

n° **50**
ottobre
2023

356 NOTIZIE

REGISTRO ITALIANO PORSCHE 356



© Alessio Cervellini



356 SL, È NATA UNA STELLA - LE MANS 1951

Più emozioni da condividere.
Più storie da raccontare.

NUOVA CAYENNE. FURTHER TOGETHER.



PORSCHE

Consumo combinato: 12,1 – 10,8 l/100 km. Emissioni CO₂ combinate: 275 – 246 g/km



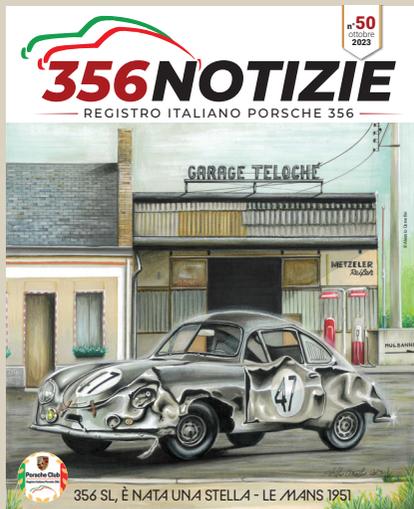
Cari amici della Porsche 356, siamo nel tempo dei festeggiamenti! Il mondo Porsche festeggia i 75 anni della prima auto di marca Porsche mai prodotta, la famosa numero 1, abbiamo festeggiato lo scorso anno i 40 anni del nostro registro ed ora arriviamo ai 50 numeri di questa pubblicazione, 356 Notizie! La rivista è sempre molto bella e apprezzata e spero cresca ancora di qualità e importanza. Mi auguro per il futuro di leggere anche le firme di molti soci che potrebbero dare un contributo importante parlandoci delle loro auto e delle loro esperienze. Il tempo passa ed il nostro vissuto del club si è arricchito di un'altra bella esperienza a bordo delle nostre 356 al Raduno Nazionale in Abruzzo (anche qui si trattava del 40mo!). Nei nostri occhi scorrono ancora le immagini della lunga carovana di auto, ben 46, che scorrazzavano su e giù tra le verdi colline abruzzesi. La maestria dei 'vespisti' (motociclisti dotati di Vespa d'epoca) che fermavano il traffico ad ogni incrocio ci ha permesso di correre senza interruzioni e di non spezzare il gruppo. E poi il concorso di eleganza al Casale Santa Maria al tramonto con splendida vista su mare e campagna, la musica abruzzese, i versi di Gabriele D'Annunzio, Civitella ed il suo castello, le ceramiche a Castelli, cene di gala e di pesce, chef stellato a Villa Corallo, bello bello! Tutto in un giorno e mezzo, bravo Jonni Loddo, grande ospite, entusiasta della sua terra. Abbiamo appreso che la terra di Abruzzo è terra ricca, non solo di bellezze naturali, di cultura ma anche economicamente, vantando il più alto PIL pro capite della Nazione. Anche il club ne ha beneficiato con generose sponsorizzazioni che hanno permesso di ridurre la quota di iscrizione per un raduno ricco di omaggi e premi. Ma tutto sarà ben documentato nell'articolo edito in questo numero del notiziario.

Prossimo appuntamento la Fiera di Bologna delle auto e moto d'epoca. La fiera storicamente si è sempre svolta a Padova ed era un tradizionale appuntamento per tutti gli appassionati di veicoli d'epoca. Padova non offriva più gli spazi sufficienti per una kermesse che era in continua espansione per cui loro malgrado gli organizzatori hanno dovuta spostarsi alla fiera di Bologna dove la esposizione potrà ingrandirsi sviluppando ed accogliendo anche tutto il settore moto storiche. Noi saremo presenti con uno stand offerto da Porsche Italia in compagnia, come nel passato, dei registri storici Porsche che da quest'anno sono diventati 5 per l'ingresso del registro delle Cayenne d'epoca. Infatti questo modello di SUV Porsche è stato prodotto a partire dal 2003 e compie quest'anno i 20 anni. I primi modelli costruiti entrano di diritto nella categoria delle storiche. L'anno si chiuderà con la Cena degli Auguri che ci vedrà riuniti all'hotel Baglioni di Firenze per un cena al roof garden con vista sulla città antica.

Il nostro amico e brillante organizzatore di eventi, nonché animatore dei raduni nel centro Italia, Andrea Fasciolo ci ha comunicato le sue dimissioni dal ruolo di membro del consiglio direttivo. Ringrazio Andrea per tutto ciò che ha fatto nel corso degli anni trascorsi insieme e conto sulla sua continua collaborazione come già successo in occasione del recente raduno Nazionale in Abruzzo in cui ha disegnato magistralmente tutti i percorsi stradali. Il consiglio ha cooptato Carlo Brugnoli, che molti di voi conoscono per aver organizzato il raduno Nazionale di Fermo due anni fa, come nuovo consigliere. Carlo è un amico, ed ha fatto squadra con Jonni Loddo, il sottoscritto ed Andrea Fasciolo nella organizzazione del 40mo raduno Nazionale, dando un apporto veramente prezioso. Benvenuto Carlo!

Il Presidente





numero 50 ottobre 2023

Registro Italiano Porsche 356
info@registroitalianoporsche356.it
www.registroitalianoporsche356.it

Sede

Via Faustinella, 3/7 - 25015
Desenzano del Garda (BS) Italia
Telefono: +39 392 973 5146
Fax: +39 030 9150749

Hanno collaborato

Luciano Belleri, Mario Bellettato,
Alessio Cervellin, Leandro Gasbarri,
Rocco Pastore, Guglielmo Solofrizzo,
Alessandro Virdis

Redazione

Guglielmo Solofrizzo
Telefono +39 393 337 4111
redazione356notizie@gmail.com

Grafica & Impaginazione

Michela Chindamo - La Spezia

Stampa

Grafiche Masneri
Palazzolo sull'Oglio BS

In copertina

La 356 SL nr 47 a Le Mans nel 1951
disegno di Alessio Cervellin
tecnica mista

Registro Italiano Porsche 356 
registroitalianoporsche356 

■ “Cambiare è facile. Migliorarsi è molto più difficile”

Ferdinand Porsche



■ **CISALPINA CLASSIC RACE**

La Salle, 26 agosto Valle d'Aosta - La prima edizione ha confermato le aspettative della vigilia regalando ai concorrenti un fine settimana indimenticabile.

Da quest'anno un nuovo "Grande Evento", una nuova superclassica di regolarità a calendario Aci Sport. A vincere un nostro equipaggio, e tra le scuderie il RIP 356.

12



■ **356 STORY LE MANS 1951**

Inizia con la nascita del reparto corse l'avventura in una delle gare più entusiasmanti di tutti i tempi, la 24 ore di Le Mans. Seguendo gli sviluppi della prima Porsche "da corsa", la 356 SL, nei prossimi numeri analizzeremo i primi anni di partecipazione alla Classica della Sarthe.

16

- 1** Editoriale
- 4** Iscrizione al Registro Italiano Porsche 356 e Rinnovo quota di iscrizione 2024
- 6** Certificato registrazione PORSCHE 356
- 7** Certificazioni Asi per auto e moto storiche
- 8** Trofeo Porsche 356 Challenge 2023
- 44** Dopo il 40° Raduno Nazionale in Abruzzo
- 50** Lo Sp(R)interogeno

- 60** Black Power
- 62** Merchandising
- 64** Eventi



*In allegato con **356Notizie**
 Inserto Speciale - Raduno Nazionale
 Nazionale - L'Abruzzo ha accolto
 45 equipaggi nelle sue terre, per una tre giorni
 all'insegna dell'amicizia, della cultura e del buon cibo*



■ PUBBLICAZIONI FORTY SIX

L'attuale proprietario di una delle Porsche più iconiche mai prodotte ci racconta, aiutato da altri autori, della sua scelta di riportare all'origine la mitica 356 SL vincitrice nel 1951, alla sua prima partecipazione nella categoria fino a 1.100 cc della classica della Sarthe con alla guida Veulliet e Mouche. Consegnando così il numero quarantasei alla leggenda.

34

■ FIERA AUTO E MOTO D'EPOCA

Si è svolta a fine ottobre la 40ma Fiera dell'Auto e Moto d'Epoca nella nuova sede di Bologna. Il RIP 356 era presente, in uno stand con gli altri registri storici di Porsche, ed è stato un solido punto di riferimento per i soci che hanno potuto anche ritirare la tessera 2024 già a disposizione per il rinnovo.

39

■ L'ANGOLO DELLA TECNICA

Il piacere della guida può essere compromesso da una vettura che alle volte può essere "ballerina", non dandoci il corretto feeling tra volante e manto stradale. Insieme analizziamo quali sono i componenti da controllare per poter godere appieno ed in sicurezza delle nostre Porsche 356.

56

Iscrizione al Registro Italiano Porsche 356 e Rinnovo quota di iscrizione 2024



Soci Ordinari:

- La quota di iscrizione al Registro per l'anno 2024 e/o quota rinnovo iscrizione è di **€ 170,00**
- La quota di iscrizione al Registro e/o quota rinnovo iscrizione compresa la quota ASI* con "TESSERA IN" è di **€ 200,00**
- La quota di iscrizione al Registro e/o quota rinnovo iscrizione compresa la quota ASI* con "TESSERA FULL" è di **€ 230,00**

Soci Familiari**:

- La quota di iscrizione al Registro e/o quota rinnovo iscrizione è di **€ 50,00**
- La quota di iscrizione al Registro e/o quota rinnovo iscrizione compresa la quota ASI* con "TESSERA IN" è di **€ 100,00**
- La quota di iscrizione al Registro e/o quota rinnovo iscrizione compresa quota ASI* e CON "TESSERA FULL" è di **€ 130,00**

Per effettuare l'iscrizione è necessario:

- compilare la domanda di iscrizione ed il modulo "Anagrafica Socio" disponibili nel sito;
- eseguire un bonifico utilizzando i seguenti dati:
Codice IBAN - IT 31 0 03015 03200 00000 3498637



(Causale: Quota iscrizione o rinnovo Registro Italiano Porsche 356 per l'anno 2024, Nome e Cognome)

I soci riceveranno:

- Tessera Annuale personalizzata
- La rivista 356 NOTIZIE
- Gli associati ASI, inoltre riceveranno la rivista LA MANOVELLA
- Accesso alle convenzioni riservate ai soci del RIP 356

Perchè iscriversi

- Condividere le esperienze tecnico sportive e la stessa passione anche per migliorare il patrimonio culturale delle auto Porsche degli anni '50 e '60.
- Ottenere, attraverso il Delegato ASI, documentazione e certificazioni ASI e FIVA relativi a qualsiasi auto storica posseduta.
- Iscriversi a gare di regolarità e sportive come appartenente al Porsche Club/Squadra Corse Registro Italiano Porsche 356.
- Partecipare ai raduni Porsche Club organizzati annualmente sia a livello nazionale che internazionale.
- Difendere gli interessi dei possessori di auto storiche ed in particolare di Porsche 356 attraverso la partecipazione alle Assemblee annuali.
- Ricevere la rivista quadrimestrale "356 Notizie" e le Newsletter relative alla vita associativa.
- Usufruire delle agevolazioni e convenzioni stipulate a favore dei soci.
- Essere in contatto con la rete dei Club Porsche in Italia e nel mondo.

* il Registro è federato A.S.I.

** Soci Familiari sono: i familiari di Soci Ordinari aventi la stessa residenza; i soci Familiari hanno gli stessi diritti dei soci Ordinari ad eccezione del diritto di voto e dell'abbonamento alla rivista "356 Notizie".

I NUOVI SOCI DEL REGISTRO

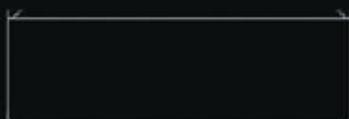
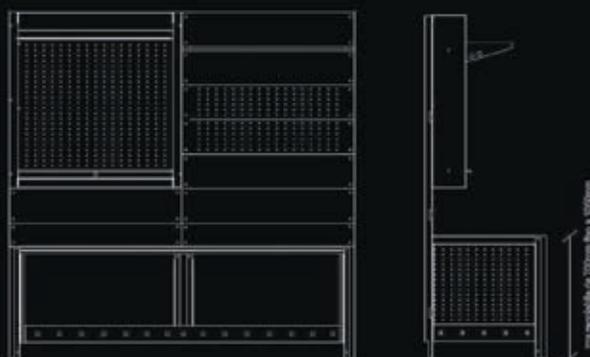
N° Tessera	Cognome e Nome	Città	Provincia
1552	Iessi Michelangelo	Abano Terme	Padova
1553	Era Ermanno	Bologna	Bologna
1554	Rubbi Guido	Bologna	Bologna
1555	Vasino Franco	Novara	Novara
1556	Zanelli Sergio	Arezzo	Arezzo
1557	Favaro Fabrizio	Vicenza	Vicenza
1558	Brancaleoni Dario Adler	Milano	Milano
1559	Gherzi Giulio	Imperia	Imperia
1560	Poggi Riccardo	Firenze	Firenze
1561	Mazzola Gianfranco	Ferrara	Ferrara
Soci familiari			
1248 F	Daniela Soli	Brescia	Brescia
1532 F	Mercandelli Fabio	Brescia	Brescia
1534 F	Pomiato Arianna	Milano	Milano
1558 F	Vanni Cinzia Loredana	Milano	Milano
1559 F	Gherzi Giovanni	Milano	Milano

PFGBOX è un'azienda artigiana che progetta e realizza arredamento professionale per industria, autofficine-concessionarie, laboratori.

Un prodotto destinato a chi vuole il meglio in termini di qualità, design, robustezza senza rinunciare all'personalizzazione.

Sistemi a parete attrezzata completamente componibili in una gamma di varianti, dimensioni, e colori in grado di soddisfare qualsiasi esigenza.

La linea di contenitori è completata da carrelli porta attrezzi, banchi da lavoro, magazzini pneumatici, archivi, bauli in lega leggera ed altro ancora.



La proposta per i soci del Registro Porsche 356:

Descrizione	Art
Banco 700/1050x2000x700mm (HxLxP)	PFG-0090
Porta attrezzi 1000x1000x200mm (HxLxP)	PFG-0302
Mensola 1000x400mm (HxLxP)	PFG-0085
Pannello forato 100x1000x25mm (HxLxP)	PFG-0107
Pannello forato 200x1000x25mm (HxLxP)	PFG-0092
Supporto gira motore 800x810x830 (HxLxP)	PFG-1010

Prezzo di listino 2021 Iva inclusa € 2.210,00

Sconto riservato ai soci del RIP 356*

Gli esperti scelgono PFGBOX



Mario Bellettato
30 anni di esperienza e passione dedicati alla meccanica delle vetture Porsche 356 e 912



* Al momento dell'ordine precisare nome e cognome e numero tessera Registro

Certificato registrazione PORSCHE 356



Testo e foto di
Luciano Bellerio

Tralasciamo le premesse che troverete pubblicate nel nostro sito per concentrarci sulle procedure ed i costi per ottenere il CdR relativo alla vostra 356.

Innanzitutto occorre compilare la domanda secondo un prestabilito modulo che trovate sempre sul sito o che potete chiedere alla segreteria, ed inviarla tramite mail all'indirizzo info@registroitalianoporsche356.it scrivendo in oggetto: "COGNOME e NOME - CdR" ed allegando la documentazione richiesta (si suggerisce l'invio tramite wetransfer o programma analogo).

Il CdR per la prima autovettura di un socio ordinario è offerto a titolo gratuito, mentre per ogni ulteriore CdR relativo ad auto di proprietà o per i soci non Ordinari dovrà essere versato l'importo di € 60,00 sul c/c intestato al RIP356 IBAN IT 31 0 03015 03200 000003498637 specificando nella causale: Cognome e Nome + CdR + targa yyyyyy.

Oltre ad inviare la domanda compilata, il richiedente dovrà altresì allegare:



- a) Copia della disposizione di bonifico dell'importo previsto, se dovuto;
- b) Copia pdf di Dichiarazione di identificazione del telaio rilasciata da Porsche Italia SpA;
- c) Copia Certificato d'origine attestante la costruzione del veicolo rilasciato da Porsche Italia S.p.A.;

d) Le seguenti fotografie a colori in formato Jpeg e misura 3:2 con una definizione superiore a 1,0 MB:

1. Vista lato destro intera;
2. Vista lato sinistra intera;
3. Vista anteriore;
4. Vista posteriore;
5. Vista $\frac{3}{4}$ anteriore;
6. Vista completa plancia e volante;
7. Vista anteriore sedute;
8. Vista seduta posteriore;
9. Vista n° di telaio;
10. Vista n° matricola motore;
11. Vista targhetta identificativa con modello, n° telaio, ecc.;
12. Vista vano motore;
13. Vista sigla identificativa pneumatico

NOTA: tutte le fotografie non rispondenti alle suddette caratteristiche, per dimensione, qualità e definizione, saranno respinte e dovranno essere sostituite da foto conformi. Non sono altresì accettate foto ritoccate od alterate.

- e) Copia certificazione CRS ASI completa (se disponibile)
- f) Copia certificazione di Identità ASI completa (se disponibile)
- g) Copia certificazione FIVA completa in corso di validità (se disponibile)
- h) Copia carta/libretto di circolazione

Per ulteriori informazioni contattare:
Luciano Bellerio 335 5765743

Le informazioni complete sul nostro sito
www.registroitalianoporsche356.it



Certificazioni Asi per auto e moto storiche



Il Registro Italiano Porsche 356 è federato ASI con la qualifica di club di marca Porsche e modello 356. Chi è iscritto ASI con il Rip356 può chiedere certificati per la 356 e per mezzi diversi dalla 356, solo se possiede una Porsche 356. Sono il Vostro Commissario Tecnico per Asi: scrivetemi all'indirizzo: matteorocco.pastore@gmail.com per ottenere uno dei seguenti certificati.

Certificato di rilevanza storica (CRS)

Questo documento, riservato ad auto e moto che abbiano almeno 20 anni, è necessario per la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico e può essere trascritto sul libretto di circolazione, presso la Motorizzazione.

Costo: **40 euro** da bonificare al Registro Italiano Porsche 356 (Iban IT31 O 03015 03200 0000 03498 637) causale: CRS per auto targata 'XY356VZ' di 'Mario Rossi'. Modalità: inviare una mail all'indirizzo matteorocco.pastore@gmail.com specificando marca, modello, numero di targa e nome del proprietario (o della propria società) che deve essere socio del rip356 ed iscritto asi tramite il registro per l'anno in corso. Riceverete poi tutte le istruzioni

- QUESTO DOCUMENTO SI OTTIENE INVIANDO TUTTO IN FORMATO ELETTRONICO, NON SONO PIÙ UTILIZZATI LIBRETTI E FOTO CARTACEE E SARÒ IO A FARE LA PRATICA
- AI FINI DELLA REIMMATRICOLAZIONE SI DEVE RICHIEDERE UN CRS SPECIFICO (COSTO **150 EURO**)

Certificato d'identità (Targa Oro)

Documento di riconoscimento, rilasciato ai fini privatistici, riguarda i veicoli costruiti da oltre venti anni. Si ottiene mediante una seduta di omologazione (necessaria per CI e FIVA).

Costo: **150 euro** da bonificare al RIP 356

Modalità: (NOVITÀ! ORA SI PUÒ FARE ANCHE ONLINE SENZA IL LIBRETTO CARTACEO CON I FAMOSI MATERIALI!)

Contattatemi via mail per avere le istruzioni ed il li-



di Matteo Rocco Pastore

Presidente del RIP 356 e Commissario Tecnico ASI

breto in formato PDF compilabile. Inverò il tutto ad ASI con la mia valutazione prenotando una seduta di omologazione da voi scelta tra quelle in calendario (www.asifed.it -> SERVIZI-> CALENDARIO) che potrà essere non prima di 30 giorni dopo l'avvio della pratica in ASI.

Carta d'identità Fiva

Documento simile al Certificato di Identità ma con valenza internazionale.

Costo: **150 euro** da bonificare al RIP 356 (**250 euro** per C.I. e FIVA fatti insieme: se si fa contestualmente il CRS, questo sarà gratuito e indispensabile per fare CI o FIVA)

LA RICHIESTA CERTIFICATO D'IDENTITÀ FIVA DIVENTA ELETTRONICA. NON È PIÙ POSSIBILE INVIARE IL CARTACEO A FIVA

Sono sempre a disposizione per chiarimenti, un caro saluto Rocco.



I RISULTATI DELLE GARE SVOLTE - LE CLASSIFICHE PROVVISORIE AD INIZIO OTTOBRE

“TROFEO PORSCHE 356 CHALLENGE 2023”

Classifiche e Note di L. Bellerio

Galleria foto dai siti ufficiali delle gare e di L.Bellerio

Le competizioni CIREAS, Grandi eventi e Classiche sono proseguite come da calendario sempre con significative partecipazioni di Porsche 356 in molte di esse; in sostanza, il calendario previsto dal regolamento 2023 è quasi completato: rimangono soltanto due gare da disputare, ovvero, la Targa Florio Classic ed il circuito delle Valli Piacentine ora divenuto una “classica”. Con due gare da disputare si potrebbe quasi dire che i giochi sono fatti ma...non si può mai dire poichè alcuni gradini

del podio sono probabilmente in discussione! È da notare che nel mese di settembre è stata introdotta una variante al calendario sostituendo la Targa AC Bologna, cancellata per i noti eventi meteo in Emilia Romagna, con la Coppa Mazzotti, una Classica bresciana di grande valore alla quale, nonostante i già molti impegni di stagione, le presenze dei nostri soci sono state significative con oltre il 50% delle 356 iscritte.

Vediamo la sintesi generale della situazione. Dopo la Baia delle Ninfe le prime posizioni erano tenute rispettivamente da Bisi, Mazzoleni e Viridis, talonati in quarta posizione dal giovanissimo Nicola Barcella (già vincitore 2022 negli “under 35”).

In occasione della Coppa d’Oro delle Dolomiti ci si sarebbe aspettati una maggiore partecipazione complessiva di 356, viceversa i punti in palio sono stati 9, non pochi, ma comunque al di sotto delle previsioni; in conclusione, non si sono prodotti grossi sconvolgimenti della classifica: soltanto Bisi e Mazzoleni hanno consolidato la loro posizione.

Con il XXII trofeo Città di Lumezzane i 5 punti in palio, in assenza dei “grandi player” sono stati assegnati a Prandelli della scuderia Emmebi 70. Niente di significativo alla trevigiana La Marca Classica dove le Porsche 356 in gara erano soltanto tre. Il grosso





[REGOLARITÀ]

Challenge RIP 356 2023 - PUNTEGGI di GARA



Coppa d'oro Dolomiti		Città di Lumezzane		Trofeo Tazio Nuvolari		La Marca Classica		Coppa Mazzotti	
Bisi	9	Prandelli	5	Montevecchi N	27	Gazza F	3	Gasbarri	11
Mazzoleni	8	Lambruschi	4	Pighi	26	Talamini	2	Talamini	10
Ginesi	7	Pastore	3	est	25	Delpiano	1	Pastore	9
Magnoni	6	Gazza	2	est	24			Girardi	8
Gasbarri	5	Marcandelli F.	1	Gibertini	23			Nolli	7
Pastore M.R.	4			Cazzaniga	22			Corbetta	6
Pastore M L*	3			est	21			Marcandelli F.	5
Cazzaniga	2			Comini	20			Gnudi	4
Micheli	1			est	19			Pezzini	3
				est	18			est	2
				est	17			Li Calzi	1
				Predella	16				
				est	15				
				Tormena	14				
				est	13				
				est	12				
				est	11				
				est	10				
				est	9				
				Bonfanti	8				
				Ceccardi L*	7				
				est	6				
				est	5				
				est	4				
				est	3				
				est	2				
				est	1				




Classifica provvisoria al 01/10/2023 dopo Coppa Mazzotti PORSCHE 356 CHALLENGE 2023

Class.	Driver	Scuderia	Punteggio Totale	Class.	Driver	Scuderia	Punteggio Totale
1	Bisi	RIP356	65	30	Ceccardi Silvia * L	Promotor Classic	7
2	Mazzoleni	RIP 356	47	31	Nolli P.		7
3	Pighi	Promotor Classic	45	32	Corbetta		6
4	Virdis	RIP356	33	33	Marcandelli F		6
5	Cazzaniga G.	RIP 356	29	34	Foresti	BS Corse	5
6	Montevecchi		27	35	Gadioli		5
7	Comini	MB 70	26	36	Gazza	Amams	5
8	Pastore MR	RIP356	24	37	Pezzini	Franciacorta M.	5
9	Gibertini	Porsche Penske	23	38	Di Giusto		4
10	Barcella N. *U35	0-30 SC	22	39	Donadel	RIP356	4
11	Talamini	RIP356	21	40	Gnudi	RIP 356	4
12	Delpiano	RIP356	18	41	Siena	Sc Bracco BI	4
13	Gasbarri	RIP356	16	42	Borea		3
14	Lambruschi	Kinzica	16	43	Diana	RIP356	3
15	Magnoni	RIP356	16	44	Pacchioni L*		3
16	Prandelli G	MB 70	16	45	Pastore Martina *L	RIP356	3
17	Predella		16	46	Perazzi		3
18	Gianotti	MB 70	15	47	Stradi		3
19	Tormena		14	48	Barbiero		2
20	Guggiana	Franciacorta M	13	49	Bozzola	AC Verona HC	2
21	Ginesi	Amams	11	50	Marcandelli GB	RIP356	2
22	Battagliola	3T	9	51	Micheli M.	AMAMS	2
23	Cristina	Promotor Classic	9	52	Imberti *L	Brixia Motosport	1
24	Ardesi		8	53	Li Calzi		1
25	Bonfanti	RIP356	8	54	Mazzalupi	AC Verona HC	1
26	Girardi	Brescia Corse	8	55	Prandelli M.		1
27	Pagani	Franciacorta M.	8	56	Salvetti		1
28	Serravalle	Amams	8	57	Trazzi		1
29	Benetti	BS Corse	7	58	Villa	RIP356	1

dei punti in palio è venuto invece con il GP Tazio Nuvolari (svoltosi proprio in occasione del nostro bellissimo Raduno Nazionale in Abruzzo) dove le 356 in gara erano ben 27, di cui diciotto condotte da driver stranieri (comunque presenze valide al fine del punteggio) e soltanto nove da italiani i cui punti sono stati preziosi soprattutto per Pighi e Cazzaniga che hanno così fatto un notevole balzo nella zona alta della classifica generale. A fine settembre, un eccezionale Gasbarri, approfittando di qualche problema meccanico dello Speedster condotto da Talamini, ha guadagnato tutti gli undici punti in palio alla Coppa Mazzotti; in questa occasione la nostra

Squadra Corse era in maggioranza e si è ben distinta prendendo tutte le prime tre posizioni tra tutte le Porsche 356 in competizione. La gara, terza in Italia come numero di partecipanti, è stata molto ben organizzata e favorita da un meteo particolarmente favorevole che, tra l'altro, consentiva un'eccezionale visibilità tra una sponda e l'altra del lago di Garda; il percorso ha toccato tutti i laghi bresciani (Garda, Idro e Iseo) con un attraversamento delle vallate Val Sabbia, Valvestino e Val Camonica da est ad ovest. Nonostante ciò, la partecipazione delle 356 è stata significativamente inferiore a quella degli anni pre-covid.



CHALLENGE 2023

Class. Provv 01/10/2023 Team UP

Class.	Driver	Punteggio
1	BISI	17
2	MAGNONI	9
3	Mazzoleni	8
4	VIRDIS	5
5	DIANA	3
6	GASBARRI	3
7	PASTORE	2
8	TALAMINI	2



Ad inizio ottobre la Classifica provvisoria vede in testa, con ben 65 punti Massimo Bisi, seguito a 47 punti da Sergio Mazzoleni e Giovanni Pighi (Promotor Classic) a sole due lunghezze da Mazzoleni; seguono poi Virdis, Cazzaniga e tutti gli altri. Tra gli Under 35 primeggia Nicola Barcella, nonostante le gare con 356 non siano proseguite a causa di problemi meccanici. Tra le Dame, dopo una bella prova al Nuvolari, entra in classifica Silvia Ceccardi anch'essa della Scuderia Promotor Classic. La Classifica Team Up (Challenge per la squadra) vede costantemente in testa Massimo Bisi, seguito da Magnoni e quindi Mazzoleni. Si rileva ancora che

quest'anno sono mancati un po' di punti alla Squadra per cui nella classifica Scuderie dell'ACI avremo da tribolare per arrivare in posizioni di rilievo! Raccomando a tutti i soci, indipendentemente dalle capacità sportive individuali, di iscriversi sempre alle gare dichiarando di appartenere alla scuderia del Registro Italiano Porsche 356 e, come dice qualcuno di nostra conoscenza: FORZA PARIS!

Qualsiasi socio, purché munito di licenza di Licenza Sportiva ACI, può (anzi, dovrebbe) iscriversi alle gare utilizzando il N° di licenza del Registro Italiano Porsche 356, cioè il 338995...e buon divertimento!

PATCHEUROPE

custom industries

embroidery | print | merchandise

Patcheurope.com s.r.l.

Via O. Garganelli, 13/2 - 40065 Pianoro - Bologna (Italy)

Ph. +39 051 6516591 - Mob. +39 3473477760

Web: www.patcheurope.com - E-mail: info@patcheurope.com

[REGOLARITÀ]



SUL TETTO D'EUROPA

Cisalpina Classic Race

Davanti a noi alla partenza col numero 1 solo il plurivincitore di Le Mans Emanuele Pirro, ma al traguardo i primi tre posti del podio sono stati occupati tutti dalla squadra corse del RIP 356



di Alessandro Virdis

Quando si va al teatro la prima di una grande opera, si è sempre molto emozionati, sia gli spettatori che gli organizzatori con gli attori, l'orchestra e il regista, con la speranza che tutto fili liscio senza intoppi e colpi di scena. Bene, l'aria che si respirava alla prima edizione della "Cisalpina Classic Race" era la stessa, l'emozione era tangibile da parte di tutti. Ma quando chi organizza è un esperto di questi eventi come Roberto Crugnola e la sua scuderia Classic Paddock, il successo è assicurato.

Dal 24 al 26 agosto si è svolta quindi la prima edizione della Superclassica "Cisalpina Classic Race 2023", dedicata alle auto storiche e alle Granturismo

per le quali è considerata come "Campionato Italiano Grandi Eventi." Sede principale dell'accoglienza e delle verifiche tecniche è stato il "Relais Mont Blanc", uno splendido hotel cinque stelle con tanto di SPA scavata nella roccia, situata a La Salle, a 15 km da Courmayeur.

L'organizzazione ha previsto inoltre alcune novità interessanti quali la possibilità di poter utilizzare un'auto d'epoca di riserva, su tre a disposizione, nel caso la propria fosse rimasta bloccata per un guasto meccanico, e infine la domenica, poter scegliere tra un volo panoramico di 20 minuti in elicottero sul Monte Bianco oppure un pranzo sullo stesso usufruendo per la salita della funivia Sky Way.

Giovedì 24, dopo le verifiche tecniche, la serata è stata allietata da un'ottima cena a bordo piscina,





dalla presenza della campionessa del mondo di sci Federica Brignone e dal pluripremiato campione automobilistico Emanuele Pirro, partecipante alla gara stessa col numero uno. Un'atmosfera magica, allietata da una gradevolissima temperatura dopo che in giornata si erano toccati i 35°, ha avvolto tutti i partecipanti alla serata.

Venerdì mattina alle 9:00, con un tempo soleggiato, ha visto la partenza per i 16 equipaggi dalla piccola piazza al centro di La Salle, e via per le strade montane fino a St. Vincent per il pranzo al grand hotel Billia. Nel pomeriggio rientro a La Salle passando per Colle Panthaleón e vari paesi molto pittoreschi. Sabato si riparte e via verso la Thuile, Colle San Carlo fino al passo del Gran San Bernardo dove purtroppo freddo e pioggia ci hanno accolti, mitigati dall'ottimo pranzo tipico valdostano. Nel pomeriggio il rientro a



La Salle passando per Aosta. Dal punto di vista tecnico, dopo la prima giornata di venerdì, dove i passaggi sui pressostati erano semplici e regolari, il sabato ha visto tutta una serie di difficoltà che ci hanno dato molto filo da torcere dovendo mantenere sempre alta la concentrazione massima. La cena di gala gestita magistralmente, ha visto anche le premiazioni dove, per quanto riguarda la Regolarità Classica, il Registro Italiano Porsche 356 l'ha fatta da padrone occupando le prime tre posizioni con la meritata vittoria dell'equipaggio Magnoni-Vanoni, al secondo posto Mazzoleni-Gotti e terzi noi. Ovviamente il Registro ha vinto anche la Coppa per la migliore scuderia. L'indomani a causa delle pessime condizioni atmosferiche non si sono potuti svolgere i previsti giri panoramici in elicottero sul Monte Bianco. Da segnalare i bellissimi gadget previsti per gli equipaggi tra i quali

spiccavano due fantastici paia di occhiali elastici anteguerra della ditta "Ariete" che noi abbiamo subito abilmente sfruttato sui nostri caschetti quattro mori. Le impressioni su questa gara sono state assolutamente positive sotto tutti i punti di vista, dal percorso molto scenografico lungo la Valle d'Aosta alla location della sede di partenza e anche dalla parte competitiva della gara stessa.

Promossa a pieni voti l'organizzazione della Scuderia Classic Paddock con la speranza di poter partecipare nuovamente l'anno venturo con un parterre di equipaggi più ampio e competitivo come meriterebbe una gara di questo tipo.

Un saluto affettuoso a tutti e come sempre Forza RIP 356!!!

Forza paris!!!

Il responsabile della squadra corse

LA NASCITA DEL REPARTO CORSE PORSCHE

LE MANS 1951

La prima partecipazione della 356 alla classica maratona della Sarthe che quest'anno compie 100 anni

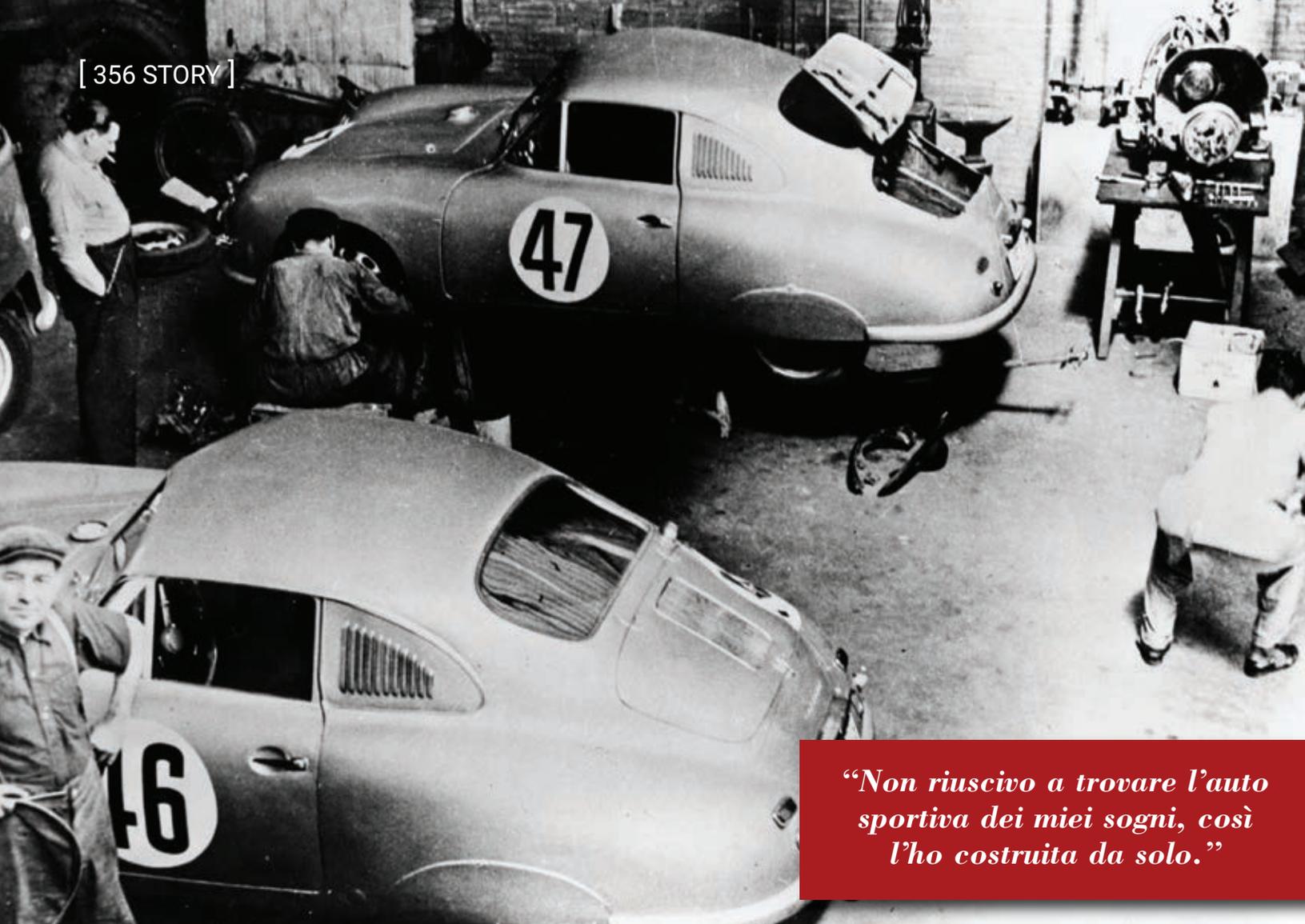
di Guglielmo Solofrizzo - Foto archivio museo Porsche ©

Alcuni libri recentemente pubblicati mi hanno fatto venire voglia di riscoprire la genesi del reparto corse della Porsche. Nella mia ricerca ho potuto notare nuovamente la differenza tra cronaca e storia, sì perché la storia che noi conosciamo della Porsche è quella scritta a posteriori, quella in cui il mondo del Motorsport ha collocato nell'Olimpo, assieme a pochissimi altri nomi anche quello di Porsche, ma non era esattamente così all'alba degli anni '50 del secolo scorso.

Oggi possiamo affermare che Porsche è l'indiscussa regina di una delle classiche più prestigiose, quella organizzata in Francia dall'Automobile club d'Ouest dal lontano 1923, la 24 ore di Le Mans. A distanza di cento anni vediamo proprio la Porsche fregiarsi del titolo di marca col maggior numero di vittorie assolute: ben 19. A partire dal 1970, con la mitica 917 K col numero 23 sulle fiancate (guarda caso giusto la metà di 46) sino all'ultima vittoria del 2017 con la 919 Hybrid.

Ma non ci sono solo le vittorie assolute, la 24 ore di Le Mans ha anche delle altre classifiche non meno importanti di quella assoluta; esistono quelle per cilindrata piuttosto che non per indice di prestazione. Porsche esordì vincendo nella sua classe alla sua prima partecipazione con un'unica vettura al via ri-





“Non riuscivo a trovare l’auto sportiva dei miei sogni, così l’ho costruita da solo.”

spetto alle due 356 SL inizialmente iscritte. Vettura che ha concluso la gara classificandosi ventesima assoluta, conquistando il primo posto nella sua categoria, quella sino a 1.100 di cilindrata, davanti anche alla prima classificata della categoria superiore, quella sino a 1.500cc.

Questa è ormai storia, ma com’era la cronaca? Quali le notizie pubblicate sui quotidiani di quei giorni? Qual’è stata l’attenzione riservata all’esordiente marchio nella classica della Sarthe? Perlomeno da noi in Italia.

Per scoprire come è veramente andata il primo passo è stato quello di riferirsi alle fonti documentali dell’estate del 1951; cioè cercare di recuperare attraverso la stampa dell’epoca una traccia di quello che è realmente avvenuto durante quella gara. Così oltre ai libri, ho cercato anche di reperire dei quotidiani sportivi italiani usciti in quel fine giugno del 1951, come ad esempio la Gazzetta dello Sport.

Dalla stampa specialistica italiana non mi aspettavo di trovare chissà quale supporto relativamente alla partecipazione della 356. Della ventiquattre di Le Mans, che si svolgeva da meno di vent’anni, c’erano

solo degli articoli nella sezione automobilismo, alcuni nemmeno tanto approfonditi, con un brevissimo riassunto della gara e nel titolo l’indicazione dei vincitori che hanno portato per la prima volta la Jaguar al successo a Le Mans. La cosa più ovvia, per altro più che plausibile, era che sulla nostra stampa dell’epoca la Porsche non esisteva ancora. Solo su una rivista straniera ho trovato qualche traccia un po’ più “esaustiva” sul nostro equipaggio.

Addirittura, anche una particolare tabella con i tempi sul giro di tutti i concorrenti, compresi quelli della per noi mitica 356 SL nr 46 lungo tutto l’arco della gara. Per trovare qualche cosa di più diretto non rimangono che le biografie di Ferry Porsche e un libro (sulla figura di Ferdinand Porsche) scritto da von Frankenberg, che fu anche il primo direttore e redattore capo della rivista Christophorus. A proposito di Frankenberg, un’altra fonte avrebbe potuto essere proprio la rivista Christophorus da lui fondata e diretta. Peccato che la sua pubblicazione iniziò nel 1952 e quindi ci tornerà utile magari in una prossima puntata del nostro racconto ma per ora, nebbia. Sicuramente nei primi nu-

meri di Christophorus troveremo qualche cosa di più, certamente un accenno al 1951 appena trascorso e qualcosa riferito alle successive gare, quelle che cominceranno a vedere le 356 SL affermarsi nelle prime classifiche assolute come, ad esempio, la Liegi-Roma-Liegi del 1952, piuttosto che non il bis che Porsche replicò nuovamente con la 356 SL a Le Mans sempre nella categoria sino a 1100 CC.

Tutte le altre fonti sono quelle che possiamo trovare in libri scritti successivamente da autori oramai famosi tra gli appassionati del marchio come: Dirk Conrath, Karl Ludvigsen, Jurgen Barth, Brian Long, Frank Jung, Gordon Maltby, Jurgen Lewandowski, eccetera eccetera, senza dimenticare l'ottimo libro FORTY-SIX pubblicato pochi mesi fa e curato da Randy Leffingwell.

Quali furono le premesse

Probabilmente ai più sembrerà che la stia prendendo forse un po' troppo da lontano ma credo sia l'unico modo per intendere la portata dell'evento motoristico di quell'inizio d'estate del '51 che di fatto vide, la poco più che neonata Porsche, buttare il cuore oltre l'ostacolo.

Mettiamo quindi indietro il calendario e l'orologio per un momento: nella notte tra l'8 e il 9 maggio 1945 la Germania cade sotto l'avanzata degli alleati ed è costretta ad accettare una resa incondizionata. Si chiude così, almeno in Europa, una triste pagina della nostra storia che ha lasciato profonde ferite in tutte le nazioni che hanno partecipato al conflitto, da una parte e dall'altra.

Da quel momento in poi l'Europa verrà divisa in due blocchi ed inizieranno i processi intentati contro coloro che hanno assunto indegne responsabilità durante il conflitto; a onore del vero, come mi è stato fatto osservare, solo nei confronti degli sconfitti, ma questo è un altro argomento.

Quindi in Europa in quell'immediato dopoguerra si sono consumate anche tante vicende che avevano più il sapore della vendetta che il perseguimento della giustizia. Anche la famiglia Porsche non fu immune da quella che in alcuni casi fu una caccia alle streghe.

Troviamo in molti libri, che ripercorrono la storia della Porsche, anche degli accenni a questo periodo, ma la fonte diretta privilegiata rimane Ferry Porsche che nella sua biografia affronta anche questo tema che colpì direttamente la sua famiglia.

"... dopo sei settimane una guardia mi ordinò finalmente di seguirla e fui condotto davanti a un ufficiale americano.

AL CINEMA IN QUEL 1951

- ACHTIUNG! BANDITI! con Gina Lollobrigida e Andrea Checchi
- BELLISSIMA con Anna Magnani e Walter Chiari
- FILOMENA MARTURANO di e con Edoardo de Filippo
- GUARDIE E LADRI con Totò e Aldo Fabrizi
- LUCI DEL VARIETA' con Giulietta Masina e Carla del Poggio
- MIRACOLO A MILANO con Emma Grammatica e Paolo Stoppa
- UN AMERICANO A PARIGI con Gene Kelly, Leslie Caron e Cid Charisse
- L'ASSO NELLA MANICA con Kirk Douglas
- UN POSTO AL SOLE con Montgomery Clift e Liz Taylor
- LA REGINA D'AFRICA con Humprey Bogart e Katharine Hepburn
- SHOW BOAT con Ava Gardner
- SUA ALTEZZA SI SPOSA con Fred Astaire w Jane Powell
- TAMBURI LONTANI con Gary Cooper
- UN TRAM CHE SI CHIAMA DESIDERIO con Marlon Brando e Vivien Leigh

"Apparteneva alla Wehrmacht" fu la prima domanda. "No," risposi "non sono mai stato soldato, suppongo che questa risposta le faccia piacere".

Nessuna reazione, l'americano era più che altro intento a studiare la mia pratica, e proseguì: "Però era nel partito!"

"No" replicai.

"O nelle SS."

"No, neppure."

"Però nelle SA."

"No, non ha avuto nulla a che fare nemmeno con loro."

Il mio interlocutore non sapeva più come andare avanti, aggrottò la fronte e disse: "È stato in qualche modo al fronte?"

"Mi dispiace, ma non sono nemmeno stato al fronte!"

Con ciò pareva avere esaudito le domande di prassi e mi chiede solo alcuni dati personali: data di nascita, genitori, stato civile. Una volta ricevute anche queste informazioni, volle ancora sapere una cosa: "Ma che cosa ha mai fatto durante la guerra? Lei mi pare essere in buona salute."

"Sono ingegnere, ingegnere automobilistico, e ho lavorato nell'azienda di mio padre a Stoccarda, alla Porsche!"

.....

L'interrogatorio terminò finalmente con alcune domande generiche e io fui trasferito nel campo di prigionia di Glasenbach presso Salisburgo, dove restai altre 7 settimane fino al mio rilascio. Cos'era però è successo a mio padre, che al momento del nostro arresto si trovava a Gmund? Ebbene, era stato internato dagli inglesi. Ai primi d'agosto fu poi trasferito nel campo di prigionia di Kramsberg a Bad Nauhaeim

Hausmitteilung

Betr. : Aluminiumkarosserie für "Le Mans"

356/2-056	806/44	Reutter-Fertigung
356/2-063	806/49	
356/2-054	806/42	Dannenhauer-Fertigung
356/2-055	806/43	

Ausführung dieser Wagen lt. Aktennotiz von 24.4.51 mit folgender Änderung :

1. Rahmenänderung für Teleskop-Stoßdämpfer. Wird bei Wagen-Nr. 806/43 und 806/44 durch Firma Reutter durchgeführt. Bei Wagen 806/49 entfällt der Umbau. Wagen-Nr. 806/42 ist der Umbau bereits durch unsere Werkstatt durchgeführt (Firma Reutter verrechnet den Wagen Nr. 806/43 anstelle 806/49)
2. Sitzgestelle samt Polsterrahmen fertigt für sämtliche 4 Wagen die Firma Reutter. Die Polsterarbeiten werden für je 2 wagen von Firma Reutter und Dannenhauer durchgeführt.
3. Vordere Haubendeckel. Ausnehmung für Tankeinfüllstutzen im vorderen Deckel, Entfernung des Deckelschlosses und Drahtzuges, Montage von je 2 Lederriemen mit Riemenbügel an der Haube fertigt für alle 4 Wagen Firma Reutter. (Happich Verschluss Nr. 33349 für vorderen Deckel entfällt).
4. Bosch-Nebelscheinwerfer je 2 Stück bei allen 4 Wagen baut Firma Reutter ein.
5. Motorhaubendeckel. Vorhandene Scharniere und Verschlüsse ausbauen, 2 aussenliegende Scharniere Happich-Nr. 46862/63 und Verschluss 33349 einbauen, 2 zusätzliche aufgebördelte Luftzutrittlöcher im Abdeckblech des rückwärtigen Deckels fertigt Reutter für alle 4 Wagen.
6. Seitenfenster-Blechverschalung mit Luftschlitze fertigt die Firma Reutter für 3 Wagen (bei Wagen Nr 806/49 bleibt Plexiglas)

Wir ersuchen, für alle Arbeiten, die Firma Reutter für die beiden Dannenhauer-Karosserien durchzuführen hat, um Ausstellung eines Auftrages an Firma Reutter.

Stuttgart, den 2. Mai 1951
TE-HG/Br


(Hättisch)

Verteiler :
1 - Verkauf
1 - S.Beil
1 - Fa. Reutter

per ordine di un ufficiale inglese che molto probabilmente agiva su disposizioni ricevute dai superiori. Tuttavia furono generosi e permisero all'anziano signore di viaggiare con la sua automobile, guidata dal proprio autista Goldinger.

*.....
Dopo minuziosi approfonditi interrogatori, mio padre fu finalmente assolto da qualunque sospetto di complicità nei crimini di guerra ed ottenne un certificato in cui era scritto "che non era stata mossa nessuna accusa contro di lui e che è libero di riprendere la sua attività per gli alleati in Austria".*

Quindi come abbiamo visto il padre venne una prima volta incarcerato insieme al genero Anton Piech ed a Ferry medesimo. Quest'ultimo venne rilasciato in

tempi brevi e successivamente si chiarirono anche le posizioni degli altri due indagati ed in tempi diversi vennero quindi rilasciati tutti.

Sembrava uno spiacevole episodio ormai superato, ma diversa sorte ebbero qualche tempo dopo quando vennero invitati dai Francesi a Baden Baden con la scusa di alcune consulenze. Un repentino voltafaccia vide il vecchio Ferdinand incarcerato dai francesi il 16/12/1945, sempre insieme a suo genero ed al figlio, ma questa volta per lui la prigionia durò ben 20 mesi, mentre Ferry venne rilasciato nel marzo del 1946.

Solo nel 1947 fu possibile liberare Ferdinand Porsche ed il genero pagando una sorta di "riscatto" di un milione di franchi richiesto dai francesi. Questo fu possibile solo perché lo studio di ingegneria, temporaneamente trasferito a Gmund in Carinzia, aveva ottenuto un'importantissima commessa da Piero Dusio patron della Cisitalia. Si dice che i francesi volessero, oltre che ottenere un riscatto per la sua liberazione, avere anche preziosi consigli per la costruzione di una vettura "pour les gens" sulla falsariga del Maggiolino. Giova ricordare che comunque sia Ferdinand Porsche che Anton Piech furono successivamente scagionati da qualsiasi accusa.

Ritorno a Stoccarda

Quando venne finalmente liberato, Ferdinand poté ritornare a casa, decisamente provato da quel lungo periodo di prigionia. Una volta arrivato a Gmund validò un progetto che nel frattempo il figlio Ferry aveva portato avanti con i suoi collaboratori e cioè quello della Typ 360 per la Cisitalia. Anni dopo Ferry

riportò ciò che in quell'occasione gli disse il padre: "Avrei affrontato il lavoro esattamente come hai fatto tu!"

Dal 1948 al 1950 la Porsche costruì, nella vecchia falegnameria di Gmund 53 vetture con carrozzeria in alluminio, per l'esattezza una 356/01 roadster e cinquantadue 356/02, sia coupé che cabriolet, come ben racconta il Conradt nel suo pregevole libro sulla 356. Ma in realtà le vetture erano un po' di più perché esistevano in magazzino ancora dei telai non completati.

Poi finalmente nel 1950 avvenne il trasferimento nella vecchia sede di Stoccarda dove, nel frattempo si erano insediate le truppe Americane. In seguito, venne sottoscritto un accordo con la Carrozzeria

Reutter, che oltre a collaborare mise anche a disposizione un'area della propria fabbrica; quindi, da lì partì la produzione delle prime Porsche 356 con carrozzeria in acciaio.

La produzione iniziò a partire dal mese di marzo e sappiamo che le prime auto in versione coupé vennero offerte sul mercato al prezzo di 10.200 marchi tedeschi; Walter Glockner di Francoforte diventò il primo concessionario tedesco per la Porsche e sarà il primo di una rete che si appoggerà preferibilmente ai concessionari VW. Una curiosità: sappiamo che la prima che venne venduta era color argento "Fish Silver" con targa AW84-3365, ed il suo acquirente fu il Dr Ottomar Domnick. Nella fondazione Domnick è possibile prendere visione dell'ordine che venne effettuato presso il concessionario VW di Stoccarda Hahn ad un prezzo di 9.850 marchi.

Alla fine del 1950, grazie anche alla capacità produttiva della carrozzeria Reutter, il totale delle 356 costruite sarà di 369 auto, un bel salto in avanti rispetto alle poche decine di "Gmund".

Così durante l'autunno i Porsche poterono presentarsi, come casa costruttrice, al Salone dell'Auto di Parigi. Manifestazione che si svolgeva al Grand Palais, edificio costruito per la grande Esposizione Universale del 1900, sembrava che per l'anziano professore si compisse una sorta di cerchio nella sua storia, una specie di ritorno a casa, ai suoi primi passi nel mondo dell'auto. Fu lì che nel 1900 avvenne la presentazione della Lohner, la prima vettura progettata da un allora giovane venticinquenne, Ferdinand Porsche.

E proprio in quel 37° Salone dell'Auto avvenne il punto di svolta per la neonata Porsche; perché durante quell'evento, grazie all'intermediazione del giornalista svizzero Max Troeltsch, ha luogo un incontro di importanza capitale tra il professor Ferdinand Porsche e l'importatore americano di automobili Maximilian Hoffman, un austriaco trapiantato negli States. Quest'ultimo in veste di rappresentante di vari marchi automobilistici europei, disponeva di una propria rete di concessionarie con sede principale a New York. Grazie all'accordo che si perfezionò proprio in quell'occasione con il vecchio professore, nascerà uno dei sodalizi più importanti nella storia del marchio, la chiave per aprire la porta del più importante mercato dell'auto al mondo: gli Stati Uniti d'America. Difatti già prima della fine del 1950 Hofmann presentò la Porsche 356 ai suoi clienti di New York.

Ma al 37° Salone dell'Automobile di Parigi avvenne un altro incontro non meno importante, quello con

PRINCIPALI AVVENIMENTI DEL 1951

- Muore il 30 gennaio Ferdinand Porsche all'età di 75 anni, nello stesso anno tra gli altri vengono a mancare il filosofo Ludwig Wittgenstein, il compositore Arnold Schönberg, i poeti e scrittori Pedro Salinas, René Guénon ed André Gide;
- La guerra in Corea è in pieno svolgimento;
- Durante tutto l'anno continue schermaglie tra Israele ed alcuni dei suoi paesi confinanti;
- A luglio nasce il settimo governo De Gasperi;
- Con la riforma tributaria Vanoni, viene istituita la dichiarazione annuale dei redditi;
- Alluvione nel Polesine, il Po a causa delle ingenti piogge straripa, a causa di ciò verranno evacuate 180.000 persone e purtroppo ci saranno circa un centinaio di vittime;
- A novembre in Italia si svolge un censimento, gli italiani sono 47.515.537
- Viene istituita a Parigi la CECA (comunità economica del carbone e dell'acciaio) a cui aderirà anche l'Italia;
- Prima edizione del festival della canzone italiana a Sanremo, presentato da Nunzio Filogamo. Con solo tre cantanti, vince Nilla Pizzi con la canzone "Grazie dei fiori";
- Il 14 luglio, a Silverstone in Inghilterra, Froilan Gonzales regala la prima vittoria alla Ferrari nel campionato del mondo di Formula 1;
- A fine stagione Juan Manuel Fangio vince il primo dei suoi 5 titoli mondiali di Formula 1;
- La Jaguar vince la sua prima 24 ore di Le Mans;
- Lo scià di Persia Reza Pahlavi sposa Soraya Esfandiary Bakhtiary;
- Frank Sinatra sposa Ava Gardner a Filadelfia.

Charles Faroux giornalista ed editore della rivista "la vie Automobile" (mi raccomando la pronuncia francese) che nel 1923, con Georges Durand ed Emile Coquille, istituì la 24 ore di Le Mans. Egli era in quel 1950 anche il direttore della corsa ed in quella veste invitò ufficialmente la Porsche a partecipare alla gara per l'anno successivo. L'invito riveste particolare importanza perché la 356 era la prima macchina tedesca ad essere invitata alla ventiquatt'ore di Le Mans dopo il conflitto bellico.

Dulcis in fundo, sempre in quell'occasione, nacque anche un accordo con August Veulliet per la distribuzione in Francia delle Porsche attraverso la sua azienda, la Sonauto, ma non solo: Veulliet sarebbe stato anche uno dei piloti francesi ingaggiati nella 24 ore a Le Mans.

La sfida venne quindi accettata ma, purtroppo, Ferdinand Porsche non riuscirà a vedere le sue vetture impegnate nella classica della Sarthe che si sarebbe corsa nel mese di giugno dell'anno successivo. Si spegnerà a soli 75 anni all'inizio del 1951, il 30 gennaio.



Si dovette creare un reparto corse

Negli archivi di Porsche ci sono documenti che attestano che vennero inizialmente preparate quattro vetture utilizzando alcuni telai predisposti a Gmund, vetture che vennero "battezzate" 356 SL Gmund Coupé la cui sigla interna era: Typ 514-356SL (Sport Leicht). Anzi esiste una documentazione fotografica che ci fa vedere almeno dieci telai allineati a Stoccarda da cui poter scegliere i quattro da utilizzare. Il completamento delle vetture venne suddiviso tra due differenti fornitori. Due vetture vennero commissionate alla Reutter, per precisione i telai 056 e 063, mentre le altre due alla carrozzeria Dannehauer, sempre di Stoccarda; i telai numero 054 e 055.

Nell'ordine di servizio predisposto da Porsche sono indicate tutte le migliorie da apportare affinché le vetture fossero in grado di completare la maratona di 24 ore nel miglior modo possibile. Per prima cosa la cilindrata venne ridotta a 1.086 centimetri cubici così da poter concorrere nella categoria sino a 1100 CC (73,5mm x 64mm). Poi grazie ad un nuovo albero a camme progettato da Edwin Komenda i cavalli di potenza arrivarono a 46. La vettura venne inoltre alleggerita al punto di avere un peso complessivo ridotto a 635 kg per avere così un buon rapporto peso/potenza, senza dimenticare la superba aerodinamica, che portava la SL a toccare la velocità massima di 160 kmh.

Venne ovviamente rivista la ciclistica modificando

anche gli ammortizzatori anteriori e non solo. Mentre il serbatoio venne maggiorato a 78 litri, con l'aggiunta di un bocchettone esterno posizionato in mezzo al cofano, così da poter effettuare meno soste per i rifornimenti e nel modo più rapido possibile. Gli interni furono modificati con un differente sedile per il pilota. Vennero aboliti i sedili posteriori per far posto ad una cassetta in legno contenente alcuni attrezzi e dei ricambi che potevano essere necessari durante la gara. Rammentiamo che, in caso di panne, non era possibile farsi aiutare lungo il percorso da nessuno, pena una squalifica. Quindi avere con sé, in caso di bisogno, lungo il tracciato una cassetta del "pronto soccorso" poteva voler dire garantirsi o meno la possibilità di arrivare in fondo. Infine venne installato un tergicristallo supplementare nella parte anteriore sinistra, superiore lato guida.

A Paul von Guillaume, ex-pilota che vantava 3 partecipazioni alla 24 ore di Le Mans nell'anteguerra dal 1937 al 1939, venne assegnato il ruolo di team manager, mentre a Wilhelm Hild toccò il compito di tecnico responsabile delle vetture in pista (**lo possiamo vedere nella foto qui sopra sulla destra col cappello, alla partenza di una mille miglia**).

La gestazione fu complicata per via di alcuni imprevisti: due delle quattro vetture subirono degli incidenti durante le fasi preparatorie. Proprio a causa degli incidenti durante la gestazione delle auto comincia il valzer dei numeri di telaio, difatti si narra che... Paul

Von Guillaume alla guida della 054 ebbe un incidente per evitare un ciclista distruggendo la macchina, ma non è finita qui. Durante una prova in autostrada per verificare la tenuta alle alte velocità, a causa di un altro veicolo che aveva attraversato lo spartitraffico, anche un'altra 356 andò distrutta. Pare che la vettura sia proprio quella che aveva il telaio numero 063, ma questo poneva un problema, e cioè che tra i telai registrati alla ventiquattresima di Le Mans c'era proprio quel numero. A questo punto sembra che in fabbrica intervennero utilizzando un altro telaio, il nr 056, rinominandolo 063. Cosa, peraltro, più che lecita visto che le vetture non erano ancora uscite definitivamente dalla fabbrica.

Quindi dopo tutte queste peripezie, la squadra partì alla volta di Le Mans con due vetture: il telaio 063 (già 056) per Auguste Veulliet ed Edmond Mouche (equipaggio totalmente francese) e il telaio 055 per Rudolf Sauerwein e Robert Brunet (equipaggio franco-tedesco).

C'è evidenza del fatto che le vetture raggiunsero la Francia sulle loro ruote, una sorta di rodaggio prima della grande fatica, per chi volesse approfondire rimando al libro FORTY-SIX dove nel capitolo 1 si trovano addirittura le tappe e gli orari di viaggio da Stoccarda sino a Le Mans.

A Teloché da George Deprés

Base delle operazioni, e così rimase per tantissimi anni, era un'officina individuata da Veulliet a Teloché nei pressi di Mulsanne di proprietà di George Després detto "Jojo". La decisione di Jojo di affittare il suo spazio alla Porsche fu inizialmente osteggiata da alcuni dei suoi compaesani che non avevano ancora dimenticato l'orrore della guerra da poco conclusa e l'occupazione della Francia da parte dei nazisti; possiamo dire che questo fu un primo gesto di disgelo. Lo sport come spesso avviene arrivò prima della politica.

La Porsche mantenne la base a Teloché per i successivi trent'anni e sia i tecnici che i meccanici vennero, negli anni a seguire, accolti come ospiti nelle case degli abitanti del piccolo villaggio quasi come persone di famiglia, come dei lontani parenti che vivevano all'estero e che si davano al termine del periodo di gara l'appuntamento per l'anno successivo. Ricordiamo che in quel 1951

A Berlino-Karlshorst si è conclusa la seconda guerra mondiale in Europa. Nell'aprile del 1945 quando l'Armata Rossa sovietica conquistò Berlino, capitale del Reich tedesco e centro del dominio nazionalsocialista, stabilì la sua sede nel quartiere di Karlshorst. Da qui continuarono le operazioni per la conquista del centro di Berlino. La città capitolò il 2 maggio 1945. La prima firma della resa incondizionata tedesca ebbe luogo nella città francese di Reims il 7 maggio 1945. Tuttavia nella città francese non firmarono i generali tedeschi al comando della Wehrmacht. Pertanto, gli Alleati si accordarono affinché la resa venisse ratificata il giorno dopo a Berlino da militari tedeschi di più alto rango. Nell'edificio dell'odierno museo, nella notte tra l'8 e il 9 maggio 1945, i Comandanti in capo della Wehrmacht tedesca firmarono la resa incondizionata davanti ai rappresentanti delle vittoriose potenze alleate – Unione Sovietica, Gran Bretagna, USA e Francia. Questo pose fine alla seconda guerra mondiale in Europa. Il presidente americano Truman e il primo ministro britannico Churchill annunciarono la resa già l'8 maggio 1945. A Mosca fu annunciato solo il 9 maggio 1945, dopo la firma a Berlino-Karlshorst. Per questo motivo la fine della guerra in Europa viene commemorata in giorni diversi a seconda del paese.

anche i Porsche avevano qualcosa da dimenticare proprio nei confronti dei francesi, ma il tempo si sa è la miglior medicina.

A Teloché le vetture vennero preparate al meglio per le prove della gara e per non farsi mancare nulla anche una delle due iscritte, quella con il numero 47 (telaio nr 054) targata AW 0676, ebbe un incidente a poche ore dal via che di fatto la rese indisponibile; non rimase che un unico colpo in canna.

La numero 46 (telaio nr 056/063), targata AW 21-0729, con alla guida i francesi Auguste Veulliet e Gustave Mouche.



205. TELOCHE (Sarthe) — Arrivée par Le Mans

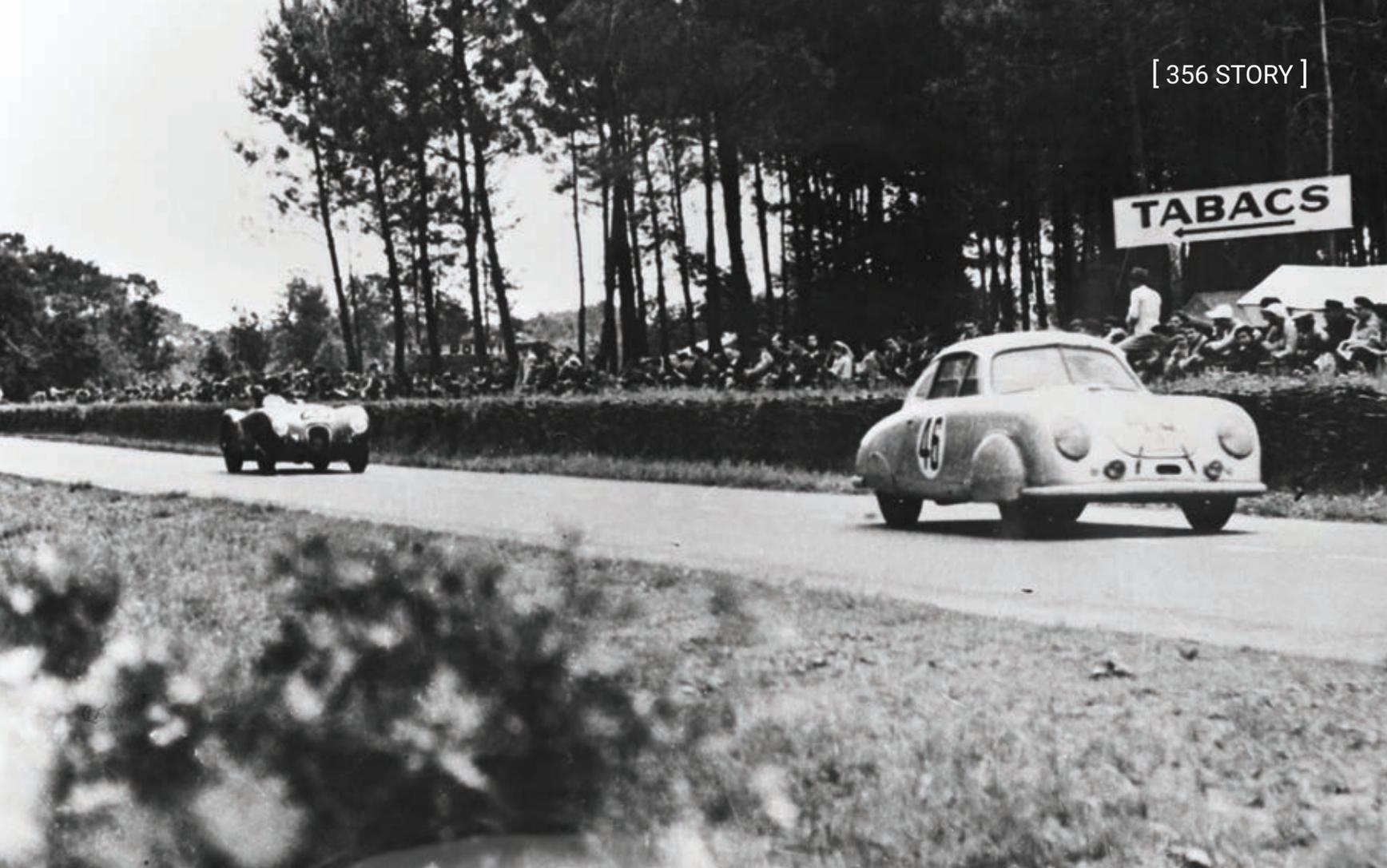


Cronaca della 19ma 24 ore di Le Mans

Ripropongo qui di seguito un resoconto della gara liberamente ripreso da una rivista d'auto europea del 1951: Autocourse. Ho letto anche delle altre cronache riprese da alcuni quotidiani sportivi italiani usciti in quei giorni, ma a parte qualche rara eccezione, del debutto della piccola Porsche proprio non se ne parla. La fanno da padrone i marchi già presenti sul mercato come la Ferrari, la Talbot, l'Aston Martin, la Jaguar (che alla fine risulterà vincitrice) la Cunningham e perfino la Lancia che fa il suo debutto con al volante Luraghi e Bracco. Mentre tra i piloti i nomi ad effetto sono quelli di Fangio, Moss, Biondetti, Chiron, Gonzales. Veulliet e Mouche erano evidentemente dei "Carneade".

Il resoconto inizia così:

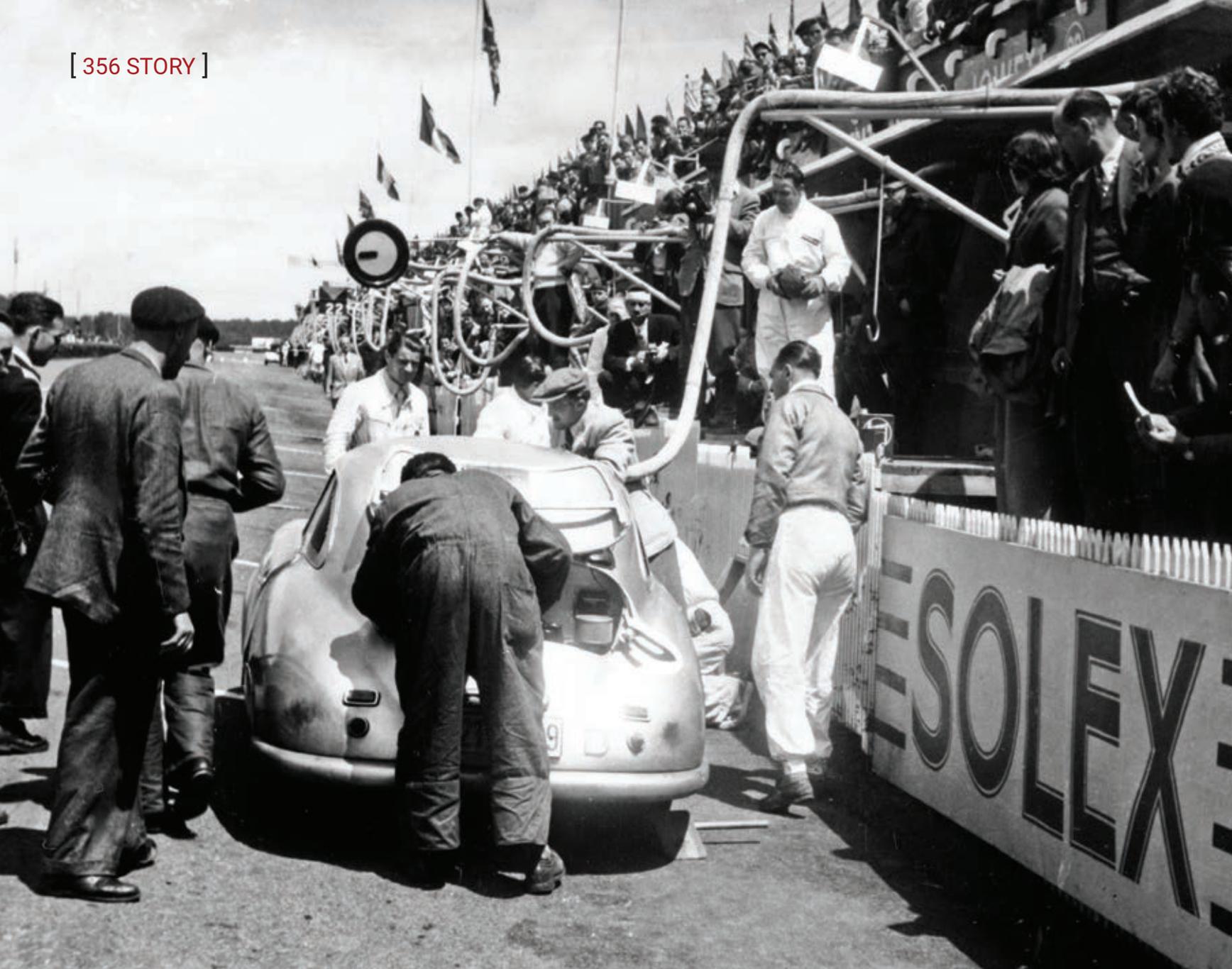
Il tempo non è stato certo favorevole ai concorrenti, anzi secondo le statistiche meteorologiche le condizioni atmosferiche erano le peggiori che si fossero mai riscontrate fin dal 1923. Una pioggia fitta e continua ha reso la guida delle vetture estremamente difficile, specialmente durante la notte, quando enormi spruzzi di acqua dalle macchine, determinavano una visibilità quasi nulla per i concorrenti che seguivano. Ed è certamente dovuto all'abilità dei piloti se non si sono verificati in tutta la corsa solo pochissimi incidenti e se malgrado le condizioni atmosferiche avverse i tempi sul giro si sono mantenuti sempre ottimi. Alle 16.00 del sabato veniva abbassata la bandiera del via ed i conduttori scattavano "di corsa" in dire-



zione delle loro vetture. Stirling Moss passava subito al comando, dimostrando l'ottima qualità e caratteristiche della nuova Jaguar ed il suo virtuosismo al volante. Dopo un'ora egli era ancora in testa, seguito dalla Talbot di Gonzales ed appoggiato dai suoi compagni di squadra in seconda e terza posizione (!!!). Il vincitore dell'edizione dell'anno precedente, Rosier, occupava il 6° posto. Il miglior giro di Moss era stato compiuto in 4' 54" e 2. Nella seconda ora non si verificava alcun mutamento nei primi quattro posti, ma Moss aveva compiuto un giro in 4' 49" e 7 alla media di 167,661 km. Con meno di 3' fra loro le Jaguar stavano dominando tutto il folto gruppo di concorrenti occupando stabilmente il primo, il secondo e il terzo posto. La coppia Walker-Whitehead passava la vettura di Biondetti, e Moss aveva migliorando il record del circuito con una media di 169,356 km/h. Chiron, al volante della Ferrari di Helde era stato squalificato per aver fatto rifornimento di carburante fuori dai box: una flagrante violazione del regolamento inescusabile per un corridore di tanta esperienza. La Jowett di Hadley-Goodacre era stata anch'essa squalificata dato che il conduttore aveva avuto consigli tecnici lungo la pista.

Dopo tre ore, le Jaguar erano sempre nelle prime tre posizioni e Moss si trovava con tre giri di vantaggio sulla quarta vettura la Talbot di Gonzales e Marimon. Mezz'ora più tardi, Biondetti (Jaguar) si ritirava con noie al motore dovute a mancanza di pressione alla pompa dell'olio. Dopo 5 ore, la Talbot di Rosier era in terza posizione, per quanto con due giri di ritardo sui leaders. Verso le 21:30 cominciava a far notte e le macchine dovevano accendere i fari, gialli secondo il codice della strada francese. I piloti davano inizio così alla fase più difficile e più faticosa della gara, che dava pensieri e preoccupazione anche ai più coraggiosi. Alle 22:00 l'ordine di concorrenti nei primi posti era il seguente: Moss/Fairman (Jaguar); Walker-Whitehead (Jaguar); Rosier/Fangio (Talbot); Gonzales/Marimon (Talbot); Hall/Navone (Ferrari); Walters/Fitch (Cunningham). Sette vetture si erano già ritirate fra queste la Jowett Jupiter sperimentale, mentre la Ferrari di Lariviere aveva avuto un incidente, purtroppo fatale per il suo giovane pilota.

Alla mezzanotte, un terzo della distanza totale, le Jaguars erano ancora in testa, ma la Talbot di Gonzales era passata in terza posizione. Altre quattro vetture si erano dovute ritirare, tre per noie al motore



e la Cunningham di Huntoon, per essere uscita di strada, avendo riportato la rottura dello sterzo.

Le seguenti due ore, dalla mezzanotte alle due, vedevano molti mutamenti, alcuni drammatici nelle prime file. La coppia Rosier/Fangio (Talbot), sulla quale i francesi riponevano molte speranze, si doveva ritirare per la rottura del serbatoio dell'olio e Moss/Fairman (Jaguar) rompevano il motore, per mancanza di pressione dell'olio, e dovevano anch'essi ritirarsi abbandonando la vettura lungo la pista. Un'altra Cunningham pilotata da Rand, aveva un incidente subito dopo aver superato il ponte che si trova vicino ai boxes, e si fermava proprio in mezzo alla pista: fortunatamente nessun'altra vettura si andava a scontrare contro questo ostacolo imprevisto.

L'unica Jaguar ufficiale ancora in gara era quella gui-

data dalla coppia Walker-Whitehead che era in testa seguita dalla Talbot di Gonzales/Marimon. Hall che stava pilotando fin dalla partenza era terzo con la sua Ferrari, Walters/Fitch (Cunningham) erano quarti ed in quinta posizione si trovava l'Aston Martin di Macklin e Thompson.

Alle quattro del mattino, a metà tempo, la Cunningham aveva sorpassato la Ferrari. La Jaguar era ancora in testa, ed aveva coperto circa lo stesso numero di chilometri di Rosie nella scorsa edizione alla stessa ora e questo malgrado la continua pioggia. Un terzo dei concorrenti che avevano perso il via si erano ritirati e sia i piloti che i meccanici dovevano trovar difficile il pensare che la corsa era appena a metà della sua durata. La Talbot di Marimon e Gonzales si era ritirata per la rottura di una giuntura

LE MANS

THE CARS, THE DRIVERS AND
LES VOITURES, LES PILOTES ET
VETTURE, CONDUTTORI E
WAGEN, FAHRER UND

No.	Make Marque Vettura Wagen	Capacity Cylindrée Cilindrata Zylinderinhalt	Entrant Inserti Concorrente Concorrente	First Driver Premier Conducteur Primo Pilota Fahrer	Second Driver Deuxième Conducteur Secondo Pilota Beifahrer
★ 1	Allard	1434	Allard Motor Co.	T. Cole	S. H. Allard
1	Allard	1434	Allard Motor Co.	H. P. Hinchings	P. Bacon
★ 3	Cunningham	1474	Briggs Cunningham	B. S. Cunningham	G. Hutton
★ 4	Cunningham	1474	Briggs Cunningham	P. Walters	J. Fitch
5	Cunningham	1474	Briggs Cunningham	G. Rand	F. Wacker
★ 6	Talbot	4471	L. Rover	L. Rover	M. Fungio
★ 7	Talbot	4471	H. Lavoisier	F. Gosselin	Marion
8	Talbot	4471	E. Chaboud	E. Chaboud	L. Vincent
★ 9	Talbot	4471	F. Mayrat	F. Mayrat	G. Mairesse
10	Talbot	4471	F. Levegh	F. Levegh	R. Marchand
★ 11	Talbot	4471	A. Chambas	A. Chambas	A. Morel
12	Delorettes	4454	Eta. Delettrez	J. Delettrez	J. Delettrez
★ 13	Bentley	4111	H. S. F. Hay	H. S. F. Hay	T. G. Clarke
★ 14	Ferrari	4101	L. Chinetti	L. Chinetti	J. Lucan
15	Ferrari	4101	L. Chinetti	Heldt	L. Chiron
16	Ferrari	4101	W. C. Spear	W. C. Spear	L. Cian
★ 17	Ferrari	4101	E. R. Hall	E. R. Hall	G. Nemeo
★ 18	Healey	1342	Healey Motor Co.	A. F. R. Holt	J. D. Hamilton
★ 19	Jaguar	1441	P. D. C. Walker	P. D. C. Walker	P. N. Whitehead
★ 20	Jaguar	1441	R. Lawrie	R. Lawrie	L. Waller
★ 21	Jaguar	1441	S. Moss	S. Moss	J. E. G. Fairman
31	Jaguar	1441	L. G. Johnson	L. G. Johnson	C. Biondetti
★ 14	Aston-Martin	2180	Aston-Martin Ltd.	R. Parwell	D. Hampshire
★ 15	Aston-Martin	2180	Aston-Martin Ltd.	G. Abcassio	B. N. Thompson-Taylor
16	Aston-Martin	2180	Aston-Martin Ltd.	L. Macklin	E. Shams
★ 17	Aston-Martin	2180	Aston-Martin Ltd.	P. Clark	J. Scott
★ 18	Aston-Martin	2180	N. H. Mann	N. H. Mann	M. Morris-Goodall
19	Ferrari	2181	N. Mabe	N. Mabe	J. Puvion
20	Ferrari	2181	M. Goeth	F. Laricere	M. Goeth
21	Ferrari	2181	C. Moran	C. Moran	C. Moroschi
22	Ferrari	1991	L. Chinetti	L. Chinetti	M. Halm
33	Lancia	1991	Scuderia Ambrosiana	Mina Simon	Cozzit Lorenzi
★ 14	Fraser-Nash	1934	P. M. Trevelyan	P. M. Trevelyan	S. B. Snop
35	Fraser-Nash	1971	Fraser-Nash Cars	E. H. Winterbottom	F. Wilson
37	Sinca	1491	F. Veyron	F. Veyron	K. J. J. Marshall
38	Sinca	1491	A. Gordini	A. Gordini	G. Mooservert
39	Sinca	1491	A. Gordini	M. Manusso	A. Simon
40	Sinca	1491	A. Gordini	M. Trustringant	J. Reira
★ 41	Jowett	1486	Jowett Cars Ltd.	I. Scaron	Aldo Gordini
42	Jowett	1486	Jowett Cars Ltd.	T. H. Wisdom	C. C. White
43	M.G.	1310	G. E. Phillips	G. E. Phillips	C. L. Goodacre
44	Sinca	1091	R. Caron	R. Caron	A. C. Rippon
45	Porsche	1086	Porsche	E. Vuillet	A. Gulliard
★ 46	D.B.	811	Automobiles D.B.	R. Bussert	E. Mosche
★ 49	Adro Mieur	749	Udine Letnary	J. Poch	E. Bayol
50	Renault	747	R.N.I.R.	F. London	Vasselle
51	Renault	747	R.N.I.R.	J.-L. Bozier	A. Briat
★ 17	Renault	747	L. V. Sault	L. V. Sault	F. Etager
★ 11	Renault	747	J.-E. Vernet	J.-E. Vernet	Moser
★ 13	Renault	747	J. Lecat	J. Lecat	J. Poirand
★ 14	Renault	747	S.A.T.E.C.M.O.	A.-G. Claude	M. Benoit
15	Renault	747	Automobiles D.B.	M. Aumail	Pons
16	D.B.	745	L. Eggen	L. Eggen	M. Benoit
★ 17	Callitta	611	A. Lachize	A. Lachize	Schulman
18	Croley	215	Croley Automobiles	G. F. Schraffl	P. H. Sittes
★ 50	Monopole	614	Sid Monopole	J. de Motzinsky	J. Hilmart
★ 61	Dyna-Parhard	611	R. Galliard	R. Galliard	P. Chancel
62	Delahaye	1541	H. Leblanc	H. Leblanc	B. Robert
64	Ferrari	1991	R.-A. Bonchard	R.-A. Bonchard	Farnaud
66	Jowett	1486	M. Beccart	M. Beccart	S. G. Wilson

★ Taking part in the Final of the XVII Biennial Cup.
Participant à la Finale de la XVII Coupe Biennale.

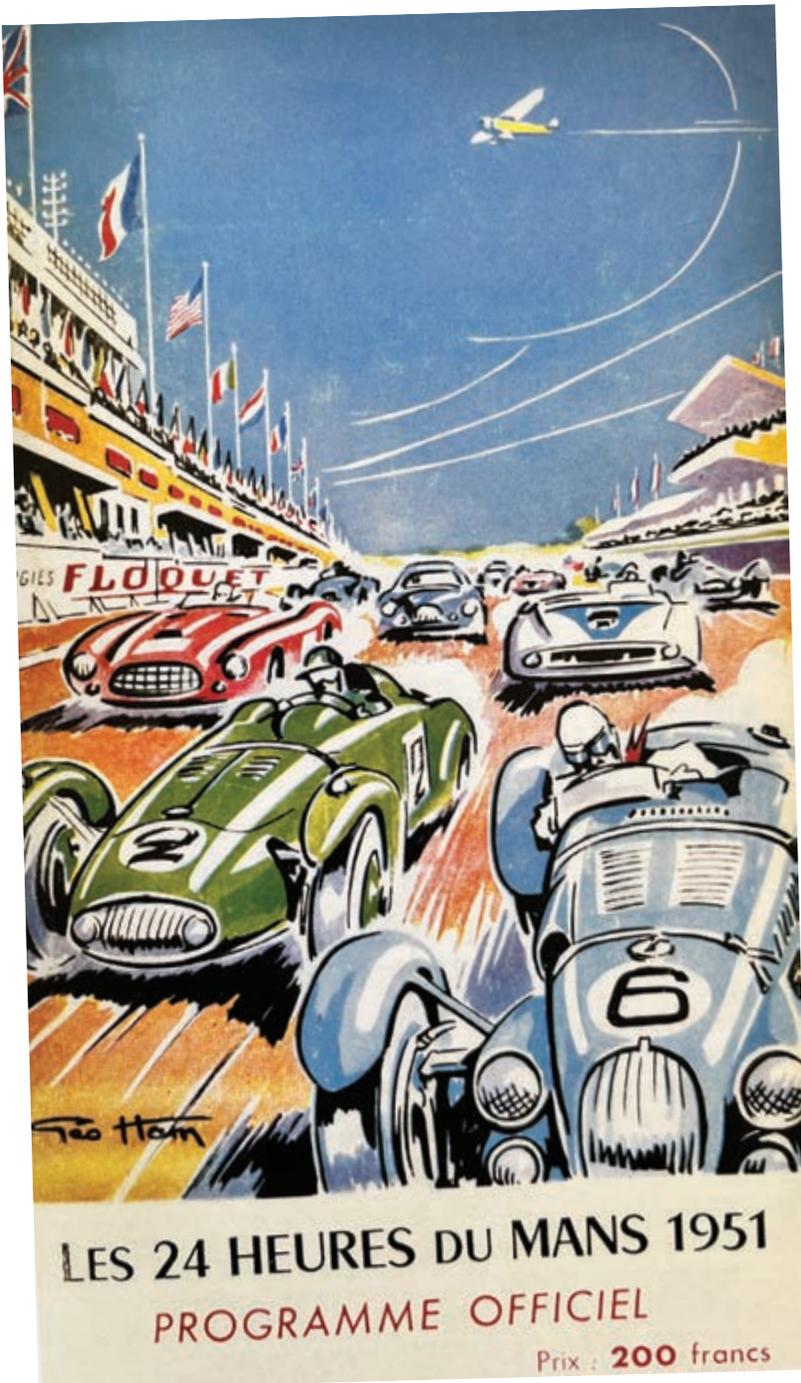
★ Partecipanti nella Finale della XVII. Coppa Biennale.
Teilnehmer im Finale des XVII. Zwerstreu-Pokal.

THE PERFORMANCES REQUIRED OF THEM
LES CONDITIONS EXIGES
PERFORMANCES RICHIESTE
SOLL-LEISTUNGEN

No.	Distance to be covered in 24 hours Distance à parcourir en 24 hrs In 24 Stunden Zurückgelegte Distanz	Average Speed Moyenne Modio Schnell Typ	Type Type Modello Typ	Year Année Anno Jahrgang	Engine Moteur Motore Motor
1	3618.461 km. = 2248 + 1370.461	150.77 km/h	TT 1	1951	Callio
2	3518.457 " = 208 + 1310.457	146.56 km/h	TT 1	1951	Callio
3	3418.453 " = 208 + 1210.453	142.85 km/h	TT 1	1951	Callio
4	3318.449 " = 208 + 1110.449	139.14 km/h	TT 1	1951	Callio
5	3218.445 " = 208 + 1010.445	135.43 km/h	TT 1	1951	Callio
6	3118.441 " = 208 + 910.441	131.72 km/h	TT 1	1951	Callio
7	3018.437 " = 208 + 810.437	128.01 km/h	TT 1	1951	Callio
8	2918.433 " = 208 + 710.433	124.30 km/h	TT 1	1951	Callio
9	2818.429 " = 208 + 610.429	120.59 km/h	TT 1	1951	Callio
10	2718.425 " = 208 + 510.425	116.88 km/h	TT 1	1951	Callio
11	2618.421 " = 208 + 410.421	113.17 km/h	TT 1	1951	Callio
12	2518.417 " = 208 + 310.417	109.46 km/h	TT 1	1951	Callio
13	2418.413 " = 208 + 210.413	105.75 km/h	TT 1	1951	Callio
14	2318.409 " = 208 + 110.409	102.04 km/h	TT 1	1951	Callio
15	2218.405 " = 208 + 110.405	98.33 km/h	TT 1	1951	Callio
16	2118.401 " = 208 + 110.401	94.62 km/h	TT 1	1951	Callio
17	2018.397 " = 208 + 110.397	90.91 km/h	TT 1	1951	Callio
18	1918.393 " = 208 + 110.393	87.20 km/h	TT 1	1951	Callio
19	1818.389 " = 208 + 110.389	83.49 km/h	TT 1	1951	Callio
20	1718.385 " = 208 + 110.385	79.78 km/h	TT 1	1951	Callio
21	1618.381 " = 208 + 110.381	76.07 km/h	TT 1	1951	Callio
22	1518.377 " = 208 + 110.377	72.36 km/h	TT 1	1951	Callio
23	1418.373 " = 208 + 110.373	68.65 km/h	TT 1	1951	Callio
24	1318.369 " = 208 + 110.369	64.94 km/h	TT 1	1951	Callio
25	1218.365 " = 208 + 110.365	61.23 km/h	TT 1	1951	Callio
26	1118.361 " = 208 + 110.361	57.52 km/h	TT 1	1951	Callio
27	1018.357 " = 208 + 110.357	53.81 km/h	TT 1	1951	Callio
28	918.353 " = 208 + 110.353	50.10 km/h	TT 1	1951	Callio
29	818.349 " = 208 + 110.349	46.39 km/h	TT 1	1951	Callio
30	718.345 " = 208 + 110.345	42.68 km/h	TT 1	1951	Callio
31	618.341 " = 208 + 110.341	38.97 km/h	TT 1	1951	Callio
32	518.337 " = 208 + 110.337	35.26 km/h	TT 1	1951	Callio
33	418.333 " = 208 + 110.333	31.55 km/h	TT 1	1951	Callio
34	318.329 " = 208 + 110.329	27.84 km/h	TT 1	1951	Callio
35	218.325 " = 208 + 110.325	24.13 km/h	TT 1	1951	Callio
36	118.321 " = 208 + 110.321	20.42 km/h	TT 1	1951	Callio
37	8.317 " = 208 + 110.317	16.71 km/h	TT 1	1951	Callio
38	0.313 " = 208 + 110.313	13.00 km/h	TT 1	1951	Callio
39	0.309 " = 208 + 110.309	12.99 km/h	TT 1	1951	Callio
40	0.305 " = 208 + 110.305	12.98 km/h	TT 1	1951	Callio
41	0.301 " = 208 + 110.301	12.97 km/h	TT 1	1951	Callio
42	0.297 " = 208 + 110.297	12.96 km/h	TT 1	1951	Callio
43	0.293 " = 208 + 110.293	12.95 km/h	TT 1	1951	Callio
44	0.289 " = 208 + 110.289	12.94 km/h	TT 1	1951	Callio
45	0.285 " = 208 + 110.285	12.93 km/h	TT 1	1951	Callio
46	0.281 " = 208 + 110.281	12.92 km/h	TT 1	1951	Callio
47	0.277 " = 208 + 110.277	12.91 km/h	TT 1	1951	Callio
48	0.273 " = 208 + 110.273	12.90 km/h	TT 1	1951	Callio
49	0.269 " = 208 + 110.269	12.89 km/h	TT 1	1951	Callio
50	0.265 " = 208 + 110.265	12.88 km/h	TT 1	1951	Callio
51	0.261 " = 208 + 110.261	12.87 km/h	TT 1	1951	Callio
52	0.257 " = 208 + 110.257	12.86 km/h	TT 1	1951	Callio
53	0.253 " = 208 + 110.253	12.85 km/h	TT 1	1951	Callio
54	0.249 " = 208 + 110.249	12.84 km/h	TT 1	1951	Callio
55	0.245 " = 208 + 110.245	12.83 km/h	TT 1	1951	Callio
56	0.241 " = 208 + 110.241	12.82 km/h	TT 1	1951	Callio
57	0.237 " = 208 + 110.237	12.81 km/h	TT 1	1951	Callio
58	0.233 " = 208 + 110.233	12.80 km/h	TT 1	1951	Callio
59	0.229 " = 208 + 110.229	12.79 km/h	TT 1	1951	Callio
60	0.225 " = 208 + 110.225	12.78 km/h	TT 1	1951	Callio
61	0.221 " = 208 + 110.221	12.77 km/h	TT 1	1951	Callio
62	0.217 " = 208 + 110.217	12.76 km/h	TT 1	1951	Callio
63	0.213 " = 208 + 110.213	12.75 km/h	TT 1	1951	Callio
64	0.209 " = 208 + 110.209	12.74 km/h	TT 1	1951	Callio
65	0.205 " = 208 + 110.205	12.73 km/h	TT 1	1951	Callio
66	0.201 " = 208 + 110.201	12.72 km/h	TT 1	1951	Callio

della condotta e così anche la Ferrari di Hall, dato che non erano stati in grado di riavviare al motore. Alle 5 la Cunningham di Walters e Fitch era al secondo posto a circa otto giri dalla Jaguar di Whitehead e Walker. La Aston Martin di Thomson e Macklin era terza e la Healey, con motore Nash, di Rolt e Hamilton quarta. L'Allard guidata da Cole e Allard si ritirava alle 5, ma, a parte questi ritiri, i primi otto posti rimanevano in mano gli stessi concorrenti fino alle 8. La Jaguar di testa manteneva un distacco di 8 giri sulla Cunningham. Intanto la pioggia era cessata, ed il fondo stradale cominciava ad asciugarsi. Le Talbot di Mayrat/Mairesse e Levegh/Marchand si stavano dando da fare e mantenevano alto il prestigio francese. Alle 10 la distanza tra la Jaguar e la Cunningham era sempre la stessa, l'Aston-Martin era ancora in terza posizione, ma la Talbot di Mayrat/Mairesse, che aveva passato la

Healey, la minacciava da vicino. Verso mezzogiorno, la Cunningham si fermava ai box per noie al motore, impossibili da riparare durante la corsa. Così finiva, per il momento, la coraggiosa sfida transatlantica alla supremazia europea in materia di sport dell'automobile. La vettura che aveva mantenuto nelle prime 20 ore una media uguale a quella del vincitore dello scorso anno, continuava a correre lentamente fermandosi però frequentemente al box, ma classificandosi ed acquistando pertanto il diritto a partecipare all'edizione del 1952. La Talbot passava la Aston-Martin ed ormai, con que-



Tutti i concorrenti dovevano sottostare ai seguenti obblighi:

- le vetture devono essere in tutti i loro particolari conforme alla descrizione datane nel catalogo del loro costruttore
- le vetture dovevano avere una carrozzeria da turismo, che doveva essere esaminata dalla giuria e doveva comprendere parafanghi, fari, fanalini laterali, una capote, un apparecchio per segnalazioni acustiche, uno specchietto retrovisivo. Una manovella di avviamento doveva essere messa nella scatola degli utensili per tutte quelle vetture che avevano la messa in moto elettrica. Le macchine con una cilindrata di meno di 1.100 dovevano avere due posti, tutte le altre quattro. Esistevano delle distanze minime da percorrersi in relazione

alla cilindrata che variavano dai 920 km sino ai 1600 km per vetture fino ai 6.500cc

La prima edizione si disputò il 27 e 28 maggio 1923 su un circuito che misurava 17,262 km, solo 33 vetture vi presero parte ed in tutta la corsa non si verificò nemmeno un incidente nonostante nella notte le condizioni atmosferiche furono davvero le peggiori che si potessero prevedere con freddo e piogge torrenziali. Non si compilò una classifica ufficiale ma si considerò la prova come qualificante per l'anno successivo su 33 vetture, 30 si qualificarono. La più lunga distanza venne percorsa da una Chenard e Walcker di 2.978 cc che percorse, nelle 24 ore, 2.209,536 km alla media di 92,064 km/h.

Curiosità sulla 19ma edizione del 1951

La configurazione del circuito nel 1951, l'anno del debutto della Porsche, è quella che venne adottata per la prima volta nel 1932 con una lunghezza complessiva di 13,492 km, e questo grazie ad una strada privata costruita dall'Automobile Club du Ouest. Si è creato così il circuito permanente della Sarthe, che doveva considerarsi un ottimo banco di prova non solo per le vetture, ma anche per il materiale adoperato nella costruzione della strada. Infatti, molto spesso le varie parti del circuito sono state trattate con procedimenti e sistemi diversi per ottenere un fondo stradale perfetto e, subito dopo la corsa, sono state attentamente esaminate. Quindi non solo le vetture erano oggetto di continui ammodernamenti, ma anche le strade stesse dovevano garantire un'ottima sicurezza per i veicoli in caso di maltempo

La sicurezza

Innanzitutto, bisognava garantire la sicurezza del pubblico e dei piloti, quindi sappiamo che esistevano delle protezioni lungo i 6 km di strada dove i tifosi potevano stazionare. Era messo in sicurezza grazie ad un contrafforte di terra alto un metro che presentava una superficie verticale dalla parte della pista, ed a ridosso di questa parete verticale si trova una specie di "materasso di erica", spesso un metro e fermato da un intreccio di rami di noce. La distanza fra la parte verticale del contrafforte e lo steccato lungo il quale si trovano gli spettatori è di tre metri. Al largo di alcune curve come quella di "Tertre Rouge", di Mulsanne, e di Arnage, davanti al contrafforte, che si trova più lontano dalla pista, immedia-

tamente prima della corsa viene formato, con della sabbia, una specie di rialzo. I piloti che hanno commesso qualche errore nel calcolare la curva o si trovano in difficoltà possono così fermarsi in pochi metri andando a finire contro questo rialzo di sabbia, senza pericolo di rovinare la vettura. Questo sistema di sicurezza, unico in tutta Europa in quel 1951, ha dato eccellenti risultati fin dalla sua applicazione e per anni proverà la sua praticità tanto agli spettatori quanto ai piloti.

Alcuni dettagli e cifre sull'organizzazione

In quel 1951 la macchina organizzativa prevedeva circa 500 agenti di polizia che garantivano la sicurezza lungo tutto il circuito, 350 tra impiegati vari, cassieri, controllori. Quaranta telefoniste e addetti al telegrafo si occupavano delle comunicazioni, oltre a 60 portaordini motorizzati.

Il pronto soccorso è garantito da due gruppi composti da due dottori in capo, più altri 18 dottori, 30 infermieri, 30 porta barelle e 10 ambulanze che assicurano il servizio medico dividendosi appunto in due gruppi, uno a servizio degli spettatori e l'altro a servizio del circuito (piloti, meccanici ecc). Per il servizio al circuito sono inoltre presenti quattro ambulatori e altre 5 autoambulanze che sono dislocate in cinque punti diversi del circuito i cui equipaggi sono formati da un dottore, due infermiere, due barellieri. Questo assicura, in caso di incidente durante la corsa, un servizio d'assistenza molto rapido.

Ma non solo la sicurezza, sotto la direzione di Charles Faroux e dei suoi collaboratori c'erano 100 commissari ai box, 20 cronometristi più i loro assistenti, 50 addetti ai tabelloni della classifica, 110 commissari lungo il circuito e altri 65 addetti ai telefoni ed al telegrafo. Sempre lungo il tracciato di gara sono stati stesi 80 km di cavi telefonici.

Segue sul prossimo numero

AFRA SAS

SPECIALISTI RICAMBI DAL 1946



Guarnizioni



Sospensioni



Impianto frenante



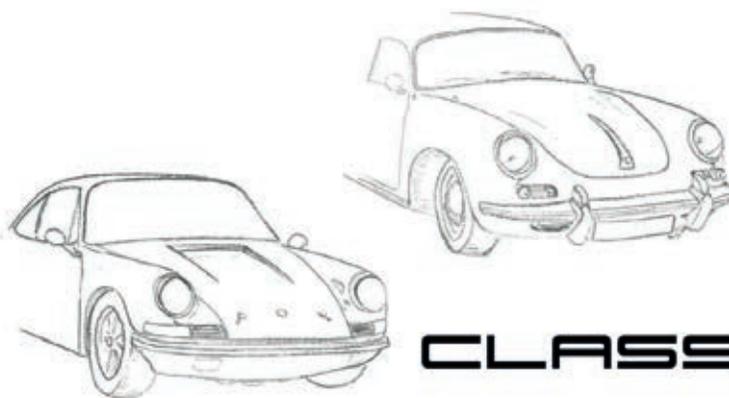
Illuminazione



Carrozzeria



Meccanica



CLASSICHE

BOXER

www.boxerclassiche.com

info@boxerclassiche.com

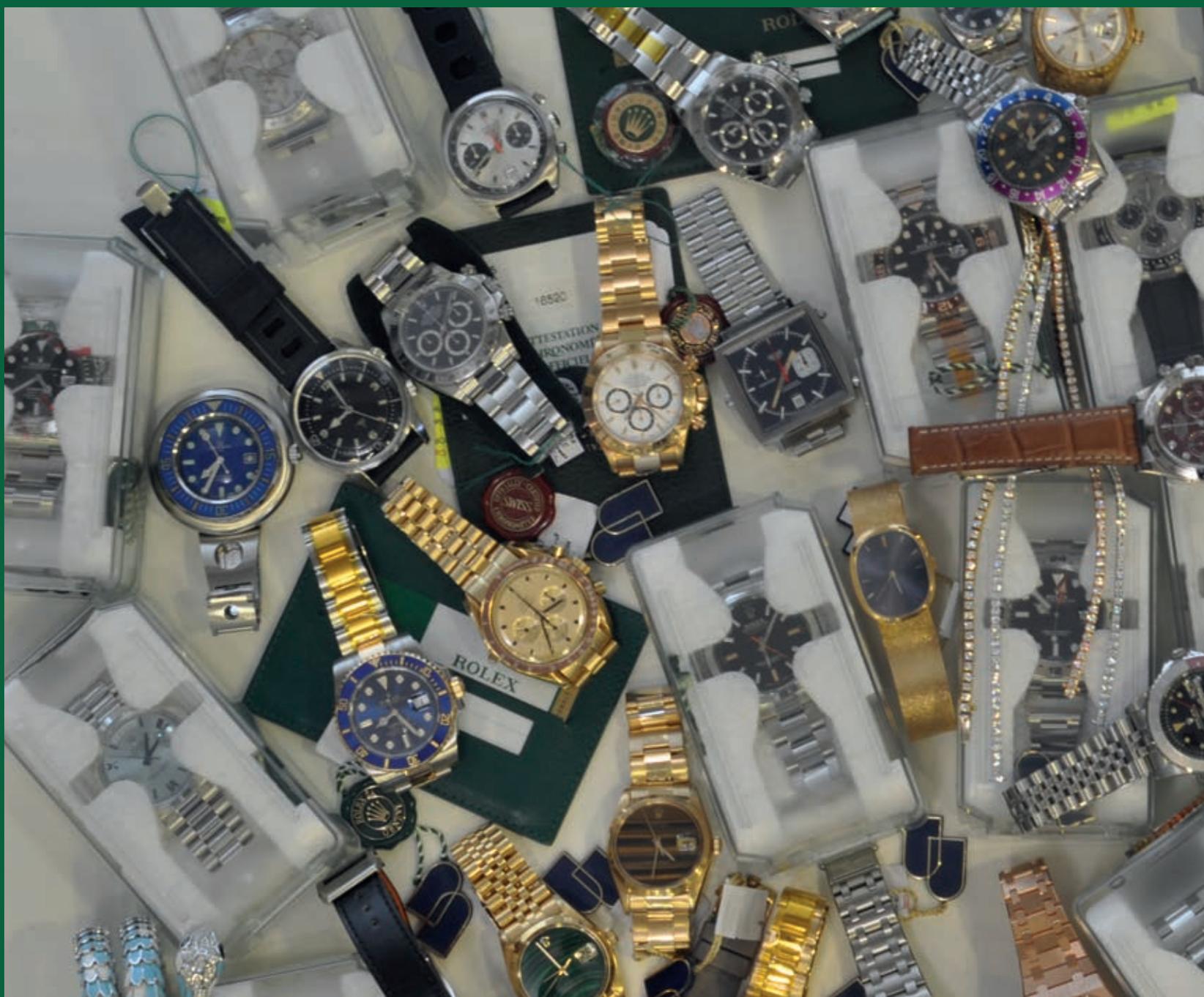
Fax 02 32861150 - Settimo Milanese (MI)

“THE LAB”

MARIO BARONCINI

VENDITA - ACQUISTO - PERMUTA

EXPERTISE - LABORATORIO INTERNO



Via Emilia P. 6308

Osteria Grande - 40024 Bologna

Tel. +39 051 945883

info@mariobaroncini.com

www.mariobaroncini.com

CAMERA DI COMMERCIO - PERITO DEL TRIBUNALE DI BOLOGNA
RUOLO PERITI ED ESPERTI N. 896



THE BIRTH OF PORSCHE MOTORSPORT

FORTY SIX - 46

The definitive history of Porsche's most beloved and competitive racing champions

di Guglielmo Solofrizzo



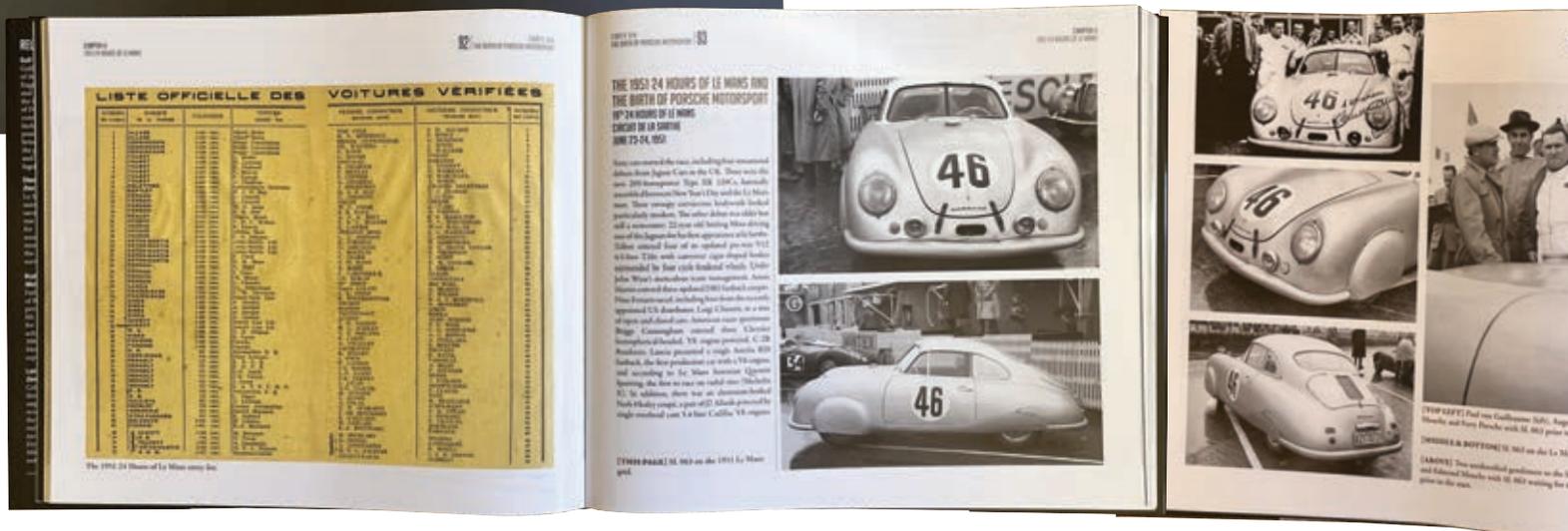
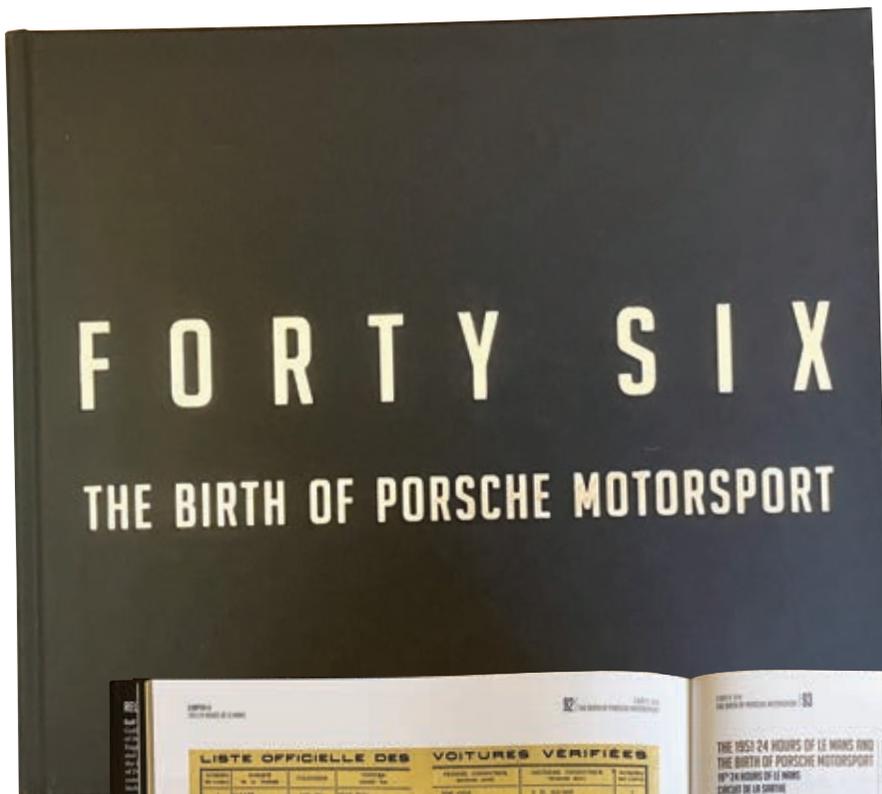
Ci sono dei numeri che più di altri identificano un mito. Ad esempio il 10 di Rivera, Baggio e Pelè o il numero 1 sulla maglia di Zoff o Buffon, piuttosto che il 27 di Villeneuve oppure il 20 della 917 Gulf, azzurra e arancio, di Steve McQueen nel film Le Mans. Anche il quarantasei è uno di questi numeri signifi-

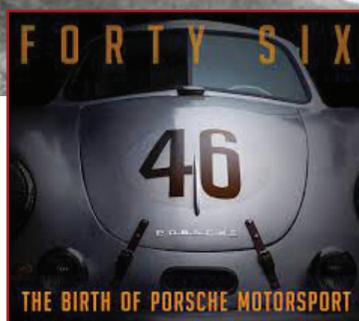
cativi, sfido a non associarlo immediatamente a colui che lo ha portato, dritto dritto, fino all'olimpico dei numeri; quel Valentino che non ha quasi più bisogno del cognome. Ma per noi porscheisti il 46 ha un'origine simbolica che ci porta a oltre settant'anni fa, quando la prima vettura ufficiale della casa scese in gara sul circuito della Sarthe per riportare la sua prima vittoria di classe, cui seguiranno nei decenni quelle assolute che portano oggi il marchio ad essere quello con più vittorie davanti a Ferrari, Audi Peugeot ecc.

Prima vittoria di classe

Quest'anno ricorre il 75mo da che la prima Porsche, la 356/01, vinse al debutto nell'estate del 1948 la sua prima gara, un evento che è oggi ricordato proprio per quel motivo. Ma per entrare nel Gotha dell'automobilismo ci vuole ben altro, e la neonata Porsche impiegò quasi tre anni per stampare il proprio nome negli annali della storia dell'automobilismo sportivo.

Quando decise di costruire le prime Porsche a Gmund, Ferry Porsche, coadiuvato dai pochi collaboratori che con lui si erano rifugiati in Austria, la prima cosa che aveva in mente era quella di liberare il padre ed il cognato trattenuti come prigionieri di guerra dai Francesi, e poi rientrare in possesso della loro sede di Stoccarda così da darsi finalmente una stabilità dopo il tragico periodo della Seconda Guerra Mondiale. E finalmente lì poter costruire le 356 al-





meno in piccola ma cospicua serie. Quindi in quei primissimi anni di vita del marchio, nella ex falegnameria della Carinzia, le corse automobilistiche erano un lusso che non potevano permettersi, anzi. Al massimo poterono progettare la Typ 360 per Dusio e la sua Cisitalia. In ogni caso sappiamo che tra il '48 ed il 1950 produssero cinquantadue 356/02 che al momento erano solo delle belle vetture da gran turismo e solo alcune aspiravano ad essere delle vetture da competizione. Ma i loro clienti e soprattutto gli estimatori del vecchio Ferdinand, spingevano affinché la neonata casa costruttrice si impegnasse direttamente nelle corse o quanto meno preparasse delle vetture con intenti un po' più bellicosi. Alcuni di loro, come il mitico Otto Mathe [tutti gli appassionati ormai riconoscono al volo la sua targa T2-222], decisero di utilizzare le

prime 356/02 in alluminio prodotte a Gmund per partecipare alle più svariate competizioni.

Solo nel 1950 una volta tornati a Zuffenhausen nella loro Werk, i Porsche, padre e figlio seppur inizialmente riluttanti, possono finalmente rispondere alla sollecitazione ricevuta da Charles Faroux al Salone dell'Auto di Parigi, dove esponevano un paio di vetture, accettando l'invito a partecipare alla diciannovesima 24 di Le Mans.

Ovviamente non si tratterà di una partecipazione per aggiudicarsi la gara, ma più prosaicamente per competere nella classe sino a 1.100 cc.

La storia è ormai di dominio pubblico: Porsche si lasciò convincere ed iscrisse 2 vetture. Le più indicate in qual momento sono proprio le 356/02 Gmund in alluminio di cui c'erano ancora "in magazzino" una decina di telai. Ne vennero assemblate a mano quattro da Reutter e Dannenhauer con la specifica denominazione 356 SL. Per potere partecipare nella categoria sino a 1.100 la cilindrata venne ridotta a 1.086cc cosa che in fin dei conti si rivelò inutile visto che non solo Porsche vincerà la sua categoria, ma addirittura si piacerà davanti alla migliore delle 1.500cc, una Jowett Jupiter.

Le vetture furono sottoposte ad una sostanziosa cura dimagrante e vennero portate al limite dei 640 kg (inferiore di circa 100 kg rispetto alle 356 Gmund), con un serbatoio maggiorato a 78 litri e le ruote carenate per migliorare il già ottimo CX, mentre la potenza fu portata a 46 cavalli.



La numero 46 al termine della maratona fu 20ma assoluta subito davanti alla seconda della categoria sino a 1.100, una DB Sport con motore Pahnard, ed entrambe fecero meglio della prima delle 1.500, appunto la Jowett in gara col nr 66.

L'altra SL Coupè, la nr 47 affidata a Rudolf Sauerwein sempre con motore 1.086 non riuscirà a prendere il via a causa di un incidente che ebbe due giorni prima della gara durante le prove riportando ingenti danni che di fatto le impedirono di prendere parte alla contesa.

Per la cronaca la gara fu vinta dalla Jaguar XK 120C, condotta da Peter Walker e Peter Whitehead, che compirono nelle 24 ore 267 giri, la nostra SL alla fine ne concluse ben 210 pur con una cilindrata che era un terzo della Jaguar.

I telai delle due vetture iscritte saranno, secondo le indicazioni riportate nel libro FORTY SIX, il nr 063 (quello che poi risulterà essere il vincitore con il numero 46 sulle fiancate), ed il nr 054 per la 47.

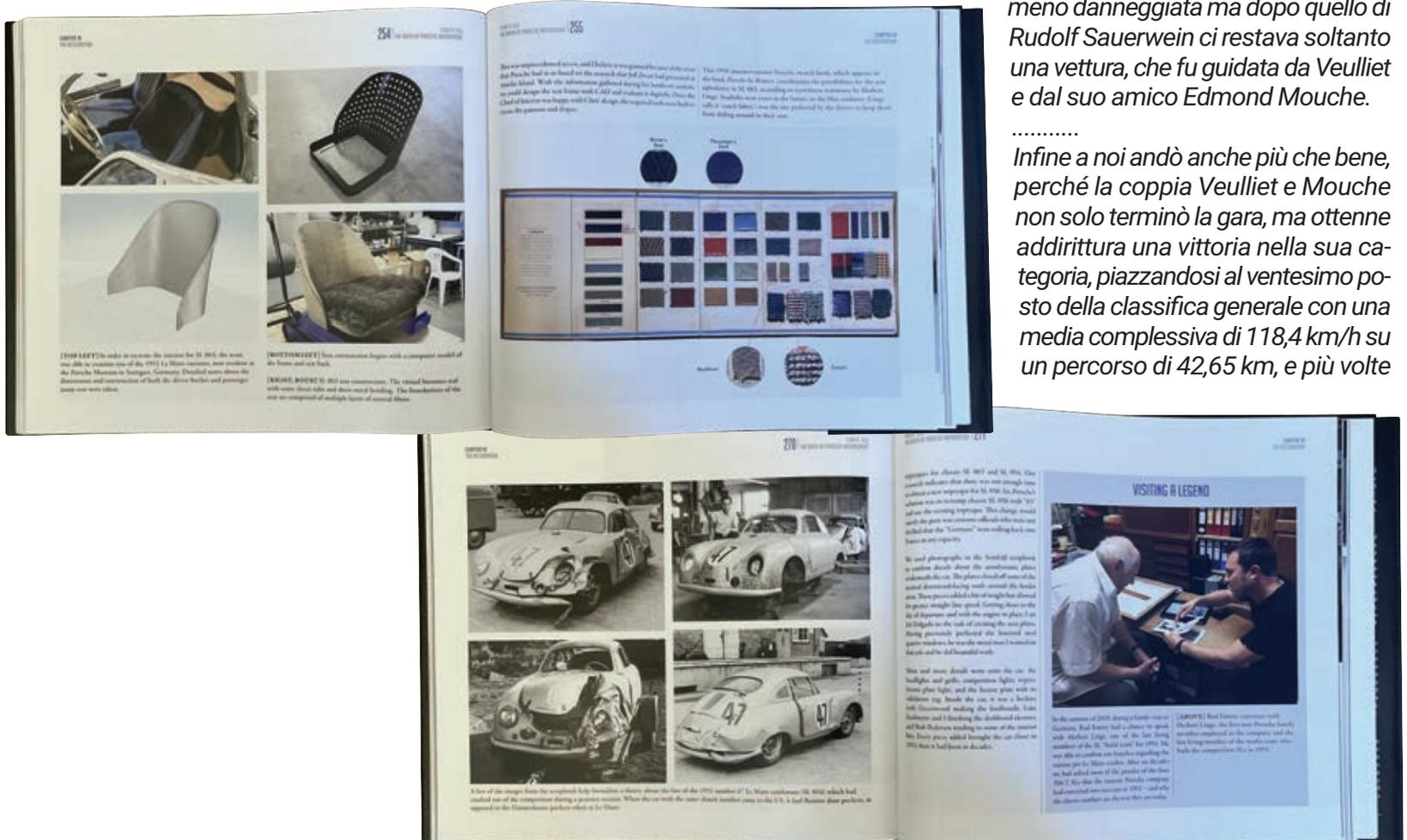
Qui sorgono i primi problemi, perché le fonti cominciano ad ammantarsi di nebbia.

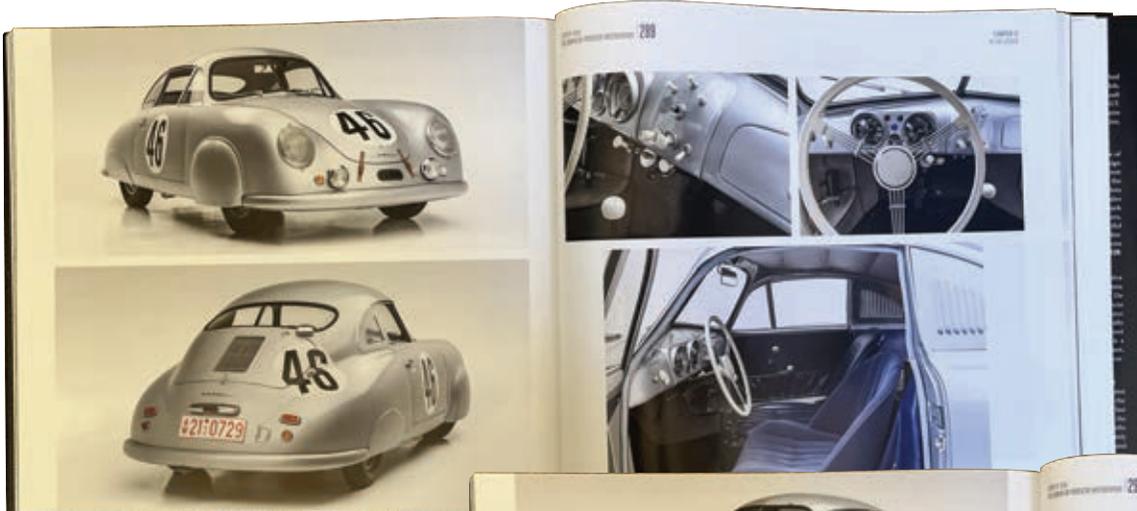
Ma ascoltiamo il racconto di Ferry Porsche dalla sua autobiografia: "Avevamo intenzione di impiegare tre coupé della serie di Gmund in Lega leggera, che aveva un miglior coefficiente di prenotazione di quella prodotta a Stoccarda e raggiungeva una velocità massima di 160 km/h.

.....I preparativi dal punto di vista tecnico, andavano bene, ma ciò che accadde durante le prove non forniva certo motivi per essere ottimisti, dato che già prima della partenza tre vetture erano state distrutte. Nel corso di un sopralluogo sul circuito della Sarthe il signor von Guillaume fu costretto a evitare un ciclista e finì nel fosso. Poi uno dei nostri meccanici subì un incidente nel corso delle prove sull'autostrada Bruxelles - Karlsruhe mentre la terza macchina riportò danni così ingenti durante gli allenamenti notturni da non poter essere più riparata in tempo. Rudolf Sauerwein che la guidava, era uscito di strada presso "Maison Blanche" durante un acquazzone, e fu ricoverato in ospedale con una gamba fratturata. Anche lui aveva corso a Le Mans prima della guerra.

Dopo i primi due incidenti avevamo preparato una macchina di riserva e riparato quella meno danneggiata ma dopo quello di Rudolf Sauerwein ci restava soltanto una vettura, che fu guidata da Veulliet e dal suo amico Edmond Mouche.

Infine a noi andò anche più che bene, perché la coppia Veulliet e Mouche non solo terminò la gara, ma ottenne addirittura una vittoria nella sua categoria, piazzandosi al ventesimo posto della classifica generale con una media complessiva di 118,4 km/h su un percorso di 42,65 km, e più volte





la media sul giro era stata di 140 km/h. La vittoria nella categoria di 1,1 litri ci assicurava anche la partecipazione per l'anno seguente.

.....

Già nel 1951 avevamo impiantato il nostro quartier generale nel piccolo paese di Telochè presso Mulsanne e fino a oggi vi siamo rimasti per ogni corsa. A Mulsanne Auguste Veulliet ci aveva consigliato un'officina adatta alle nostre esigenze e non lontano trovammo anche gli alloggi per i piloti e per la squadra dei tecnici. Eravamo, allora, il primo team tedesco a partecipare a Le Mans dopo la guerra, anzi, addirittura il primo a correre in Francia dal 1945.

La vettura vincente, se non si considera la spider con il telaio tubolare a traliccio, era la decima che avevamo costruito a Gmund, è oggi di proprietà di Von Raffay, concessionario Volkswagen e Porsche di Amburgo, esposta nel suo museo di automobili.

Un anno più tardi, nel 1952, Veulliet e Mouche vinsero di nuovo a Le Mans nella loro categoria, mentre la vittoria assoluta andò alla coppia Lang-Riess su una Mercedes Benz 300 SL".

Qui termina il racconto in prima persona di Ferry Porsche. Da questo momento in poi le ricerche della vettura vincitrice di Le Mans nel 1951 diventano un problema perché se è la decima costruita dopo la 356/01 come può avere il nr di telaio 063? A meno che non volesse dire che era la decima costruita dopo le prime 52; ma soprattutto se è vero che nel novembre del 1951 quattro SL lasciarono Stoccarda per raggiungere altrettanti fortunati possessori, tre per mezzo di Hoffman negli Stati Uniti ed uno in Belgio per tramite dell'importatore D'leteren, come mai Ferry Porsche ci dice che la vettura è in un museo ad Amburgo? Teniamo per ora sospeso il dub-

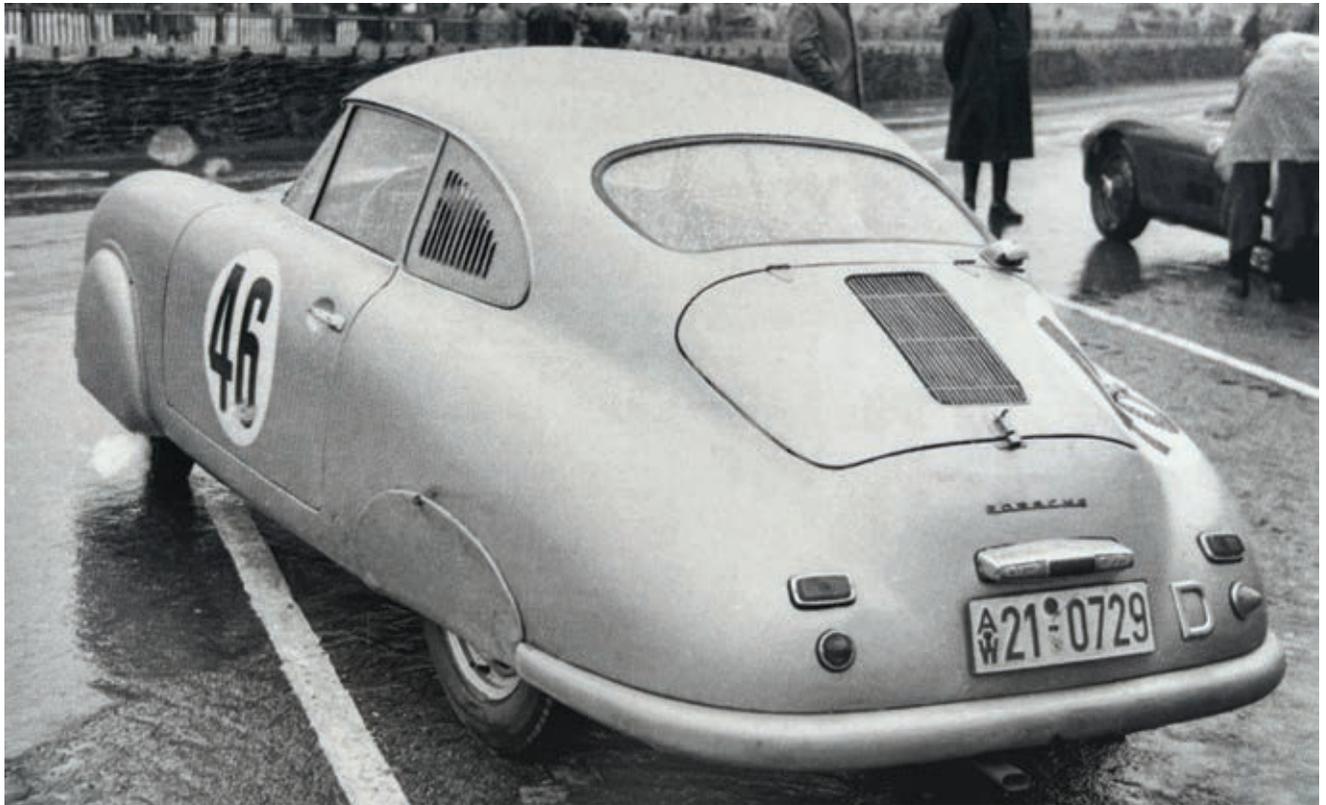


bio e ripromettiamoci di approfondire l'arcano in un secondo momento.

Chuck Forge ricostruì per primo la storia della 063 nel 1987

Noi per ora seguiamo con fiducia la strada che ci indica FORTY SIX, cioè quella che la vettura, col telaio nr 063, fece dall'Europa in direzione Hoffman a New York per poi trasferirsi sino al Pacifico, dove John Von Neumann (nato a Vienna il 16-12-1921 ed emigrato a New York nel 1939 per poi trasferirsi in California), rivenditore Porsche per la West Coast la utilizzò per le gare locali dipingendola di un bel rosso acceso.

All'inizio del 1952 troviamo quindi la protagonista del nostro libro così com'era arrivata in America con l'unica differenza del colore che ora è di un rosso fiammante; ma non terminò la stagione agonistica con quella livrea, perché in corso d'anno Von Neumann decise di alleggerirla ulteriormente "sacrificando" il tetto per trasformarla così in una barchetta (o in una roadster se preferite). Sempre di colore rosso acceso ovviamente e tale rimase per oltre 50 anni nelle mani di uno dei successivi proprietari, Chuck Forge che la acquistò appunto dopo vari passaggi di proprietà nel 1957. Chuck Forge è la persona



che ricostruì per primo la storia della vettura nel luglio del 1987. Ma anche lui nella sua ricerca non può fare a meno di inserire un probabilmente...

In questo bel libro, FORTY SIX, scritto in inglese a più mani e pubblicato quest'anno in occasione del 75° della Porsche da Dalton Watson Fine Book, troviamo anche le copie dattiloscritte della ricerca di Chuck Forge con i riferimenti documentali a cui lui ha avuto accesso quasi quarant'anni fa. Ma analizziamo meglio il libro.

Di grandi dimensioni (290x254mm) e peso impegnativo, è composto da 336 pagine e corredato di circa 500 immagini sia in bianco e nero che a colori. (Lo so che molti di voi come me penseranno che un piccolo sforzo si poteva raggiungere la simpatica cifra di 356 pagine, ma tant'è...)

Ha una Hard Cover nera con impresse in carattere color oro il titolo ed il sottotitolo ed una sovracopertina a colori con in prima pagina il cofano anteriore della SL con in bella mostra il numero 46, mentre nella quarta di copertina troviamo i nomi di tutti coloro che hanno collaborato alla stesura dei testi tra cui Randy Leffingwell e Rod Emory oltre alla fotografia della vettura ripresa nella parte posteriore con riprodotta la targa con la quale entro negli USA e cioè: AW 21-0729.

Il prezzo del volume in Italia si aggira tra i 150 ed i

160,00 euro che per la qualità dei testi e della documentazione fotografica sono più che giustificati.

Il libro nelle prime 20 pagine, ha una prefazione di Jeff Zwart (regista, fotografo e pilota), l'introduzione di Cameron Healy (attuale proprietario della vettura) e una conversazione con Herbert Linge (... che ve lo dico a fa? Vi basti sapere che fu assunto da Porsche come apprendista meccanico il 07/04/1943).

Nelle pagine successive il libro si divide in tre lunghi capitoli rispettivamente:

PART ONE - EUROPE

PART TWO - RACING IN AMERICA

PART THREE - REDISCOVERY

Non sto a tediare con il riassunto del libro, sarebbe riduttivo ed offensivo nei confronti degli sforzi che tutti coloro che hanno partecipato alla rinascita della mitica vincitrice della categoria sino a 1.100 cc nella 19ma Le Mans del 1951. Posso solo consigliarvi un acquisto in fiducia confidando sul fatto che senz'altro merita di trovare un posto nella vostra libreria.

Personalmente a me è stato utile perché ha stimolato la mia curiosità e la voglia di approfondire la ricerca, così sempre in questo numero di 356 notizie potete trovare un breve resoconto ed alcune considerazioni su quella gara che si svolse a cavallo tra le quattro del pomeriggio del sabato 23 e la domenica del 24 giugno 1951.

BOLOGNAFIERE | 26/29 OTTOBRE 2023

BUONA LA PRIMA

13 padiglioni per 235.000 mq, oltre 7000 auto e moto d'epoca, piene di visitatori nei 4 giorni di apertura, moltissimi i giovani, raddoppiato il pubblico della giornata inaugurale dedicata a collezionisti ed esperti del settore con una presenza del 35% di stranieri.

Tutto nuovo, ma con aria di casa!

La Fiera di Bologna, nuova sede di Auto e Moto d'Epoca, che per tanti anni si è svolta a Padova, mi ha piacevolmente impressionato. Ho gestito con Porsche, con il presidente della Federazione Italiana dei Porsche Club Andrea Gruppach, con i presidenti dei Registri Italiani Classic e con Marco Mainoldi, dirigente della Fiera, lo stand del RIP 356 che quest'anno si è fatto insieme ai 4 ... pardon ai 5 registri Porsche Classic. È vero si è aggiunto al gruppo il costituente Registro Porsche Cayenne! Devo dire che è stata un'esperienza positiva nonostante la difficoltà iniziale per adeguarsi alla nuova piattaforma informatica. Il nostro stand è stato il punto di incontro degli appassionati delle 356 dove abbiamo fatto incontri, rinnovi e molti nuovi soci. Tutto nuovo e più bello: una struttura fieristica grande e funzionale, maggiori spazi e di conseguenza più espositori, più auto e più merce. La dimensione e i servizi hanno però permesso di accogliere il 40% di visitatori in più senza creare eccessivo affollamento e confusione. L'aria di casa era assicurata dalla presenza

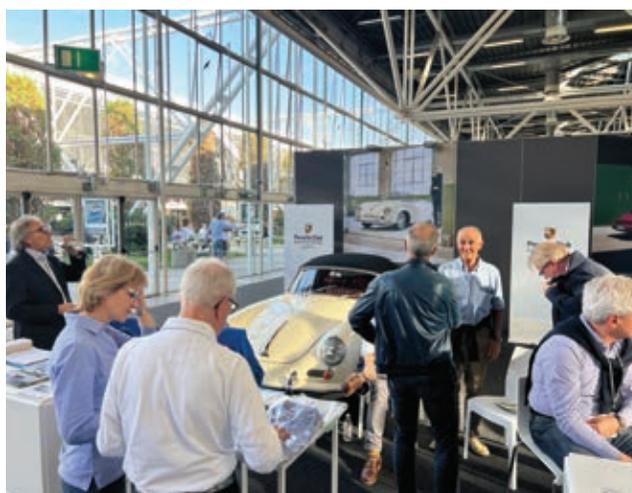
di molti espositori conosciuti nelle precedenti edizioni, come per la presenza di ASI, ACI etc. Ma una sola grave mancanza il nostro amico francese e abituale "pusher" di ostriche, paté e buon vino d'oltralpe! Una novità interessante: la presenza di un piccolo stand di Matching Number, una start up che si propone di creare un portale dedicato al commercio online dei pezzi di ricambio delle auto d'epoca.

Rocco Pastore

Contributi di
M. Pastore,
L. Bellero e
G. Solofrizzo

Auto e Moto d'Epoca a Bologna

"Auto e Moto d'Epoca" la nota e famosissima "fiera di Padova" ha esordito, per la sua 40^a edizione, a Bologna Fiere riscuotendo un indiscusso successo di pubblico. Indubbiamente la struttura fieristica è di primario livello, la posizione geografica, i collegamenti stradali, ferroviari e aerei hanno favorito l'arrivo dei visitatori italiani e stranieri; si è notato un aumento degli espositori strutturati, soprattutto da oltre confine, mentre i più piccoli potrebbero aver rinunciato per i costi della superficie che sembrano essere aumentati di circa il venti per cento. Per quan-

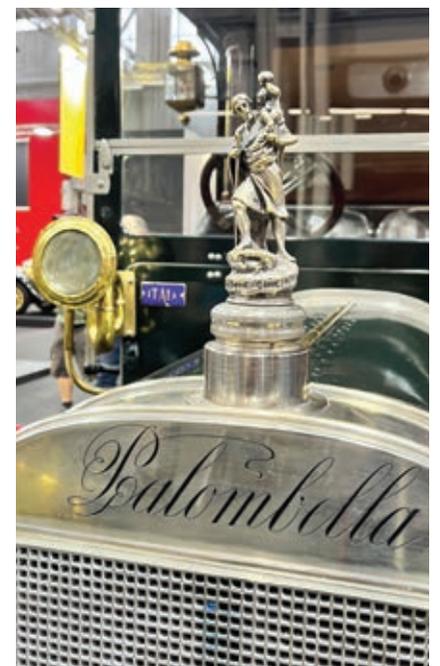




to riguarda "i Registri Porsche" siamo tornati alla formula del 2021 con una presenza unitaria e coordinata, per la prima volta, dalla Federazione Italiana dei Porsche Club per conto di Porsche Italia che ancora quest'anno ha rinunciato alla sua presenza diretta...

Grande movimento allo stand del RIP 356 con molti nuovi iscritti che hanno approfittato della circostanza per aderire al nostro Registro. Nella giornata di sabato abbiamo visto, in anteprima, il film sul recente Raduno Nazionale svoltosi in Abruzzo: bellissimo ricordo e stimolo a fare sempre meglio!

In conclusione, si può affermare che il nuovo format di Auto e Moto d'Epoca nella "Motor Valley" italiana ha riscosso un meritato successo e segnato un re-





cord a livello europeo che difficilmente sarà superabile nel medio termine. Già ufficializzate le date per il 2024: 24 -27 Ottobre...arrivederci ancora a Bologna dove, fattore non trascurabile, la gastronomia è di primissimo livello!

Luciano Bellerio

Buona la prima?

Era così forte l'abitudine che nei giorni precedenti ho sentito dire più di una volta "ci si vede alla fiera di Padova, a Bologna." È stato proprio un cambio epocale, dopo tanti anni la Fiera ha cambiato sede e noi del RIP cavalchiamo il cambiamento con lei, difatti il Registro Italiano Porsche 356 anche quest'anno era presente con un suo stand, con l'unica differenza rispetto allo scorso anno, di dividerlo con gli altri Registri Storici. Da una parte è una presenza più organica, ma dall'altra il ricordo non può che andare allo stand dello scorso anno più grande ed accogliente con anche dei divani a disposizione dei soci. Mentre per me questa prima volta alla fiera di Bologna, entrerà nell'album dei ricordi grazie all'ospitalità di Leandro, che non solo mi ha scorrazzato avanti e indietro in scooter per Bologna, togliendomi così lo stress del traffico e dei parcheggi, ma mi ha anche fatto apprezzare, già dal mercoledì sera al mio arrivo, la cucina classica bolognese con i suoi antipasti, il gnocco fritto e le tigelle oltre alle immancabili tagliatelle con ragù. Ma non solo: durante la fiera mi ha presentato al mitico direttore di Autosprint Carlo Cavicchi, suo amico personale, al quale va la mia ammirazione e rispetto se non altro per quanto fece all'indomani della tragica Imola del 1994. E poi sono di parte avendo praticamente letto molti suoi libri. Ma partiamo dall'inizio. Dopo aver parcheggiato lo scooter e superati i tornelli all'ingresso, abbiamo



trovato un primo spazio dedicato all'esposizione di alcuni pregiati "pezzi" del MAUTO di Torino, con al centro un colpo al cuore rosso: la Ferrari T5 del 1980 di Villeneuve. Da qui con pochi passi si arrivava al padiglione 26 dove eravamo presenti con il nostro stand. Sono stato in fiera solo il giovedì ed il venerdì mattina, tempo più che sufficiente per girare un po' e per farmi un'idea degli spazi decisamente ampliati rispetto a Padova. Come potete immaginare la mia prima tappa è stata al desk del RIP 356 dove di prima mattina ho rinnovato sia la tessera del 2024, che quella ASI FULL. Tanti altri soci come me hanno approfittato dell'occasione per rinnovare il loro impegno anche per il 2024 ritirando direttamente la nuova tessera. Inoltre la Fiera è stata anche l'occasione per l'iscrizione di nuovi soci. Benvenuti!! Ho poi dedicato del tempo a girare alla ricerca, se possibile, di qualche pagina pubblicitaria per la nostra rivista. È un invito che rivolgo a tutti voi: se conoscete



qualche ipotetico inserzionista, parlategli della nostra rivista, è una splendida vetrina per qualsiasi marchio, anche se non direttamente collegato alle 356, che viene stampata con la massima qualità e soprattutto viene scaricata dal nostro sito internet da molti appassionati.

Proseguendo i miei giri, mi sono recato allo stand di Tuttoporsche dove quest'anno c'era esposta una bellissima Speedster, ovviamente una 356. Qui ho potuto prendere visione dell'ultimo numero pubblicato dove ci sono un paio di articoli dedicati al RIP 356: uno sul nostro raduno di Primavera a Clusone e l'altro sull'Assemblea elettiva dei soci. Abbiamo anche concordato con il direttore Valerio Alfonzetti, la pubblicazione nel prossimo numero di un paio di pagine dedicate al nostro 40 raduno Nazionale in Abruzzo. Correte in edicola a prenotarlo.

Poi, sempre nel mio vagabondare, ho anche avuto

modo di confrontarmi con Elvio Deganello che ha iniziato a scrivere alcuni articoli sulla rivista epocAuto legati storia della 356. Il primo lo trovate in edicola già da questo mese di novembre e tratta del primo periodo a Gmund, mentre nel prossimo numero si parlerà del ritorno a Stoccarda e della PreA, cui seguiranno le altre da noi ben conosciute lettere dell'alfabeto. Un vero ABC della Porsche 356. Alcune testate ho visto che hanno ridotto la loro presenza, penso a Ruoteclassiche ad esempio, mentre altre si stanno affacciando sul mercato, come le nuove riviste "targate" ACI. Non sono riuscito a trovare né Automobilismo d'Epoca né Grace, molto probabilmente perché erano "registrate" con altro nome ed impossibili da trovare nella "pianta-guida" della fiera che veniva consegnata all'ingresso.

Il momento del pranzo è stato un po' problematico, perché tra le assenze una che per noi ha fatto "rumore" è stata quella di Reynaud Soulier e del suo stand che per anni ci ha fatto da punto di ritrovo per le pause pranzo e non solo. Ci sono mancati i suoi Champagne, le sue ostriche, i paté ed il Souternes. Gli ho telefonato e si è scusato per la sua assenza dovuta ad una nuova attività commerciale che ha avviato in Francia, ma mi ha assicurato che dall'anno prossimo sarà nuovamente con noi anche a Bologna. Lo aspettiamo.

Ma parliamo un po' di auto, ho visto probabilmente meno 356 in vendita rispetto a qualche anno fa, ed ho potuto verificare che i prezzi si sono finalmente stabilizzati, andando così a premiare i pezzi migliori e riportando nell'alveo della ragionevolezza quelle 356 bisognose di tante cure o peggio restaurante in modo fantasioso.

In sintesi, Fiera molto più corposa grazie agli ampi spazi a disposizione, con oggettive difficoltà legate al-



l'idea di girarla tutta anche per chi ha deciso di fermarsi più giorni. Diventa anche un po' complicato partecipare agli eventi proposti ad esempio da ACI ed ASI (qui citate rigorosamente in ordine alfabetico), così come girare in modo organico negli stand riservati ai ricambi ed altre amenità tipo libri, manuali, targhe, manifesti ed altre memorabilia. Così come sono tutti da interpretare gli spazi riservati ai venditori ed i privati.

L'organizzatore alla fine dichiara: "Grande successo per la prima bolognese di Auto e Moto d'Epoca. I numeri parlano chiaro: 13 padiglioni per 235.000 mq, 14 case motoristiche, oltre 7000 auto e moto d'epoca, piene di visitatori nei 4 giorni di apertura, moltissimi i giovani, raddoppiato il pubblico della giornata inaugurale dedicata a collezionisti ed esperti del settore con una presenza del 35% di stranieri."

Da parte mia non me la sento per ora di sperticarmi in lodi, mi riferisco soprattutto all'accoglienza ed alla gestione da parte dell'organizzazione Fieristica di problematiche che fino all'anno precedente erano considerate banali. Ho potuto toccare con mano un'inutile rigidità in alcune situazioni e l'assenza "fisica" dell'organizzazione, ad esempio durante una pausa pranzo.



Siccome questa era la prima volta a Bologna mi auguro che questi piccoli peccati di gioventù possano essere migliorati già dalla prossima edizione.

Quindi mi raccomando, anche per l'anno prossimo l'appuntamento è alla "Fiera di Padova a Bologna"...

Guglielmo Solofrizzo

AIRCOOLED



PORSCHE 356
ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

PER VARIE VETTURE D'EPOCA
pneumatici e fasce bianche da applicare

AIRCOOLED BY PLANK SRL
39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44
T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386
PLANK@AIRCOOLED.IT

WWW.AIRCOOLED.IT

OVVERO LA GIALLETTA IN ABRUZZO

Dopo il 40° Raduno Nazionale in Abruzzo

La prova consumi di una 356 C, sullo stile di quelle delle riviste degli anni sessanta. 1.500 KM su e giù per la penisola, su tutti i terreni ed in tutte le condizioni



Testo e foto di
Guglielmo
Solofrizzo

Quando viaggi da solo senza autoradio per quasi 500 km, sovente capita che pensi alle cose più strane. In particolare, una cosa mi sembrava potesse valere la pena di condividerla con tutti voi. La domanda che mi girava per la testa era: ma quanto consuma davvero oggi, dopo aver percorso 36.000km, la Gialletta,? Ovviamente 36 mila sono i chilometri ha questo motore dopo che è stato rifatto a nuovo da Andrea.

Quindi superata Bologna iniziano i ragionamenti. "Dunque: ho fatto il pieno di benzina prima di partire ed ho azzerato il contachilometri parziale. L'olio l'ho

controllato prima di mettere in moto, rigorosamente a freddo, e l'astina era al massimo. Google maps dice che per arrivare a Giulianova devo percorrere 454Km in circa 4h40m di viaggio, traffico permettendo. L'andata è tutta in "discesa", dal nord-est sino all'Abruzzo. "Dai, che ne esce un articolo intrigante per 356 Notizie".

La prima tappa inizia il venerdì mattina al distributore di Arcugnano (Vicenza), percorro pochi chilometri lungo la riviera Berica per poi imboccare l'autostrada che mi avrebbe portato sino a Giulianova. Nel primo tratto sino a Ferrara, tempo da lupi, pioggia a diretto

“Sono andato per tracciare i contorni di un'isola e invece ho scoperto i confini dell'oceano.”

Ludwig Wittgenstein



e di conseguenza velocità moderata. In prossimità di Bologna finalmente il cielo si è aperto e stabilizzo la mia velocità stando tra i 3.200 ed i 3.500 giri con punte sino a 4.000 e qualche allungo sino ai 6.000 giusto per non addormentarmi, quindi una velocità che passava dai 100 ai 130 e.... oltre.

Poco traffico e tanti sorrisi e pollici alzati dalle macchine che incontro, tutto fila liscio sino a quando arrivato nei pressi di Fermo (giuro non è una battuta), per dei lavori in corso, mi faccio una bella colonna di qualche chilometro "lunga" non più di una decina di minuti. Non ho ancora toccato la leva della riserva,

quindi il consumo non è male. Uscito dall'autostrada ne approfitto per fare il pieno al distributore AGIP (ops, oggi si chiama ENI) di Alba Adriatica. È una mossa strategica quella di fare il pieno la sera prima dell'inizio di un raduno, così non sarò costretto a fermarmi lungo il percorso. Fatto il pieno cominciano i primi conteggi, 36 litri per percorrere 445 km, quindi una media di oltre 12 km litro, non male! Direte: "per forza hai viaggiato a 90 orari". Manco per niente. Solo fino a Bologna ho viaggiato sui 90/100 km/h, ma solo perché c'era un temporale molto forte; poi più o meno sono sempre stato tra i 110 ed i 130 con



punte che non vi racconto. Quindi nella prima tappa del venerdì la Gialletta è stata decisamente "parca", sin qui poco più del consumo di un maggiolino degli anni che furono. Però il sabato durante il raduno abbiamo girato in lungo ed in largo nella provincia teramana, con almeno per me, anche una piccola divagazione "sprint". Sì, perché ho deciso cambiare strada, lasciando la colonna, per arrivare a Castelli con qualche minuto di anticipo, così da poter fare qualche foto all'arrivo delle 356 in paese. In quest'occasione ammetto di aver esagerato, solo un po', ed a briglie sciolte ho lasciato che gli oltre 100 cavalli della Gialletta nitrissero felici. Lo so che il consumo così facendo sale vorticosamente ma volete mettere... Prova ne è che dopo cena, rientrando da Alba Adriatica in albergo, mi sono fermato a rifare

il pieno nel medesimo distributore del giorno prima. Questa volta il consumo è stato decisamente più incisivo: 22 litri per 180 km, tradotto poco più di 8 km/litro. Tutto sommato ci sta, il divertimento ha ampiamente compensato il maggior consumo. Poi domenica mattina è la volta di Civitella del Tronto, ritmo da passeggio sino alla sede dell'azienda di Jonni, dove ho salutato la compagnia prima di pranzo perché volevo arrivare alla mia prossima meta in un orario decente. Al termine del raduno mi aspettava un "addendum", quindi non avrei preso subito la strada di casa, ma avrei proseguito in direzione dell'Aquila. Sarei stato ospite per un paio di giorni del mio amico Walter che da una trentina d'anni si è trasferito a Barisciano (AQ). Ci conosciamo dai tempi della prima liceo scientifico all'Einstein di Milano, e pur mantenendoci sempre in contatto e vedendoci di tanto in tanto a Milano, era da prima del terremoto del 2009 che non ci si vedeva a casa sua. Quindi visto che ero già in Abruzzo mi è sembrato il minimo cogliere l'occasione per stare con lui e la sua famiglia, prolungando così il mio "raduno" sino al martedì successivo. Con la ferma intenzione di portare la Gialletta sull'altopiano di Campo Imperatore.

Il Piccolo Tibet

Il lunedì mattina abbiamo preso la strada che da Barisciano porta a Santo Stefano di Sessanio, per poi proseguire verso i 1.800 metri dell'altopiano; lì abbiamo superato il "poster" di Trinità prima di arri-





vare al Ristoro Mucciante dove avevamo stabilito di pranzare all'aperto grigliando i "mitici" arrostiticini. L'esteso altopiano è stato definito dal "grande vecchio" dell'alpinismo Fosco Maraini, il Piccolo Tibet. «Campo Imperatore potrebbe benissimo essere Tibet. Somiglia alla pianura di Phari-Dzong, sulla strada tra l'India e Lhasa». Così lo descriveva, visitandolo alla fine degli anni Trenta dopo aver compiuto il suo primo viaggio in oriente, col proff. Tucci, in quell'allora remoto angolo di Mondo posto ai piedi dell'Himalaia.

Vi ho parlato del poster di Trinità perché qui sono state girate alcune scene del film "Lo Chiamavano Trinità", ma non solo, questi luoghi sono amati dal cinema e non solo da quello italiano. A Rocca Calascio sono state ambientate delle scene di "LadyHawke" e del "Nome della Rosa". Mentre l'altopiano ha fatto da sfondo a "Vita di Milarepa" di Liliana Cavani, senza dimenticare il suo "Francesco" con Mickey Rourke. Valerio Zurlini a metà degli anni '70 lo ha trasformato nel "Deserto dei Tartari". Mentre George Clooney, subito dopo il terremoto del 2009, ha girato ed interpretato "The American", ambientando la pellicola tra Castel del Monte e Santo Stefano di Sessanio con il dichiarato intento di non abbandonare le popolazioni colpite dal sisma, oltre per far conoscere al mondo questa bellissima zona del nostro paese. Dulcis in fundo, se vi dovesse capitare di guardare il trailer del film "Ferrari", di prossima uscita, vedrete all'inizio correre le sue auto proprio a Campo Imperatore con sullo sfondo il Gran Sasso.

Ma torniamo alla mia gita fuori porta. Dopo la sosta per il pranzo ci muoviamo in direzione del Corno Grande percorrendo gli oltre venti chilometri che ci portano ai 2.100 metri in prossimità dell'Osservatorio Astronomico d'Abruzzo, proprio di fronte allo storico Hotel Campo Imperatore che nel 1943 dopo l'armistizio fu verso fine estate, dall'otto all'undici settembre, la prigione di Benito Mussolini.

La Strada è magnifica. In quota tra i 1.800 e i 2.000



metri, con la 356 è un piacere lasciare correre lo sguardo tutt'intorno immaginando di percorrerla, una prossima volta, insieme a qualche altra "cavalina di Stoccarda" per gustare di più questo magnifico posto. Appena arrivati c'è giusto il tempo di una breve sosta per un caffè ed è già ora di scendere dalla parte di Assergi, con come ultima meta del pomeriggio: l'Aquila.

Arrivati nel capoluogo è d'obbligo una breve visita alla Porta Santa della Basilica di Collemaggio, basilica dedicata a Maria. Visita che prelude una breve passeggiata sino alla piazza del Duomo, purtroppo chiusa per dei lavori in corso. Nel centro storico le ferite inferte dal terremoto sembrano ormai in totale via di guarigione, ma purtroppo così non è in molti paesi della provincia che ancora attendono il ritorno ad una meritata normalità.

La mattina successiva dopo i commiati con i miei amici, riparto con la ferma intenzione di far durare ancora un po' questo "mio personale" raduno nazionale. Decido di percorrere la strada in "salita" verso



il nord utilizzando solo strade statali o provinciali. Quindi il percorso sarà inizialmente: Barisciano, l'Aquila, Antrodoco, Rieti, Terni, Spoleto, Foligno e poi Città di Castello, dove conto di arrivare per l'ora di pranzo. Arrivo puntuale alle 12,00 ed il contachilometri parziale segna 525 km dal pieno precedente, è l'ora del rifornimento che faccio alla IP poco fuori Città di Castello. Questa volta ci vogliono 43,5 litri ed 87 euro; ma ero proprio al pelo visto che il serbatoio tiene 50 litri e non è mai il caso di arrivare ad utilizzare gli ultimi litri. Questo a meno di non aver fatto pulire il serbatoio ed il filtro, in caso contrario si rischia di far arrivare della morchia ai carburatori, con le spiacevoli conseguenze che potete ben immaginare.

Trippa alla fiorentina Vs Trippa di pescatrice

Mi dirigo a Monterchi dove avevo già deciso di fermarmi per il pranzo nella piccola piazzetta di questo

borgo medievale. Borgo impresiosito dalla presenza della "Madonna del Parto", affresco di metà del quattrocento di Piero della Francesca. Mentre attendo la Trippa alla Fiorentina che ho ordinato, giusto per fare un confronto con quella di pescatrice gustata poche sere fa ad Alba Adriatica, con lo smartphone faccio i conti. Dunque, se ho fatto con 43,5 litri 525 chilometri, vuol dire che la media è stata di 12 km/l. Anche questa volta non male. Tutto sommato ci sono i chilometri del raduno della domenica mattina sino a Civitella del Tronto, poi quelli percorsi in montagna a Campo Imperatore e gli altri giretti attorno all'Aquila, a cui bisogna poi aggiungere il tragitto sino a qui. Consumo più che accettabile anche per il portafoglio, considerando che la benzina in questo fine settimana costa, centesimo più centesimo meno, 2 euro al litro.

Riparto per Cesena, lambendo le sorgenti del Tevere, ed una volta entrato in Romagna decido di proseguire con la superstrada sino a Ravenna, poi Alfonsine, Ferrara ed infine Badia Polesine.

Qui mi sono arreso e, visto che volevo arrivare a casa in un orario decente, per gli ultimi chilometri ho optato per l'autostrada. Anche perché volevo sfogare nuovamente la cavalleria visto che per qualche giorno non avrei usato la Gialletta. Poi un paio di giorni dopo l'ho lavata e prima di metterla sotto il telo ho rifatto il pieno.

Dal precedente di Monterchi ho percorso altri 345 km e ci sono voluti solo 26,5 litri per arrivare nuovamente al pieno. Anche questa volta un consumo da utilitaria, 13 km litro.

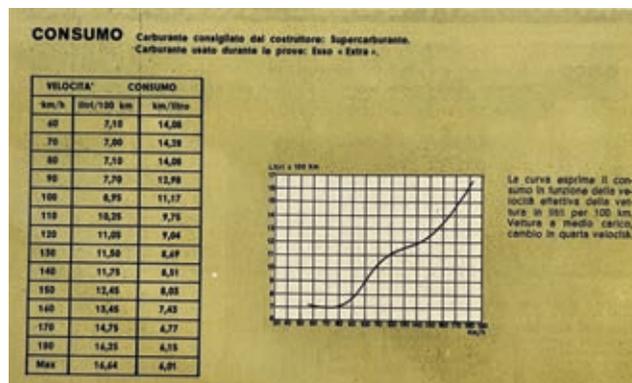




TABELLA DEI CONSUMI

Data	km totali	parziali	Litri	Media	Percorso
15-set	39.123	0	Pieno		
15-set	39.568	444,7	36,14	12,30	Autostrada
17-set	39.748	180,3	22,10	8,16	Montagna
19-set	40.274	525,4	43,52	12,07	Montagna e statale
20-set	40.619	345,0	26,41	13,06	Statale e autostrada
	1.496	1495,4	128,17	11,67	

Cavalli al banco oltre 100 hp



Cosa posso dire: che la Gialletta con i suoi carburatori Dell'Orto da 40, i filtri a spugna e lo scarico tipo "Sebring" e qualche altro piccolo segreto di Andrea Donadel, va come un razzo e consuma come un'utilitaria. Non solo, "stranamente" mi accorgo che non sta segnando il territorio, nemmeno una goccia d'olio per terra nel garage. E, udite udite... nonostante controllassi regolarmente a freddo l'olio, dopo mille miglia dall'ultimo rabbocco fatto a Falzè di Piave, l'astina era sempre al massimo. Così che la mia idea di fare un'aggiunta di un mezzo chilo si è rivelata fallace, meglio così. Vuol dire che il motore sta andando che è una meraviglia.

Quasi come Taruffi

Ho avuto solo un paio di problemi, il primo stupidissimo: mi si è rotta la gomma di un tergicristallo ed ov-

viamente non avevo con me il ricambio. Poi un'anomala segnalazione comparsa la domenica quando misteriosamente, durante la salita in autostrada verso il traforo del Gran Sasso, lo strumento della temperatura dell'olio ha iniziato a salire in modo preoccupante. Ma visto che, pur aumentando il numero dei giri così da far salire l'indicatore della temperatura, questa poi, lasciando andare per un tratto la macchina in folle, scendeva rapidamente mi sono tranquillizzato ed ho sposato l'idea iniziale di Andrea. Quando gli ho telefonato ha sentenziato che potesse essere o lo strumento o il bulbo. La risposta definitiva l'avremo alla prossima puntata dopo che farò un check con l'ausilio della giusta strumentazione in quel di Falzè di Piave. A chi volesse fare un raffronto consiglio di ritrovare il numero di quattroruote con la prova che fece nel 1962 Piero Taruffi della 356 BT6 cabriolet, che conclude la sua prova con la seguente frase: "avevo totalizzato circa 1.500 km senza aver effettuato alcuna riparazione"

GRAFICHE  MASNERI

STAMPIAMO CON PASSIONE COLORE E CREATIVITÀ DA OLTRE 60 ANNI

Palazzolo s/O (BS) • Viale Europa, 7 • Tel. 030 7402305 • www.grafichemasneri.it

LA SCINTILLA

Lo Sp(R)interogeno

Uno spinterogeno che non funziona bene, un condensatore a fine ciclo di vita ed un paio di contatti usurati e con la molla stanca insieme a una bobina parzialmente in corto, non permettono una buona combustione



di Mario Bellettato

Era il 1993, lavoravo a Santiago del Cile e durante un fine settimana mi trovavo sulle Ande, lungo la strada ripida e tortuosa che sale al Cajon del Maipo, una zona da cui si gode una vista meravigliosa della costa e dell'oceano. Su una piazzola c'era un vecchio furgone Volkswagen che non ne voleva sapere di salire, era uno di quelli chiamati "barndoor", un 6V del 1962 con i riduttori alle ruote posteriori che accorciano sensibilmente i rapporti del cambio e in genere permettono di arrampicarsi sulle strade di montagna anche con i pochi cavalli messi a disposizione dal motore. Ma il propulsore di quel Bulli non prendeva giri. Mi fermai e chiesi al proprietario se mi lasciasse dare un'occhiata: "soy mecánico", gli dissi rimediando un'occhiata dubbiosa. Troppo poco anticipo statico e puntine "aperte": il cocktail perfetto per scoraggiare il boxer made in

Wolfsburg. Qualche minuto e il cileno stupefatto poté riprendere la salita "si no hay chispa no camina...": senza scintilla non funziona, gli spiegai e lui sorrise soddisfatto. Perché la scintilla è MOLTO importante, anche per noi trecentocinquantesisti."

Mi sono imbattuto spesso in motori Porsche 356 revisionati di recente e con una certa cura, che tuttavia non offrivano le prestazioni che, pur con tutti i limiti dovuti alle caratteristiche di quei motori, sarebbe lecito aspettarsi. Al contrario, ho potuto guidare automobili con parecchi chilometri alle spalle e con le usure che è logico immaginare, ma che tuttavia nonostante tutto, funzionavano più che egregiamente, anche in termini di prestazioni.

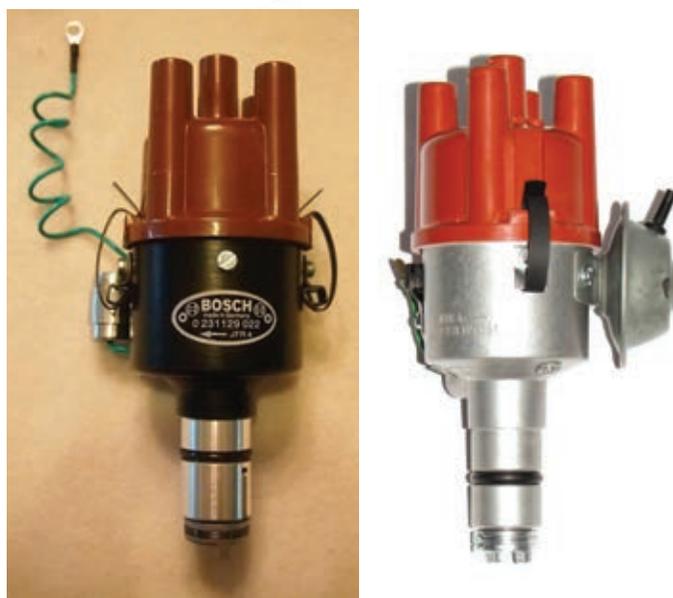
Trarre conclusioni generalizzate su basi statistiche comunque poco significative è rischioso, ma al di fuori della casa madre che è sempre stata piuttosto "riservata" in tema di dati e informazioni relativi ai problemi del suo prodotto, l'unico che ha tentato di redigere un database con un approccio sistematico alle caratteristiche, ai problemi e all'evoluzione dei motori typ 616 (esclusi quindi i "PreA") è stato Harry Pellow, che, a saper leggere i suoi volumi, ci mette a disposizione una mole ponderosa di informazioni: mi riferisco in particolare a "Secrets of the Inner Circle" e a "The Maestro Little Specs Book".

R.I.P.

Il vecchio Harry, possa la sua anima riposare in pace, era un personaggio controverso, ma è indubitabile che la sua formazione accademica (laurea "cum laude" in ingegneria al MIT) e la sua esperienza professionale (progettista senior di centrali nucleari presso la General Electric), in qualche modo inquadrano la sua cultura e il suo metodo sistematico. L'atteggiamento guascone e il senso dell'ironia che dimostrava spesso, erano senza dubbio parte della sua personalità, ma la sostanza "scientifica" prevaleva. Cercando di analizzare

quello che Pellow ci ha lasciato in eredità, e incrociandolo con le informazioni e i giudizi di parecchi specialisti europei e statunitensi, mi sono “fatto convinto”, come direbbe Montalbano, di una cosa. Come tutte le generalizzazioni anche questa saggia considerazione ha i suoi limiti, ma descrive una realtà che mi sembra interessante ed è supportata da più di qualche riscontro. In estrema sintesi credo che un motore Porsche 356 revisionato alla perfezione sotto il profilo meccanico, rischia di non risultare performante se carburatori e spinterogeno non sono stati rivisti con la stessa cura. Al contrario un motore con le normali usure legate a lunghe percorrenze, che tuttavia abbia un sistema di alimentazione e un'accensione “perfetti”, spesso funziona in modo molto soddisfacente. Nella cultura di molti motoristi, anche di buona esperienza, la revisione di un motore si esaurisce nelle operazioni classiche di rettifica (o sostituzione) dei gruppi termici, delle testate, dell'albero motore, delle bielle e del treno della distribuzione. La lista è completata dalle equilibrature e dall'eventuale barenatura del carter motore. Nulla da eccepire, è sacrosanto, ma il discorso non finisce lì: la revisione e l'allineamento dei carburatori, la corretta scelta e installazione accurata dell'impianto di scarico, insieme alla revisione dello spinterogeno e dell'impianto di accensione, sono altrettanto importanti. Nella tradizione dei meccanici autoriparatori, le operazioni di revisione e riparazione dei carburatori, dei cambi di velocità e degli spinterogeni erano compito degli “specialisti”, si trattava di artigiani esperti dedicati alle lavorazioni di precisione che sono richieste in quei settori specifici di attività. La maggior parte di questi specialisti che conosco e che in genere stimo e rispetto molto, purtroppo è in pensione da più di qualche anno e la loro mancanza si fa sentire. Una decina di anni fa ho deciso di “fare di necessità virtù” e ho dedicato parte del mio tempo ad affinare le mie conoscenze proprio in questi campi, approfittando della disponibilità di alcuni esperti a trasmettermi un po' della loro preziosa esperienza, che ho integrato con la lettura compulsiva di tutta la letteratura sul tema che ho potuto mettere insieme negli anni. Tutti i motori Porsche 356/912 di serie, inclusi i cosiddetti “PreA”, funzionano con spinterogeni ad anticipo dinamico-meccanico di tipo centrifugo, privi del sensore di depressione (il famigerato “polmoncino”) che invece caratterizza la stragrande maggioranza dei motori VW,

inclusi i Tipo IV che equipaggiavano le 914. In realtà un'eccezione ci sarebbe, riguarda i motori 912 costruiti nel '68/69 e prevalentemente destinati al mercato USA, che montavano uno spinterogeno Bosch “misto”, centrifugo e a depressione, codificato con la sigla 0231.115.061. Era una modifica (infuusta) dettata dal tentativo di adeguare le emissioni di un motore per alcuni versi “obsoleto” alle normative antiinquinamento sempre più stringenti che vivevano in California (uno stato che da solo mediamente era arrivato ad assorbire la metà della produzione di Zuffenhausen!). Oltre alla depressione pneumatica dei condotti di aspirazione, quello spinterogeno veniva ricollegato a quella psichica che causava nei proprietari delle 912 dotate di quel sistema e nei loro meccanici. In realtà quello spinterogeno non funzionava male, ma era piuttosto complicato da regolare e revisionare, oltre a richiedere un anticipo statico diverso rispetto a tutti gli altri motori Porsche 356/912. Inoltre, questi motori del '68/69 montavano una famigerata “air pump” che immetteva aria compressa nei condotti di scarico della testata per abbassare le emissioni: se pensiamo che per funzionare la pompa assorbiva da 8 a 10 HP e che in quell'epoca i motori 912 per gli USA avevano un rapporto di compressione ridotto per funzionare con le benzine a basso numero di ottano, le conseguenze in termini di prestazioni sono facili da immaginare. Qualche yankee pretendeva addirittura che l'auto montasse anche l'aria condizionata, così alla fine si trovava con una carrozzeria pesante, progettata per la 911 ma spinta da un quattro cilindri asmatico che faticava a erogare 70 HP!



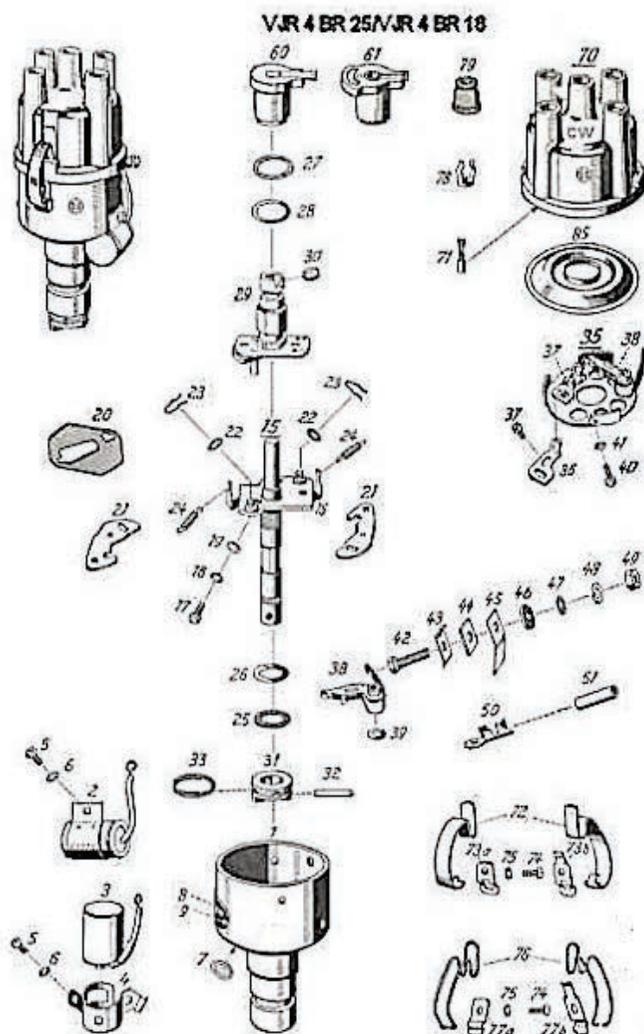
Tipo motore	369 - 506	506/2 - 546/2	616/1 - 616/2	616/15	616/36
	506/1 - 589	589/2 - 528/2	616/7 - 616/12	616/16	616/40
	546 - 528				
Spinterogeno	VE 4 BRS 383	VE 4 BRS 383	VJ 4 BR 9	VJ 4 BR 18	231 129 031
		VJ 4 BR 9	VJ 4 BR 18	VJR 4 BR 18	231.115.061*
				231 129 022	

*: funzionamento a depressione, per motori Typ 616/40 su vetture Porsche 912-1968/69 (mercato USA)

Ogni singolo motore richiede la sua regolazione specifica

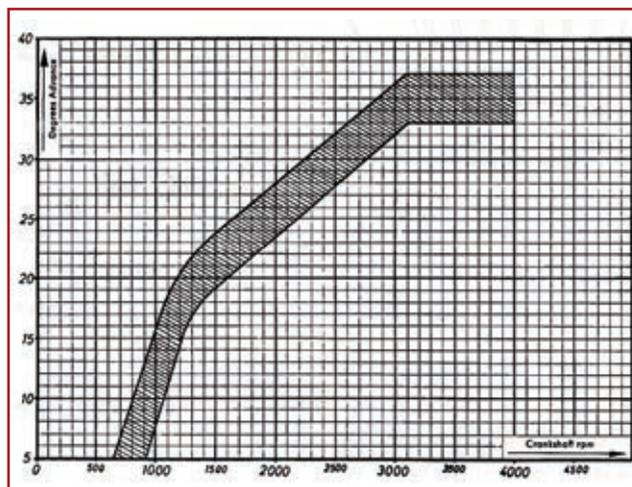
Ma torniamo a noi, a parte l'eccezione descritta in precedenza, tutti gli altri motori 356/912 funzionano con spinterogeni meccanici a masse centrifughe, che aumentano l'anticipo di accensione in modo proporzionale al numero di giri del motore. Sono tutti spinterogeni Bosch e la curva tipica dell'anticipo fornito dai diversi modelli originali installati da Porsche è sostanzialmente la stessa, come del resto le misure dell'alberino che si inserisce nel carter mo-

tore, pertanto qualsiasi spinterogeno standard per 356, se in buone condizioni e installato correttamente, funziona perfettamente su qualsiasi motore 356 standard. Come gli obiettivi delle reflex Nikon... bello vero? Certo, ci sono alcune differenze estetiche, alcuni modelli hanno il corpo in ghisa e altri in lega leggera, ma si gira la chiave... e il motore parte. In soldoni questi spinterogeni vanno installati con un anticipo statico di 3 - 6°, iniziano ad aumentare con l'anticipo dinamico già a 1.000 giri/min e lo aumentano rapidamente fino a circa 30° quando raggiungono 3.000 giri/min, per poi rimanere stabili a quel livello. Il "conto" è presto fatto: al minimo servono circa 3-4° di anticipo e da 3.000 giri in su il motore richiede 32-35° per funzionare in modo brillante. Infatti l'anticipo dinamico fornito da questi spinterogeni è di circa 30° da 3.000 giri in su, e si somma all'anticipo statico che viene stabilito con la posizione dello spinterogeno rispetto all'albero motore. Se si superano i 36° di anticipo con un motore standard, usando carburante normale si rischia di danneggiare il motore e se si superano i 4-5° di anticipo statico lo starter fa fatica a far girare il motore (anche se poi il funzionamento ai bassi regimi migliorerebbe). Questi dati sono indicativi: ogni singolo motore richiede la sua regolazione specifica che tuttavia in genere rimane entro questi parametri, la regolazione fine può venire effettuata a "orecchio" (serve esperienza!) oppure, soluzione migliore, si porta l'auto sul banco prova e si effettuano un po' di test variando l'anticipo fino a trovare la regolazione ideale cui corrispondono i valori massimi di coppia e di potenza. I problemi principali degli spinterogeni Bosch installati sui motori 356 sono sostanzialmente legati all'usura. Pur trattandosi di apparecchiature straordinariamente semplici e robuste, l'uso prolungato e la cattiva manutenzione finiscono per aumentare i giochi radiali dell'alberino, per snervare le mollette che si oppongono al moto centrifugo delle massette che regolano l'anticipo dinamico e infine allentano gli accoppiamenti tra i perni, massette, e piastrina di fissaggio. Questi problemi si assommano a quelli

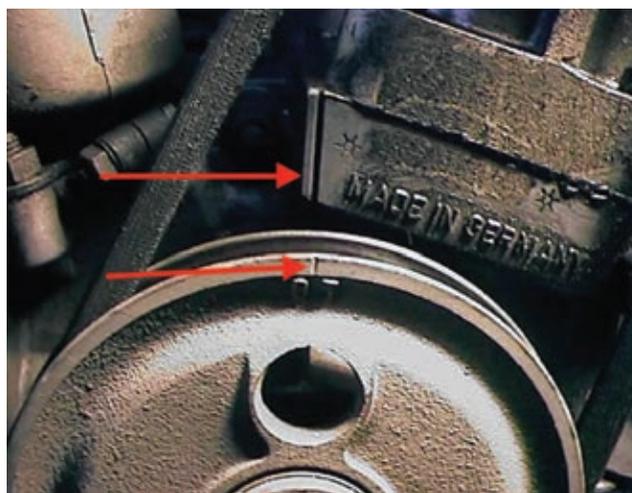


delle puntine platinizzate e del condensatore: il più delle volte entrambi risentono dell'età e degli abusi e meriterebbero a loro volta il pensionamento. Uno spinterogeno in cattive condizioni non fornisce gradi di anticipo corretti rispetto al regime di rotazione del motore, ai diversi regimi tende a variare costantemente l'anticipo, permette che il rotore si muova eccentricamente rispetto alla calotta e con la complicità di puntine e condensatore completa il quadro criminale: la povera candela eroga una scintilla debole (funzioniamo a 6V!) e non la produce nemmeno nell'istante preciso in cui servirebbe, perché l'anticipo è errato e incostante. Si capisce bene che il motore, anche se è meccanicamente perfetto, non può funzionare correttamente. I problemi e i "sintomi" sono molteplici: dal "minimo ribelle" che non si riesce a regolare perché non appena si sale dai 500 giri/min che fanno zoppicare pericolosamente il motore, il povero boxer si assesta su un regime troppo alto e incostante, al problema dell'auto con difficoltà di avviamento e che anche pigiando con decisione sul gas, si "siede" pigramente. Dal motore che scoppietta in rilascio perché le molle snervate non permettono di ridurre l'anticipo rapidamente quando il regime cala, all'anticipo eccessivo che provoca surriscaldamento, autoaccensione e può arrivare a danneggiare i pistoni causando fori nel cielo o "mangiando" letteralmente i segmenti elastici (il fenomeno che Harry Pellow chiamava "the ring eating Monster"). Uno spinterogeno che non funziona bene, un condensatore a fine ciclo di vita e un paio di contatti usurati e con la molla stanca insieme a una bobina parzialmente in corto, non permettono una buona combustione, la miscela che entra nelle camere di scoppio non brucia completamente e parte della benzina incombusta cola lungo i cilindri, andando ad inquinare irrimediabilmente il prezioso olio lubrificante che avete messo nella coppa. Il rendimento termico del motore peggiora drasticamente, aumentano i consumi e la durata complessiva del propulsore diminuisce.

Il costo di una revisione completa di uno spinterogeno è contenuto, anche includendo la sostituzione dei contatti, del condensatore, del ruttore, del rotore e della calotta. Una serie di cavi candela di qualità non arriva a 100€, come una bobina (se non pretendete la "blue coil" che comunque ha un'età che la mette a rischio anche se è NOS), mentre le candele costano più o meno 20€. Piuttosto che economici, i problemi per la revisione dello spinterogeno sono legati alla possibilità di rivolgersi a uno specialista



che disponga di un banco elettrauto dove testare la curva, il cosiddetto "dwell" cioè il tempo di saturazione e il funzionamento della bobina, ma che soprattutto abbia un buon assortimento dei ricambi specifici, che di per sé sono economici, ma sono difficili da reperire. Mi riferisco ai sottilissimi rasamenti in acciaio e/o in bakelite, alle mollette per le masse e alle boccole per l'alberino. Sconsiglio di affidarsi a "tecnici" improvvisati che pensano che "più o meno le mollette sono tutte uguali" e che non sostituiscono puntine e condensatore (originali BOSCH!), di routine: i risultati sono disastrosi. Analogamente NON fate installare distributori (cioè "spinterogeni", è un sinonimo) meccanici "simili" anche se di marca: i Bosch mod. 009, 050 o 010 sono stati sviluppati per motori VW, in particolare per l'elaborazione "Svelto" del maggiolino, per alcune versioni del motore tipo IV e per auto brasiliane alimentate a metanolo... potete usarli se siete in panne e non trovate altro, ma solo per tornare a casa o in officina e guidando come un pensionato. Non voglio



PMS (punto morto superiore) gli indici per la regolazione dell'anticipo statico



neppure prendere in considerazione le copie cinesi di quegli spinterogeni VW, si tratta di "pornografia meccanica".

The dark side of the Moon

Completamente diverso è il tema della conversione ad accensione elettronica, una soluzione ottima, se non siete ossessionati dall'originalità o così testardi da pensare che tutto quello che hanno progettato in Porsche è perfetto e non si deve cambiare mai. La soluzione meno "invasiva" è costituita dal sistema Pertronix (va specificato se l'auto ha l'impianto a 6V) che conserva lo spinterogeno originale e sostituisce i contatti con moderno pick-up elettronico lasciando immutate le caratteristiche meccaniche del distributore. Perché la modifica funzioni a dovere è necessario sostituire la bobina con il modello fornito dal produttore e, a mio parere, vale la pena di sostituire anche i cavi, con il tipo espressamente progettato per l'accensione elettronica. Se lo spinterogeno impiegato è in buone condizioni, il funzionamento del motore migliora in modo significativo, l'avviamento è pronto, il motore è brillante e i consumi diminuiscono leggermente, spesso diminuisce anche la temperatura media di esercizio, specie sotto carico. Un'altra soluzione valida è l'installazione dello spinterogeno elettronico 123 di produzione olandese (progettato in realtà da quel geniaccio di Klaus Ruppman, ex ingegnere progettista in Bosch, cui si devono le prime iniezioni meccaniche ed elettromeccaniche installate sulle auto tedesche in tutto il mondo, che ho conosciuto come

fenomenale preparatore di boxer raffreddati ad aria di vario genere). Esistono due versioni di questo spinterogeno (che funziona indifferentemente a 6 e 12V): una con le curve preimpostate per molti modelli di auto, che includono quella adatta a 356/912, selezionabili meccanicamente, ed una con la curva programmabile grazie a un software molto semplice scaricabile in rete. Funzionano bene, "assomigliano" agli originali, sono economici, si accontentano anche di bobine tradizionali ma danno il meglio di sé con quelle per l'impianto elettronico. Infine, ci sono i sistemi Magnaspark, nati per i motori VW elaborati, che hanno caratteristiche molto interessanti. La parte meccanica dei distributori è molto robusta e la calotta si fissa con bulloncini: rispetto alle mollette usate da Bosch e 123, questa soluzione assicura una posizione molto precisa e stabile alla calotta, con i vantaggi di precisione della sequenza di accensione per i singoli cilindri. Il sistema viene fornito con bobina e cavi dedicati, e in dotazione ha una serie di mollette con diversa resistenza che permettono di configurare la curva di anticipo in funzione delle caratteristiche del motore. La prima versione esisteva anche per impianto a 6V, ora si trova la versione MK2 e non so se l'opzione a 6V sia ancora disponibile. Il sistema Magnaspark funziona benissimo, ma presuppone una certa esperienza per la configurazione con le mollette adatte al motore. Il prezzo è leggermente superiore a quello dei modelli precedenti e il look è piuttosto lontano dall'originalità.

Al di là delle complicazioni (dinamo, starter, motorino tergi, lampadine ecc.) una soluzione da non scartare a priori è la conversione dell'impianto a 12V, che per molti aspetti semplifica la vita e che ora in sede di omologa ASI è tollerato (previa annotazione) sulle 356 C e SC, in ossequio alla disponibilità in origine di acquistare le auto configurate in questo modo dalla casa madre (prima del settembre 1963 l'opzione era disponibile solo per i modelli Carrera e per le auto destinate ai corpi di polizia). Con l'impianto a 12V si riesce a far girare meglio lo starter e a parità di condizioni generali dell'impianto di accensione, la scintilla è migliore. Vale comunque la regola che un motore 356 in discrete condizioni e con carburazione e accensione ben funzionanti... non vi fa cedere alla tentazione della conversione a 12V, a meno che non usiate l'auto molto di rado e magari vogliate usare "i cavi" per l'avviamento di emergenza ottenuto collegandosi all'utilitaria della consorte.

DER 356 DOKTOR

EARLY PORSCHE ENGINES SPECIALIST

RESURREZIONI, RIPARAZIONI,
RESTAURI E PREPARAZIONI GARA

VERIFICA E RIPRISTINO
DELL'ORIGINALITÀ TECNICO-ESTETICA

SALDATURA DI OGNI
LEGA METALLICA,
RETTIFICHE E
RICOSTRUZIONE PARTI

RESTAURI COMPLETI
PERSONALIZZATI,
MOTORI "OUTLAW"
SU RICHIESTA

MODIFICA IMPIANTO
ELETTRICO 12V,
LUBRIFICAZIONE
"FULL-FLOW"

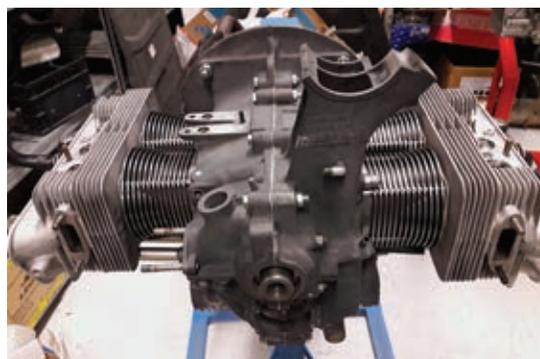
CONSULENZA
ACQUISTO, STIME,
VALUTAZIONI E PERIZIE

AMPIO MAGAZZINO RICAMBI
EUROPEI E STATUNITENSIS

Dott. Mario Bellettato
Cell. +39 335 5605790
mario.356@virgilio.it

Sede operativa: Via Einaudi, 28 - 30014 Cavarzere (VE)
Sede legale: Via del Cormor, 7/2 - 33010 Pagnacco (UD)
P.Iva 02945080303

Non abbiamo alcun legame con Porsche AG, i termini "Porsche, 356 e 912" sono usati al solo scopo di identificare i modelli





LA CICLISTICA E L'ASSETTO

Guarda come dondolo...

Per i fuselli abbiamo trovato una soluzione ad hoc facendo appositamente costruire le boccole, da un nostro fornitore specializzato, in "Xantal"



di Andrea Donadel

Ben ritrovati cari amici del RIP 356, in questo consueto appuntamento vorrei parlarvi della ciclistica e dell'assetto. Riscontro molto frequentemente una scarsità di interventi in questo ambito dovuto probabilmente alla poca informazione, nella convinzione che non ci sia poi così tanto da fare. Invece certe manutenzioni e regolazioni an-

drebbero eseguite di routine.

Per quanto mi riguarda la formazione più importante l'ho ricevuta durante gli anni di assistenza ai rally (su pista) e di fatto le nostre 356 sono vetture con un'impostazione sportiva, le sospensioni totalmente indipendenti nell'anteriore e semi indipendenti nel posteriore lo testimoniano. Affinché la vostra vettura sia sempre sicura e vi trasmetta piacevoli sensazioni alla guida, ci sono alcuni interventi da effettuare.

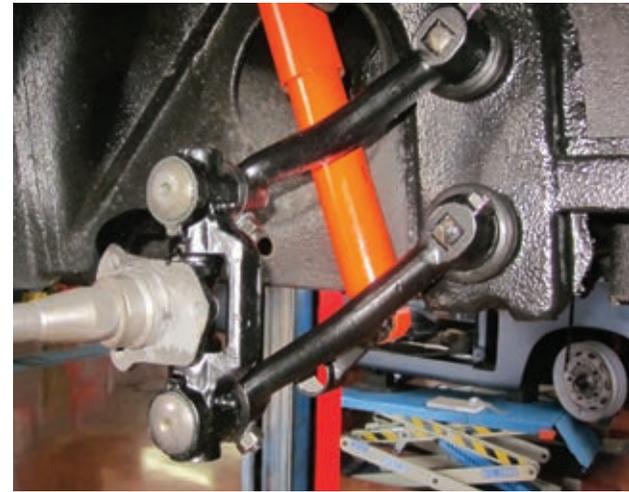
Innanzitutto, cominciamo col definire cosa intendiamo per ciclistica e per assetto:

Con la ciclistica identifichiamo comunemente tutte le parti meccaniche legate al cinematismo delle ruote, che devono essere correttamente mantenute. Mentre per assetto parliamo delle regolazioni da apportare alla vettura al fine di migliorare la guidabilità su strada (o anche su pista)

Per regolare l'assetto possiamo agire su varie parti, sia all'avantreno che al retrotreno, le principali sono:

- ammortizzatori e barre di torsione
- barre antirollio
- scatola guida
- testine e tiranti dello sterzo
- ammortizzatore dello sterzo
- pneumatici (tipo/usura, convergenza camber, eccetera)

Oltre a questi bisogna considerare i vari organi che concorrono a far sì che la nostra macchina non ci riservi sorprese, parterei quindi da una serie di controlli iniziando dalla boccola di guida



Inizierei dal controllo della colonna dello sterzo dove, posta alla sua estremità, troviamo la boccia del volante, la cui funzione è quella di mantenere lo stesso perfettamente fermo durante la rotazione. Se la boccia è troppo chiusa il volante non girerà liberamente, e l'effetto sarà che, dopo aver percorso la curva, questo rimarrà sterzato senza tornare nella posizione corretta. Una boccia troppo usurata invece non vi garantirà un volante stabile e senza "laschi". Quindi se ravvisate un comportamento anomalo del volante, per prima cosa controllate questo componente la cui sostituzione non è per nulla complicata.

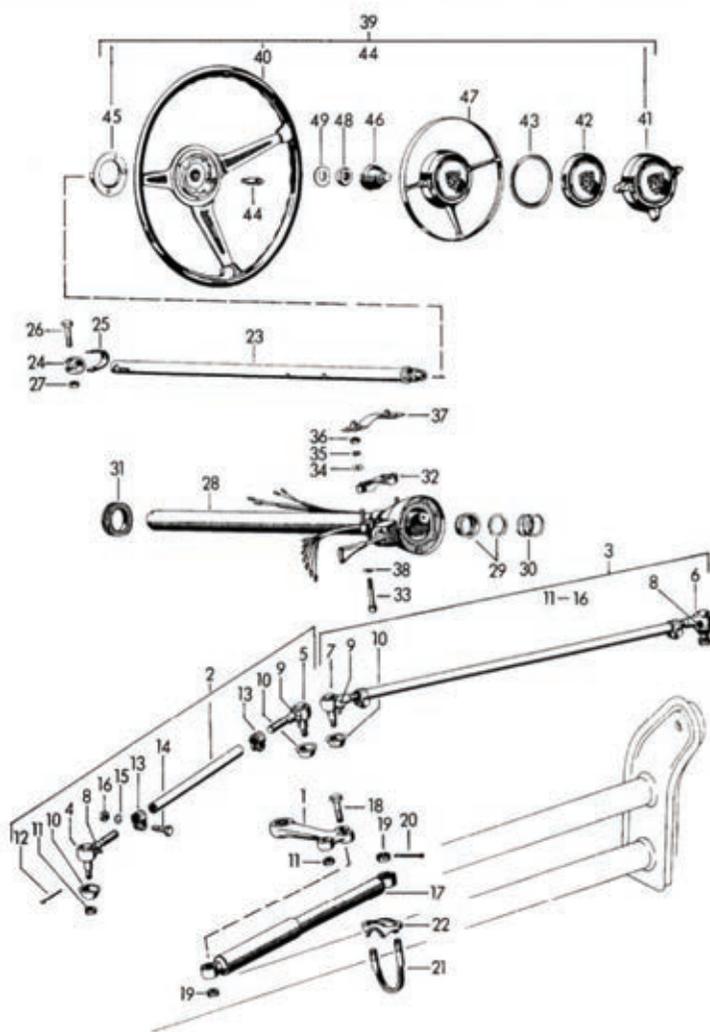
La seconda parte da verificare è il giunto elastico che accoppia il piantone dello sterzo alla scatola guida. Se presenta delle screpolature, è ora di sostituirlo. Fate attenzione perché ne esistono di due tipi, uno per il modello A fino al BT5 e l'altro per i modelli successivi.

Passando alla scatola guida, consiglio sempre di smontarla e verificare che i componenti interni non presentino segni di usura o corrosione da ruggine. Va pulita e vanno sostituiti i paraoli (sempre), suc-

cessivamente riempita d'olio e una volta rimontata, ne va regolato il gioco. Anche della scatola dello sterzo ce ne sono di 2 tipi, le prime sono molto simili a quelle del maggiolino, le ultime che sono montate dal modello AT2 in poi sono prodotte dalla ZF e dal punto dell'efficienza della precisione parliamo di due mondi completamente diversi. Per le più vecchie si trovano pochi ricambi, per le ZF invece è tutto reperibile, compreso il kit per sostituire la vite senza fine con il suo blocchetto, ad un costo piuttosto impegnativo. Per entrambe le scatole usiamo l'olio cambio 75w90. Una volta completata la revisione si procederà alla regolazione del gioco: abbassate la vettura a terra, in entrambi i modelli sopra il coperchio troveremo una vite a taglio bloccata da un controdado grosso (chiave da 19mm). Provate a sbloccare il controdado e chiudete la vite: il punto di regolazione esatto lo avrete quando il gioco dello sterzo è uguale a zero, evitando però che il volante risulti duro.

Bene, adesso possiamo scendere dove troviamo i fuselli, anche questi si differenziano in base al modello: uno fino all'AT1, poi un altro dall'AT2 sino alla





BT6 ed infine l'ultimo per la C. Bisogna verificare lo stato delle boccole orizzontali, quelle in cui passano i perni di ancoraggio ai bracci della sospensione. Se sono da sostituire è meglio che non siano di ferro, anche se nei kit di ricambio le troverete sempre in questo materiale. Purtroppo, ferro contro ferro, alla

prima carenza di grasso si grippano rovinandosi irrimediabilmente. Noi abbiamo trovato una soluzione ad hoc facendole appositamente costruire da un nostro fornitore specializzato; sono in "Xantal", un materiale che non soffre in assenza di grasso e presenta sulla superficie a contatto con il perno, una ragnatura collegata al foro d'ingresso dell'ingrassatore.

A collegare i fuselli con la scatola dello sterzo ci sono due tubi con filettatura destrorsa e sinistrorsa alle estremità. Nei primi modelli fino all'AT1 per precisione solo un braccio prevedeva le testine avvitate perché il braccio corto lato guida era fisso, cioè senza la possibilità di regolazioni. Anche le testine ovviamente sono di 2 tipi e si differenziano per la dimensione della parte conica che va ad infilarsi sul fusello. Ricordatevi che per poter effettuare una corretta regolazione, i tubi vanno puliti internamente e le filettature ripassate. La testina interna lato guida è differente dalle altre perché presenta una curvatura più accentuata e va montata sul braccio della scatola dello sterzo.

Le testine di nuova generazione sono dotate di un gommino di protezione che impedisce all'acqua di infiltrarsi, per cui l'ingrassatore che era presente in quelle di una volta non è più presente e la manutenzione non è più necessaria. Anche i dadi sono cambiati da coppigliabili ad autobloccanti.

Il montaggio dei fuselli sui bracci è un'operazione semplice ma non banale e deve essere eseguita per forza da un meccanico, perché deve rispettare le indicazioni riportate su una tabella che si trova nel manuale d'officina, anche se a volte per poter ottenere un valore di camber ottimale bisogna uscire dalle specifiche della casa. La prima cosa da fare è misurare il ribassamento dei 2 bracci della sospensione (noi cerchiamo di rimontare queste parti in modo che il camber di base sia zero o almeno un po' negativo). Questo tipo di sospensione indipen-

PORSCHE *Suspension*

dente con i 2 bracci sovrapposti e della medesima lunghezza assicura un valore di camber costante in qualsiasi condizione di altezza.

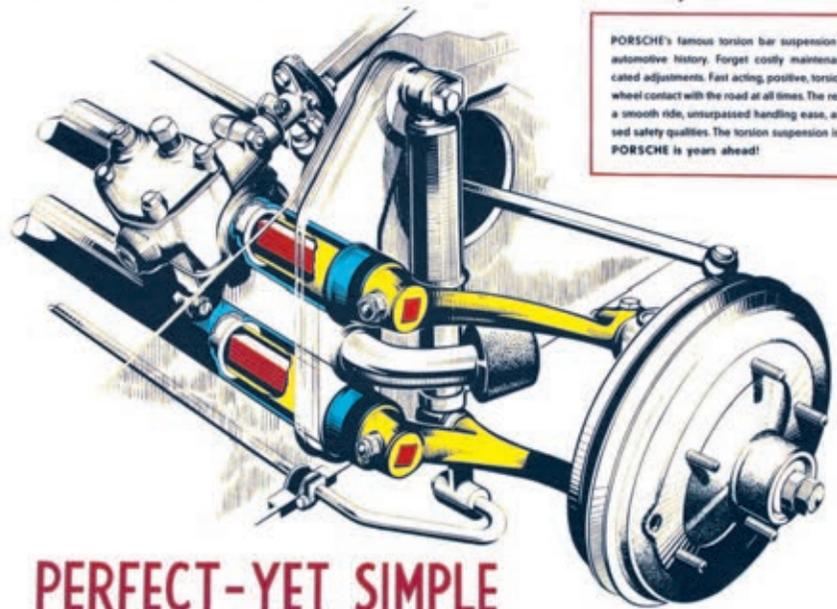
Il sistema delle sospensioni è ovviamente differente tra l'anteriore di posteriore all'anteriore troviamo alle barre, i bracci e gli ammortizzatori infilati centralmente ai bracci, in un'imposta di forma quadrata, troviamo le barre della sospensione formate da un numero variabile di lamelle d'acciaio. Anche le barre si differenziano in 2 tipi, ed è importante non invertirle di posto facendo maggior attenzione sulle prime PRE A. Sono quindi infilate in 2 tubi sovrapposti e fissate centralmente. Nei primi modelli di PRE A la posizione di fissaggio è unica, mentre a partire dal modello AT1 viene cambiato il sistema e per dare la possibilità di spostare centralmente le barre così da poter regolare l'altezza del veicolo a piacere

La sospensione posteriore, è da considerarsi semi indipendente, perché è libera esternamente, ma vincolata al cambio centralmente. Le parti salienti che la compongono sono le barre, i bracci, e gli ammortizzatori.

Le barre della sospensione si identificano in base al diametro e per verificarne la correttezza in base al vostro modello esiste una tabella sempre nel manuale di officina. Su entrambe le estremità, le barre presentano un mille cave maschio di 2 diametri diversi che va ad infilarsi in una broccia calettata femmina che si trova nel centro del tunnel, verso l'esterno invece la calettatura femmina si trova sulle lame sospensione, che sono 2, sinistra e destra.

Al termine delle lame il braccio della sospensione, collegato al cambio, viene innestato e fissato con 3 bulloni passanti. Esternamente ai bracci si trovano 2 silent-block in gomma. Per avere un assetto piacevole, sincero e divertente, queste parti andrebbero controllate con cadenza regolare. Per le altezze sul posteriore facciamo riferimento nuovamente al manuale d'officina e ai dati rilevati nelle misurazioni effettuate su ogni 356.

Nelle sospensioni posteriori e anteriori troviamo i tamponi di fine corsa la cui funzione è di limitare l'affossamento del veicolo in fase di frenata, in curva,



PORSCHE's famous torsion bar suspension is unequalled in automotive history. Forget costly maintenance and complicated adjustments. Fast acting, positive, torsion bars give 100% wheel contact with the road at all times. The results to you are — a smooth ride, unsurpassed handling ease, and greatly increased safety qualities. The torsion suspension is one reason why PORSCHE is years ahead!

PERFECT-YET SIMPLE

e in condizioni di pieno carico.

Gli ammortizzatori che utilizziamo sono i KONI, con rapporto qualità prezzo ottimo ed in più sono regolabili in estensione e variandone la regolazione si può arrivare ad ottenere una configurazione molto sportiva. Altra cosa importante è la messa in quadro e la regolazione della convergenza. Nel nostro Garage la effettuiamo senza attrezzature troppo sofisticate: una staggia, un filo con degli spessori ed uno strumento meccanico prodotto dalla Dunlop.

Per finire quando si lavora sull'asse posteriore è indispensabile verificare che i due tubi che escono dal cambio e contengono i semiassi, siano correttamente regolati all'uscita sul cambio. Una regolazione scorretta, oltre a danneggiare alcune parti sulla campana del cambio, interferisce e falsa parecchio l'efficienza delle sospensioni posteriori e di conseguenza la sensazione durante la guida.

Dimenticavo di rammentare che i controlli e le revisioni devono essere effettuati con attrezzature specifiche e ricambi di qualità, meglio se il lavoro viene effettuato da uno specialista di provata serietà e capacità ed esperienza specifica.

BUONE CURVE A TUTTI!



DONADEL RACING

Via Nogarola, 5
31020 Falzè di Piave (TV) - Italia
Tel. +39 0438 895456
Fax +39 0438 895735

info@donadelracing.com
www.donadelracing.com

LA TARGA NERA

BLACK POWER

Dopo tanti anni di richieste dell'ASI, finalmente è stata firmata una legge che permette di ottenere nuovamente la targa originale Italiana di prima immatricolazione per le nostre 356 che sono state reimmatricolate con targhe più recenti.

di Rocco Pastore

Reduce da una bellissima edizione della Coppa Mazzotti, quest'anno svolta su un percorso di eccezione, molto appagante, ho avuto modo di fare alcune riflessioni sulle targhe molto peculiari di molte auto d'epoca incontrate in questa occasione (o sulla loro mancanza, soprattutto per quella anteriore). Mi ha incuriosito anche la vicenda personale di un socio che chiacchierando piacevolmente alla locanda 'Al Boccondivino' di Sirmione mi

raccontava di aver avuto questioni con un rappresentante delle Forze dell'Ordine che gli contestava le targhe rifatte pur avendo mostrato di tenere nel bagagliaio quelle originali.

Come ben sapete molte auto d'epoca importate dall'estero o restaurate e reimmatricolate dopo essere state radiate dalla motorizzazione hanno acquisito una targa moderna od una targa d'epoca ma non dell'epoca di origine di quell'auto. Le nostre Porsche immatricolate la prima volta in Italia sono dotate di una targa a fondo nero con caratteri numerici bianchi preceduti dalla sigla della provincia sempre in bianco. L'auto che 'indossa' ancora la targa originale acquisisce particolare pregio ed è anche in un certo senso una forma di garanzia sulle sue origini e sulla sua storia poiché è sicuramente un'auto che non ha avuto molti cambi di proprietà. Alcuni proprietari di auto d'epoca fanno realizzare e montano targhe simili e quelle d'epoca presso ditte specializzate, riportando su questa i numeri della targa moderna dell'auto e portano la targa legale nel bagagliaio per mostrarla alle autorità nel caso di contestazioni. Il motivo è principalmente estetico o finalizzato a sostituire una targa originale che per vetustà risulta essere male in arnese o spezzata o sbiadita. Anche la pratica di riverniciarla è proibita dalla legge.

Le targhe false

Dopo tanti anni di richieste dell'ASI, finalmente è stata firmata una legge che permette di ottenere nuovamente la targa originale Italiana di prima immatricolazione per le nostre 356 che sono state reimmatricolate con targhe più recenti. Secondo questa legge dovrebbe essere possibile ottenere una targa 'nera', anche per quelle auto di importazione che non avevano una targa italiana in origine. In questo caso otterrebbero una targa della propria



provincia con un numero dell'epoca di prima immatricolazione dell'auto. Il costo dell'operazione dovrebbe essere poco meno di 1000 euro. Questa legge limiterà il malcostume di riprodurre con fattezze 'd'epoca' le targhe moderne. Vi siete mai chiesti a quali sanzioni potrebbero andare incontro coloro che circolano con targhe riprodotte?

Mi sono documentato leggendo il codice della strada (articolo 100 e 102) e cerco di riassumere la materia facendo un'estrema sintesi.

Per quanto concerne l'articolo 100 si può dire che circolare con una targa contraffatta (fatto penalmente rilevante e sottoposto a giudizio monocratico) è punito con una sanzione compresa tra 2.046 e 8.186 euro a cui si associa il fermo amministrativo dell'auto per tre mesi. Questo reato si rende manifesto quando il proprietario dell'auto mostra le targhe dell'auto originali e legali custodite nel bagagliaio perché a questo punto si rende evidente al tutore dell'ordine la contraffazione stessa.

Caso diverso se non si mostrassero le targhe originali. In questo caso è possibile dichiarare di aver utilizzato riproduzioni della targa originale (che riproducono quindi fedelmente la sequenza alfanumerica dell'auto come si evince dalla carta di circolazione) in quando smarrite quelle originali. In questo caso circolare è lecito ma il codice della strada al numero 102 dice che si è sottoposti all'ammenda compresa tra 84 e 335 euro per non aver denunciato lo smarrimento della targa e chiesto la re-immatricolazione dell'auto (la legge prevede un massimo di 15 giorni per adempiere a questo dovere).

Devo però aggiungere che nel caso della contraffazione bisogna fare un distinguo tra utilizzare targhe con sequenze alfanumeriche che non appartengono a quell'auto, dalla fattispecie in cui si riproduce sulla

targa 'falsa' la sequenza corretta. Infatti una sentenza della Corte di Cassazione Penale, sezione V, numero 1560 del 16.01.2020, in merito al caso della targa di 'prova', recita "....omissis....la targa che riproduce esattamente la sequenza alfanumerica della targa 'di prova' originale deteriorata detenuta a bordo del mezzo, che però non presenti le caratteristiche dimensionali e costruttive previste dalla legge, non integra i reati di falsità materiale commesso dal privato in certificati o autorizzazioni amministrative (artt 477 e 482 c.p.) poiché non modifica la targa riprodotta". Da qui deduco che anche mostrando le targhe originali si possa rischiare solo un'ammenda. Tuttavia perché rischiare oggi che è possibile ottenere una bella targa nera del tutto regolare?



RIP 356

Catalogo Merchandising

Carissimi Soci del RIP 356, abbiamo il piacere di proporvi alcuni articoli interessanti e utili per le vostre attività con la 356 e per la vita sportiva e sociale del Club. Gli articoli (salvo precisazione contraria) sono contraddistinti dal logo del registro Italiano Porsche 356. Di seguito trovate una breve descrizione dei principali prodotti ed i relativi prezzi: fate le vostre scelte ed inviate l'ordine unitamente al bonifico: riceverete la vostra selezione al più presto.

POLO RIP M/Corta

Polo piquet elasticizzata mezza manica. Tessuto premium-stretch pettinato stabilizzato con trattamento enzimatico. Due bottoni per uomo e tre per donna. Nastrino parasudore. Bordo manica con costina. Spacchetti laterali con croce ricamata di rinforzo. Disponibile in tutte le taglie uomo e donna (specificare in ordine); colore BIANCO. **40,00 Euro**



POLO M/LUNGA

Elegante polo a maniche lunghe in tessuto Jersey puro cotone 100%. Collo e polsi a camicia; realizzata con qualità sartoriale in Italia; il logo a profilo 356 è ricamato in posizione cuore. Disponibile in tutte le taglie uomo e donna (specificare in ordine); colore disponibile azzurro. **70,00 Euro**



T-Shirt "Forty year history"

T-shirt con stampati tutti i car badge del RIP356; in cotone pettinato. Tessuto Jersey stabilizzato. Nastrino parasudore. Colletto elasticizzato e ribattuto. Struttura tubolare indeformabile per uomo. Versione donna sciancrata con cuciture laterali. Vestibilità slim-fit. Taglie S,M,L, XL, XXL,XXXL **25,00 Euro**





CAR BADGE "Quarantennale RIP356"

CARBADGE 40° Anniversario
RIP 356; diametro 80mm,
spessore 3 mm, finitura color
oro, smaltato
a più colori, completo di perni e
staffa fissaggio.

50,00 Euro

PORTACHIAVI "Quarantennale RIP356"

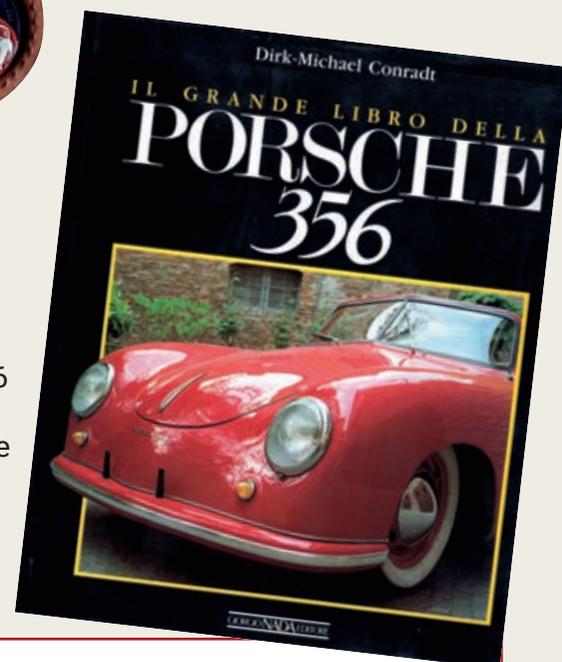
PORTACHIAVI con logo del
Quarantennale RIP 356
(diam 30mm circa), smaltato
a più colori, finitura oro,
su pelle beige.

20,00 Euro



Il grande libro della Porsche 356

La Bibbia della Porsche 356
oggi ad un prezzo speciale
solo per quei pochi soci che
ancora non hanno questo
testo fondamentale nella
loro libreria.



MODULO PER ORDINE DI ACQUISTO

Articolo	Descrizione	Prezzo unitario	Quantità	Totale (€)
CAR BADGE RIP 356 - 2019	con viti di fissaggio	€ 50,00		
Libro "Steeve McQueen LE MANS" - Sandro Garbo	con disegno autografato	€ 32,00		
Foulard donna	In seta italiana	€ 100,00		
Polo RIP 356 manica corta Uomo/Donna/Taglia	Cotone 95%, elastan 5%	€ 40,00		
POLO M/LUNGA Uomo/Donna/Taglia	Jersey puro cotone 100%	€ 70,00		
Il grande libro della Porsche 356	Sconto Speciale Soci			
T-Shirt "Forty year history" Uomo/Donna/Taglia	100% cotone ring spun	€ 25,00		
CAR BADGE "Quarantennale RIP356"	Ø80 mm, con viti di fissaggio	€ 50,00		
PORTACHIAVI "Quarantennale RIP356"	logo smaltato, su pelle	€ 20,00		
Contributo spese spedizione		€ 10,00		€ 10,00

Totale

• Nome e cognome Ordinate: _____

• Indirizzo di spedizione: _____

• Telefono: _____

Compilare il modulo d'ordine ed inviarlo via mail al

Registro 356 info@registroitalianoporsche356.it

Eseguire bonifico di importo pari al totale ordinato +10 € per contributo spese
spedizione sul c/c del RIP 356 Codice IBAN - IT 31 0 03015 03200 00000 3498 637
con causale rimborso per merchandising. La spedizione avverrà solo dopo
l'accreditamento dell'importo relativo all'ordine.



[CALENDARIO]

PROSSIMI EVENTI 2023



Sabato 25 Novembre 2023

Cena degli Auguri del Registro Italiano Porsche 356

Firenze



PROGETTO DI RESTAURO

PORSCHE 356 SC COUPÉ 12/1963
Full matching numbers
Motore e cambio di primo impianto

Champagne yellow
Black leader

PORSCHE										
Fahrgest.-Nr.	Motor-Nr.	820 448	Chassis-Nr.	3617-741/00	Steuer-Nr.	K345, F880	Motor-Nr.		Motor-Nr.	GZ 545
Abgest. am	Abgabed. Stab.	6.12.63	Motor-Abst.-Nr.		Farbe:	Champ. gelb 6405B	Farbgebung:	C K'leder CSach		
					Edelst.-Fabrikat	Phonix 165-1	Edelst.-Nr.	21800		
Sonderausführung / Sonderausstattung										
1. elektr. Antenne, verchr. Lochscheibenräder, 2 Nebellampen, 2 Lautsprecher, verchr. Signalring, 1 Ausgleichfeder, 1 Satz Entstörmaterial, Radzierkappen m. Wappen, Radial-Zusatzgebläse, 1 Tribot-Spiegel,										
Händler: Hass Kahrman, Fulda, ... 700.000 km am: ... g. Uhr / Pakette am: 1964										
Erhard Rospf, Herborn/Dill, Hauptstr. 108										
Wartungs- dienste	Geschäfts- Anträge	Kauf- Anträge	km-Zust.	Inspektion Datum	Händler	Gegenseit. Eintrag	angebracht am	Nachgel. Eintr. L. S. Nr.	sonst.	
I	-	-	-	11.12.63	Kahrman	20-	31.12.63	-	-	
II	-	-	-	-	"	15-	31.12.63	-	-	
-	84814	-	0.680	04.64	"	11586	17.7.64	-	-	
-	84813	-	5916	25.2.64	"	35-	17.7.64	-	-	

classic
45 GARAGE

Via Macallè, 45 - 13900 Biella (BI)
 Alberto +39 334 7994831 - info@45classicgarage.it
www.45classicgarage.it



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Restauri e revisione Porsche 356 - 911 - 914

*Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche
per farle tornare nella loro splendida forma originale.*

S.S. Casale-Asti, 42 z.l. - 15020 Cereseto (AL) - Italy
Tel. 339.6541474 - crvesrl@gmail.com



La nostra Officina

BIASETTI

OFFICINA SPECIALIZZATA



Via Saragat, 2 - Pilastro di Langhirano (PR) - Italy

0521- 630535

RIVENDITORI
AUTORIZZATI



Via Monaco, 3 - 41122 | Modena - Italy • TEL. +39 059.310879 | FAX +39 059.7123345

OLDTIMER SERVICE

di Mantovani Fabrizio

WWW.OLDTIMERSERVICE.IT



356NOTIZIE

— REGISTRO ITALIANO PORSCHE 356 —



Porsche Club
Registro Italiano Porsche 356



2024