

L'EVOLUZIONE *dell'emozione*



*Un sorridente Ferry Porsche,
alla guida di una 911T 2.2 Sportomatic Targa
in livrea Signal Orange.*

Nessuna automobile, più della Porsche 911, incarna bellezza e sportività fin dal 1963. Cinquant'anni dopo, il mito è più vivo che mai, completamente diverso ma uguale a se stesso.

di Matteo Comoglio

Il momento in cui la matita viene delicatamente appoggiata su un foglio di carta bianco per tracciare la prima linea di un disegno, in molti casi è l'inizio di una grande storia. Quel semplice "schizzo" è la trasposizione di un'idea rimasta fino a quel momento astratta, nella mente del disegnatore. Ed è qui che strumenti semplici come una matita e un foglio cambiano per sempre la storia, in questo caso quella dell'automobile.

Verso la fine degli anni '50, la Porsche 356, seppur validissima e costantemente perfezionata, non regge più da sola il confronto con la crescente concorrenza: c'è bisogno di una vettura nuova da mettere al suo fianco.



Il prototipo della futura 911, si possono notare le evidenti differenze nella parte posteriore e la linea decisamente meno aggraziata.



Il propulsore a 6 cilindri di 2000 cm³ montato sulla prima 911 del 1964, da notare la grossa ventola per il raffreddamento dei cilindri e la scatola del filtro aria.



Il cruscotto a cinque strumenti: ben evidente la modernità della palpebra sul cruscotto e la fascia in legno ad impreziosire la plancia.



La strumentazione in miglia per il mercato americano e inglese.

Questa deve avere estetica e abitabilità completamente riviste, senza però essere stravolte, mantenendo cioè il “family feeling” della Casa di Stoccarda, ormai associato a quello della 356. Non è un compito semplice: bisogna mantenere i vecchi clienti entusiasti e guadagnarne di nuovi, senza scontentare nessuno.

L'idea venne affrontata dopo soli sei anni dall'inizio della produzione della 356. Si trattò di un progetto inedito per un modello più spazioso e potente, comodo per 4 persone e per “le mazze da golf” (sic). Così, all'interno dell'azienda, si cominciarono a sentire le opinioni più diverse riguardo a quest'auto e negli anni vennero approntati numerosi prototipi sempre utilizzando i componenti della 356. Ferry Porsche però non è soddisfatto, ci vuole una linea completamente nuova e soprattutto una meccanica che sia l'evoluzione del boxer a 4 cilindri. Si decide di andare per ordine, cominciando dal disegno della carrozzeria, che viene affidato, fra gli altri, anche al figlio maggiore di Ferry, Ferdinand Alexander Porsche detto “Butzi”. Quest'ultimo entra in azienda nel 1957 nel settore design, dove già lavorava Erwin Komenda, l'allora responsabile delle carrozzerie. Butzi dimostra subito un grande talento e, quando gli viene affidato l'incarico nel 1959, disegna una vettura 2+2 completamente nuova e dalle linee moderne. Ferry una volta visionata la proposta ne rimane decisamente entusiasta, la medesima reazione che hanno tutti coloro che si occupano del progetto. Il disegno complessivo esprime perfettamente i concetti di sportività e modernità sapientemente miscelati alla storia della Casa di Stoccarda.

NASCE LA 901

Inizia così il lento percorso di progettazione della vettura, che incontrerà non poche difficoltà. Il passo considerato è di 2,40 metri, identico a quello del Volkswagen Maggiolino. Automaticamente questo porta ad ottenere da un lato sì 4 posti, ma dall'altro rende la linea decisamente poco sportiva. Il prototipo viene denominato, internamente all'azienda, “T7”. Particolare decisamente importante è il peso, che continua a risultare maggiore rispetto a quello della 356, inaccettabile per una vera sportiva, soprattutto per quella che avrebbe dovuto essere l'erede dalla 4 cilindri degli anni '50. ➤



911 e 356 a contatto: due auto profondamente diverse ma con un evidente “family feeling”.



A sinistra, un esemplare di 911 del 1965 per il mercato statunitense: gli indicatori di direzione anteriori sono tutti arancioni e i fari hanno la parabola verticale. Da notare anche la barra cromata per il posizionamento della targa fra i due rostri, gli specchietti posizionati sui parafranghi e i due fendinebbia Hella after-market. A destra, la 911 Targa soft-top, un nuovo modo di concepire l'automobile scoperta.



I due sistemi di piantone e scatola guida a confronto: a sinistra la barra rigida della 356 e a destra il piantone diviso e collassabile della 911. Un notevole passo avanti in tema di sicurezza attiva per i passeggeri.



La 911 2.4 S esprime qui tutta la sua grinta. Si può vedere il nuovo paraurti anteriore con spoiler integrato, utile per dare stabilità all'avantreno.

Il prototipo (oggi conservato al Museo di Stoccarda) non incontra il parere favorevole né di Ferry, né degli addetti ai lavori. Il tutto è dovuto ad alcune incomprensioni fra Ferry ed Erwin Komenda: quest'ultimo, infatti, vuole a tutti i costi seguire la strada della vettura a 4 posti comodi a scapito del piacere di guida. Ma durante una riunione Ferry Porsche, esercitando il suo potere, decide di accorciare il passo a 2,20 metri e di mantenere la linea assolutamente fedele a quella disegnata da suo figlio Butzi, che aveva il posteriore decisamente più "fastback". Per questo Ferry si rivolge anche a Walter Beierbach, direttore della carrozzeria Reutter, nel frattempo rilevata dalla stessa Porsche (un'operazione che costò la bellezza di 6 milioni di marchi, necessaria a permettere alla Reutter di poter costruire la 911). La richiesta è di realizzare il prototipo seguendo esattamente il disegno di suo figlio. Beierbach accetta, dando subito ordine affinché fossero effettuati i disegni tecnici. Anche il reticente Komenda si adegua alle nuove disposizioni, convincendosi successivamente di essere nella direzione giusta. Il risultato dà la forma definitiva di ciò che all'interno del reparto stilistico di Stoccarda è stato approntato in scala 1:1, la "901". La vettura ora convince veramente tutti. La linea è compatta, pulita e sobria, come del resto deve essere una vera coupé sportiva, e il passo, come da istruzioni, viene contenuto in 2.211 mm, dieci centimetri in più della 356. Ma come è ovvio, una vettura sportiva non è solo fatta di carrozzeria ma anche, e soprattutto, di meccanica. Parallelamente al complesso sviluppo dell'estetica, si studia il tipo di propulsore (del tutto inedito) e di sospensioni da adottare. L'idea è quella di non utilizzare più il 4 cilindri boxer, giunto sicuramente alla massima maturità ma non più adeguato a un'auto di classe superiore. Qui entra in gioco Ferry Porsche, che decide che il nuovo propulsore deve sposare tradizione e innovazione: deve avere 6 cilindri, sempre contrapposti ed essere posizionato a sbalzo sul retrotreno, come sulla 356. La cilindrata viene stabilita in 2.000 cm³ e il primo progetto affidato all'ingegner Klaus von Ruckert, che - particolare importante nello sviluppo - opta per una soluzione a carter umido. Nel frattempo i primi prototipi di "901" cominciano a circolare nei dintorni di Stoccarda, ancora motorizzati con il boxer a 4 cilindri della 356 Carrera 2 depotenziato. Questi "muletto" sono mascherati per non svelare ancora le linee definitive e servono per testare in modo definitivo tutto il sistema di sospensioni, rinnovato completamente, così come il resto della vettura.

Nel frattempo si sta lavorando alacremente al propulsore definitivo: dopo aver incontrato diversi problemi si ricomincia a progettare dall'inizio l'intero motore, giungendo infine alla conformazione definitiva: 6 cilindri boxer di 2.000 cm³, due valvole per cilindro e un asse a camme per bancata - che incontra comunque diversi problemi di messa a punto - e, soprattutto, il carter secco al posto di quello umido. Dopo alcuni mesi comunque, tutto sembra filare per il meglio: finalmente i muletto possono essere equipaggiati con il nuovo 6 cilindri per i collaudi definitivi. I commenti dei collaudatori sono entusiastici e non fanno altro che confermare le prime impressioni. La visibilità è eccezionale in tutte le condizioni, grazie alle superfici vetrate decisamente più ampie, l'abitabilità e il comfort di un livello nettamente superiori rispetto al passato. Il motore è raffinato, molto robusto ed elastico, anche in vista di futuri aumenti di cubatura: in sede di progetto è già previsto che la cilindrata possa aumentare fino a 2.700 cm³ per l'utilizzo sportivo. La potenza è di 130 CV con una coppia già disponibile dai bassi regimi. Questo propulsore risulta decisamente più "morbido" e silenzioso in marcia, rispetto alla ruvidezza del 4 cilindri, meno scorbutico e deci-