

NON BISOGNA AVERE PAURA DI SOGNARE



A Stoccarda un'avveniristica struttura,
nel quartiere dove si producono la maggior parte delle vetture Porsche
sono esposti 80 veicoli

di Roberto Valentini



Nella sezione dedicata al capostipite, la Porsche 356 N.1 Roadster è l'ultima di una serie che comprende la Volkswagen Maggiolino e la Typ 360 Cisitalia da Grand Prix.



Una sezione tematica è dedicata alla 24 Ore di Le Mans, dove le Porsche sono sempre state protagoniste: in primo piano la 356 SL Coupé del 1948, davanti alla 908 LH Coupé del 1969.



Al termine della lunga scala mobile che porta al piano espositivo, il visitatore si trova di fronte alla carrozzeria di una Typ 64, che esprime la filosofia del professor Ferdinand Porsche in materia di carrozzeria.

Chi non ama fantasticare sulle auto e sulla loro storia può ugualmente visitare questo museo, ma perde sicuramente molte delle emozioni che chi sa sognare può provare nell'aggirarsi tra le oltre 80 Porsche esposte nell'avveniristica struttura creata nel 2008. Un palazzo sospeso su 3 piloni, eretto nel cuore pulsante della produzione Porsche. Intorno vi sono infatti le fabbriche dalle quali escono le serie 911 e Boxster.

Entrando, colpisce il gran numero di visitatori - è un giorno feriale del mese di giugno - che si aggirano nelle sale e si intrattengono nei bar e nello store.

L'itinerario proposto è piuttosto didascalico. Si incomincia dalla storia di Ferdinand Porsche e delle sue invenzioni. Qui scopriamo che l'ibrido e l'elettrico erano già stati inventati e utilizzati nel 1900. Per la precisione, il professor Porsche aveva inventato un motore elettrico inserito direttamente all'interno della ruota: nessun attrito e conseguente perdita di potenza. Questa invenzione venne applicata sulla Lohner-Porsche Semper Vivus, di cui è possibile vedere una copia funzionante.

Poi si prosegue con alcune auto degli anni '10 e '20, per giungere a una delle pietre miliari del motorismo mondiale, la Volkswagen Maggiolino.

Questo modello molto popolare segna in qualche modo l'inizio del marchio Porsche, poiché nel 1939 nasce il primo prototipo sportivo, la Typ 64, che concentra in sé tutta la filosofia del Professore: scocca leggera e aerodinamica estrema per consentire a un motore relativamente poco potente di ottenere grandi prestazioni. La successiva avventura in Formula 1 con la Cisitalia di Piero Dusio è ampiamente documentata, così come il passaggio alla produzione in serie della 356 "n.1" Roadster.

Di lì in avanti inizia la straordinaria avventura di Ferry Porsche e della 356, esposta in tutte le sue versioni e in tutte le sue serie. Si tratta di esemplari perfettamente restaurati e conformi alle condizioni nelle quali venivano venduti negli anni '50 e nella prima metà degli anni '60. Un percorso cronologico che porta al modello successivo, la 911. Anche in questo caso è documentata l'intera storia, con la maggior parte dei modelli a disposizione del pubblico.

La cronologia procede su due binari paralleli: nel primo c'è la produzione di serie, nel secondo la ricchissima produzione sportiva, fatta di modelli a volte unici. Accanto alle vetture da competizione alcuni schermi propongono i filmati delle vittorie più significative, con particolare riferimento alla Targa Florio ➤



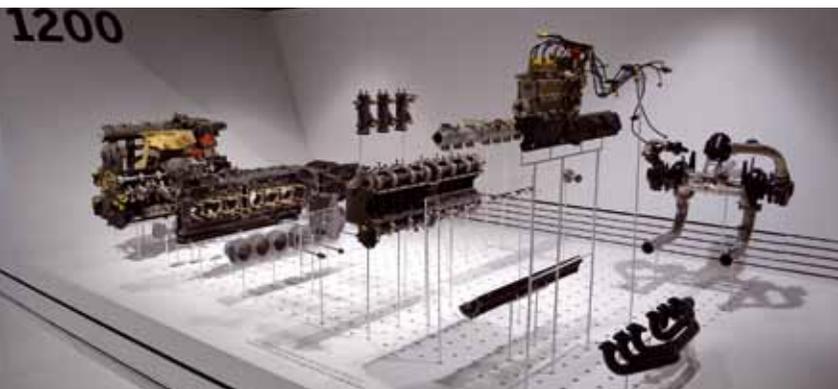
Un'altra rassegna è dedicata alla Targa Florio: in primo piano la 911 Carrera RSR con i colori del Martini Racing, protagonista della stagione 1973.



Panoramica dell'ampia e luminosa sala di esposizione: a sinistra una serie di 911, in alto i trattori e il fuoristrada Typ 597 Jagdwagen.



Molte le scolaresche in visita, che dimostrano grande interesse per la storia della Casa di Stoccarda; qui si intrattengono in una sezione dedicata a Butzi Porsche, scomparso di recente.



Interessante lo spaccato dei componenti del motore 12 cilindri turbo della 917/30 che, con i suoi 1.200 CV è uno dei motori più potenti della storia Porsche.



Il prototipo in versione definitiva della 911 "lunga" (35 centimetri in più), mai entrata in produzione per evitare di far concorrenza alla 911 classica.

e alla 24 Ore di Le Mans, alla quale è dedicata un'ampia rassegna delle serie 900. Completano la mostra una sezione riservata ai prototipi mai entrati in produzione e una dedicata a Porsche Engineering, con

motori e veicoli realizzati su progetto della Casa tedesca. Non mancano i celebri trattori e altri modelli poco noti. La struttura consente inoltre di allestire mostre periodiche, riservate a modelli, personaggi o

aspetti della vita dell'azienda. In tarda primavera, un ampio spazio è stato doverosamente dedicato a Butzi Porsche e alle sue realizzazioni. In un altro si festeggiavano invece i 60 anni di Porsche Club.



L'atelier di restauro situato all'interno del museo, visibile dai visitatori attraverso un'ampia vetrata.

L'ATELIER DI RESTAURO E L'ARCHIVIO

Il museo ospita al suo interno - visibile dal pubblico attraverso un'ampia vetrata - un'officina per il restauro dei mezzi esposti. I macchinari utilizzati in passato hanno trovato una nuova vita in questa sede, consentendo di operare sui veicoli con gli stessi strumenti della loro epoca, come torni e saldatrici, in modo da effettuare i restauri - sempre molto meticolosi, come nello stile dei tedeschi - in modo corretto.

Vi lavorano a tempo pieno ingegneri e meccanici specializzati che si occupano di tutte le fasi di lavorazione. L'atelier è inoltre a disposizione dei clienti che desiderano farsi restaurare nel modo più corretto possibile la loro Porsche.

Impresa non certo difficile dal momento che, salendo solo un piano di scale, si può accedere all'ampio e ricchissimo archivio, dove sono conservati centinaia di migliaia di documenti, disegni e progetti - anche di modelli scartati e non entrati in produzione, oppure prodotti in una quantità limitatissima di esemplari - che permettono di ricostruire in modo fedele eventuali particolari mancanti, e si trova materiale promozionale che comprende le cartelle stampa, le fotografie, i dépliant di tutti i prodotti, oltre a schede di produzione dei veicoli, corrispondenza e contratti con aziende esterne. A tal proposito merita una citazione il carteggio tra Porsche e Piero Dusio all'epoca della costruzione della monoposto di Formula 1, con il contratto originale e le lettere che i due si sono scambiati prima di raggiungere l'accordo.

Molto ricca la parte riguardante le competizioni, con tutti i dossier relativi alle gare disputate: ci sono le schede di messa a punto, le relazioni tecniche degli ingegneri, i tempi sul giro dei piloti, oltre ai regolamenti delle singole gare e alla rassegna stampa.

Un settore dell'archivio è dedicato alle fotografie e ai filmati di tutte le epoche, conservate nel loro stato d'uso e, quando possibile, nelle cartelle originali.



I dossier contenenti le relazioni tecniche e sportive dei modelli da competizione.



Grafico delle prestazioni ottenute nei test di un'edizione del Rally di Sanremo.



Il prezioso archivio di filmati originali, molti dei quali in pellicola.



Il direttore del Museo, Achim Stejskal, entra nel nuovo deposito al volante di una Porsche 550.



INFORMAZIONI UTILI

Il Museo Porsche si trova a Stoccarda, in Germania, in Porscheplatz numero 1. Il sito internet è www.porsche.com/museum. È aperto dal martedì alla domenica dalle ore 9 alle 18. Il costo del biglietto è di 8 euro (4 i ridotti). I ragazzi con meno di 14 anni non pagano, se accompagnati da un adulto.

UN GRANDE DEPOSITO A POCHI KM

La Manovella ha avuto l'occasione di assistere a un evento decisamente particolare: la creazione del deposito di supporto al Museo. Si tratta di una struttura, localizzata a circa 3 km dal Museo, nella quale vengono ospitati i veicoli in attesa di restauro e quelli che non trovano collocazione momentanea nell'esposizione principale, che conta circa 80 mezzi. Complessivamente sono circa 500 quelli di proprietà del Museo. Alcuni sono stati

acquistati in tempi recenti (negli ultimi anni) per colmare lacune presenti nella collezione d'origine. Altri sono nuovi: la Casa di Stoccarda conserva infatti l'ultimo esemplare prodotto di ogni modello di grande serie e il primo delle serie speciali a tiratura limitata. Appena ristrutturato, il deposito si è riempito nella giornata di venerdì 15 giugno con nuovi interessanti modelli, non solo di auto, ma anche di trattori e prototipi. Le auto sono tutte sistemate in modo appropriato e per tema. Ad esempio, le

RS parcheggiate una vicino all'altra danno l'idea dell'evoluzione in chiave sportiva del modello 911. La parte del leone è fatta dai prototipi mai entrati in produzione e da quelli che hanno ispirato i successivi modelli. Non mancano le curiosità e i pezzi unici, come una berlina compatta a 3 volumi, progettata e costruita nel 1993 per conto di un'azienda cinese. Oppure una vettura compatta da esposizione dotata di un inedito (e mai prodotto) motore e 4 cilindri, studiata dopo la crisi petrolifera del 1973-'74. ■



Una delle tante Porsche mai entrate in produzione. Alla fine degli anni '70 avrebbe potuto essere un modello di accesso alla gamma.



La gamma delle RS con in primo piano una Carrera 2.7 del 1973.



In attesa di restauro questa 908 in stato d'uso, appena entrata a far parte della collezione.