



Porscheplatz

Prof. Dr.-Ing. h.c. Ferdinand Porsche
 * 1909 † 1998
 Begründer des
 Porscheautosportklubs Porsche



UN UOMO E LE SUE AUTO

La famiglia Porsche nel 1974: con il padre Ferry sono sua moglie Dorothea e i figli Gerhard, Peter, Wolfgang e Ferdinand Alexander, detto Butzi (da sinistra). Sotto, tre modelli che esprimono lo spirito della Casa (da sinistra): la 356 Carrera 1600 GS-Gt del '59, la 718-RSK, sempre del '59, e la 911 S Targa del 1967. A lato, i due stemmi della Porsche, quello del '52 e quello attuale.



Le automobili, i personaggi, le idee e le svariate vicende che hanno accompagnato i primi 50 anni di vita della Casa tedesca. Molte le curiosità e altrettanti i riferimenti all'importante periodo pre-bellico

Nel 1998 la Porsche ha compiuto 50 anni ma nell'automobilismo questo nome era celebre fin dagli anni Trenta. Una vera saga che abbiamo ripercorso andando alla ricerca dei personaggi che hanno contribuito ad alimentare il mito e soffermandoci sui modelli che sono entrati da un pezzo nella leggenda. Abbiamo seguito il criterio dell'ordine alfabetico ed è singolare che si inizi con un nome molto caro agli italiani.

Dalla A alla... ...PORSCHE

A ABARTH CARRERA

Nel 1959 la Porsche mise in cantiere una nuova Carrera e chiese a due fornitori, Wendler e Zagato, di preparare un'offerta per speciali carrozzerie leggere. La gara venne vinta da Zagato mentre l'Abarth di Torino avrebbe provveduto al montaggio. In realtà tutte le carrozzerie in alluminio, la cui linea era stata studiata dallo stilista Franco Scaglione, furono realizzate dal valentissimo artigiano torinese Rocco Motto. Queste auto hanno vinto praticamente tutto negli anni 1961-'62.

ABARTH, KARL

Il viennese Karl, o Carlo, Abarth, marito della segretaria di Anton Piech (a sua volta marito della sorella di Ferry Porsche, Louise) nonché futuro realizzatore della celebre Casa dello "Scorpione", nel '47 presentò Ferry Porsche all'industriale italiano Piero Dusio, creatore del marchio Cisitalia. Il risultato di questo incontro fu l'incompiuta Grand Prix ma l'onorario

segue





per la progettazione venne utilizzato per il rilascio del professor Porsche e di suo genero Anton Piech, come risarcimento dei danni di guerra. Nel '45 i due, già coinvolti con lo "Studio Porsche" nella realizzazione di mezzi per l'esercito tedesco, erano stati imprigionati dai francesi.

AEREI (MOTORI)

I motori per aereo furono l'argomento della tesi di laurea di Ferdinand Porsche e successivamente il "Professore" realizzò vari propulsori aeronautici fino al termine della seconda guerra. Nel 1959 fu studiata una gamma derivata dal 1.6 litri a quattro cilindri della Vw: disponevano di doppia accensione ed erogavano 52-75 Cv. Nel 1983 il "PFM 3200", versione da 210 Cv del 6 cilindri della 911, venne modificato con distribuzione a ingranaggi e doppia accensione. Questo motore ha portato a spasso per il mondo un aereo Mooney, ma non ha mai trovato un numero sufficiente di acquirenti.

ARIA (RAFFREDDAMENTO)

Nella Vw Maggiolino l'aria ha fatto risparmiare canalizzazioni, spazio e costi. Questo accadeva alla fine degli anni '30 ma il professor Ferdinand aveva già raffreddato ad aria un motore diesel V16 per i carri armati e un bicilindrico da 17 Cv per trattori. La Porsche ha anche studiato il raffreddamento ad aria per un V6 Studebaker nel '52 e per un motore a tre valvole di 597 cm³, destinato al Maggiolino. È arcinoto che la 356 fosse raffreddata ad aria e così pure la 911 per ben 34 anni. Finché le testate a quattro valvole hanno reso inevitabile il raffreddamento ad acqua nel '97.

ARKUS-DUNTOV, ZORA

L'uomo che, grazie ai suoi suggerimenti, salvò la Chevrolet Corvette che stava per essere accantonata, in occasione della 24 Ore di Le Mans nel '54 guidò, come co-pilota, l'unica Porsche presente: fu primo nella classe 1100, pur se dietro alla piccola DB-Panhard che si aggiudicò la vittoria nella classe 750.

ARROWS

Molti team di Formula 1 si sono dati battaglia per aggiudicarsi il V12 Porsche nel 1991. Ma a perderci è stata la Arrows che concluse "l'affare": quel motore, poco competitivo, era già fuori a metà campionato.

ATTWOOD, RICHARD

Pilota inglese di straordinaria precisione e costanza, oltre che "guaritore" efficientissimo per i mali delle auto destinate alle gare di durata. In F.1 dal 1964 al 1969 con BRM, Cooper e Lotus, divise una Porsche 908 ufficiale con Elford nella "BOAC 1000" del '69 e fu secondo. Ma nel 1970 vinse la 24 Ore di Le Mans con Herr-

mann con la Porsche 917 K e fu secondo alla 1000 Km del Nürburgring.

AUDI

La collaborazione tra l'Audi e la Porsche è iniziata con la Auto Union da Gp degli anni Trenta. Si è poi intensificata, con uno sforzo congiunto di marketing, negli Stati Uniti, alla fine del 1969 e che includeva anche la sponsorizzazione per le gare del campionato Can-Am. Nello stabilimento Audi di Neckarsulm veniva costruita la 924 che a sua volta sfruttava la trasmissione "transaxle" dell'Audi 100 e contemporaneamente si cercava di imparare come destreggiarsi con i pannelli galvanizzati per la carrozzeria. Una Audi coupé è stata modificata in modo da accogliere la meccanica della 928, allo scopo di effettuare i primi segreti test su strada. La Porsche ha poi costruito l'Audi Avant RS2, progettata in collaborazione e portando a 315 Cv la potenza del cinque cilindri. Alcune berline Audi attualmente dispongono del cambio Porsche semi-automatico Tiptronic. La Audi, inoltre, accolse a braccia aperte Ferdinand Piech dopo che questi lasciò la Porsche. Il nipote di Ferry Porsche, attualmente presidente del Gruppo Vw, divenne ingegnere capo, poi direttore generale nonché sovrintendente al progetto Audi 4x4.

AUTO UNION

Quando fu creata l'Auto Union, il professor Ferdinand Porsche cedette alla Casa dei quattro anelli il progetto di un'auto da Gran Premio, iniziativa di sua iniziativa. Presentata nel '34, l'auto disponeva di un V16 centrale di 4,4 litri e divenne famosa come una



delle frecce d'argento tedesche guidata, fra gli altri, da Bernd Rosemeyer. Il motore venne poi sostituito da un V12 Auto Union, progettato dal professor Eberan von Eberhorst, e quindi, a rigor di termini, il V12 non è di progettazione Porsche.

AVUS

La "Automobile Verkehrs und Ubungs Strasse" di Berlino (in pratica la "Strada dei Costruttori dell'Auto") era essenzialmente un rettilineo di prova per quella che sarebbe diventata un'autostrada, pensata già dal 1907, ma non costruita fino al 1913-20, attraverso il Grunwald e che

state protagoniste all'Avus. In una gara precedente il Gp di Germania del 1959, Jean Behra fu protagonista di un incidente mortale, schiantandosi contro le barriere con la sua Porsche RSK (è l'auto del servizio di pagina 134, n.d.r.) mentre quella di Godin de Beaufort uscì di pista, finendo nel paddock per poi rientrare in gara. Tra le Porsche vittoriose del dopoguerra, la 550 di von Frankenberg nel 1955, la 550A di von Trips nel 1956 e le RSK di Gregory e Behra nel '58.

B BAGHETTI, GIANCARLO
È stato il primo pilota a vincere una gara di F.1 con una



te "verboten" per i dirigenti della Germania dell'Est che gli tolsero la licenza per la vita! Per fortuna riuscì a trasferirsi nella Germania dell'Ovest, dove fu assunto in qualità di collaudatore dalla stessa Porsche. Vinse il Campionato Europeo della salita nel 1963.

BEHRA-PORSCHE

Monoposto di F. 2 di 1500 cm³ con telaio e carrozzeria realizzata dal tecnico modenese Colotti e motore Porsche RSK. Venne costruita nel 1959 su commissione del pilota francese Jean Behra. È conservata nel Collier Museum di Naples, Florida.

BEIHORN-ROSEMEYER, ELLY

Famosa aviatrice tedesca, moglie del fuoriclasse dell'Auto Union, Bernd Rosemeyer.

BELL, DEREK

"Dinger" (nomignolo che gli è stato affibbiato per via del suo cognome...), un uomo senza età, sfortunato nella sua breve carriera in F.1, ma brillante sulle vetture sport. La Scuderia Automotive Gulf-JW lo accoppiò allo svizzero Jo Siffert (uno dei migliori piloti del periodo) nel Campionato Mondiale Marche nel 1971. La prima delle sue cinque vittorie al-

segue



BRILLANTE NELLE COLLABORAZIONI

Si nota lo zampino della Porsche nell'Audi 80 Avant RS2 (sopra). Nella pagina accanto, la celebre Carrera Abarth, e Richard Attwood, ottimo con i prototipi. A destra, dal basso, Derek Bell e Giancarlo Baghetti, re dei debutti: vincitore, su Ferrari, nel suo primo Gp e primo a portare al successo una Porsche di F.1.

poteva essere chiusa per competizioni automobilistiche. La prima, nel 1921, fu vinta da Fritz von Opel. Nel 1926 Caracciola vinse il primo dei due unici Gp di Germania che si sono svolti su quel tracciato, a bordo di una Mercedes con motore da 2 litri realizzato dal professor Porsche. Nel 1934 Stuck battè i record con la "P-Wagen" (un prototipo dell'Auto Union) nei test di collaudo e nel 1937 l'aerodinamica Auto Union di Bernd Rosemeyer completò il suo miglior giro alla media di 276,3 km/h! Ma anche nel dopoguerra le Porsche sono

Porsche. Era la Coppa Italia del 1961 sulla pista di Vallelunga, disputata su due manches. Il milanese che in quell'anno aveva vinto il Gp di Francia con la Ferrari, guidò la 718 1.5 dell'olandese De Beaufort, aggiudicandosi il titolo italiano.

BARTH, EDGAR

Alla guida di una AWE, costruita nella Germania dell'Est, nel 1957, il quarantenne Edgar Barth mise in difficoltà le Porsche grazie alle sue doti. Gli era stato proposto di unirsi alla Porsche, ma questo era rigorosamen-



la 24 ore di Le Mans è datata 1975. Più tardi ha formato con Stuck junior una superba coppia di piloti "BEST" (BELL-STUCK) con le Porsche ufficiali di Gr. C, vincendo il campionato del mondo della specialità nel 1985-'86.

BELLOF, STEFAN

Forse il più grande dei talenti perduti degli anni Ottanta. Giovane determinato, guidò una Tyrrell in F1 nel 1984-'85 e divise con Derek Bell la Porsche 956 ufficiale, ottenendo varie vittorie nel campionato del mondo: Nürburgring, Spa e Melbourne. Con Stuck vinse invece a Imola e con Watson al Fuji, in Giappone, aggiudicandosi il Campionato Mondiale Endurance Piloti del 1984. Nel 1985 passò sulla Porsche 962 del team di Walter Brun; fu protagonista di un incidente fatale nella velocissima curva dell'Eau Rouge alla 1000 Km di Spa del primo settembre.

BERGSPYDER

La 904 in versione "Spider da montagna": turbolenta creatura del 1965, utilizzava il telaio della 904 GT, "vestito" con un succinto abito dal peso ridotto ai minimi termini. Utilizzava motori a sei o otto cilindri boxer. Quel telaio, ridisegnato da Piech, ha aperto la strada alla Porsche Carrera 6. Piech, nipote di Ferry Porsche, divenne capo del reparto sperimentale della Casa nel 1965, all'età di 28 anni, prendendo il posto di Helmut Rombold.

BERLINO-ROMA

In programma per il settembre del 1939 la corsa Berlino-Roma doveva utilizzare soprattutto le nuove autostrade. Il professor Porsche avrebbe voluto iscrivere un team di speciali Vw derivate dal pianale della Porsche tipo 60, ma con una carrozzeria superaerodinamica e denominate 60K 10. Scoppiò la guerra e la corsa venne cancellata, ma una di queste auto venne utilizzata dal professore ed esiste ancora.

BEUTLER-PORSCHE

Il carrozziere svizzero Beutler è stato uno dei primi a vestire la 356 in versione cabrio, quando è apparsa nel 1949, data anche la vicinanza dell'Austria alla Svizzera. Più tardi, nel

356 1500 Cabriolet Pre-A

Si noti la cornice superiore del parabrezza della 356 Cabriolet 1500 del 1953 che compare in queste pagine. È ancora sagomata con lo spigolo centrale, come nel caso dei più vecchi modelli, con il cristallo anteriore diviso. Nella terminologia dei collezionisti si

Pre-A. Al centro del volante, sul pulsante del clacson, debutta il neonato marchio Porsche (successivo alla fondazione della Casa, avvenuta nel '48), con la cavallina nera di Stoccarda. La carrozzeria venne costruita dalla svizzera Reutter. La macchina finita pesa soltanto 830 kg e con ap-

pena 60 Cv (55 nella morbida versione "Dame") sfiora i 160 km/h. C'è anche il più spinto modello 1500 S con 70 Cv e velocità pari a 170 km/h. Il cambio sincronizzato, tipo 519, di intera progettazione Porsche ma costruito dalla Getrag, ha sostituito il precedente, più economico cambio Vw.



ELEGANTE SENZA ECCESSI

Davvero eccellente il livello di restauro di questa 356 Cabrio Pre-A, effettuato da un famoso atelier bolognese. Si noti anche la plancia, sobria e gradevole, nonché corredata di autoradio Telefunken.



A: il fascino è già nato



1957, fu costruita una "Beutler Special", ma non ottenne un grande successo e nel 1960 fu seguita dalle versioni coupé e cabriolet: ne furono costruite solo circa 60 esemplari.

BIALBERO (TESTATE)

Per i veri appassionati della Porsche, i "quattro alberi a camme" corrispondono al leggendario motore, studiato dall'ingegner Fuhrmann per le prime Spider e Carrera, il tremendamente complicato "quattro cilindri orizzontali". Si trattava del primo motore interamente Porsche che, per ragioni di spazio, era caratterizzato da una distribuzione con alberini e coppie coniche.

BIG BERTHA (917/20)

"The Pig", la Porsche 917/20 Le Mans del 1971 era un esemplare unico, studiato per test di aerodinamica dal tecnico francese Charles Deutsch e dalla società di consulenza "Sera" (ugualmente francese), per ottenere un basso coefficiente di penetrazione, senza la lunghezza esagerata della 917LH, ugualmente studiata dalla Sera. Il Cx era pari a 0,38, più basso rispetto a una 917K e molto vicina allo 0,36 della LH. La carrozzeria era tozza, la più larga mai vista per una Porsche, con una parte anteriore decisamente ampia. Kauhsen e Jost l'hanno guidata nella 24 Ore dopo che il reparto stile della Porsche l'aveva decorata in rosa "maiale" (da qui il nomignolo) e con le sezioni tipo "taglio da macellaio". Era quinta finché non è stata costretta al ritiro per uscita di strada di Kauhsen.

BONNIER, JOAKIM "JO"

Domiciliato in Svizzera, chiuso, distaccato e nordico, lo svedese "Jo-Bo" era un esperto d'arte, un vero esteta ma anche un valido pilota nonché distributore di auto da corsa (Lola). Era già famoso negli anni '57-'58; nel '61 e nel '62 venne schierato dalla Porsche nel mondiale di F.1 con Gurney. Nel secondo anno, guidando una 804 si piazzò 2°, alle spalle di Gurney, a Solitude, e fu 3° a Karlskoga. A causa di un incidente ha perso la vita alla 24 Ore di Le Mans nel 1972.

segue

BOTT, HELMUT

Dipendente Porsche da... sempre, Bott divenne un esperto nella messa a punto delle sospensioni, prima di diventare ingegnere di sviluppo. Responsabile della 959, è morto nel '94.

BRANITZKI, HEINZ

Passò alla Porsche nel 1965 dopo aver lavorato alla Zeiss. Direttore finanziario dal 1970, divenne il socio "neutrale" del comitato di gestione composto dalla famiglia Porsche, nel 1971. Assunta la direzione di tutte le attività commerciali, divenne presidente del consiglio di amministrazione nel 1988 quando il dollaro crollò, creando non pochi problemi.

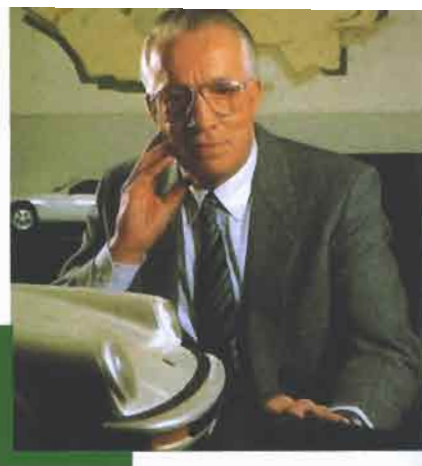
BRUMOS PORSCHE

La Brumos, una società che commercializza le Porsche in Florida, venne creata da Peter Gregg, pilota di talento che per primo ribattezzò

sche, uno dei quattro figli di Ferry, quello che, tra l'altro, ha rivelato il maggior talento. Nato nel 1935, è stato il primo della terza generazione della famiglia Porsche - Piech a lavorare nell'azienda, nel 1957. Iniziò ad occuparsi della progettazione e si guadagnò una meritata fama con lo stile della sua 911 che suo padre preferì ai progetti dell'anziano Komenda. La favorita di Butzi era la sua 904, "perché nessuno aveva avuto il tempo di interferire". Quando nel 1971-'72 le rivalità familiari indussero Ferry a togliere i parenti dalla Porsche, Butzi fondò uno studio di progettazione industriale in Australia. L'unica cosa che la Porsche Design non è mai riuscita a realizzare: un'auto sportiva rivale.

BUZZETTA, JOE

Rivenditore di auto di Smithtown, Long Island, ha vinto molte



CAN-AM

La serie di gare Can-Am (Canadian-American), riservata alle sport di grossa cilindrata, era stata dominata dagli americani e dagli inglesi fino al 1971, anno in cui arrivò la Porsche che utilizzava il motore a 12 cilindri della 917, con turbocompressore. La prima è stata la 917/10, seguita dalla 917/30: con la Roger Penske Racing, fece ancora piazza pulita.

CARRERA

Nel 1954 Hans Herrmann vinse la classe 1500 cm³ alla Carrera Panamericana con una 550 Spider che montava un motore da 117 Cv. Per festeggiare l'avvenimento, la Porsche ribattezzò "Carrera" la 356 con motore bialbero.

CARRERA PANAMERICANA

Una manifestazione sul genere della Mille Miglia, che si snodava per l'intero Messico e che nei primi anni '50 ha attratto le Case europee impegnate nelle corse, inclusa la Porsche. Dopo il 1954 questa manifestazione è stata interrotta in seguito ai molti incidenti sulle strade.

CESSNA, AEREI

Fu necessario corrodere il motore della 911 S di doppia accensione e di doppio impianto elettrico (la potenza passò da da 230 a 210 Cv) per otte-



QUELLA 12 CILINDRI DA OLTRE 1000 CV...

Guidata da Stuck, la Porsche 917/30 del '73 (1100 Cv!) si è rivista in pista a Monterey e ha vinto ancora. A lato, dall'alto, Helmut Bott e Butzi Porsche con il modello della 911. Pagina accanto, Hermann sulla 550 della Carrera Panamericana e due ricordi di famiglia: Ferry Porsche a Le Mans nel '56 e a un brindisi con il padre, il celebre "Professore" (di prospetto, sulla destra).

"Brumos" una 904 nel 1966. Era un rivale dei noti Penske e Holbert, altri piloti americani, spesso su Porsche. Quasi sempre in coppia con Hurley Haywood, ha vinto praticamente tutto negli USA, inclusa la 24 ore di Daytona nel 1973, primo importante risultato internazionale per una 911.

BUTZI

È il nome con il quale è stato ribattezzato Ferdinand Alexander Por-

gare del campionato "Scca" negli anni '60, guidando Carrera Speedster, RSK, RS60 ecc. Ma ha guidato anche le 904 ufficiali, una coupé "Dreikantschaber" ("Raschiello triangolare": l'evoluzione della Carrera Abarth) oltre alla varie 906, 907, 908 e 910. Era un pilota competente e un uomo simpatico. Con Paul Hawkins, su una 910, vinse la 1000 Km dell'ADAC nel 1967.



nere, nel 1984, il certificato di idoneità all'utilizzo nella navigazione aerea, prima di poter effettuare le prove con un Cessna 182.

CHAPMAN, COLIN

Fu il primo a battere una Porsche in Inghilterra. Quella gara era l'International Trophy del 1954. Chapman vinse con una Lotus VIII-MG la gara per vetture sport fino a 1500 cm³, secondo si classificò Peter Gammons con una Lotus VI-MG, mentre terzo arrivò Hans Hermann con una RS ufficiale: la prima comparsa di una Porsche in Gran Bretagna. Non ci volle molto, però, perchè la Porsche vi facesse ritorno con altri risultati...

CHIAVI

Al Salone dell'Auto di Ginevra del 1969, la Porsche stupì mettendo in mostra una 917. Tutti pensavano che la Casa non sarebbe stata in grado di



soddisfare la richiesta di produzione di 25 unità necessarie per l'omologazione. Finché il 21 aprile 1969 i rappresentanti della FIA arrivarono per ispezionare le auto che erano già ordinatamente allineate. A riceverli c'erano Helmut Bott, Herbert Staudenmeier e Ferdinand Piech. "Ne volete provare una?", fu chiesto ai visitatori, "Potete scegliere quella che volete, qui ci sono le chiavi!"

CISITALIA

Guidata da Piero Dusio, la Cisitalia costruiva, alla fine degli anni Quaranta, le celebri auto da corsa e da strada, con motore di derivazione Fiat. Ferry Porsche costruì per la Casa di Torino un'auto da Gran Premio, la tipo 360. Era dotata di un motore a 12 cilindri boxer, di 1.5 litri, sovrali-

segue

Ferry, idee e buon senso

Il dottor Ferdinand Anton Ernst Porsche, meglio conosciuto come "Ferry", per non confonderlo con il suo illustre padre, il professor Ferdinand, è scomparso lo scorso 27 marzo, all'età di 88 anni. Per ricordarlo, riportiamo alcuni brani di una intervista da lui rilasciata al giornalista inglese Steve Cropley, in occasione del suo 75esimo compleanno.

"Non è vero che la Porsche sia nata nel 1948, mio padre ha fondato la nostra azienda nel 1931, dando vita alla berlina Wanderer e soprattutto all'Auto Union da Gran Premio... A quel tempo adoravo la velocità ma a mio padre non piaceva che corressi: 'Ho tanti piloti ma un solo figlio maschio', mi diceva... Le nostre rivali principali erano le Mercedes, con motori dall'alto numero di giri ma anche piuttosto fragili. I motori delle Auto Union erano concepiti per regimi inferiori ma, con pochi controlli, potevano disputare tre Gran Premi..."

"Quando, nel dopo guerra, iniziai a realizzare il prototipo della 356, avevo le idee

chiare e per un motivo semplice: le auto di quel tipo erano state il mio hobby prima della guerra. Mi piacevano veloci, con una buona accelerazione e una valida tenuta di strada. Durante la guerra avevo utilizzato una Maggolino convertibile con motore sovralimentato da circa 50 cavalli, una potenza non indifferente per quel tempo. Pensai che se avessimo realizzato un'auto ancora più leggera ma con motore da 50 cavalli, avremmo sicuramente ottenuto qualche cosa di eccezionale... La prima 356, con telaio tubolare, era in effetti più all'avanguardia rispetto all'auto che poi è stata prodotta ma venne co-

struita solo per un primo test, per capire fino a che punto avremmo potuto limitare il peso e per sommare i pezzi della Maggolino che sarebbero stati necessari per la produzione in serie... In realtà eravamo convinti che il motore centrale non interessasse molto la clientela... Dal mio punto di vista le auto devono essere pratiche, comode, con un bagaglio spazioso e in grado di affrontare strade di tutti i tipi con qualsiasi condizione climatica... Per noi è un classico il test del Grossglockner Pass, soprattutto in discesa. Non tutte le auto della concorrenza frenano fino alla base: le Porsche sì..."



mentato e posizionato dietro il posto di guida. L'auto era studiata per ricevere la trazione integrale. Sfortunatamente la Cisitalia chiuse per problemi finanziari; non prima che quanto dovuto per contratto fosse utilizzato come indennizzo dei danni di guerra per il rilascio del professor Porsche (vedi voce "Abarth").

CUNNINGHAM, BRIGGS

Benestante sportivo americano, Briggs Cunningham, realizzò una sua auto da corsa, ma acquistò anche altre vetture, come le Porsche. E' stato uno dei primi a schierarsi con una Porsche, riportando una vittoria di classe alla "Palm Beach Shores" nel dicembre del 1951 con una 356 Cabriolet. Parecchio tempo dopo, finì 9° a Sebring (1964) con una 904.

DENZEL

Una special del dopoguerra, simile alle Porsche 356, ma con un telaio tubolare, fabbricata a Vienna con componenti Vw e, talvolta, Porsche. Divenne una vincitrice abituale dei rally europei. Circa 300 Denzel furono costruite fra il 1949 e il 1959, ma la Porsche la superò di gran lunga nelle vendite e alla fine chiuse.

DIRIGIBILE

Nel 1971 il dirigibile AD 500 della Airship Industries fece il suo viaggio inaugurale spinto da un paio di motori Porsche tipo 911 S. Con una autonomia di 24 ore, ad una velocità di crociera di 48 miglia l'ora (77 km/h), il suo carico utile è pari a 2500 kg. Da terra il rumore è impercettibile; viene utilizzato per scopi pubblicitari.

DONOHUE, MARK

"Captain Nice", pilota ma anche abile tecnico. Debuttò nel 1961 ma per lui fu fondamentale la collaborazione con Roger Penske (Trans-Am, Indy-car, eccetera); nel 1972 realizzò, in collaborazione con Porsche, la prima 917/10 Turbo Can-Am. I postumi di un incidente durante i test diedero il titolo a George Follmer ma nel 1973 aiutò a perfezionare la mostruosa Penske-Porsche 917/30: vinse sei gare nonché il titolo Can-Am. Inoltre stabilì il record mondiale di velocità su un circuito chiuso (355,5 km/h), a Talladega, e un altro "record" (per

356 Carrera 1600 GS-

Modello per impiego sportivo ufficialmente costruito, dal febbraio al luglio 1959, in 100 esemplari, allo scopo di ottenere l'omologazione FIA. Motore tipo 692/3, 4 cilindri boxer superquadro raffreddato ad aria, albero motore su bronzine e doppio albero a cammes per le teste. Valvole a V e camere di scoppio emisferiche. Doppia accensione con spinterogeni comandati dall'albero motore. Lubrificazione a carter secco con radiatori olio posti nei parafanghi anteriori. Cilindrata 1587 cm³, (alesaggio e corsa, 87,5 x 66 mm), rapporto di compressione 9,8:1, potenza massima 115 Cv a 6500 giri. Il modello GS-GT diffe-

risce dalla normale Carrera 1600 GS De Luxe (motore tipo 692/2, 105 Cv) per le porte, i cofani e l'anima dei sedili (avvolgenti) realizzati in alluminio, i vetri laterali e il lunotto in plexiglas, le ruote con disco in ferro e cerchi in alluminio rivettati, i freni anteriori maggiorati, il serbatoio da 80 litri. Peso omologato, 840 kg, velocità oltre 200 km/h. La Carrera 1600 GS-GT nel 1959 fu consegnata a una cinquantina di clienti sportivi che la portarono con successo nelle corse di tutto il mondo. La Casa utilizzò la fidejussoria FIA per costruire come variante 21 esemplari con carrozzeria Abarth più leggera e aerodinamica.



SPARTANA CON RAGIONE

Assenza di paraurti, sedili sportivi e carburatori con aspirazione libera (sotto); la 356 Carrera GS-GT non nasconde la sua anima corsaiola. Il volante è però un po' più giovane rispetto all'età del modello.



GT: nata per le corse



circuiti tradizionali: 344,3 km/h) sul rettilineo del Mistral, al Castellet. Si ritirò per un breve periodo prima di rientrare con la Penske F.1 alla fine del '74. È scomparso a causa di un incidente alla guida della stessa Penske, nelle prove del Gp d'Austria nel '75: rottura di un pneumatico...

DRAUZ

La Drauz, di Hellbron (nord di Stoccarda), si occupò della costruzione della carrozzeria della 356 Speedster, versione '58. Quando divenne il modello più lussuoso della gamma 356. A dimostrazione dell'importanza di Drauz, l'auto venne inizialmente chiamata "Convertible D".

DUSIO, PIERO

Imprenditore prestigioso ma anche pilota appassionato, Piero Dusio nel dopo guerra "inventò" la Cisitalia. Desiderava però schierare un'auto da Gran Premio e si accordò con il professor Porsche per il progetto. I costi enormi costrinsero però Dusio a trasferire la Cisitalia in Argentina, dove però i suoi problemi proseguirono (vedi voce "Cisitalia").

EBERHORST, EBERAN von Austriaco, venne alla ribalta dopo aver progettato la Auto Union Tipo D negli anni Trenta. Nel dopo guerra si fece vivo dalla Germania dell'Est e venne assunto da Porsche come consulente in supporto al progetto Cisitalia; più tardi per collaborare alla messa a punto del telaio della prima 356. Successivamente progettò la Aston Martin DB3; poi entrò in contrasto con John Wyer (d.s. del team Aston Martin) e tornò in Germania dove diventò direttore dello sviluppo presso la Auto Union.

ELFORD, VIC

Da star dei rally si trasformò in un eccellente pilota di velocità: un uomo veramente versatile. Ebbe successo come pilota ufficiale Ford da rally, poi passò alla Porsche (vinse il "Montecarlo" nel '68 con una 911) e gli assi della velocità si meravigliavano di essere battuti da "uno dei rally...". Tanto che lo chiamavano "Quick Vic".

segue

ELVA-PORSCHE

L'Elva era una piccola società con sede a Rye (Gran Bretagna), che produceva auto da corsa, basate soprattutto sulla tecnologia della leggerezza. Carl Haas, appassionato di Porsche, pensò che un motore boxer a 4 cilindri sarebbe entrato alla perfezione in uno di quei telai e lo stesso Ferry Porsche fu d'accordo. Venne montato un motore 547/5 con doppio albero a camme e ventola orizzontale su un telaio MkVII e l'insieme fu provato a Brands Hatch, nel '63, prima del debutto alla Road America, sul circuito di Elkhart Lake. Vinse senza difficoltà.



F FORMULA 1

Le Porsche 718 e 787, nate come F.2, all'inizio del 1961 vennero elevate al rango di F.1, quando il regolamento impose la cilindrata 1500 cm³. Furono poi sostituite dalla 804, con motore a 8 cilindri presentata al Gp d'Olanda nel 1962. La successiva incursione della Porsche in F.1 arriva nel periodo 1983-'87 con la costruzione dei motori turbo V6 TAG per la McLaren. Il successivo e patetico progetto per raddoppiare il V6 e trasformarlo in un motore da 3.5 litri V12 per la Footwork-Arrows si rivelò un tentativo ridicolo. Quando gli venne presentato il disegno, un tecnico pensò che gli avessero dato una stampa ingrandita sbagliata!

FORMULA 2

La F.2 basata su motori 1500, introdotta nel 1956-'57, vide la Porsche gareggiare inizialmente con le Spider

RSK, alleggerite dei dettagli inutili (luci, dinamo, ecc.). Furono poi sostituite dalle varianti della RSK con guida centrale ma sempre con carrozzeria a ruote avvolgenti. Il prototipo della prima monoposto 718, a ruote scoperte, si vide al Gp di Monaco nel 1959 ma ebbe un incidente al secondo giro. Seguì la 787, futura F.1.

FUHRMANN, DR. ERNST

Il motore con testate "Fuhrmann" fu la prima delle modifiche attuate da questo giovane viennese che permisero al quattro cilindri boxer della 550, dell'inizio degli anni Cinquanta, di arrivare fino a 7000 giri. Il dr. Ernst, in seguito, diventò amministratore delegato e responsabile tecnico dal '72 al 1980. Aveva lasciato l'azienda per dirigere la Goetze nel 1971, ma tornò per prendere il posto di Piëch.

G GLÖCKLER-PORSCHE

Anche Walter Glöckler iniziò a costruire auto sportive con motore Vw nello stesso periodo di Porsche, ma con motore centrale. Una sua auto vinse il campionato tedesco di classe, categoria sport. Porsche prese lo spunto per il design di una nuova auto da corsa e uscì con l'immortale Tipe 550 nel 1953.

GMÜND

Una sonnolenta cittadina della Carinzia si è rivelata un tranquillo paradiso per lo Studio Porsche verso la fine della guerra. Gli uffici di progettazione vennero spostati in una segheria deserta che si trovava in un sobborgo, lungo la strada. Dopo il 1945, una piccola squadra riparava tutto quello che era realizzato in metallo e fu a quel punto che a Ferry Porsche venne l'idea di una roadster di derivazione Vw con motore centrale, che divenne la 356 numero uno. Infine Porsche diventò un vero e proprio costruttore di auto, producendo le sue prime 356 coupé con carrozzeria in alluminio. Riusciva a mala pena a chiudere alla pari anche con un solo battistrada. Oggi l'ex-officina di Gmünd ospita un museo Porsche privato mentre in un annesso parco spicca un busto in bronzo di Ferdinand Porsche.

GOERTZ 914-6

Nel 1970, al Salone di Torino, fu esposta una 914-6 ristilizzata. Era stata disegnata dal conte Albrecht Goertz, noto per la stupenda BMW 507 e per la Datsun 240Z. Spiccavano una zona anteriore piatta, con bordo a coltello, e la coda tipo SW. A Ferry Porsche non piacque e finì nel dimenticatoio.

FERRY E I SUOI UOMINI

Presentazione della 550 Spyder: da sinistra, Ferry Porsche, Kurt Ahrens, Hild, l'ingegner Fuhrmann e il d.s. von Hanstein. In basso, 24 Ore di Le Mans del 1955: da sinistra, Ferry Porsche, il tecnico Walter Glöckler, Will e Werner Enz e il pilota-giornalista von Frankenberg. A sinistra, la Porsche 804 di F.1. Pagina accanto, ancora Ferry Porsche con il d.s. Huschke von Hanstein, appoggiati a una 356. In basso a destra, Graham Hill, campione del mondo di F.1 e grande protagonista anche con le Porsche.



GULF OIL

Il direttore generale della Gulf, Grady Davis, e l'ex-pilota Jesse 'Doc' Wyllie, erano appassionati di automobilismo e sostennero la Scuderia JW Automotive di John Wyer dal 1967 al 1977. La livrea azzurro e arancio vestì le Porsche Gulf-JW in due campagne consecutive, con vittorie nei campionati mondiali 1970-'71.

GURNEY, DAN

"Passai dalla BRM alla Porsche pensando di trovare un'efficienza teutonica, priva però di senso dell'umorismo. In realtà mi sono ritrovato in un ambiente



caldo e familiare, dove si facevano un sacco di risate... e con auto da F.1 con la potenza e la maneggevolezza di una Vw". Così il pilota californiano commentò il suo passaggio alla Casa tedesca. Gurney è stato uno dei piloti più dotati senza mai riuscire a vincere un titolo mondiale: nel '59 si legò alla Ferrari mentre nel '60 guidò le BRM in F.1 e le Maserati della Camoradi nel mondiale sport. Alla Porsche nel 1961-'62, il primo anno fu battuto dalla Ferrari di Baghetti per un soffio nel Gp di Francia. A Gurney si deve però l'unica vittoria della Porsche in F.1: a Rouen nel 1962, Gp di Francia, con la 804 a 8 cilindri. L'americano che corre ancora, ha poi vinto ancora molto con altre auto, comprese quelle costruite dal suo marchio: Ar-Eagle. Grande pilota, grande uomo.

GYRODYNE

Nel 1961 l'americana "Gyrodyne" presentò all'Air Show di Parigi, un

piccolo elicottero monoposto, spinto da un motore Porsche 702, a 4 cilindri orizzontali. Vinse una prova per le prestazioni alla sua prima apparizione.



HANSTEIN, HUSCHKE von

Assunto da Ferry Porsche nel 1952, Huschke von Hanstein diventò un vero e proprio uomo Porsche, occupando sia il posto di addetto stampa che di direttore sportivo, finché non si trovò a scontrarsi in maniera pacifica ma diretta con Ferdinand Piech (vedi) e nel 1968 si ritirò. È stata una delle figure più importanti per la Casa.

HAYWOOD, HURLEY

Soprannominato "Hardly heard-of" (un illustre sconosciuto...), si è fatto un nome come co-pilota di Peter Gregg, uomo depresso ma di grande successo, capo della Jan Brundage Motors di Miami, nelle corse come "Brumos Porsche" (vedi). Continuò a gareggiare dopo il suicidio di Gregg: vinse la 24 Ore di Le Mans nel 1983 con una 956 ufficiale, fece il bis nel '94 con una 962.

HERMANN, HANS

Dimostrò buone doti con la Veritas e con la Porsche, tanto da guadagnarsi un posto come pilota ufficiale nel celebre squadrone Mercedes nel 1954-'55, ma guidò poco a causa di un incidente a Monaco. A lungo con la Porsche, perse la 24 Ore di Le Mans del '69 per 200 metri (!), dietro alla Ford di Ickx. Nel '70 si rifece con la 917 e si ritirò dalle corse.

HILL, GRAHAM

Due volte campione del mondo, vincitore a Indianapolis e alla 24 Ore di Le Mans con la Matra, padre di Damon... non ha bisogno di ulteriori presentazioni. Un vero professionista della Formula 1, una star che guidava qualsiasi cosa, ovunque. Porsche diventò uno dei suoi datori di lavoro... "ogni 15 giorni", fin dal 1960 (terzo alla 1000 Km di Buenos Aires con una R560 sport). Guidò anche la piccola e tozza Porsche 718 monoposto di F.2, nonché la coupé da 2 litri con motore 8 cilindri boxer alla Targa Florio e in molte altre gare all'inizio degli anni '60, prima di diventare pilota Ferrari per il team della Concessionaria Maranello del colonnello Hoare.

HISPANO-ALEMAN

La Hispano Aleman, una 914-6 con carrozzeria Frua, fece la sua comparsa al Salone di Ginevra nel 1971, ma il progettista e il suo cliente si trovarono immediatamente ai ferri corti e, cinque anni più tardi, il tribunale si pronunciò in favore del cliente.

HOFFMAN, MAX

Maxie Hoffman, un austriaco che importava auto europee negli Stati Uniti, incontrò Ferdinand Porsche al Salone dell'Auto di Parigi nel 1950 e si accordò per rivendere la 356 oltre Atlantico. Hoffman contribuì parecchio al lancio della 550 e anche a quello della Speedster, originariamente vista come una grande perdita. E invece fu un successo. Nel 1952 insistette perché la Porsche avesse un logo e Ferry disegnò l'attuale marchio su un tovagliolo.

segue



HRUSKA, RUDOLF

L'austriaco Rudolf Hruska arrivò allo Studio Porsche nel 1937. In viaggio in Italia nel 1945, per la presentazione di un trattore, rimase bloccato dall'avanzata americana. Un anno dopo Hruska arrivò a Gmünd con Carlo Abarth (vedi). Si offrirono di rappresentare Ferry in Italia e nacque la Citalia Gp a 4 ruote motrici. Hruska in seguito progettò l'Alfasud e contribuì a realizzare la fabbrica di Pomigliano d'Arco, uno stabilimento per molti aspetti simile a quello realizzato da Porsche per la Vw a Wolfsburg.

HUNTER (PORSCHE JAGDWAGEN) TIPO 597

Fu il tentativo della Porsche di realizzare l'equivalente di una Land-Rover. Era una quattro ruote motrici, con motore 356 da 1.6 litri e cambio a cinque marce. Venne progettata per la Bundeswehr, ma intervennero fattori politici e al suo posto fu quindi scelta la DKW Munga. Il sistema 4WD sarebbe poi stato ripreso dall'Audi per la sua Quattro.



ICKX, JACKY

Figlio di un giornalista automobilistico belga, Jacky fu tre volte campione belga di motocross prima di dimostrare una classe eccelsa con una Lotus-Cortina, diventando campione nazionale a 21 anni. In F.2 guidò le Matra gestite da Ken Tyrrell e dal '67 in poi fu una star di F.1 con Ferrari, Brabham e Lotus. Dimostrò anche a se stesso di essere un pilota di durata con il team Gulf-JW Ford, poi diventò prima guida della Ferrari dal 1970 al 1973. Dopo la Ferrari, Jacky firmò con la Porsche. Il risultato furono quattro delle sue sei vittorie alla 24 Ore di Le Mans, il titolo mondiale piloti endurance nel 1982 e una sfilza di vittorie con Mass. Si è ritirato a fine '85.

INDYCAR

Il motore V8 turbo per gare tipo Indy, utilizzato per la prima volta dal

Spyder 718 /RSK: maggi or

Nel 1957 la Porsche presentò la Spyder 718-RSK come naturale evoluzione delle precedenti Spyder 550 RS e 550 A RS. Il telaio in tubi di acciaio diventa più rigido e leggero. La carrozzeria, più bassa e armoniosa, è ancora costruita da Wendler. Il raffinato motore situato in posizione posteriore centrale è il noto boxer ti-

po 547 di 1498 cm³ (4 alberi a cammes in testa), sviluppa 148 Cv a 7800 giri. L'albero motore Hirth composto in sei pezzi ruota su cuscinetti a rulli. Nei primi due anni soltanto i piloti ufficiali utilizzarono le 718, ma nel 1959 ne furono costruite 36 per accontentare le richieste di clienti-piloti che volevano sostituire le 550 ormai superate.

La Porsche Spyder 718-RSK in fotografia, telaio n. 718-016, fu consegnata il 20 febbraio 1959 a Jean Behra. Il forte pilota francese quell'anno era prima guida alla Ferrari e acquistò la Spyder come cliente privato. Il 1 agosto, alla guida della 718-016, perì per una tragica uscita di pista alla curva Nord del circuito dell'Avus a Berlino.



...ggi ori possibilità ai privati



IL TEMPO SI È FERMATO

Il numero 21 sullo sportello di destra, ricorda che questa Porsche RSK del 1959 ha una storia particolare: si tratta infatti dell'auto alla guida della quale perse la vita il francese Jean Behra sul circuito dell'Avus, in una gara per vetture sport che precedeva il Gran Premio di Germania di F1.



team "Parnelli Interscope" di Ted Field, era appena nato quando la federazione Usac mutò in modo sbrigativo il limite della pressione di sovralimentazione. La F. Indy con telaio Porsche fallì e la March-Porsche (il cui sponsor era Quaker State) con Teo Fabi al top della forma, ebbe un breve successo.



INDY POCO FELICE

Teo Fabi con la March-Porsche alla 500 Miglia di Indianapolis del 1989. Pagina accanto, l'ingegner Hruska: dallo Studio Porsche all'Alfa.

J JANKE, MANFRED

Ex-giornalista, diventò d.s. del team dalla metà degli anni '70 all'inizio degli anni '90. Efficiente e conosciuto, fu il numero uno quando le Porsche non avevano rivali.

JOEST, REINHOLD

Iniziò a correre con una Carrera Speedster e si rese conto dei... costi. Diventò così un maestro in fatto di sponsorizzazioni. Campione della montagna nel '66, vinse poi molte gare con svariate Porsche ma ebbe maggior successo come proprietario di team. La sua 956 vinse a Le Mans nel biennio '84-'85 e con la barchetta basata su telaio TWR rivinse nel 1997.

K KAES, GHISLAINE

Inglese di nascita e di istruzione, per molti anni fu il segretario privato e il factotum del professor Porsche, suo zio. Dopo la guerra, ebbe un po' il ruolo di rivale di Ferry e finì per occuparsi degli archivi della Porsche.

KAES, HERBERT

Ingegnere, fratello di Ghislaine, Herbert partecipò alla prima gara in assoluto alla guida di un'auto di nome Porsche e vinse sul circuito cittadino di Innsbruck sulla 356 numero 1.

segue

KOLOWRAT CONTE "SASCHA"

Amico ricco del professor Porsche, sponsorizzò la costruzione di una auto da corsa di 1.1 litri nel '22, che acquisì fama alla Targa Florio. La guidò Neubauer (futuro d.s. Mercedes) che la considerò un anticipo della Vw.

KOMENDA, ERWIN

Esperto di linea e design, fu uno dei primi ad unirsi — all'inizio degli anni '30 — alla società "DR.Ing.h.c.F.Porsche gmbH". In seguito si trovò in disaccordo con il figlio di Ferry, "Butzi" in merito alla linea della 911.

KREMER RACING

I fratelli Irwin e Manfred Kremer di Colonia, iniziarono come rivenditori Porsche ma si fecero una fama come gestori di auto da corsa, dalle 911 elaborate alle 917CK e alle 908/3, anche

po il debutto nel 1949, le auto di Stoccarda vinsero poi metodicamente nelle classi piccole fino ad ottenere un terzo posto assoluto nel 1958 con la 1600 Rsk guidata da Behra/Hermann. Questi gli assoluti:

- 1970 - Attwood/Hermann (917K)
- 1971 - Marko/van Lennep (917K)
- 1976 - Ickx-van Lennep (936/76 turbo)
- 1977 - Barth/Haywood/Ickx (Martini 936/76 Turbo Spyder)
- 1979 - Ludwig/Whittington/Whittington (Porsche 935K3)
- 1981 - Ickx/Bell (Porsche 956)
- 1982 - Ickx/Bell (Porsche 956)
- 1983 - Schuppan/Haywood/Holbert (Porsche 956)
- 1984 - Ludwig/Pescarolo (Porsche 956B)
- 1985 - Ludwig/Barilla/"Winter" (Porsche 956B)
- 1986 - Bell/Stuck/Holbert (962C)

LIEGI-ROMA-LIEGI

Dopo "Le Mans", nel 1951 venne iscritta al Rally Liegi-Roma-Liegi una Porsche 356 di 1.1 litri, costruita a Gmünd e guidata da Huschke von Hanstein e Petermax Müller. Si classificò seconda nella sua classe. In settembre la potenza del moto-



re fu portata a 56 Cv e l'auto fu portata a Monthléry dove stabilì il record dei 500 chilometri a 161,78 km/h e delle sei ore a 162,78 km/h.

LINGE, HERBERT

Ex-apprendista alla Porsche, Linge fu il primo meccanico ad essere assunto nel 1947 e arrivò dotato dei propri attrezzi. Riparava jeep per gli americani e Vw per i francesi, ma lavorava anche sulle 356 di Gmünd e preparava auto da corsa per i clienti. Linge era sempre la "prima scelta" come partner per gare lunghe e spesso era un co-pilota più veloce del proprietario. Le sue veloci riparazioni salvarono, nel 1954, la vittoria di classe di Herrmann alla Mille Miglia. Innumerevoli le sue vittorie e quando andava alle corse, assieme alla cassetta degli attrezzi, portava il suo casco, tanto che il d.s. von Hanstein ai piloti che avanzavano troppe pretese poteva sempre dire: "Pazienza tanto Herbie è altrettanto veloce". Talvolta è stato "prestato" a Bmw, Mercedes e Abarth.

MARTINI RACING

La celebre Casa di aperitivi ha sponsorizzato le Porsche ufficiali, iniziando nel 1971 con le 917 e 908/3 della Scuderia Salisburgo, proseguendo



L'AMORE DI FERRY PER LE CORSE

24 Ore di Le Mans del 1955, l'ansia e la distensione: sopra, Ferry Porsche con il figlio Wolfgang e il cronometrista Klausner (in primo piano); in alto, da destra, Hans Hermann, Ferry, von Frankenberg e il pilota "tuttofare" Herbert Linge. Nella pagina accanto, la Martini-Porsche 936 Spyder, vittoriosa a Le Mans nel 1976 e la 550 di May con l'alettone contestato.

in versione turbo. Negli anni '80 si occuparono anche di 956 e di 962.

LANGHECK

In tedesco "coda lunga": identifica la carrozzeria aerodinamica per Le Mans usata sulla 906LH, sulla 907LH, sulla 908LH e sulla 917LH.

LE MANS (24 ORE)

È la mitica corsa vinta dalla Porsche più che da qualunque altra Casa. Do-

- 1987 - Bell/Stuck/Holbert (962C)
- 1994 - Dalmás/Haywood/Baldi (Dauer Porsche 962LM)
- 1998 - McNish/Aiello/Ortelli (Porsche Gt1)

LEIDING, RUDOLF

Appoggiato dall'interno, nel 1971 Rudolf Leiding prese la direzione della Vw e spinse l'azienda ad optare per il raffreddamento ad acqua e per la trazione anteriore, scelte che condussero alla Porsche 924.

con la Carrera RSR che ha vinto la Targa Florio nel 1973, con la 935 Turbo nel 1976 fino alla 936 Turbo Spider "Le Mans" nello stesso anno.

M MASS, JOCHEN

Un Hans Herrmann dei tempi moderni, un eccellente giovane pilota delle Ford Capri ufficiale nel campionato europeo turismo, una discreta carriera in F.1 durata nove stagioni. Iniziò nel '77 una bellissima collaborazione con Ickx, vincendo tre gare del mondiale marche. Otto invece le importanti vittorie nel periodo '82-'85.

MATHÉ, OTTO

Pilota con un braccio solo, Otto Mathé, austriaco di Innsbruck, realizzò una monoposto con motore Porsche di 1.5 litri e acquistò una delle prime Porsche coupé fabbricate a Gmünd che fece gareggiare con successo, oltre a una delle rare Vw 60K10.

MAUS

I generali tedeschi erano dubbiosi ma Hitler era ansioso di disporre di una sorta di "bunker mobile". Ferdinand Porsche progettò così il più grande carro armato del mondo, il suo Maus (topo) da 188 tonnellate con un motore DB da aereo da 1500 Cv e una corazzatura anteriore di 25,5 cm. Per superare corsi d'acqua, occorreva guardarli: non c'erano in pratica ponti che reggessero il peso. Ma il prototipo poteva girare in uno spazio uguale alla sua lunghezza (circa 10 metri).

MAY, MICHAEL

Svizzero di Zurigo, mentre era ancora studente in ingegneria, nel '56 montò un alettone su una Por-

sche 550: nacque il concetto di deportanza aerodinamica (alla base delle auto da corsa attuali) che però fu bocciato in occasione della 1000 Km del Nürburgring. May ebbe comunque successo realizzando le testate per i motori Jaguar e permettendo alla Ferrari di passare dai carburatori all'iniezione.

METGE, RENÉ

Specialista francese dei raid, con la Porsche vinse due volte la Parigi-Dakar: nel 1984 con la 911 Carrera e nel 1986 con la 959, lanciando così la Porsche nel mondo delle 4x4. Un pilota ideale per queste gare: sapeva rallentare, quando era necessario

MICKEY, MOUSE

La Tipo 645, conosciuta come "Mickey Mouse", avrebbe dovuto essere una 550 più leggera e più aerodinamica, ma aveva l'inconveniente dell'escursione troppo rapida delle sospensioni posteriori, da qui il suo soprannome. Sul circuito dell'Avus, nel 1956, finì contro le barriere e il pilota von Frankenberg venne sbalzato in aria ma, fortunatamente, perse solo conoscenza.

altre 1500. Nel 1954, Herrmann e il suo co-pilota, su una 550, videro le sbarre di un passaggio a livello chiudersi davanti a loro! Si abbassarono e riuscirono ad evitare per un soffio la barriera, piazzandosi sesti assoluti. Nel 1955 una Spider finì quinta assoluta, ma nel 1956 non riuscì a terminare la corsa. L'ultima Mille Miglia si è disputata nel 1957: quinto posto per Maglioli.

MOSS, STIRLING

Grande pilota ed estimatore della Porsche: guidò la monoposto di F.2 nel 1960, nonché varie 550 e altre vetture. Assieme a Graham Hill, nel 1961, fu il vincitore morale della Targa Florio alla guida di una Spider WR-S due litri. Moss era in testa all'ultimo giro della gara siciliana quando la scatola del cambio perse tutto l'olio e l'auto fu costretta a fermarsi a poco più di sei chilometri dall'arrivo.

MÜLLER, HERBERT

Nato nel 1940, gentiluomo svizzero, non professionista ma con grandi doti di guida, passò dalle moto a una RSK acquistata dal padre, a bordo della quale fece una buona impressione, tanto che gli venne offerto un posto nel team ufficiale, come seconda guida di



MICKL, ING. JOSEF

Genio matematico dello Studio Porsche ai suoi esordi. Assieme al professore deteneva il brevetto relativo a una Mercedes per record di velocità, mai realizzata.

MILLE MIGLIA

La Porsche fece la sua prima apparizione alla Mille Miglia nel 1952 con una 1500 guidata dal conte Giovanni Lurani e da Berkheim. Finirono 46° con la sola terza marcia funzionante. L'anno successivo la 1500 Super di Herrmann finì 30°, davanti a tutte le

Barth. Dopo eccellenti risultati nelle gare in salita, fu costretto a interrompere la carriera per il servizio militare, ma tornò alla vittoria alla Targa Florio del '66 con una 906, in coppia con Mairesse. Nel 1973 vinse ancora la "Targa". Simpatico anche per i suoi capelli a spazzola, era una vera star; purtroppo ha perso la vita nel 1981 durante la 1000 Km del Nürburgring.

N NEUMANN, JOHN VON

Tedesco di nascita, distributore Ferrari e Porsche per la

segue



costa ovest degli Stati Uniti, corse con una delle prime Porsche 356 coupé realizzate a Gmünd, trasformata però in roadster, ma anche con la Glockler-Porsche, con la 550 e infine con la RSK. Anche sua figlia, Josie von Neumann, fu un esperto pilota ma corse prevalentemente con le Ferrari "Poppa".

NEWMAN, PAUL

Il celebre attore (e pilota) acquistò una delle prime Volkswagen Maggiolino con motore Porsche.

ATTORE E PILOTA

Paul Newman: ottenne anche un 2° posto assoluto a Le Mans con la Porsche 935 nel 1979.



NORDHOFF, HEINZ

Amministratore delegato della Volkswagen negli anni della rinascita del dopoguerra, Nordhoff ha dato alla Porsche la possibilità di continuare l'attività assumendo il professor Ferdinand come consulente nel settembre del 1948. Si dice anche che avesse concordato il pagamento di un marco, come royalty alla Porsche, per ogni nuovo Maggiolino venduto, mentre la Porsche si impegnò a non progettare nessuna auto da corsa che facesse concorrenza alla Vw fino al 1973.

NUVOLARI, TAZIO

Secondo l'opinione di molti, il più grande pilota da corsa di tutti i tempi. Nel 1935 ha battuto le Auto Union V16 del professor Porsche, con la sua obsoleta Alfa Romeo Tipo B. In seguito vinse vari Gp nel 1938-'39, proprio con le Auto Union V12 dell'era post-Porsche. Nel 1948 posò per il servizio fotografico legato al lancio pubblicitario della Cisitalia — Porsche 360 da Gp, con motore a 12 cilindri boxer e trazione integrale.

PARIGI-DAKAR

La leggendaria corsa nel deserto è aperta a molti tipi di auto: con Met-

911 2.0 S Targa Serie 0:

La versione scoperta della Porsche 911 fu presentata al Salone di Francoforte del 1965 al prezzo di 24.400 marchi (1 marco valeva 155 lire). Come per la coupé, il design si deve a Butzi Porsche, figlio del patron Ferry. La grossa novità rispetto agli usuali modelli cabrio è il largo roll-bar fisso ricoperto in acciaio inossidabile satinato. Varie combinazioni sono ottenibili, asportando il tetto ripiegabile da depositare nel vano bagagli o ripiegando il lunotto floscio posteriore. Le prime Targa furono consegnate nel dicembre '66 in versione 911 con 130 Cv o nuovissima 911S con 160 Cv. Il motore della 911S è il 6 cilindri boxer raffreddato ad aria di

1991 cm³ (80x66 mm) con rapporto di compressione portato a 9,8:1. I carburatori sono due tri-corpo Weber 40IDS. La potenza di 160 Cv (80 cavalli/litro) è sviluppata a 6600 giri con coppia motrice di 18,2 kgm a 5200 giri. Velocità massima, 225 km/h, accelerazione da 0 a 100 km/h in 7"4. Per migliorare la tenuta di strada della 911S con passo (corto) di 2211 mm, è stata aggiunta una barra antirollio dietro mentre anteriormente, nascoste nei paraurti, sono ancora presenti due zavorre di ghisa di 11 chili. Nell'ampio cruscotto sportivo le cifre dei cinque strumenti conservano, ultimo anno, il caratteristico colore verde.



TRA I SOGNI DEGLI ANNI SESSANTA

Appartiene alla "Serie 0" questa 911 S 2.0 Targa del 1967: le consegne di questo modello iniziarono infatti alla fine del 1966. In Germania la versione normale (130 Cv) costava 24.400 marchi, cioè circa 3.800.000 lire. Prezzo in Italia, 4.680.000 lire mentre la "S" arrivava a 5.230.000 lire.



D: sicuri all'aria aperta



ge, la Porsche ha vinto nel 1984 con la 911, nel 1986 con la 959.

PPIÈCH, LOUISE

Sorella maggiore di Ferry Porsche, pilota di grande abilità con le Mercedes negli anni '20, in una occasione ha battuto l'asso Caracciola ed è stata lei a effettuare i test con la prima Porsche stradale equipaggiata con motore turbo. Louise riuscì a mantenere unita la Porsche nel dopoguerra e, quando il marito Anton Pièch morì nel 1952, assunse il controllo dell'impero austriaco: importazioni Vw/Porsche, hotel, banche e assicurazioni. Assunse inoltre la direzione, assieme a Ferry, della Porsche Auto.

PPIÈCH, FERDINAND

Figlio della sorella di Ferry Porsche, ha iniziato a lavorare nell'azienda di famiglia nel 1963. Molto ambizioso, si occupò attivamente della realizzazione del motore 911. Al vertice dei reparti sperimentazione e sviluppo, prese il comando anche della divisione corse, presentando nel '65 la sua Carrera 6, che aprì un'era nuova in fatto di Porsche da corsa, e soprattutto la 917. Non diede alcun peso alla 906 realizzata da Butzi (che era figlio di Ferry!), perché si era accorto che la linea opponeva una maggiore resi-



UOMO DI PESO

Ferdinand Piëch, nipote di Ferry Porsche, è attualmente presidente di tutto il Gruppo Vw.

stenza aerodinamica rispetto alla precedente 904. Tutt'altro che modesto, presentava sempre nuove auto ad ogni gara ed è stato sempre lui a decidere, anche contro le opinioni dei piloti. Per strada utilizzava una 914 speciale con motore a 8 cilindri boxer ma fu anche sostenitore del motore a 16 cilindri boxer, prima di passare alla Audi. Attualmente è presidente del consiglio di amministrazione del Gruppo Vw-Audi.

segue

PININFARINA

È raro che la Porsche abbia contattato studi esterni per i suoi progetti. Alla Pininfarina venne commissionata una 911 con quattro posti "veri" che si rivelò troppo pesante e con una stravagante distribuzione dei pesi: non venne mai realizzata. Più riuscita la 911 a quattro porte costruita da Dick Troutman (vedi) ed Emil Diedt per la moglie di William Dick.

POOPER

Le Pooper (telai Cooper con motori Porsche) realizzate sono pochissime, la più famosa si trova in California. Si tratta di una monoposto "500" estremamente aerodinamica e capace di prestazioni incredibili grazie a un motore di 1500 cm³; venne guidata da Peter Lovely. Fu preceduta dalla Cooper special derivata dalla "500" di Gordon Lipe e seguita dall'unica Pooper di Ken Miles che venne in seguito venduta da Johnny von Neumann.

PORSCHE, GERD

Gerd, secondo figlio di Ferry e Dorothea Porsche non ha avuto mai alcun interesse per le auto. Dirige una tenuta vicino a Zell am See e si presenta come "Gerd l'agricoltore". Eppure era proprietario di una 904 Gt.

PORSCHE, PETER

Terzo figlio di Ferry, ingegnere, entrò in azienda nel '63, diventando direttore di produzione nel 1965 e poi responsabile della qualità. Ha lasciato nel '71. Vive a Monaco, appassionato di golf, guida una Golf perché "le Porsche le rubano...". La sua 959 è in garage a Salisburgo.

PRINZING, PROFESSOR ALBERT

Amico di Ferry dai tempi della scuola, Prinzing, giovanissimo professore prima della guerra, venne internato fino al 1948. Al suo ritorno, iniziò ad occuparsi degli interessi della Porsche a Stoccarda. Partecipò a una riunione di rivenditori dove ottenne i primi 37 ordini per la 356 e 200.000 marchi di anticipo che permisero alla produzione di iniziare. Mentre era a Davos a sciare, incontrò il costruttore indiano Tata e concluse un contratto per dei camion/cisterna!



PRIMA DEL TRIONFO DI MONTECARLO

Presentazione sulla pista di Hockenheim della squadra rally Porsche per il 1970: da sinistra il d.s. Rico Steinemann, il navigatore Gelin, Gérard Larrousse, il navigatore Helmer, Waldegard, il navigatore Hans Thorselius e Ake Andersson. In primo piano, una Porsche 911 Gruppo 4 (a sinistra) e una 914/6.

Q-CAR

Realizzate da un agente Porsche, le Norstadt erano straordinariamente speciali e le Q-cars erano il top nel loro genere. La prima, del 1972, era un Maggiolino con il telaio della 914/6 ma con motore Carrera 2.7 centrale. Seguì una apparentemente innocua Golf che nascondeva la meccanica di una 928: motore, scatola del cambio e trasmissione "transaxle"!

RABE, KARL

Tra i primi addetti dello Studio Porsche, il modesto e occhialuto Rabe diventò ingegnere capo della società e rimase con i Porsche fin quando lavorò, prima di diventare senatore.

ROYALTY

La Porsche prosperò anche perché la Vw, azienda di stato, pattuì di pagare una royalty su ogni Maggiolino venduto. Inoltre, sebbene il cambio sincronizzato alle fine degli anni '40 fosse di uso comune, quello progettato da Leopold Schmidt per il fallito progetto Cisitalia era così valido da essere adottato da molti costruttori.

RÜCKER, KLAUS VON

In grado di parlare un inglese molto fluente, lavorò per la Studebaker nel periodo in cui Ferry propose il prototipo V6. Alla Porsche diresse il reparto produzione e il reparto sperimentazione, assieme a Rabe. Introdusse gli alberi motore con cuscinetti lisci e appoggiò il passaggio ai freni a disco. Giochi di potere interni lo

portarono a passare alla BMW nel 1962. Non viene citato nell'autobiografia di Ferry.

SOLITUDERING

Scenario della seconda (e ultima) vittoria Porsche in F1 nel 1962 (ma la gara non era iridata), il "Solitudering", che si snoda intorno al castello di Solitude, a sud di Stoccarda, era il circuito di casa per la Porsche. Inaugurato con le moto nel 1922, il tracciato, della lunghezza di 11,4 km, utilizzava (e utilizza) una strada tra i boschi, scorrevole e veloce oltre che aperta al pubblico. Teatro di incredibili sfide, avendone l'opportunità vale la pena di percorrere il vecchio circuito: nell'ottica dei giorni nostri mette paura.

SPEEDSTER

Evoluzione della 356 cabrio che nel 1956 ha sostituito la rara versione American Roadster. Anzi la Speedster era un po' un incrocio tra l'American e la Cabrio ma, "alleggerita" di alcuni particolari, era più economica. La capote un po' misera, il parabrezza basso e curvo e i finestrini laterali smontabili davano l'impressione che l'auto fosse una vasca da bagno ma era straordinariamente veloce e diventò un mito per i piloti americani alle prime armi.

SPYDER

Prima auto da corsa con motore centrale costruita dalla Porsche con la sigla "550". La Spyder fece la sua comparsa nel 1953, spinta da un super "pushrod" 1500 e alla sua prima

uscita in gara fu guidata da Helm Glockler. Naturalmente vinse e da allora continuò di successo in successo specialmente quando venne dotata del motore bialbero (vedi).

STALIN, JOSEF

Offrì a Ferdinand Porsche di lavorare come "zar" della Russia industriale. La gentile offerta fu declinata.

STEINEMANN, RICO

Giornalista e pilota svizzero, ha conseguito vari record a Monza con una 911R. Si aggiudicò un secondo posto come co-pilota a bordo di una 907L a Le Mans prima di diventare il responsabile delle p.r. e d.s. della Porsche nel 1969. Bravissimo nelle strategie di gara, anche se meno abile nei rapporti con la federazione dell'auto. Al termine di un contratto di tre anni abbandonò ma tornò nel 1975 per dirigere la rivista aziendale.

STOMMELEN, ROLF-JOHANN

Nativo di Siegen, debuttò nel 1964 con una Porsche 904GTS; entrò poi nella squadra ufficiale e vinse l'edi-

burghring. È morto in un tragico incidente con una 935 sulla pista americana di Riverside, nel 1983.

STUCK, HANS-JOACHIM

Brillante figlio di un padre celebre nell'ante-guerra come pilota di Gp con le Auto Union, passò con successo dai kart alle piccole cilindrate, poi alle Bmw ufficiali in Turismo già nel 1969. Sostituì Mass alla Ford nel '72, ottenne grandi successi in F.2, meno in F.1 negli anni '74-'79. Passato alla Porsche nel 1985, ha vinto più volte il titolo piloti endurance con Bell, trionfando a Le Mans nel biennio 1986-'87.

STUDEBAKER

La Porsche venne contattata dalla Studebaker nel dicembre del 1951 perché progettasse un'auto popolare per gli Stati Uniti. Una delegazione formata dal dr. Ferry Porsche, Karl Rabe e Erwin Komenda fece visita alla Studebaker. Nacque così una berlina con motore V6 di 3054 cm³, ma la Casa si trovò poi in difficoltà finanziarie e il contratto si concluse alla fine del 1954.



STIRPE DA CORSA

Figlio di un asso dei Gp degli anni '30, Hans Stuck Jr. è un pilota molto popolare in Germania da tanti anni, grazie anche ai successi con le Porsche nelle gare endurance, in coppia con Derek Bell.

zione 1967 della Targa Florio assieme a Hawkins; la 24 Ore di Daytona e la 1000 Km di Parigi nel 1968. Valido anche nelle gare in salita, arrivò comunque in F.1. Ha disputato 54 Gp in otto stagioni. Nel 1976 vinse con la Martini-Porsche a Pergusa e Watkins Glen; nel 1977 trionfò alla 1000 Km del Nürburgring e nel Campionato Tedesco con una Porsche 935 "Gelo Racing". Nel 1978 si ripeté alla 24 Ore di Daytona e alla 1000 Km del Nür-

SUNGER, HERR VON

Primo acquirente di una Porsche. Svizzero, concesse la sua auto alla rivista "Automobil Revue" per un test e il positivo resoconto che ne derivò portò il primo gruppetto di ordini.

TAG TURBO (MOTORE)

È il V6 per la F.1, "pensato" da John Barnard, all'epoca direttore tecnico della McLaren, come parte integrante nel progetto della MP4/2 del 1984.

Si trattava di un progetto sviluppato su commissione e finanziato interamente dalla McLaren ma il motore venne del tutto ideato dalla Porsche, (il progetto è di Hans Mezger) che curò i dettagli, lo perfezionò e lo produsse. Ha dominato la scena della F.1 nel periodo 1984-'86.

TARGA FLORIO

Questa particolare gara, straordinariamente carismatica, di grande notorietà internazionale, è stata un vero e proprio feudo di caccia per la Porsche. Fin dai tempi del professor Ferdinand: le Sascha Austro-Daimler (vedi) l' hanno disputata nel 1922 e la Mercedes di Christian Werner la vinse nel 1924. La Porsche ha trionfato alla Targa per ben 11 volte: ha iniziato nel 1956 ed ha chiuso nel '73.

TRATTORI

Lo Studio Porsche, durante la guerra, aveva disegnato una serie di piccoli trattori e uno, il Tipo 113, divenne uno dei progetti destinati a Piero Dusio (vedi). Il tutto finì nel nulla ma nel 1949 il progetto fu ripreso dalla società Allgaier e fra il 1949 e il 1957 ne furono costruite 25.000 unità con motori che variavano da 17 a 44 Cv. Poi la Allgaier fu venduta al gruppo Mannesheim che all'inizio degli anni Sessanta produsse migliaia di trattori ma il mercato fu colpito dalla recessione e la divisione fu ceduta alla MTU.

TRIPS, VON

Berghe Wolfgang, conte tedesco, debuttò in gara con la sua 356 privata. Pilota ufficiale Porsche alla Mille Miglia del 1954 (assieme ad Hampel), vinse la classe Gt 1300. Continuò con la Casa di Stoccarda (si aggiudicò, tra l'altro, il campionato europeo della montagna nel 1958) prima di approdare alla Ferrari. Stava per laurearsi campione del mondo nel '61 ma perse la vita nel terribile incidente al Gp d'Italia a Monza.

TROUTMAN, DICK

Carrozzeria californiana, la Troutman-Barnes aveva creato la linea delle famose e originali Chaparral sport. Successivamente esaudì la richiesta di William J. Dick Jr. di costruire una

segue

911 a quattro porte per la moglie, allungando il pianale di 52 cm e mantenendo la linea originale dell'auto.

V V1 (MOTORE A RAZZO)
Quando i tedeschi si resero conto, che il pulsoreattore delle bombe a razzo V1 consentiva una portata troppo corta, ed inoltre queste "armi per la vittoria" erano poco precise e abbattibili con troppa facilità, lo Studio Porsche ricevette un contratto per metterne a punto una adeguata versione con pulsore meccanico. Nel 1944 la parola d'ordine era contenere i costi e la guerra finì prima che questi nuovi mezzi potessero volare.

VARZI, ACHILLE

Il grande pilota di Galliate, dal carattere freddo e distaccato, è stato per molto tempo il giustiziere di Nuovolari e il suo più acceso rivale su due e su quattro ruote. Dopo aver mietuto successi a ripetizione con Alfa Romeo e Bugatti, Varzi si accasò con il team dell'Auto Union del professor Porsche, nel 1935, vincendo al suo debutto il Gp di Tunisi. Problemi ai pneumatici lo ostacolarono a Tripoli e all'Avus (secondo), ma vinse la Coppa Acerbo a Pescara. Nel 1936 fu 2° a Monza, vinse a Tripoli ma fu protagonista di un incidente a 290 km/h al Gp di Tunisi. Problemi di salute causati dall'uso temporaneo di morfina, gli consentirono di tornare in forma solo dopo la guerra. Tornato all'Alfa come pilota ufficiale, perse la vita al Gp della Svizzera, a Berna, nel 1948.

VEUILLET, AUGUSTE

Quando il giornalista francese Charles Faroux invitò la Porsche a partecipare alla 24 Ore di Le Mans nel 1951, la Casa accettò, ma entrambe le auto furono distrutte in incidenti prima della gara. Ne venne preparata una terza in tutta fretta che riuscì a riportare la vittoria nella sua classe, guidata da Veuillet ed Edmond Mouche.

VW

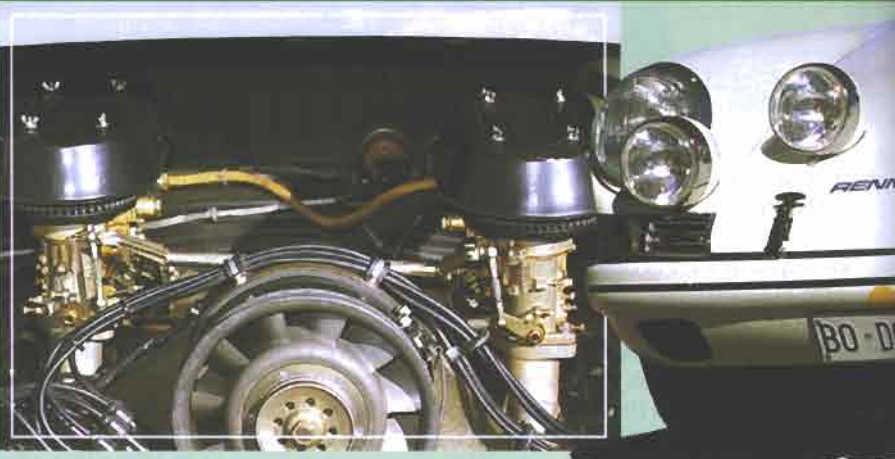
Al Motor Show di Berlino del 1934, Hitler fece un discorso appassionato chiedendo una "auto per il popolo", cioè una "Volkswagen". Seguì un in-

911 2.2 S Gr. 4: domina t



UNA ELABORAZIONE UFFICIALE

La 911 S Gruppo 4 che compare nel servizio, è stata importata dalla Germania nel 1970 dal pilota romano Sergio Bettoia e successivamente è stata ceduta al conte Girolamo Capra di Vicenza. È stata ricondizionata rispettando rigorosamente le caratteristiche originali.



atrice non solo in pista

Nel 1970 il reparto corse Porsche chiese al settore produzione di approntare le prime coupé della nuova 911 2.2 S in allestimento superalleggerito (denominazione interna ST) e con serbatoio da 100 litri per ottenere una più favorevole omologazione FIA in Gruppo 4. Il peso omologato fu dunque di 960 kg. Lo sviluppo del motore per le corse nella classe Gt fino a 2500 cm³ portò un aumento per gradi dell'alesaggio, poiché la corsa doveva rimanere invariata. Dalla cilindrata di serie di 2195

cm³ (alesaggio e corsa 84x66 mm), adottando i pistoni da corsa della 917 si passò subito a 2247 cm³ (85x66) e a 230 Cv, poi a 2380 cm³ (87,5x66) e a 250 Cv e infine a 2466 cm³ (89x66) e 275 Cv, sempre con regime di rotazione massimo a 7800 giri. Altre caratteristiche principali, la doppia accensione con distributore Marelli, le valvole e i condotti maggiorati, la compressione pari a 10,3:1, l'iniezione meccanica o, in alternativa, gli sperimentati carburatori Weber 461DA della 906, la ventola

per il raffreddamento di diametro più piccolo. Poiché il regolamento permetteva l'allargamento dei parafranghi fino a 5 centimetri per parte, la tenuta di strada, soprattutto nelle gare in circuito, fu decisamente aumentata montando ruote da 7" davanti e da 9" dietro. Anche le pinze dei freni subirono miglioramenti. Le 911S nel 1970 vinsero il Rally di Montecarlo e il campionato mondiale a fine anno. La 911S Gr. 4 fotografata è stata guidata inizialmente dal pilota romano Sergio Bettoia.



contro fra Hitler e il professore che aveva già un progetto giusto, la Nsu o Porsche "Tipo 32", con motore posteriore a quattro cilindri orizzontali e sospensioni indipendenti sulle quattro ruote: con alcune modifiche diventò la Vw.

W W-RS

Partita da una RS61 roadster, l'auto che i meccanici chiamarono "grandmother" (nonna) montava un motore tipo 771, un boxer a 8 cilindri a corsa corta, di 1982 cm³. Motore usato anche sulle 718 coupé, 904, Elva, 906, 907 e 908 e tutte ebbero maggiore successo rispetto alla versione F.1 da 1.5 litri.

WISHEN

Termine usato dai piloti delle 356 per descrivere il comportamento dell'auto nelle curve veloci. Traduzione letterale: "spazzolare", riferendosi alle improvvisate scodate dovute alle sospensioni posteriori con assale oscillante e ai pneumatici striminziti.


WEISSACH

La pista di prova della Porsche, con gli uffici di progettazione e pianificazione e il reparto corse, si trovano a nord-est di Stoccarda, in una località tra Weissach, Flacht e Molsheim.

WYER, JOHN

Distaccato, vero e proprio britannico, con un grande senso dell'umorismo ma sempre tagliente. Soprannominato dai suoi meccanici "Deathray" (raggio della morte) per il suo sguardo penetrante. È stato un grande manager nel settore delle corse, prima con la Aston Martin e poi con la Ford, al tempo del programma Gt40. Gestì molto bene le Porsche 917 con il supporto della Gulf e nel '70 e '71 si occupò del team di vetture semiufficiali.

Z ZUFFENHAUSEN

Sobborgo di Stoccarda dove venne edificata la fabbrica che è impegnata nella costruzione di tutte le Porsche, a partire dal 1949. 

Testi delle monografie: A. Cecconi
foto di Giovanelli