spesso identificata con il suo codice progettuale interno, 931. Al motore venne applicata una turbina KKK (senza intercooler), fu modificata la testa e aggiunti tanti altri particolari per garantire grinta ed affidabilità (ad esempio, la forma diversa del cielo dei pistoni portò il rapporto di compressione a 7,5:1). Ne risultarono 170 CV e una coppia motrice di ben 25 kgm, che garantivano prestazioni da sportiva di razza (225 km/h e scatto 0-100 in poco più di 7 secondi). ► Lo sfruttamento della meccanica fu tale da implicare l'assemblaggio a mano delle parti direttamente a Stoccarda, con tolleranze ridottissime. Ogni dettaglio fu adeguato di conseguenza: fu rivisto completamente l'impianto frenante (dischi autoventilanti su tutte e quattro le ruote) e, in parte, l'assetto. Per aumentare la deportanza alle alte velocità, venne installato di serie un piccolo spoiler in gomma al limitare del lunotto posteriore. ► Esternamente la Turbo si distingueva per le feritoie sul musetto e per la presa NACA sul cofano anteriore. ► Nel 1981 subì una discreta rivisitazione che ne segnò un leggero aumento della potenza (a raggiungere i 177 CV). Nel suo ultimo allestimento fu in grado di abbattere il muro dei 230 km/h. La produzione si concluse nel 1982.

LA NOSTRA VETTURA

Si tratta di una magnifica Porsche 924 Turbo, prima serie, del 1979. Un'auto che non sembra essere stata consumata dal tempo e che, nella meraviglia delle sue linee, racchiude una storia particolare. Ce ne ha parlato il proprietario, Graziano Bernasconi: «Questa macchina è appartenuta in maniera indelebile al mio passato. La comprò un mio vicino di casa, un caro amico di gioventù. Ne rimasi molto colpito, soprattutto quando mi si presentò l'occasione di provarla: le prestazioni e la guidabilità erano davvero eccezionali. Potei anche seguirne le vicissitudini nell'ambito della mia attività professionale (ndr. Graziano

Bernasconi gestisce a tutt'oggi la carrozzeria Del Bello – Bernasconi che si occupa prevalentemente del restauro di Porsche). Poi, un giorno, lui la vendette ed entrambi, malgrado mi rimase nel cuore, ne smarrimmo le tracce. Molti anni dopo, nel 2006, scoprii che qualcuno voleva cedere una 924 Turbo, simile a quella cui anelavo da tanto. Mi recai in Valle di Blenio e la scorsi in un box. Dopo un attento esame, non potei quasi credere ai miei occhi, era proprio la vettura che avevo conosciuto e imparato ad apprezzare. Quella che fu del mio amico». ► Era praticamente intatta: «La carrozzeria risultò priva di ruggine perché zincata. A quell'epoca concepivano ogni dettaglio perché sopravvivesse allo scorrere degli anni. Dovetti eseguire soltanto qualche intervento sulla meccanica e compiere la manutenzione ordinaria. A 137mila chilometri, ha ancora una vita davanti a sé». Bernasconi la utilizza di frequente perché si è rivelata un ottimo destriero anche sulle lunghe tratte: «Ho viaggiato, complessivamente, per quasi 7mila chilometri, raggiungendo diverse località d'Europa: Amburgo e Nizza tra le altre. È comoda e molto piacevole. La posizione di guida ergonomica consente una condotta rilassata, con il corpo leggermente allungato, le braccia tese verso il volante e in posizione abbassata. L'equa ripartizione dei pesi e le ottime prestazioni (naturalmente non paragonabili a quelle di un mezzo moderno della medesima classe, ma comunque ragguardevoli) la rendono anche divertente, con uno scatto possente, un'impareggiabile precisione nell'inserimento in curva e un'eccezionale tenuta di strada». ► Oggi, la 924 Turbo prima serie è diventata quasi una rarità: in Ticino non ne sono rimaste che due, nel mondo forse qualche centinaio. A noi pare ancora di vederne le gesta al suo esordio nel Rallye di Monte Carlo del 1979 o duellare nel campionato stautinese SCCA, dove vinse dominando. Oppure, magistralmente domata dal mitico Walter Röhrl.

di Elias Bertini



SCHEDA TECNICA

Modello:

Porsche 924 Turbo prima serie

Anno di produzione:

1979 (7'225 pezzi prodotti)

Carrozzeria: Coupé

Colore: Petrolblau

Motore

Tipo: 4 cilindri a valvole, anteriore, raffreddato ad acqua

Cilindrata: 1'984 cm³

Alimentazione: iniezione meccanica

Bosch k-jetronic

Turbina: KKK (senza intercooler)

Potenza: 170 CV (125 kW)

Rapporto di compressione: 7,5: 1

Performances

Accelerazione da 0 a 100 km/h: 7 secondi

Velocità massima: 225 km/h

Cambio: manuale Porsche di origine ZF a 5 marce tipo "dogleg"

Trazione: posteriore

Freni: a disco autoventilati

Dimensioni

Lunghezza: 421 cm

Larghezza carreggiate: anteriore 161 cm, posteriore 157 cm

Altezza: 127 cm

Passo: 240 cm

Peso a vuoto: 1'180 kg

