

STORICHE IN FIERA PARIGI, BIRMINGHAM, TORINO

GRACE

CLASSIC & SPORT CARS

€ 6,00 ITALY ONLY
Anno XI - Mensile
N. 4 Aprile 2013

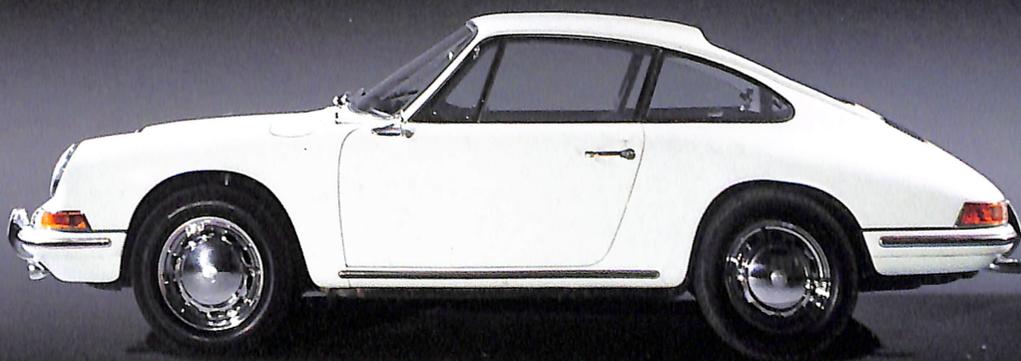


MONDIALE 1973-1981

Numeri da FAVOLA



MOTORI SU TELA
TECNICHE E OPERE
DEI PITTORI "DI AUTO"



PORSCHE 911
I SUOI PRIMI CINQUANT'ANNI

Memorial CONRERO



ASP AUTOSPORT PROMOTION IREA



H I S T O R I C R A L L Y

19-20 aprile 2013

Città di Aglié • To • Italy

Rally Storico • Regolarità Sport
Parata vetture di interesse storico-sportivo

19 apertura iscrizioni marzo

un'emozione da vivere...

Venerdì n°4 Ps
Sabato n°7 Ps
120 km totali di Prove Speciali



F.LLI DATA www.fllidata.it
TRANCIAURA E LAVORAZIONE LAMIERA
RIVARA - TO - Tel. 0124.479118

INZAGHI PRINA
Ingranaggi di ogni tipo per tutte le industrie differenziali, semi assi, cambi di velocità...
PONDERANO - BI - Tel. 015 541355
www.ingranaggiatina.it

V.A.RO. 4X4 LAND-ROVER
AOSTA - ASTI - CHIVASSO - VERCELLI
www.varo4x4.it - info@varo4x4.it

sparco

Salvarani Custom Garage
AUTO D'EPOCA • COMPETIZIONE
NOLEGGIO PER RALLY STORICI
CHIVASSO (TO) - Tel. 347.075438 <http://www.memorialconrero.it/salvarani>

CS SRI
STAMPAGGIO DI ACCIAI E LAMINAZIONE CIRCOLARE
www.ofstampaggi.com PRASCORSANO (TO)
Tel. 0124.690856

info: +39.347.3947239
+39.345.8190358

www.memorialconrero.it



Elegiella grafica 0125 633276



UN'EMOZIONE A QUATTRO RUOTE

Vi sono ricorrenze che suscitano straordinari sentimenti. Di appartenenza a un periodo colmo di avvenimenti. Il marchio Porsche già da solo rende efficace la premessa. Sono i 50 anni di Porsche 911 che cercheremo di ripercorrere. Dal 1963, modello per modello, sino ai giorni nostri. Ma la parte più emozionante la viviamo con una bellissima vettura e un campione indimenticabile. La bellissima è la Porsche 935, l'indimenticabile è Walter Rohrl, il grande tedesco che ha fatto dell'auto una sorta di giocattolo. Abilità e facilità di guida rendono il tutto una lezione densa di momenti esaltanti.

Sul numero scorso abbiamo parlato di 40 anni di Mondiale rally. Ora ci addentriamo nelle prime stagioni del Campionato del Mondo. Abbiamo deciso di dividere questi quarant'anni in periodi, seguendo tipologie di omologazione. Su questo numero riproponiamo le stagioni 1973-1981 attraverso le varie tecniche, i numeri e i dati.

Conosciamo il periodo invernale come quiete corsaiola. Un rallentamento fisiologico al quale si oppone l'attività dei vari saloni, saloncini e manifestazioni dove gli appassionati si confrontano con le novità del mercato sportivo. Le esposizioni italiane ed europee offrono a volte occasioni irripetibili, vetture e soluzioni tecniche raffinatissime che spesso, in questo periodo, si scontrano inevitabilmente con portafogli sempre meno... competitivi.

RUBRICHE

- 6** Lettere dal fronte
La posta dei lettori
- 8** Polvere di stelle
Notizie e curiosità dal passato e dal presente
- 120** Modellismo
Collezioni in piccolo
- 122** In libreria
Da leggere, da guardare
- 124** Indirizzi Web
Storiche nella rete
- 126** Inserzioni
Il mercatino dei lettori
- 128** Le quotazioni delle aste
Quanto vale la mia auto

PORSCHE 911

- 18** 50 anni modello per modello
Leggenda intramontabile
- 28** I trionfi della 935
Massima evoluzione

RETROSPETTIVE

- 36** 40 anni di Mondiale rally
Crescita ed evoluzione
- 46** Ford Escort RS
Vittoria al 1000 Laghi
- 48** Opel Ascona 400
Affidabile e competitiva
- 50** Fiat Abarth 124 Rally
Eterna seconda
- 54** Lancia Stratos
La bestia che vince
- 58** Fiat 131 Abarth
Berlinona di successo
- 62** Talbot Sunbeam Lotus
Impostazione classica
- 64** Renault 5 Turbo
Rivoluzione francese
- 68** I numeri
Campionati e campioni

SPECIALI DA CORSA

- 70** Patrick Peter
Organizzatore infaticabile
- 74** Rallye Neige et Glace
Il diario di gara di Luciano Amato
- 78** Pennelli e motori
Corse su tela
- 82** I grandi circuiti
Catalunya: dove il pilota fa la differenza
- 90** Race Retro
Il decennale del salone inglese
- 96** Retromobile
Classe transalpina
- 104** Automotoretrò
Sempre più in alto
- 106** Auto d'Epoca in Franciacorta
Classiche per passione

GARE DI OGGI, AUTO DI IERI

- 108** Prossimamente
- 110** Regolarità
- 119** Rally



18



36



70



74



82



grace@1media.it
www.1media.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Nanni Barbero

CAPOSERVIZIO
Paolo Francalanci

REDAZIONE
Roberto Barbero, Marco Cariati,
Gian Domenico Lorenzet,
Francesco Barontini

RESPONSABILE SEGRETERIA DI REDAZIONE
Claudia Borin

ART DIRECTOR
Tiziano Ferraretto

WEB EDITOR
Enrico Crivello

GRAFICA
Luca Gionco, Sergio Ronco

HANNO COLLABORATO
Luciano Amato, Roberto Boccazzi
Varotto, Alessandro Bugelli, Francesco
Chichi, Eddy Cipolat Bares, Carlo Del
Conte, Filippo Einaudi, Simon Grand,
Mario Lastretti, Giuseppe Livecchi,
Max Lo Verde, Fiorenzo Malvicini, Paolo
Pucciani, Cecco Spinelli, Piero Traverso,
Gabriele Zaccagnini, Marco Zanella

SERVIZI FOTOGRAFICI
Sergio Del Bono, Mario Gallà, Fabiola
Forchini, Maurizio Grazioli, Fabrizio
Gremo, Mc Klein, Photo 4, Paolo
Pucciani, Vittorio Sanguineti, Styling
Photo, Giacomo Zanella, Alessandro Zini

STAMPATORE
Arti Grafiche Boccia S.p.A.
84131 Salerno

DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA:
Parnini S.p.A.
00060 Formello - Roma

ABBONAMENTI ANNUALI
Italia € 66, Europa € 150,
Americhe, Africa e Asia € 190,
Oceania € 250 pagabili su:
- IBAN: IT 69 M 05034 01013
00000000898,

estero BIC/SWIFT: BAPPIT21M40
- IBAN: IT 48 F 07601 01000
001005012735,
estero BIC/SWIFT: BPPITRXXX
- versamento su C/C postale
n. 1005012735

- con assegno bancario intestato a:
1MEDIA S.r.l. - Via G. Galilei, 3
10023 CHIERI (TO)

ARRETRATI
Prezzo unico euro 14,
comprese spese di spedizione.
Si possono ordinare telefonando
allo (+39) 011.947.04.00 (r.a.)

SEGRETERIA E ABBONAMENTI
Rosangela Capobianco
segreteria@1media.it

PUBBLICITÀ
pubblicita@1media.it

Autorizzazione Tribunale di
Torino n. 5741 del 3/11/03

Responsabile trattamento dei dati
(D. lgs. 196/03) **Nanni Barbero**

1MEDIA

Via Galileo Galilei, 3
10023 CHIERI (TO)
Tel. (+39) 011.947.04.00 (r.a.)
Fax (+39) 011.947.05.77



SPARKTECH
RALLY TEAM

R3
Rally Racing Rent

NOLEGGIO

- **2 Audi UrQuattro Gr.4**
- **1 Peugeot 206 S1600 (Terra/Asfalto)**
- **1 Peugeot 306 FA7**
- **1 Peugeot 207 R3T**
- **1 Peugeot 206 N3 (Terra/Asfalto)**

www.rallyracingrent.com



Contatti
Ivano c: 335/7073710 e: info@rallyracingrent.com
R3 - via G. di Vittorio, 9 - 42030 Vezzano sul Crostolo (RE)

Stop ai furbetti

Vi scrivo perché finalmente qualche persona ha sollevato il problema sulle tanto amate Opel Kadett GT/E (io possiedo una Gruppo 1 che sto facendo Gruppo 2). Un po' di pulizia ci vuole cominciando dalle verifiche finendo a quelle che una volta si facevano d'ufficio e non solo perché uno le voleva. I "Fuorilegge" non sono pochi. Altre auto da un po' sono tartassate perché sono molto numerose (vedi Porsche). Viene da chiedersi perché non vanno su una Stratos ad esempio che di storico ha ben poco... (...). Ritornando alla Kadett il signor Sartore che conosco da vecchia data, ha ragione specie su quella macchina che ha vinto il rally di San Martino (...). Nel 2013 penso e spero ne vedremo di buone sul discorso verifiche, mi ci metto anch'io a dar manforte, di sicuro. Onestà signori piloti, altrimenti questo bel mondo delle storiche va a morire in fretta. C'è poi la questione gomme: senza togliere a chi va forte però se hai le Pirelli, magari 3-4 treni, puoi vincere, ma nel tempo ci si può anche trovare con il c... a terra! Quanti si sono rovinati in questo sport? I furbetti è giusto fermarli e non farci passare sempre da fessi! Dobbiamo unirli e poi se anche il furbetto è amico va castigato come da regolamento! Scusate lo sfogo ma spero di parlare a nome di tanti piloti che con onestà e sacrifici sono nel bel mondo delle storiche.

GIOVANNI BALDASSINI - ERACLEA (VE)

Questa è l'ennesima lettera che abbiamo ricevuto in redazione a proposito di vetture, in particolare Opel Kadett GT/E, "sporche". Abbiamo voluto pubblicarla come augurio che nella stagione (nella foto



le verifiche tecniche prima del Sanremo dello scorso anno) che va ad iniziare polemiche e discussioni trovino finalmente termine e ci si possa divertire all'insegna del sano agonismo e della sportività.

Ho detto basta

Perdonatemi del disturbarvi con la mia presenza. Vorrei

esprimere con le lacrime agli occhi la mia decisione di non correre più... Poi se mi guardo intorno vedo che ho dedicato tutta la mia vita ai rally, e quando dico tutta mi dovete credere... Per me, Loris De Paoli, correre è stato realizzare un sogno che avevo fin da ragazzo, per me far debuttare nei rally piloti che

ora vincono rally importanti è un onore... In una vita fatta di povertà, e quando dico in assoluta povertà dico che messo i rally prima di tutto con sacrifici enormi e con un'umile passione, sento di poter dire a voce alta di essere stato una piccola pietra importante per i rally, per i navigatori, per i piloti. La mia



decisione è presa, anche perchè in questi anni via via la passione è sparita, soprattutto quando a casa ho una situazione grave tanto che non mi permette di vivere e di sopravvivere... (...) Potrei citare i piloti che ho fatto debuttare, da Simone Romagna, a Lucio Da Zanche, a Francesco Fanari e via via gli altri. Ho messo in piedi da solo l'Associazione Copiloti rally da cui sono usciti tanti navigatori come Nadia Mazon, Fabio Andrian e poi altri ancora mettendoci tutta la mia innata passione, ho corso con vetture a dir poco assurde, dalla Fiat 850 coupé, alla Nsu Tts, alla Lancia Fulvia 2C... e poi altre fino ad arrivare alla mitica Mini Cooper dell'amico Davide Biasiolo. I rally ora stanno attraversando un periodo di crisi ma la soluzione è lì davanti a noi, basta ricominciare a fare i rally di una volta... Vorrei esprimere anche il mio ricordo per quelli che non ci sono più, da Vladimiro Immigrati al "cavallo pazzo guascone" Giampaolo Tosi con cui ho avuto l'onore di correre circa dieci rally, e poi l'amico di piazza Cesare Ruggieri che nell'86, mettendo via cento lire per cento lire, andava a correre. (...)

LORIS DE PAOLI - VERONA



Il rallysmo italiano deve tanto a Loris De Paoli. Per anni la sua passione e la sua energia sono stati un punto fermo nel nostro mondo. Tanti i piloti con cui ha corso, innumerevoli i ragazzi che ha portato all'esordio, svariate le iniziative che ha portato avanti. Davvero grazie, Loris (nella foto con Davide Biasiolo al Palladio 2007), per quello che hai fatto nel rallysmo italiano. E, tutti ci auguriamo, per quello che ancora potrai fare.



I 50 anni della Porsche 911

I 50 anni della Porsche 911 (presentata per la prima volta come modello 901 al Salone Internazionale dell'Auto di Francoforte del 1963), una delle vetture più iconiche della storia dell'automobile, saranno uno dei temi principali della 20esima edizione del Goodwood Festival of Speed, in programma in Inghilterra dall'11 al 14 luglio prossimi.

Rinasce il Racing Club 19

Su iniziativa di Giorgio Tessore, pilota di rango e genero del compianto Gino Valenzano, è recentemente rinato il Racing Club 19. La scuderia torinese, per la quale hanno corso in passato Alberto Ascari, i fratelli Gino e Piero Valenzano, Gino Munaron, Carlo Mario Abate, Ada Pace, Emilio Christillin, Marino Brandoli, Sandro Fiorio (il padre di Cesare), Francesco De Leonibus e tanti altri, già in questa stagione prenderà parte con i suoi soci alle varie discipline sportive riservate alle auto storiche. Nella foto, oltre a Tessore si scorgono tra gli altri Fabrizia Pons, Tony Carello, Marisa Zambrini, Gigi Baulino, Beppe Bianchini, Paolo Mollica, Giorgino Vergnano e Roberto Rollino.



A come Arte e Auto

È stata inaugurata il 19 febbraio al Caffè Excelsior di Bassano del Grappa (VI) la mini rassegna A, come Arte-A, come Auto. Esposta una 500 degli Anni '70 che gli artisti Gianni Macalli, Luca Pizzi, Antonio Solivari e Paolo Roderi hanno trasformato in una morbida creatura di peluche multicolor, un pezzo unico creato appositamente per il Bonfanti-Vimar. Accanto alla peluchette sono esposti alcuni quadri tridimensionali dell'artista trevigiano multimediale Antonio Zilio (nella foto accanto alla vettura), che hanno come soggetto la 500 immersa in scenari ecologici. Vettura e quadri resteranno esposti nello storico caffè bassanese fino al 24 marzo.

IDéeSse Club

Nel 1969 una giuria composta da giornalisti delle principali testate automobilistiche decretò che la Citroën DS21 era l'auto più sicura al mondo. Questo titolo (che la vettura mantenne per molti anni) era merito delle eccezionali qualità di tenuta di strada, frenata e stabilità dovute a un design estremamente avanzato, dove nessun dettaglio era stato lasciato al caso. E anche la sicurezza degli occupanti era stata presa in considerazione fin dall'inizio della progettazione durata quasi vent'anni. Dal 1955 a oggi, le nostre strade sono diventate più sicure, così come le vetture che le percorrono, ma tuttavia a questi miglioramenti non sempre corrisponde una adeguata coscienza da parte dei conducenti, a volte distratti dall'uso di telefoni cellulari o semplicemente ignari dei limiti di sicurezza del proprio veicolo. Per questa ragione, la Commissione Europea ha intrapreso un grande progetto internazionale che si pone l'obiettivo di salvare la vita di 25.000 persone semplicemente prevenendo gli incidenti stradali grazie ad una maggiore coscienza dei pericoli della circolazione. IDéeSse Club, da oltre vent'anni il più grande club dedicato all'"auto più sicura del mondo", ha aderito a questo progetto (candidatura accettata lo scorso 21 dicembre), che riunisce 2.200 organizzazioni e che costituisce la principale fonte delle migliori prassi in materia di sicurezza stradale in Europa.

Terre di Canossa a... Mosca

Dopo il grande party di ottobre, il 20 febbraio scorso Terre di Canossa (regolarità classica in programma dal 18 al 21 aprile prossimi) è ritornata a Mosca per una serata di gala a Villa Berg - prestigiosa sede dell'Ambasciata d'Italia - durante la quale lo chef "stellato" Andrea Incerti Vezzani ha presentato alcune sue interpretazioni di ricette tipiche del territorio. In questa maniera si è così rafforzato il legame di amicizia con la Russia, come ha dichiarato entusiasta il patron dell'evento Luigi Orlandini, che dopo aver lavorato per molti mesi a questo progetto ha voluto ringraziare il nostro ambasciatore a Mosca Antonio Zanardi Landi per l'ospitalità ricevuta.



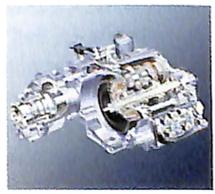
TERRE di CANOSSA

International Classic Cars Challenge

www.Super-Emme.it

PARTI SPECIALI PER AUTO - CREMONA

- ABBIGLIAMENTO PILOTA • EQUIPAGGIAMENTO SICUREZZA
- ALLESTIMENTO PREPARAZIONE VETTURE • ATTREZZATURE PER ASSISTENZA

 <p>RETROTRIP</p>	 <p>STRUMENTI ABARTH</p>	 <p>STRUMENTI PERSONALIZZATI</p>	 <p>TRIPMASTER</p>	
 <p>PEDANE NAVIGATORE</p>	 <p>PEDANE PILOTA</p>	 <p>VOLANTI ABARTH</p>		
				
 <p>BATTERIE LEGGERE</p>	 <p>FILTRO ARIA A112 ABARTH</p>		 <p>IMPIANTI ESTINZIONE OMOLOGATI FIA</p>	
 <p>BILANCERE PEDALIERA</p>	 <p>SUPPORTI MOTORE A112ABARTH</p>	 <p>AMMORTIZZATORI A112ABARTH</p>	 <p>BULLONI REGOLAZIONE CAMBER</p>	
 <p>CAVI CANDELE</p>	 <p>SUPPORTI BALESTRE LANCIA FULVIA</p>	 <p>SPECCHI VITALONI CALIFORNIA</p>	 <p>FARI CIBIE' E PIAA</p>	
 <p>COLLETTORE LANCIA FULVIA</p>	 <p>PALO SEMIASSE LANCIA FULVIA</p>	 <p>SUPPORTI BARRA LANCIA FULVIA</p>	 <p>AMMORTIZZATORI BILSTEIN LANCIA FULVIA</p>	

Superemme - Via Bergamo 125 - 26100 Cremona

Tel. e Fax 0372.29.478 - e-mail: super-emme@tiscali.it - www.super-emme.it

Concorso d'Eleganza Villa d'Este

Dal 24 al 26 maggio gli splendidi giardini del Grand Hotel Villa d'Este e di Villa Erba a Cernobbio si trasformeranno ancora una volta in uno straordinario scenario ospitante le più belle automobili e motociclette del passato e le concept car più stravaganti del presente. Svoltosi per la prima volta nel 1929, il Concorso d'Eleganza Villa d'Este è oggi tra le più rinomate manifestazioni del genere al mondo. L'evento si caratterizza per un ampio programma che si protrae per l'intero fine settimana, riservando ai partecipanti un'atmosfera esclusiva e offrendo contemporaneamente a un pubblico più ampio la possibilità di trascorrere il Classic Weekend sul lago di Como insieme agli appassionati di automobili e motociclette classiche. Oltre al concorso automobilistico per gli invitati, che si terrà il sabato nel giardino del Grand Hotel Villa d'Este, le porte dell'attiguo parco di Villa Erba si apriranno a tutti gli appassionati di automobili e motociclette già il venerdì sera con il cinema all'aperto e il sabato e la domenica con i Public Days.



Tour Auto Optic 2000

La retrospettiva storica del Tour de France Automobile (creato nel 1899 dall'Automobile Club de France) organizzata da Peter Auto, nel 2013 si svolgerà dal 22 al 27 aprile raggiungendo così la sua 22esima edizione. All'evento transalpino saranno ammesse solamente le auto che abbiano disputato il Tour de France Automobile tra il 1951 e il 1973. Due le formule di iscrizione offerte ai partecipanti: una più soft denominata Régularité e l'altra più corsaiola denominata Compétition. A Tour Auto Optic 2000, che in questa edizione festeggerà il centenario dell'Aston Martin, parteciperanno tra gli altri Jacques Laffite, Olivier Panis ed Erik Comas. Partenza da Parigi martedì 23 aprile (il giorno precedente verifiche tecnico-sportive al Grand Palais) e arrivo a la Rochelle sabato 27 aprile. Oltre duemila i chilometri da affrontare nelle cinque tappe previste.



È iniziato l'Europeo Rally

La quinta edizione del Rally de Espana Historico, prova di apertura del Campionato Europeo disputatasi l'1-2 marzo, ha visto il prestigioso successo di Carlos Sainz che, affiancato da Luis Moya su una Porsche 911 SC, ha preceduto di oltre un minuto il connazionale Jesus Manuel Ferrero, al via con Javier Anido su una Porsche 911 RS. Ottimo terzo posto per il nostro "Pedro", in gara con Stefano Cirillo su una Lancia Rally 037, e di fatto vincitore dell'appuntamento continentale oltre che della categoria E4. Dall'undicesima alla tredicesima posizione sono giunti altri nostri tre connazionali, con Carlo Maranzana e Maurizio Torlasco (Porsche 911 RS) davanti agli sfortunati Enrico Brazzoli e Maurizio Barone (Porsche 911 RS) e a Maurizio Pagella e Roberto Brea (Porsche 911 S). Ventesimo posto assoluto e successo nella categoria B4 per Luigi Zampaglione e Giuseppe Livecchi (Porsche 911 S). Nella foto la Porsche 911 di Brazzoli-Barone, finiti fuori tempo massimo nella prima tappa dopo aver sostituito il cambio e rientrati in gara nella seconda giornata grazie al super rally.

Giro di Sicilia a giugno

Il Giro di Sicilia, che fece il suo esordio nel 1912, è oggi ritenuta una delle più importanti gare automobilistiche di velocità su strada. La corsa raggiunse la massima popolarità nel 1948 quando, nel suo albo d'oro, si iscrissero i più importanti nomi dell'automobilismo sportivo mondiale quali Biondetti, Marzotto, Villoresi, Taruffi, Collins e Gendebien. Poi, in seguito all'incidente di De Portago alla Mille Miglia nel 1957, anche il Giro di Sicilia non poté più svolgersi. Dal 6 al 9 giugno Alte Sfere e Veteran Car Club Panormus, in collaborazione con Came Sartarelli e AutoMotoClub l'Antico Ciliandro, organizzeranno la 23esima edizione di questa gara di circa 1.150 chilometri, che prenderà il via da Palermo, toccherà nel corso di tre tappe le più suggestive località isolate (tra le altre Erice, Marsala, Cave di Cusa, Campobello di Mazara, Agrigento, Modica, Siracusa, Catania e Acireale) e affrontando la spettacolare salita dell'Etna proseguirà per Taormina, Messina e Capo d'Orlando terminando a Cefalù. I partecipanti potranno anche prendere parte a La Sicilia dei Florio, che si svolgerà domenica 9 giugno sul Circuito delle Madonie. Durante le premiazioni il Veteran Car Club Panormus, il più antico sodalizio siciliano federato Asl, dedicherà un Memorial a Filippo Levatino, uomo simbolo del club palermitano e storico direttore di gara scomparso nel 2012, che ha condotto le ventidue edizioni rievocative sempre a bordo della sua Fiat 1100. Apertesi l'1 marzo, le iscrizioni, riservate a vetture costruite entro il 1970 con certificazione Asi-Fiva, chiuderanno il 31 maggio (il comitato organizzatore potrà ammettere anche vetture di particolare interesse storico costruite dopo 1970). Nel 2012 il Giro di Sicilia è stata insignita del premio Manovella d'Oro, importante riconoscimento Asi per la migliore organizzazione dell'anno.



Rally Costa Brava Historic

L'edizione del decennale del Rally Costa Brava Historic si disputerà dall'11 al 14 aprile prossimi. La regolarità spagnola si svolgerà su un percorso di 1.424 chilometri ripartito in quattro tappe (tutte con partenza e arrivo a Lloret de Mar). Trentacinque le prove cronometrate in programma.

Abbonati in tempo

12 numeri a 66 euro



*Tutta la passione
del passato
in un presente
di convenienza*

Risparmio
paghi 11 numeri invece di 12

Prezzo bloccato
per un anno intero

Comodità
ricevi la rivista tutti i mesi dove più preferisci

Sicurezza
non perdi nemmeno un numero della tua collezione

1MEDIA

COMPILA E SPEDISCI IL COUPON A:
1MEDIA - Via G. Galilei, 3 - 10023 Chieri (TO)

Nome e Cognome

Indirizzo

Città Prov. CAP

Telefono obbligatorio

Indirizzo E-mail:

Desidero abbonarmi a Grace
12 numeri a 66,00 euro

Pagamento: assegno bancario bonifico su IBAN
IT 69 M 05034 01013 000000000898 (allegare copia al coupon)

c/c postale 1005012735 bonifico su IBAN
IT 48 F 07601 01000 001005012735 (allegare copia al coupon)

Intestati a: **1MEDIA S.r.l. via G. Galilei, 3 - 10023 Chieri (TO)**

Firma

Comunicazione importante.
I dati da Lei forniti resteranno esclusivamente in possesso della 1MEDIA S.r.l. e non verranno divulgati ad altre Aziende. Ai sensi dell'art. 13 della Legge n° 675 del 31/12/96, potrà chiedere l'aggiornamento, la verifica o la cancellazione dei Suoi dati in ogni momento, facendo richiesta tramite lettera alla: 1MEDIA S.r.l. - Via G. Galilei, 3 - 10023 CHIERI (TO).



Prende forma il 4° Tuscan Rewind

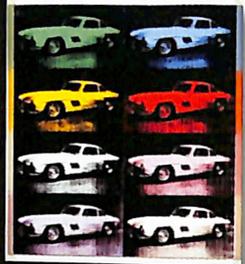
Torna anche nel 2013 il Tuscan Rewind, che si disputerà dal 10 al 12 maggio prossimi sugli sterrati senesi, strade che ancora ricorrono nei vividi racconti del rallysmo mondiale degli anni d'oro. Il patron della Motorproject Vito Piarulli, in collaborazione con REW Event e Montalcino Motorsport, vuole proporre anche quest'anno una tre giorni di rally all'insegna dell'agonismo, amicizia e revival nella splendida cornice della Toscana del Brunello di Montalcino. Ma non solo, perché nel percorso di Tuscan Rewind ci saranno novità importanti che coinvolgeranno altre zone di prestigio della provincia di Siena. Quattro le categorie di vetture ammesse al via: Tuscan Rewind Moderne e Fuori Omologazione, Tuscan Rewind Autostoriche, Autorally Tuscan Rewind Hard (raduno per vetture storiche e moderne sullo stesso percorso del rally), Autorally Tuscan Rewind Soft (raduno per vetture storiche e moderne su un percorso ridotto). Due le tappe previste, sabato 11 e domenica 12 maggio, con partenza e arrivo ancora a Montalcino, che rimane il centro nevralgico e operativo della gara. In via di definizione il percorso, con la prima tappa che verrà profondamente rivisitata e la seconda frazione che invece avrà un tracciato in linea con le edizioni precedenti. Verifiche tecnico-sportive e shakedown, altro momento da non perdere, si svolgeranno venerdì 10 maggio. Nell'immagine i tedeschi Stock-Stock (Porsche 911 Safari), vincitori 2012 della sezione storica. Apertesi l'11 febbraio, le iscrizioni alla quarta edizione di Tuscan Rewind chiuderanno il 6 maggio.

Serata di gala per la Mille Miglia

A metà febbraio si è tenuta a Roma, presso il Circolo degli Affari Esteri, la serata di gala per la presentazione dell'edizione 2013 della Mille Miglia, che prenderà il via da Brescia il prossimo 16 maggio per raggiungere Roma la sera del 17 e fare ritorno a Brescia il 19. Vivere l'emozione di correre la Mille Miglia è un traguardo ambizioso. Ogni anno sono migliaia le iscrizioni, ma sono solo 375 le auto ammesse a partecipare, selezionate esclusivamente tra i modelli che corsero la gara storica dal 1927 al 1957. Oltre il 70% degli equipaggi che partecipano alla Mille Miglia vengono dall'estero e proprio per questo motivo 1000 Miglia srl - la società organizzatrice totalmente partecipata dall'Automobile Club di Brescia -, avvalendosi della preziosa collaborazione del Ministero degli Affari Esteri, ha voluto dedicare la serata alle rappresentanze in Italia dei Paesi da cui provengono gli equipaggi.

Daimler Art Collection a Brescia

Dal Modernismo Classico della scuola tedesca Bauhaus all'Arte Concettuale e al Ready-made di Andy Warhol: dall'8 marzo al 30 giugno Novecento mai visto, la mostra curata da Renate Wiehager, porterà nel Museo Santa Giulia di Brescia i capolavori della Daimler Art Collection. Una rassegna di 230 opere di 110 artisti internazionali: da Josef Albers a Berni Searle, con una speciale sezione dedicata all'automobile quale musa ispiratrice. La mostra, articolata attraverso un percorso che pone in risalto i principali movimenti artistici dell'ultimo secolo, prevede anche un ampio programma educativo per gli allievi delle scuole e degli istituti superiori di Brescia e provincia e coinvolge gli artisti Nic Hess e Luca Trevisani. Nell'immagine un'opera di Andy Warhol.



Rally Piancavallo

Il Rally Storico Piancavallo 2013 si arricchisce di un nuovo settore, il Classic, nel quale entrano a far parte le auto che hanno fatto la storia recente dei rally e che gli appassionati friulani hanno imparato a conoscere e ad apprezzare fin dal 1980, quando ebbe inizio la storia del rally friulano. Ecco alcuni esempi per capire meglio cosa si vedrà durante la gara, in programma il 31 maggio e l'1 giugno prossimi. Il Gruppo Fiat sarà rappresentato dalla Lancia Delta 4WD, dalla Fiat Ritmo 105 TC e dalla Fiat Uno Turbo (per quest'ultima sono ancora da sciogliere delle riserve). Saranno poi della partita Peugeot 205 1.6, Renault 5 GT Turbo e Ford Sierra Cosworth 4x4, modelli già visti a Piancavallo e che costituiscono un gradito ritorno. L'edizione 2013 è stata "costruita" per ospitare un totale di 140 autovetture. Infatti sabato 1 giugno, in coda al rally storico valido per il campionato tricolore, scatterà la gara per auto moderne, novità di questo 2013. Ricapitolando saranno quattro i segmenti di gara: rally storico, all stars (transitano sulle prove speciali ma non gareggiano), classic e moderne.



Il Museo casa Enzo Ferrari compie un anno

Domenica 10 marzo, a un anno dalla sua fondazione, il Mef (Museo casa Enzo Ferrari) ha organizzato a Modena un raduno di veicoli di ogni tipo (auto, moto, bici), il cui denominatore comune è stato il giallo, colore che Enzo Ferrari scelse come sfondo del suo celebre marchio proprio in omaggio alla sua città e che caratterizza l'avveniristica struttura espositiva, aperta tutti i giorni dalle ore 9.30 alle ore 18.





EDIZIONE STRAORDINARIA

TuttoRally+



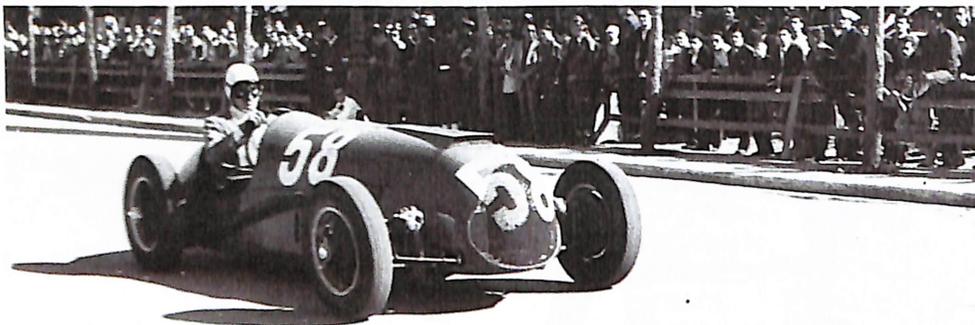
30 anni di Rally

30 anni di TUTORALLY

DAL 16 MARZO IN TUTTE LE EDICOLE



1 MEDIA



Rievocazione del Gran Premio di Bari

Per la terza volta nel giro di quattro anni ritorna, il 18-19 maggio prossimi, la Rievocazione del Gran Premio di Bari, manifestazione organizzata dall'Old Cars Club in collaborazione con l'Automobile Club Bari, promotore della nove edizioni della gara dal 1947 al 1956. In quegli anni corsero a Bari le vetture più famose della storia dell'automobilismo quali Alfa Romeo, Maserati, Ferrari, Mercedes, Cisitalia, Stanguellini e Talbot e piloti mitici quali Nuvolari, Varzi, Ascari, Farina, Moss, Fangio, Bira e Maria Teresa De Filippis. Gli spettatori di quel Gran Premio, che si svolse su un circuito cittadino di 5,4 chilometri, furono decine di migliaia e in quei giorni il capoluogo pugliese richiamò campioni, esperti meccanici e appassionati da tutt'Italia e dall'estero. Una sagra dei motori che è rimasta unica nelle vicende dello sport del nostro Sud. L'allestimento 2013 della Rievocazione del Gran Premio di Bari è già in atto. Tra l'altro, il programma prevede una "passeggiata" delle vetture d'epoca sul lungomare Nazzaro Sauro e una grande mostra tematica del Gran Premio Bari di ieri e di oggi. Si tratterà di due grandi giornate che concluderanno altrettante settimane di manifestazioni e di memorie. Nella foto un momento della prima edizione del Gran Premio di Bari.

Challenge des Vallées Cote d'Azur

Si disputa vicino al nordovest del nostro Paese e quindi potrebbe essere appetibile a molti appassionati nostrani della regolarità. Stiamo parlando del *Challenge des Vallées Cote d'Azur*, serie su cinque gare organizzata da *Autos d'epoque de la Vesubie* (jp.dirosa@dbmail.com; tel. +33.0672710311). Già disputatasi la prima, rimangono ancora quattro appuntamenti: 13 aprile *Ronde Historique de Saint Martin du Var/l'Esteron*, 22 giugno *Ronde Historique de la Vesubie*, 7 settembre *Ronde Historique de Cipieres*, 26 ottobre *Ronde du Comté Niçois*.

In memoria di Ferruccio Lamborghini

Automobili Lamborghini ha reso omaggio alla memoria di Ferruccio Lamborghini (nella foto) a vent'anni dalla sua scomparsa, avvenuta il 20 febbraio 1993. «In questo 2013 in cui la nostra azienda celebra con orgoglio il suo 50esimo anniversario - ha detto il presidente di Automobili Lamborghini Stephan Winkelmann - voglio rivolgere un pensiero al nostro fondatore Ferruccio Lamborghini, che ha gettato le basi di una società che oggi rappresenta l'eccellenza italiana nel mondo, con una produzione caratterizzata da vetture estreme e senza compromessi, proprio come lui le ha volute. Sono certo che Ferruccio sarebbe orgoglioso dei risultati raggiunti». Per Automobili Lamborghini il 2012 si è chiuso con il record di 2.083 vetture consegnate in 45 Paesi. Negli avanzati stabilimenti di Sant'Agata Bolognese lavorano oltre 1.000 persone. E Lamborghini (prima azienda costruttrice di automobili in Italia ad avere ottenuto, nell'ottobre 2011, la certificazione ISO 50001) è l'unica società automobilistica a poter gestire completamente in casa il complesso processo di produzione di una monoscocca in fibra di carbonio. Nel 2012 l'azienda ha inoltre siglato un accordo con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per l'avvio di una collaborazione volta a promuovere iniziative dedicate alla valorizzazione della sostenibilità ambientale dei processi produttivi e dei prodotti.



Sydney-London nel 2014

Quando manca poco più di un anno al rally marathon per auto storiche Sydney-London, in programma dal 12 aprile all'11 maggio 2014, gli organizzatori di Transworld Historic Rallying hanno annunciato che il piano di carico che trasporterà le vetture dei concorrenti in Turchia al termine della tappa australiana è ormai pieno. E visto che in diversi hanno manifestato l'intenzione di partecipare all'evento denominato anche The Big One, gli organizzatori si aspettano di completare il secondo piano di carico in breve tempo. Tra coloro che hanno già dato la loro adesione c'è Hannu Mikkola, che parteciperà alla gara insieme al figlio Vesa dopo aver gareggiato con l'altro figlio Juha nel 2000, quando questo rally marathon si svolgeva al contrario (partenza da Londra e arrivo a Sydney). Il finlandese, campione del mondo rally 1983, tornerà ad affrontare il lungo percorso al volante di una Ford Escort RS 1.800. Tra le varie possibilità di partecipare alla gara c'è quella di volare direttamente a Sydney e qui acquistare una vettura 4x4 nuova preparata per l'evento di regolarità (si tratta proprio di comprare il mezzo e non semplicemente di affittarlo...). Alla gara di regolarità, che affianca quella rallystica, possono prendere parte equipaggi fino a quattro persone. Per informazioni: www.transworldhistoricrallying.com; steve@transworldhistoricrallying.com.

125 anni di esportazioni

In questo 2013 ricorre il 125esimo anniversario delle prime esportazioni di automobili. Nel 1888, infatti, Carl Benz e Gottlieb Daimler iniziarono a commercializzare i loro prodotti soprattutto all'estero, ponendo così le basi per una storia di successo a livello globale. All'epoca Benz e Daimler erano però ancora concorrenti e infatti nel 1886 inventarono entrambi l'automobile indipendentemente l'uno dall'altro. Poi nel 1896 le due aziende - Benz & Cie e Daimler-Motoren-Gesellschaft - si fusero dando vita alla Daimler-Benz AG.



Auto d'Epoca® IN FRANCIACORTA



RADIO MONTORFANO 9° RADUNO

SABATO 27
DOMENICA 28
APRILE 2013

PER INFORMAZIONI

www.radiomontorfano.it

www.autodepocainfranciacorta.it

Tel.: 030 7703037

SABATO 27 APRILE: raduno & auto mercato
DOMENICA 28 APRILE: raduno, passeggiata in Franciacorta,
visita alle cantine, visita ai musei, degustazioni e pranzo.



Concorso d'Eleganza Barone Franchetti

Si è chiusa con successo l'edizione 2013 di Milano AutoClassica, il salone dedicato agli appassionati e agli addetti ai lavori del mondo dell'auto d'epoca, nato con la mission di divulgare e sedimentare questa passione anche nelle generazioni più giovani. Su una superficie espositiva molto più ampia, con grandi spazi test-drive per vivere l'auto all'aria aperta ed eventi speciali per appassionati, curiosi e neofiti, è stato possibile vivere appieno l'esperienza dell'auto classica e sportiva, insieme a tutto il mondo che le ruota attorno. Nel corso di Milano AutoClassica ha avuto luogo il Concorso d'Eleganza Barone Alberto Franchetti che, organizzato dalla Scuderia Tricolore di Reggio Emilia, ha avuto quale tema Performance e Innovazione. Il Premio della Stampa è invece stato assegnato alla Jaguar XK120 OTS 3.4 del 1954, mentre il Chairman's Award è andato alla Alfa Romeo Gran Premio Tipo B P3 del 1932, da sempre proprietà della Casa e con un palmares spettacolare grazie alle vittorie riportate da piloti mitici quali, tra gli altri, Tazio Nuvolari. Alla Porsche 908-01 (in primo piano nella foto) con cui l'attore Steve McQueen, nonostante un piede fasciato, ottenne il secondo posto assoluto e il primo di categoria alla 12 Ore di Sebring del 1970, è stato assegnato il Premio Tag Heuer. Infine il Premio Scuderia Tricolore è andato alla Ferrari 308 GTB con cui Tonino Tognana si aggiudicò il Campionato Italiano Rally 1982.

Partenza frizzante per le Volvo storiche

Brillante inizio di stagione per la Scuderia Volvo, il "braccio sportivo" del Registro Italiano Volvo d'Epoca. Al volante di una PV 544 Sport del 1965 messa a disposizione dal Registro, i coniugi bolognesi Valerio Rimondi e Liana Fava hanno infatti colto il nono posto alla Winter Marathon e il terzo alla Coppa Dalla Favera. Tutto ciò non è che l'inizio, dato che per i due Volvisti felsinei queste prime due gare erano delle tappe di avvicinamento all'obiettivo principale della stagione che è la conquista del Campionato Torri & Motori (serie che Rimondi ha già vinto nel 2012), il cui primo appuntamento - il Trofeo della Secchia Rapita - è in programma mentre questo numero di Grace raggiunge le edicole.

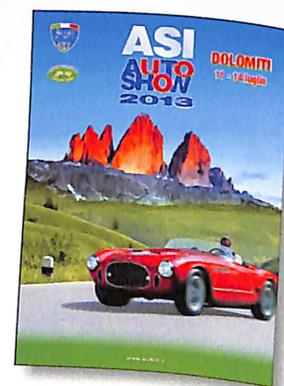
Premiazioni Rally Driver Team-HF Club

Nel corso del tradizionale pranzo sociale, il Rally Driver Team-HF Club ha premiato i suoi campioni e presentato i programmi 2013, che prevedono, tra l'altro, il ritorno del Challenge HF, denominato Trofeo dei Raduni. Loris Giorgetti e Stelvio Rossi hanno illustrato i nuovi progetti e premiato i piloti più attivi, tra cui Mirco Rossi (nella foto), che si alterna con successo alla guida di auto storiche e kart e che nella scorsa stagione ha vinto per la sesta volta il Campionato Italiano Kart classe Rotax 125 DD. Nel 2012 il Trofeo dei Raduni ha visto il successo di Secondo Battazzi, che con la sua Triumph Spitfire ha preceduto Michele Abruzzese (Fiat 500 F) e Sergio Zaghini (Fiat 500 Topolino C).



La Aosta-Pila non si fa

La Squadra Corse Valle d'Aosta, organizzatrice della Aosta-Pila, gara di velocità in salita per auto storiche in calendario dal 23 al 25 agosto prossimi, comunica che la corsa non sarà effettuata a causa della contingente situazione economica che impedisce a molti sponsor (pubblici e privati) di collaborare alla realizzazione dell'evento.



10° AsiAutoShow

Per la sua decima edizione in programma dall'11 al 14 luglio prossimi, l'AsiAutoShow propone un itinerario tutto dedicato alle Dolomiti, complesso montano divenuto nel 2009 patrimonio dell'umanità Unesco. I 100 partecipanti a questa edizione ripercorreranno le strade protagoniste di tanti Giri d'Italia, Coppe delle Dolomiti e Rally San Martino di Castrozza. Il primo giorno si toccherà il Lago di Misurina e le Tre Cime di Lavaredo, mentre nella seconda tappa il Passo Giau, Canazei, il Lago di Alleghe e il Falzarego. Sabato 13 luglio sarà la volta del "giro del Sella", con Pordoi, Gardena e il Valparola. Il tutto si concluderà la domenica quando, già sulla via del ritorno, si sosterrà nei pressi della diga del Vajont. Il raduno si concluderà a Farra d'Alpago sul Lago di Santa Croce con la tradizionale premiazione. La decima edizione dell'AsiAutoShow sarà caratterizzata dal soggiorno per quattro notti al prestigioso Savoia Palace di Cortina d'Ampezzo, la capitale delle Dolomiti che costituirà il baricentro della manifestazione.

AUTOCOLLECTION

3.4.5 MAGGIO 2013

orario: ven. 12,00.18,00 - sab. 8,00.18,00 - dom. 8,00.17,00



Giorgio Alesi

PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO

Milano/Linate Aeroporto ✈



Automotoclub
Storico
Italiano



C.M.A.E.
Club Milanese
Autoveicoli
d'Epoca



Regione
Lombardia
Commercio, Turismo e Servizi



Con il patrocinio di
Città di Segrate
Assessorato alla Cultura



Tel. 02.70200022 - Fax 02.7561050

www.parcoesposizioninovegro.it - autocollection@parcoesposizioninovegro.it



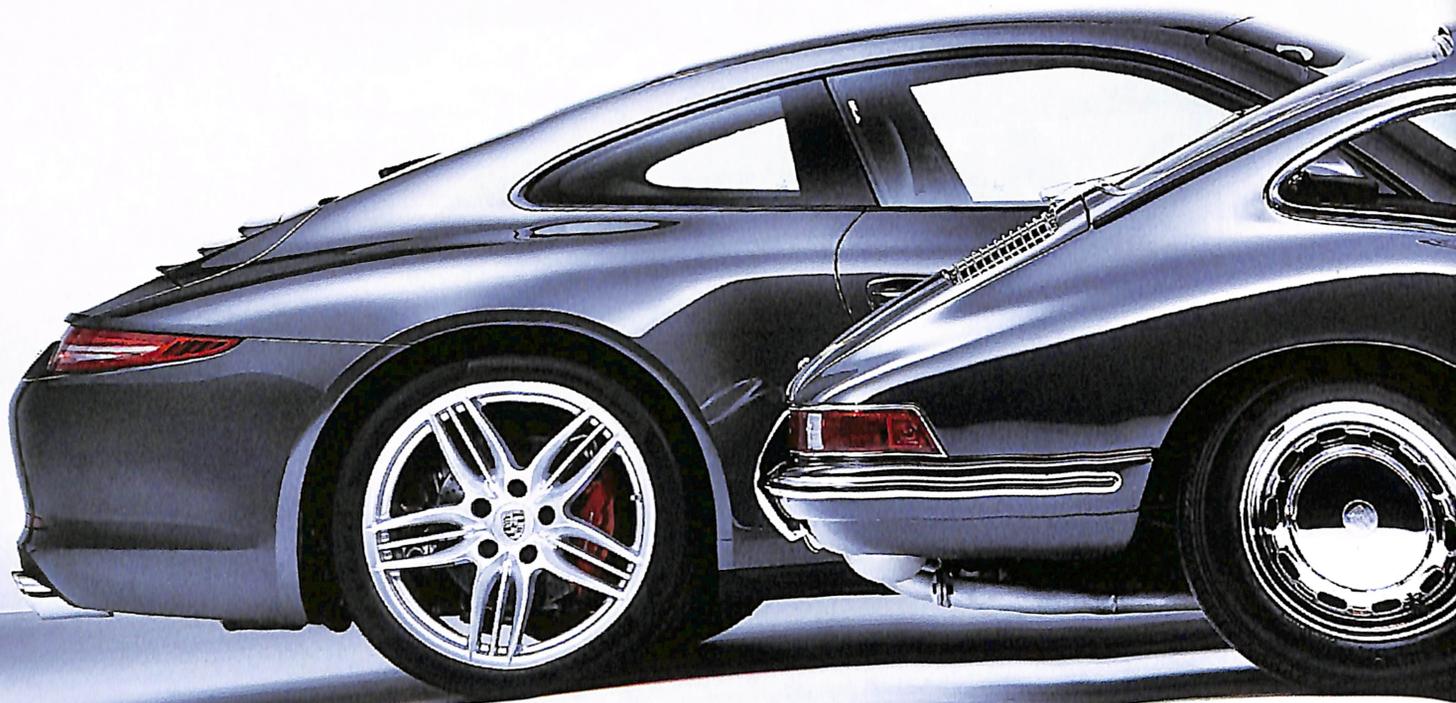
Leggenda INTRAMO



La vettura simbolo di casa Porsche festeggia il suo primo mezzo secolo di vita. Aspirata o turbo, cabrio o coupé. La 911, con tutte le sue varianti e il suo caratteristico motore posteriore a sbalzo, ha contribuito a scrivere parte della storia dell'automobilismo mondiale. E non ha ancora finito.

DI PIETRO CARDONE

NTABILE

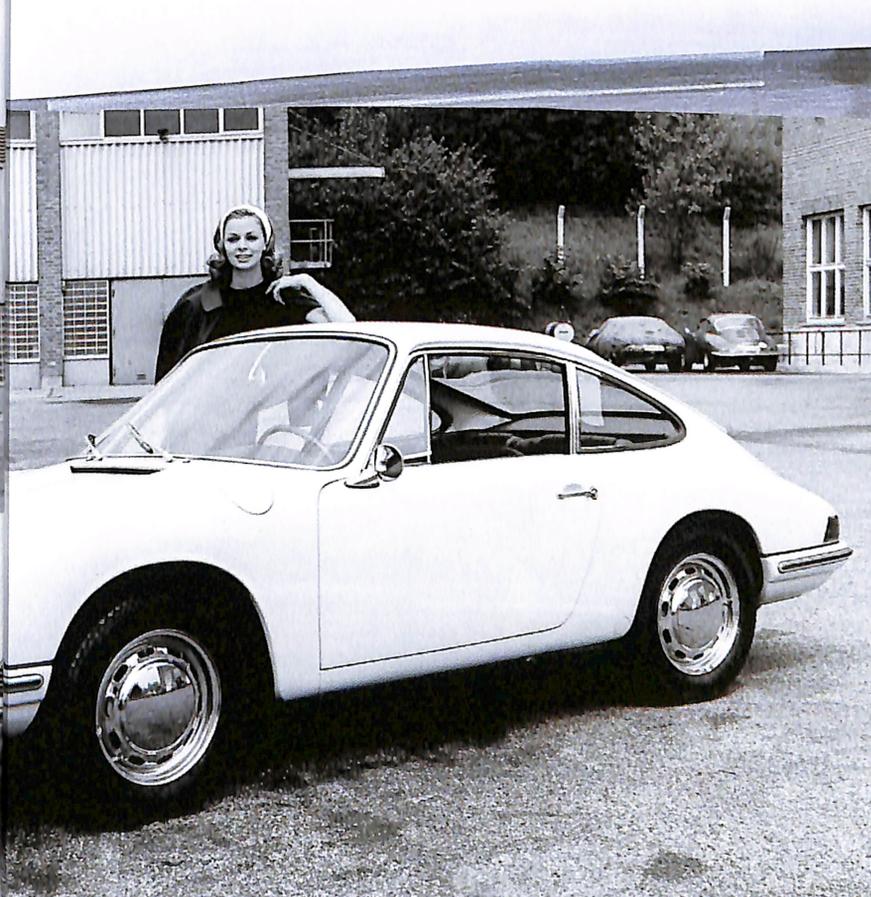
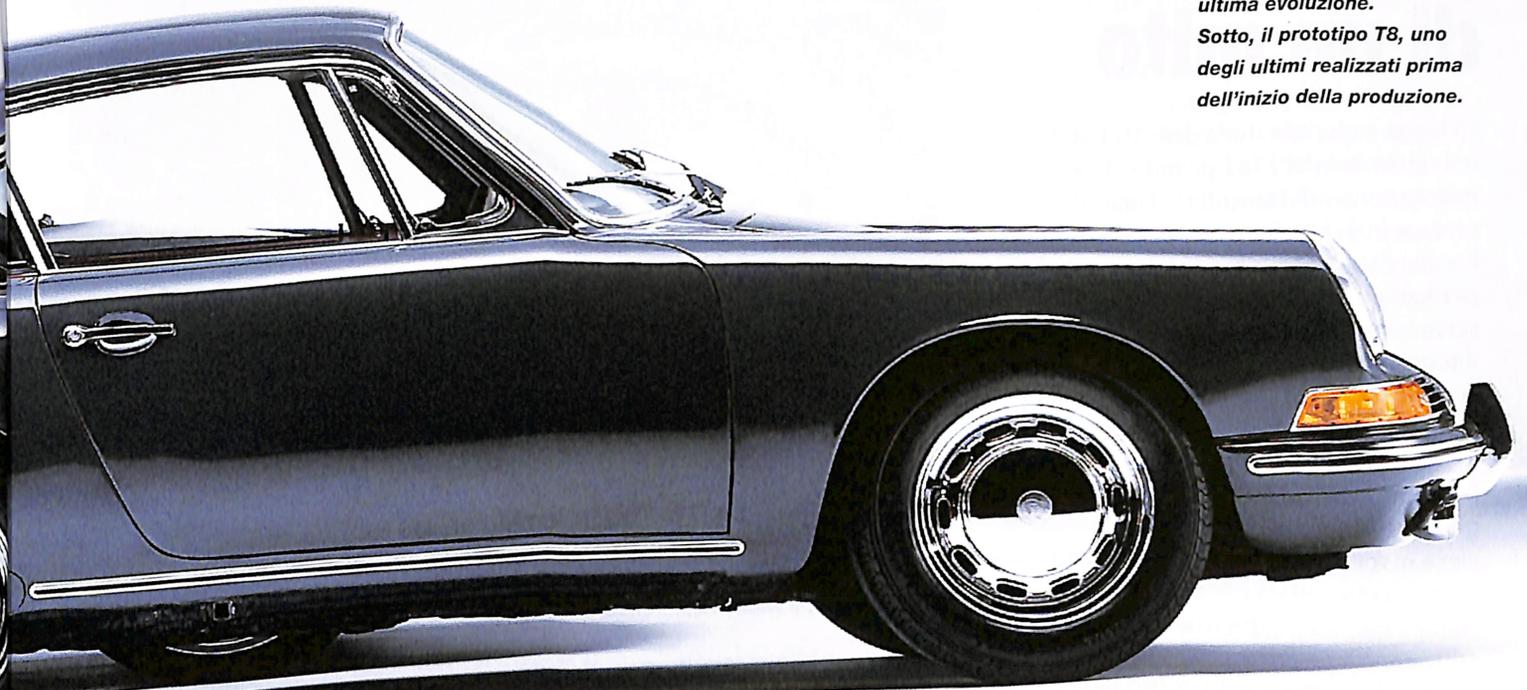


■ «La 911 è l'unica auto con cui si può correre un safari in Africa o la 24 ore a Le Mans e allo stesso tempo andare a teatro o muoversi nel traffico di New York». Con queste parole Ferry Porsche descrisse la sua creatura. E mai affermazione fu più appropriata. Sin dalla sua nascita nel 1963 la 911 ha rappresentato una scelta trasversale, opposta ma pur sempre parallela, alle tradizionali supercar. È sempre stata l'unica al mondo in grado di offrire il connubio perfetto tra prestazioni e praticità d'uso. In 50 anni di onorata carriera ha conservato inalterato il suo Dna, il suo stile e le sue peculiarità, che nell'arco di queste cinque decadi ne hanno decretato il successo. Ancora oggi, nonostante Porsche produca berline, suv, spyder e coupé, la 911 continua a rappresentare la vera spina dorsale dell'intera famiglia di Stoccarda. La sua classica forma a goccia non è mai stata modificata, ma sempre solo perfezionata, modernizzata e affinata. Così come la posizione del suo propulsore, a sbalzo dietro le ruote posteriori che in 50 anni di vita ha diviso il parere degli appassionati e che, bisogna dargliene atto,

ha sempre donato alla coupé tedesca una dinamica di guida unica. Estremamente fisica ed emozionale, ma altrettanto terrificante alle alte velocità, quando la parte anteriore si alleggerisce per via della distribuzione dei pesi sbilanciata. Ma tutto questo è la 911. Passione, genio e sregolatezza in una sola auto. Sportività ed eleganza in un'unica carrozzeria, mai volgare o estrema come quella di molte supercar ma nemmeno banale o anonima come quella di altrettante coupé. Unica. Il tutto per permettere ai fortunati possessori che in cinquant'anni si sono alternati alla guida delle sette generazioni di questo mito di vivere la propria auto quotidianamente. Di godere della sua comodità e funzionalità nel traffico cittadino e nel classico tragitto casa-lavoro e delle sue spiccate doti dinamiche nelle domeniche in pista. La 911 ha dato vita ad un segmento di cui ancora oggi solo lei continua a fare parte, riuscendo a soddisfare le esigenze di una clientela estremamente vasta grazie alle sue innumerevoli versioni. Dalle "tranquille" Carrera, alle cattive e cattivissime Turbo e GT2.



In questa immagine, passato e presente si incontrano: in primo piano la prima 911, dietro di lei la sua ultima evoluzione. Sotto, il prototipo T8, uno degli ultimi realizzati prima dell'inizio della produzione.



I PROTOTIPI

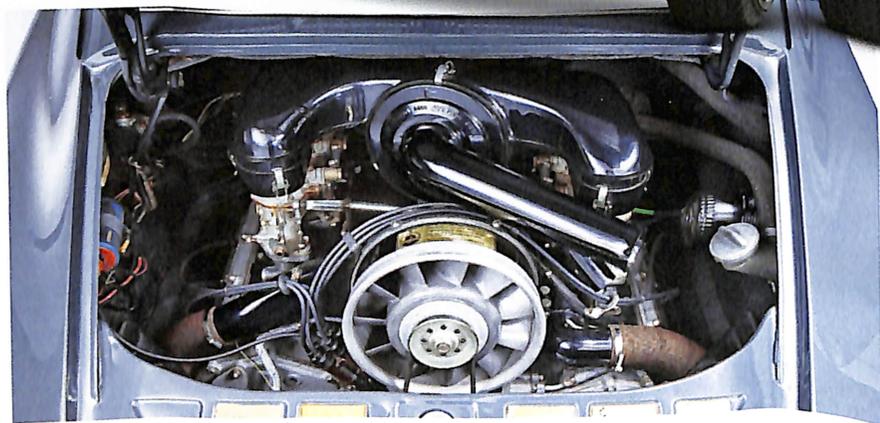
Quattro posti mai nata

Nella seconda metà degli anni Cinquanta Porsche comincia a lavorare allo sviluppo della erede della 356. L'intento iniziale di Ferry Porsche era quello di realizzare una vettura sportiva ma comoda, in grado di accogliere al suo interno quattro persone. In base a queste direttive nasce il prototipo T7, che però non soddisfa il patron della casa tedesca. Il progetto viene bocciato e si decide di optare per l'impostazione 2+2, più scomoda rispetto alla classica conformazione a 4 posti, ma sicuramente più efficace per una migliore resa estetica della carrozzeria. Nascono così i prototipi T8 e T9 che si avvicinano sempre di più al modello definitivo. Le linee della carrozzeria sono pressoché decise e molto ispirate alla 356 Carrera Abarth del 1960 sviluppata da Franco Scaglione, mentre negli interni restano il volante e il quadro strumenti della 356 che verranno sostituiti soltanto al momento del lancio.

1963 - 1973

La nascita di un mito

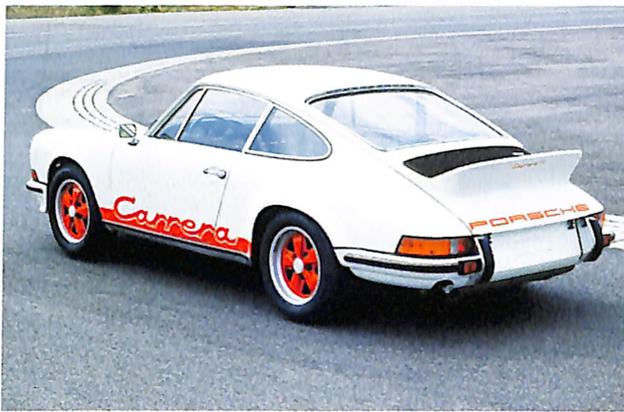
La lunga e gloriosa storia della 911 comincia nel settembre del 1963 quando al Salone Internazionale di Francoforte Porsche presenta la 901. La vettura nasce per sostituire l'ormai datata 356, rimasta in commercio per ben quattordici anni e della quale conserva comunque diverse specifiche. Il motore, infatti, è un boxer raffreddato ad aria in blocco con la frizione, il cambio e la trasmissione. Il successo è immediato e la vettura viene messa in produzione l'anno successivo. Il nome 901, però, per via di uno scontro con Peugeot, che già ha registrato quella sigla per i suoi modelli, viene modificato in 911. Ma nonostante i molti consensi ottenuti da parte del pubblico e della stampa non sono tutte rose e fiori. In molti criticarono il prezzo eccessivamente alto che nel 1956 è di 21.000 marchi - poco più di 12.000 euro odierni - e la notevole propensione della vettura al sottosterzo a causa della mancanza



In questa immagine, una 911 Turbo del 1986, ancora dotata della sola trazione posteriore. A destra, una 911 Carrera di seconda generazione con i nuovi paraurti "ammortizzati".



Qui a sinistra e in alto a destra, alcuni dettagli della prima 911 del 1963. A destra, la Carrera RS del 1972 che porta al debutto la famosa "Coda d'anatra".



delle barre stabilizzatrici. Tuttavia, negli anni Sessanta il debutto della 911 porta con sé moltissimi elementi fino a quel momento inediti per il mercato dell'auto. È, infatti, uno dei primi modelli ad essere dotati di sterzo a cremagliera ZF, mentre la quasi totalità delle sue rivali adotta ancora la vite senza fine. Anche il suo impianto frenante a quattro dischi di serie rappresenta un vero lusso in quegli anni. Al top anche la dotazione di sicurezza: oltre alla predisposizione per le cinture di sicurezza, le 911 sono dotate di parabrezza stratificato che non si frantuma in caso d'incidente. Una vera novità negli anni Sessanta. Il propulsore di due litri dei primi modelli eroga una potenza massima di 130 CV, che nel corso degli anni viene incrementata fino a raggiungere i 160 CV sulle S del 1966, lo stesso anno in cui entra in commercio la prima Targa. Nel '67 fa il suo esordio lo Sportomatic, il primo cambio semiautomatico per la 911. Nel 1969 debutta il nuovo propulsore di 2,2 litri con potenze comprese tra 125 e 180 CV, mentre nel '71 viene presentato il 2.4. Ma il vero canto del cigno della prima generazione è rappresentato dalla 911 Carrera RS 2.7 del 1972, famosa per essere la prima Porsche dotata di spoiler posteriore a "coda d'anatra".

SERIE G 1973 - 1989

16 anni sulla cresta dell'onda

Delle sette generazioni di 911, la seconda, nota con il nome di Serie G, è sicuramente la più longeva. Nessun'altra è stata prodotta per così tanto tempo. Sono molte le modifiche apportate rispetto alla prima generazione. La nuova 911 si distingue sin dal debutto per la grande attenzione riservata alla sicurezza. Fanno il loro debutto i nuovi e vistosi paraurti dotati di una sorta di ammortizzatore dal dubbio gusto che li divide dalla carrozzeria, oltre alle cinture di sicurezza a tre punti e ai poggiatesta integrati nei sedili. Ma la seconda serie non è passata alla storia soltanto per la spiccata sicurezza dei suoi modelli. È, infatti, la generazione che diede alla luce la prima 911 Turbo. È il 1974 e i tecnici Porsche, spinti dalle profonde cono-

scenze maturate nelle competizioni, decidono di trasferirle nel mondo delle stradali e di dotare la loro coupé di una turbina. Nasce così la prima sportiva di serie sovralimentata tramite un turbo azionato dai gas di scarico. Prende vita un mito. Spinta da un propulsore di tre litri in grado di erogare 260 CV, la Turbo unisce stile e prestazioni e diviene ben presto il sim-

bolo della Casa di Stoccarda. Nel 1977 arriva il primo incremento di potenza: la cilindrata sale a 3,3 litri e grazie all'adozione di un intercooler il motore arriva a sviluppare 300 CV. Nello stesso anno debutta la SC, dove la S stava per "Super" e C per "Carrera", mentre nel 1989 nasce un altro mito, la 911 Carrera Speedster.





In questa immagine, la Carrera Coupé Tipo 964 del 1989. Nell'altra pagina, la Carrera 4 Cabriolet.



TIPO 993 1993 - 1997

Salto di qualità

La 993 è una delle serie più famose della 911. Quella che ancora oggi fa battere il cuore di moltissimi appassionati. La nuova generazione segna un forte taglio con il passato a partire dal design. I paraurti vengono integrati e i fari adottano la nuova tecnologia Pes. Nel complesso, quindi, la macchina risulta più compatta e affusolata. Ma le novità non sono soltanto estetiche. È la prima 911 concepita con il nuovo telaio in alluminio e sfrutta un comparto sospensivo completamente riprogettato. Nel 1995 la Turbo viene dotata per la prima volta della trazione integrale e il suo motore

viene ulteriormente potenziato tramite l'adozione di due turbocompressori. A questo punto la gamma 911 è completa: si va dalla Carrera alla Turbo passando per la Cabrio e la Targa, quest'ultima ora dotata di un nuovo tetto in vetro scorrevole. C'è una 911 per tutte le esigenze. O forse no. Nel 1995 Porsche decide ampliare ulteriormente la propria gamma realizzando un modello appositamente studiato per i suoi clienti più sportivi e amanti delle competizioni. Partendo dalla base offerta dalla Turbo, nasce la 911 GT2. La massima espressione dell'intera gamma.



TIPO 964 1989 - 1993

Arriva l'integrale

La terza serie segna il debutto della trazione integrale sulle 911 Porsche sviluppa il suo schema per prendere parte alla Parigi-Dakar e da qui, forte dell'esperienza maturata nel corso di tre partecipazioni, due delle quali vittoriose, trasferisce il suo know how prima sulla 959 e poi sulle 911. Nasce così la 911 Carrera 4, la prima 911 a quattro ruote motrici. Era spinta da

un motore boxer di 3,6 litri raffreddato ad aria in grado di sviluppare 250 CV. La Carrera 4 si distingueva per il paraurti posteriore aerodinamico e lo spoiler estraibile elettricamente. Offriva di serie l'Abs, il cambio Tiptronic e il servosterzo. Nel 1992 la Turbo viene dotata del nuovo propulsore di 3,6 litri che fa impennare la potenza massima a 360 CV.



Sotto e a sinistra, la 911 Carrera Coupé serie 993. Ancora oggi una delle più apprezzate.



TIPO 996 1997 - 2004

Raffreddata ad acqua

È la generazione della svolta. Pur conservandone immutato il fascino, la quinta serie segna un grandissimo passo avanti rispetto al passato. È la prima 911 ad essere azionata da un propulsore boxer raffreddato ad acqua, abbandonando definitivamente il raffreddamento ad aria. Per la prima volta i fari dalla forma tonda lasciano il posto a nuovi proiettori dalla forma a goccia che includono

anche gli indicatori di direzione. Il nuovo stile lascia inizialmente un po' interdetti i puristi ma la forma ora più affusolata della vettura permette di contenere il coefficiente di penetrazione aerodinamica in 0,30. A partire dal 1999 la gamma si allarga nuovamente con l'ingresso a listino di un altro modello ad alte prestazioni. Si tratta della GT3, degna erede delle Carrera RS. È la 911

con motore aspirato più veloce mai prodotta. La sua velocità di punta è di 302 km/h ed è in grado di girare al Nürburgring Nordschleife in meno di 8 minuti. Novità anche per la GT2 che viene dotata di serie di impianto frenante in carboceramica.

In questa immagine, l'ultima evoluzione della 911. A destra, la 911 Turbo serie 997.





Sopra e a sinistra, la 996 Carrera Coupé del 2001 spinta dal propulsore boxer di 3,4 litri. La prima raffreddata ad acqua.



OGGI

Evoluzione continua

Con la sesta serie, in vendita dal 2004 al 2011, Porsche modifica nuovamente lo stile della 911 riproponendo i fari dalla forma tonda e nel 2006 modifica la Turbo. Viene dotata di due nuovi turbocompressori con turbina a geometria variabile, divenendo la prima auto a benzina al mondo dotata di questa tecnologia e nel 2008 si arricchisce dell'iniezione diretta. L'ultima generazione, nata nel 2011 è

figlia della moderna filosofia di downsizing che vuole motori sempre più piccoli per contenere consumi ed emissioni. Sottrarsi a questo nuovo trend è impossibile e anche Porsche si deve uniformare. Ma a modo proprio. La cilindrata della nuova Carrera, infatti, scende a 3,4 litri, ma la potenza sale comunque di 5 CV, segno del profondo lavoro svolto dai tecnici di Stoccarda.

Gloria eterna

Cinque Mondiali Marche ed un centinaio di successi assoluti sono i numeri di una vettura che in pista ha lasciato il segno. Anche quando la Casa di Stoccarda non l'ha più sviluppata.



DI GIAN DOMENICO LORENZET

■ È stata senza dubbio la massima evoluzione della Porsche 911 anche se, alla fine, del modello originario manteneva giusto la linea e qualche particolare. Stiamo parlando della 935, una vettura che ha segnato come poche la storia delle corse su pista. Basti dire che per ben 41 volte ha vinto nel Mondiale Marche e per altre 63 ha primeggiato nel prestigioso campionato Imsa ospitato sui circuiti americani. L'ennesimo esempio, la 935, di uno dei più grandi pregi della

Porsche: quello di saper ricavare da modelli stradali vetture vincenti ad altissimo livello nelle competizioni. L'auto fa la sua apparizione nel 1976: subito sembra "solo" una 911 modificata, con un diverso frontale ed i parafanghi laterali posteriori allargati al massimo. Ma le successive evoluzioni allargheranno il solco tra la vettura originaria e la sua discendente. Esteriormente della 911 manterrà pochi elementi come le porte, i finestrini, il tetto e il cofano anteriore, sotto il "vestito" molte novità come la sostituzione delle barre di torsione con delle molle elicoidali in titanio.



Walter Röhrl, due volte campione del mondo rally, posa accanto a due "perle" della storia Porsche: sulla sinistra la 911 Turbo S e sulla destra la 935 Gruppo 5 nella versione apparsa nel 1977.

Nuovi regolamenti

In quel 1976 la Commissione sportiva internazionale, antesignana della Fia, aveva varato nuovi regolamenti tecnici a proposito di Gruppo 4 (Gran Turismo) e Gruppo 5 (vetture di produzione modificate) mentre il Gruppo 6 rimaneva riservato ai prototipi. Potevano appartenere al Gruppo 5 le evoluzioni di vetture derivanti dai Gruppi da 1 a 4, auto di produzione fabbricate in almeno 400 esemplari in due anni. Alla luce di queste nuove normative la Porsche decise di mettere a punto la 934 per il Gruppo 4 e la 935 per il Gruppo 5. Preparò anche una sport scoperta, che prese il nome di 936, iscritta in Gruppo 6. I Campionati del Mondo diventavano, di fatto, due: Marche e Sport. La 935 era considerata un'evoluzione della 934, che a sua volta derivava dalla Carrera RSR. La 935 era dotata di un motore di 2.856 cc, in un'epoca in cui le Carrera RS e le Turbo erano delle 3 litri. In fase di progettazione della vettura gli ingegneri erano partiti dal motore turbo da 2.100 cc della Carrera da corsa del 1974, ed erano arrivati fino al propulsore da 2,8 litri.

La "grana" scambiatori

La Porsche trovò qualche difficoltà in fase di omologazione della vettura: aveva pensato a delle portiere particolari con presa d'aria tipo Naca, ma questa idea non fu accettata e fu costretta a tornare a quelle originali della 911. Un altro problema era lo scambiatore di calore aria-aria posteriore che serviva a raffreddare l'aria compressa del turbocompressore. Per sistemarlo era necessaria una modifica del cofano posteriore, giudicata fuori legge. I tedeschi quindi dovettero tornare a quello del modello di serie. Stante questa situazione, a partire dal luglio 1976 lo scambiatore fu sostituito da due scambiatori raffreddati ad acqua, piazzati sopra le condutture di aspirazione, come nella 934. I radiatori vennero piazzati nei parafranghi anteriori, davanti alle ruote.

Il doppio turbo

I successi non fecero dormire sugli allori i tecnici tedeschi. Il responsabile dello sviluppo della 935, Norbert Singer, aveva nel frattempo sfruttato i "buchi" dei regolamenti e riuscì ad installare trasversalmente, davanti al vano motore, uno scambiatore di calore aria-acqua di dimensioni maggiorate al posto dei due piccoli scambiatori originari. E il turbo KKK venne sostituito con altri due più piccoli, diminuendo il tempo di iner-

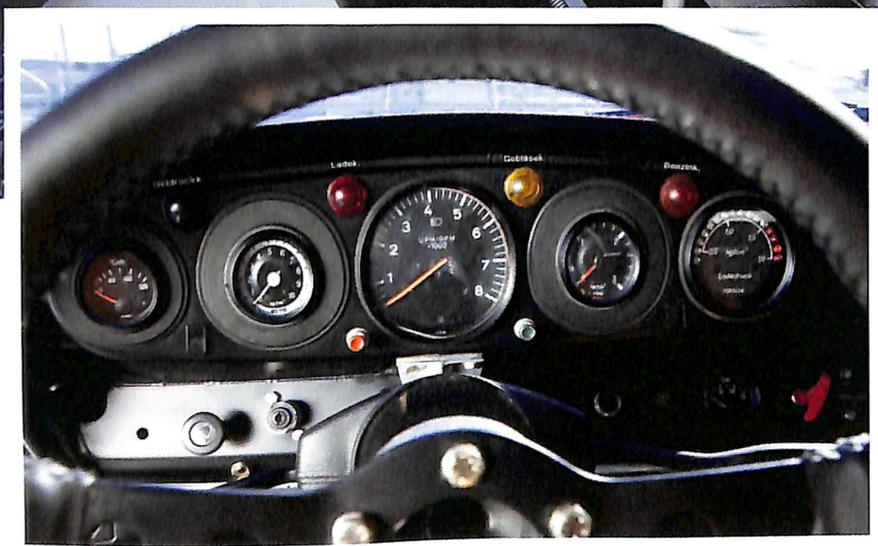


zia nella risposta. Nel 1977 furono costruiti 16 esemplari di 935, e la maggior parte disponeva di un motore con il doppio turbo con potenza di 630 CV contro i 590 della versione "monoturbo". Il lavoro dei tecnici si concentrò soprattutto sulla coda che venne pesantemente modificata. Si adottò un cofano in un solo pezzo in fibra di vetro che ricopriva l'intera parte posteriore della carrozzeria di serie, compreso lo spoiler, che si prolungava fino alla massima lunghezza consentita. Era un'interpretazione estremizzata e molto personale, ma regolare, del concetto dei "dispositivi aerodinamici" di cui parlava il regolamento dell'epoca. Grazie alla notevole profilatura aero-

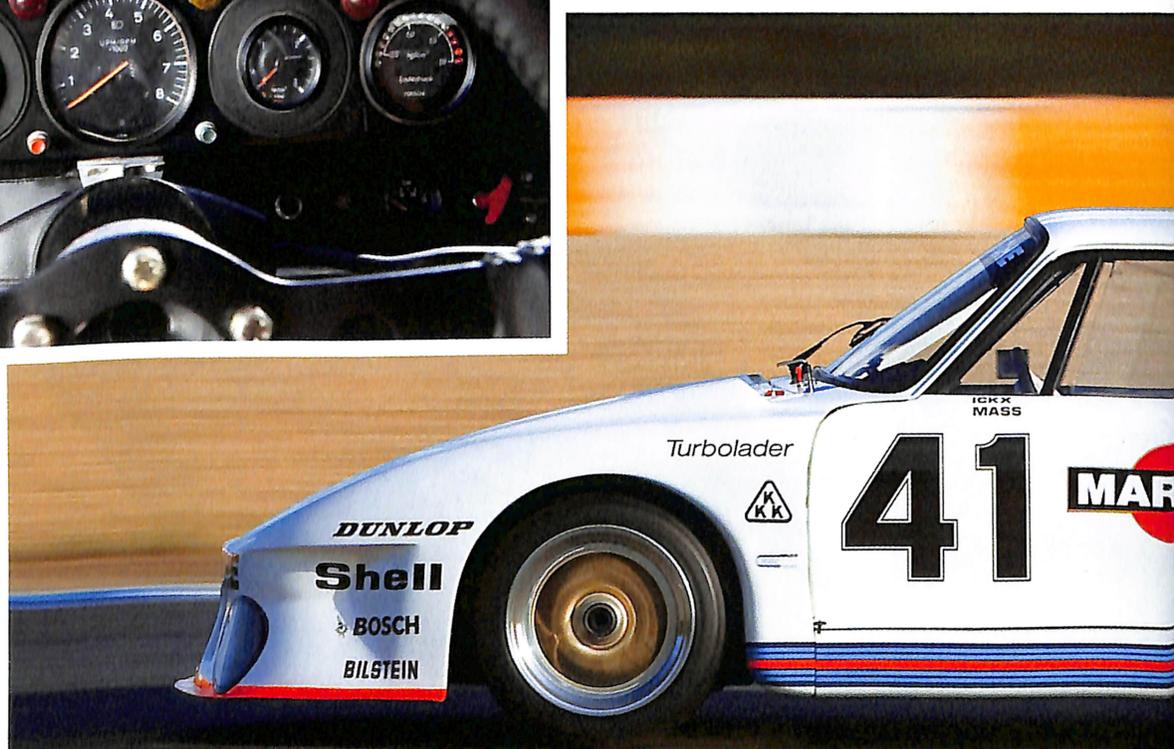
Sopra ancora Walter Rohrl al volante della vettura tedesca, sotto un'immagine dello specchietto retrovisore carenato sul cofano. In basso nell'altra pagina il vano anteriore con il serbatoio della benzina e quello dell'olio.





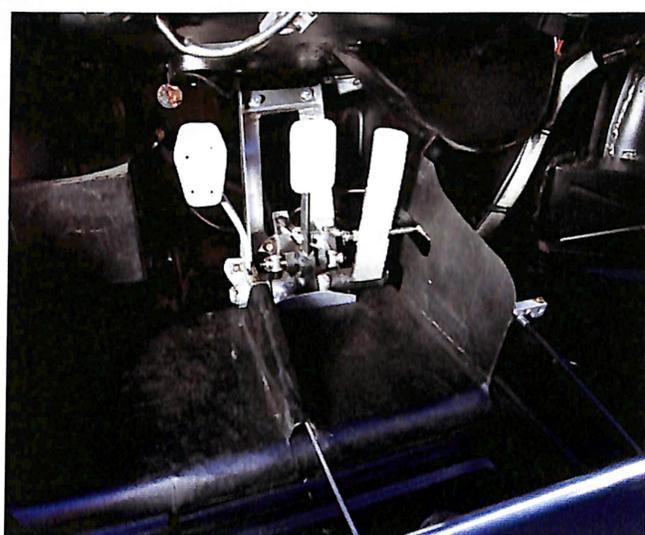
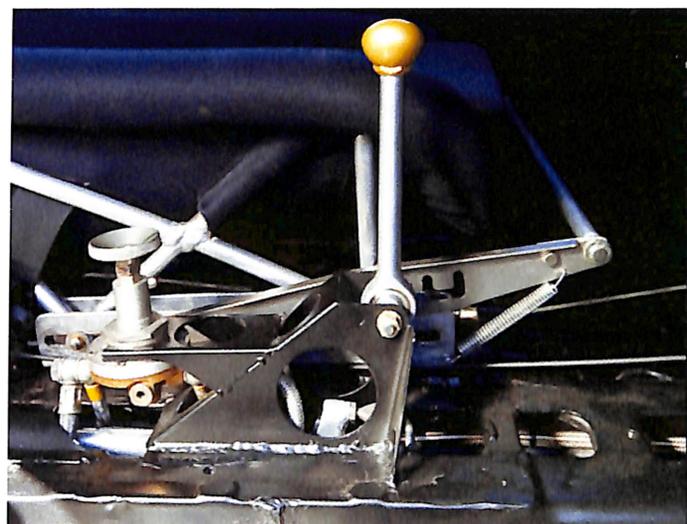


In alto una vista generale dell'abitacolo della vettura, capace di vincere titoli a ripetizione in pista. Qu sopra un particolare del cruscotto, al centro del quale campeggia il contagiri.





Sopra il ripartitore di frenata e, a destra, la leva del cambio che sono posizionati sul tunnel centrale. Sotto la pedaliera infulcrata in basso.



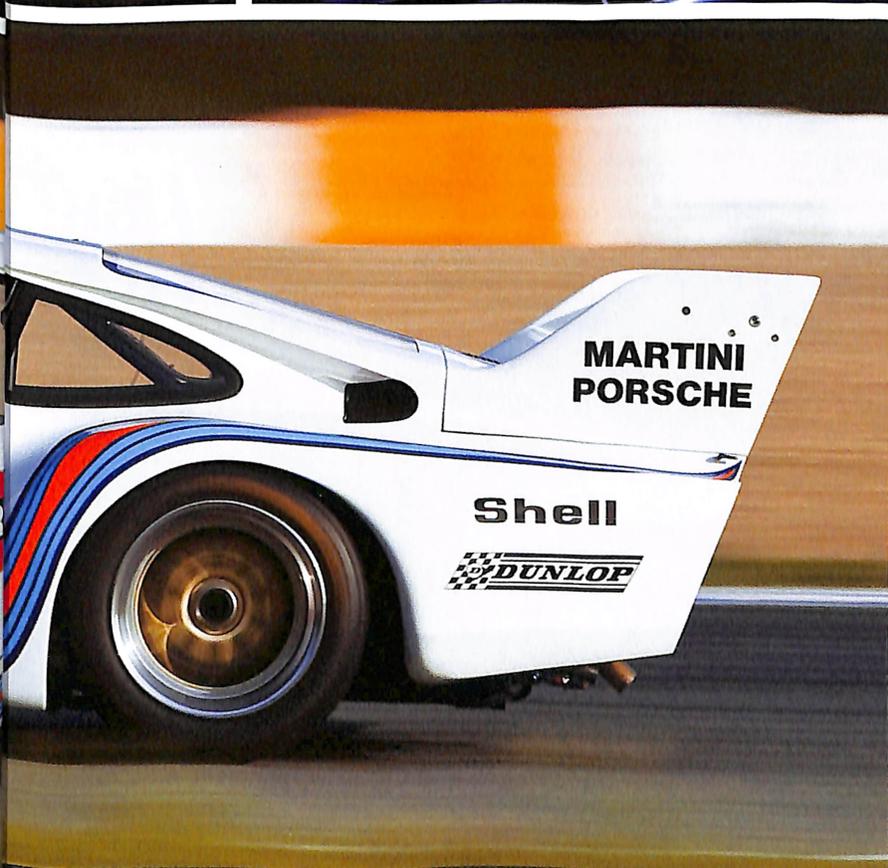
dinamica, l'auto arrivò a segnare una velocità di punta di ben 322 km/h. In quello stesso anno fu sviluppata una 935 denominata "baby" con motore turbocompresso di 1,4 litri (equiparata quindi ad una 2 litri) che gareggiò solamente in un paio di occasioni con al volante Jacky Ickx, imponendosi ad Hockenheim nella sua categoria. Era quello che ci voleva per impedire alla Bmw di soffiare il titolo iridato alla Porsche con le vittorie a raffica nella categoria di cilindrata inferiore.

Quattro valvole

Altri interventi riguardarono il motore: venne ridisegnato adottando le quattro valvole (cave e raffreddate al sodio) per cilindro ed il raffreddamento a liquido dato che le valvole non permettevano passaggi sufficienti per assicurare un efficace raffreddamento ricorrendo solo all'aria. I tecnici, poi, optarono per nuove testate separate, più piatte, con un carter unico per bancata. La distribuzione avveniva con ingranaggi dritti invece delle solite catene, ma i cilindri erano ancora raffreddati ad aria. Infine carter e albero motore derivavano dal modello di serie montato sulla 930 Turbo.

La Moby Dick

L'evoluzione estrema della 935 la si ammirò nel 1978. In quell'anno esordì una Gruppo 5 dalle forme inconsuete ed affascinanti: si chiamava Moby Dick. Norbert Singer aveva ancora una volta sfruttato al massimo le possibilità offerte dal regolamento. Abbassò la scocca di 5 cm (fatto che obbligò i tecnici a rovesciare la scatola del cambio per evitare che i semiassi avessero angolazioni eccessive) e disegnò due sottotelai tubolari per sostenere frontale e coda. La cilindrata fu portata a 3,2 litri, con una potenza di 750 CV mentre il peso minimo arrivò a quota 1.030 kg. Delle versioni esasperate arrivavano a 850 cavalli a 8.200 giri.

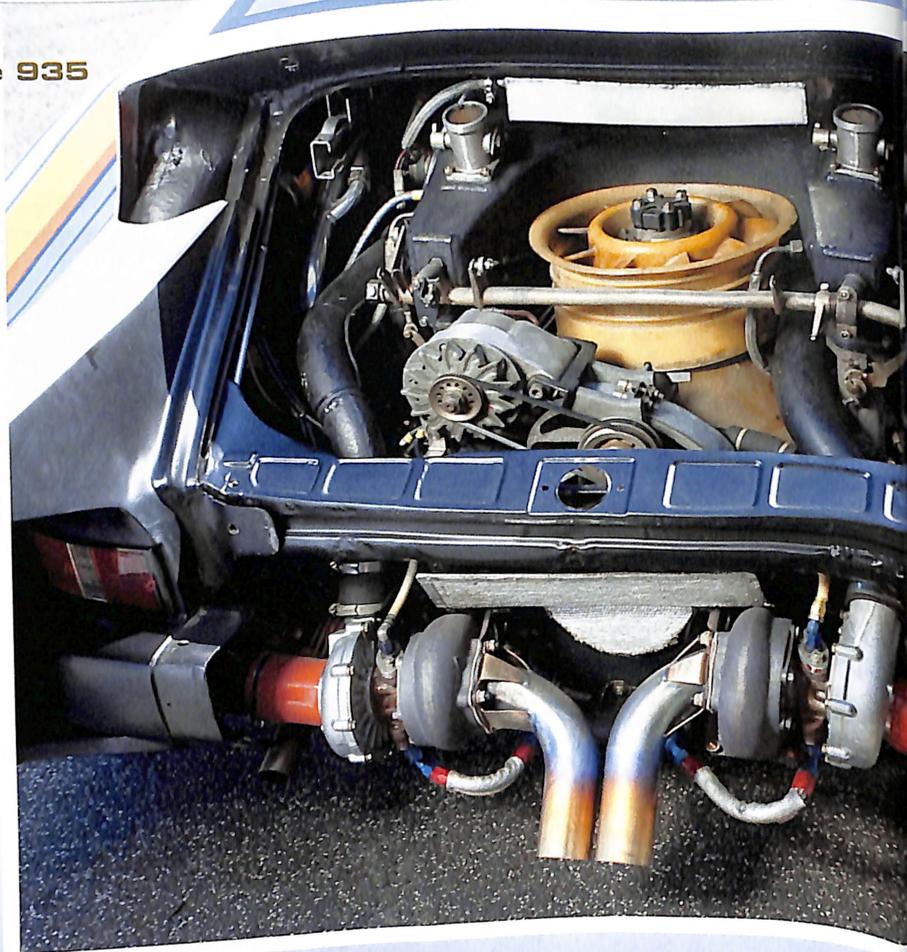


Arriva Kremer

A quel punto la Porsche, sazia di vittorie, sospese lo sviluppo della vettura. Nel frattempo la scuderia di Erwin e Manfred Kremer a Colonia allestì per il 1979 una versione della 935, denominata K3 che aveva alcune evoluzioni come le prese d'aria lungo la parte superiore dei parafranghi anteriori. Con una 935 K3 Klaus Ludwig, Don e Bill Whittington vinsero la 24 Ore di Le Mans e la 6 Ore di Watkins Glen e lo stesso Ludwig s'impose nel campionato tedesco. Nel 1981 fu la volta della K4, evoluzione della Moby Dick con largo uso alluminio, fibra di carbonio e kevlar. Dopo sei anni di onorato servizio le 935 iniziavano a mostrare la corda nei confronti di avversarie più evolute ma in America continuarono a dominare la serie Imsa fino alla fine del 1982.

Striscia vincente

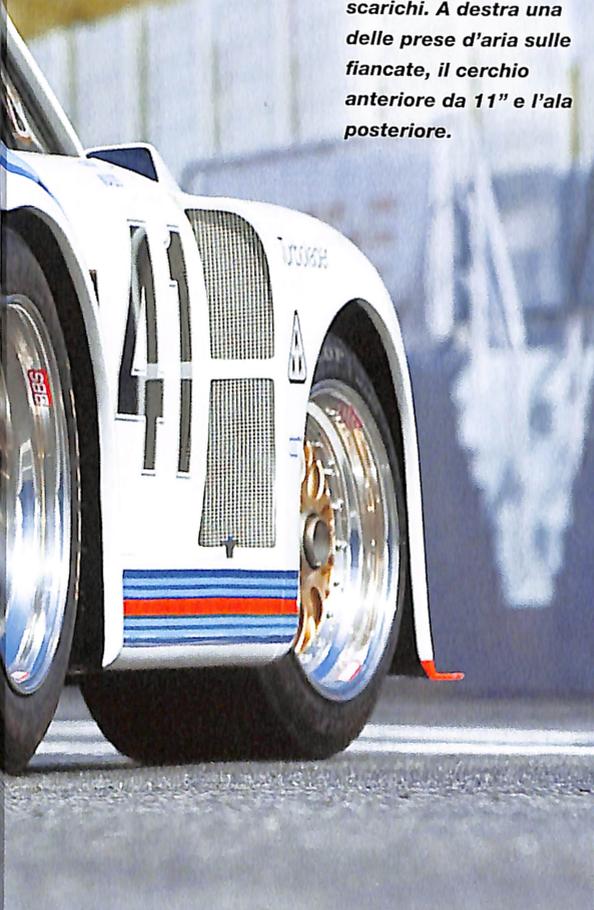
La saga della 935 comincia nel 1976 con le vittorie al Mugello ed a Vallelunga di Ickx-Mass, grazie agli altri successi a Watkins Glen e Digione, rispettivamente di Stommelen-Schurti e Ickx-Mass, a fine stagione arriva il titolo Marche con dieci





punti di margine sulla Bmw. Nel 1977 si impose in quasi tutte le gare, vincendo ovviamente il titolo: è prima al Mugello con Stommelen-Schurti, a Silverstone con Ickx-Mass, al Nürburgring grazie a Hezemans-Schenken-Stommelen, a Watkins Glen (Ickx-Mass-Follmer), a Brands Hatch con Ickx-Mass, a Hockenheim (Wollek-Fitzpatrick) e Vallelunga con Moreschi-"Dino". Nel 1978 la Porsche non lasciò nulla ai rivali vincendo tutte le gare in programma. Nel 1979 la 935 proseguì la collezione di vittorie nel Mondiale Marche, così come fece anche nel 1980 nonostante le insidie della Lancia Beta Montecarlo che nella divisione inferiore faceva incetta di punti. Nel 1981 le 935 si imposero ancora a Daytona (Garretson-Rahal-Redman), a Sebring con Leven-Haywood-Holbert, a Monza grazie a Doren-Laessig, a Riverside con Fitzpatrick-Busby, a Silverstone con Schornstein-Grohs e Walter Rohrl, a Mosport Park (Stommelen-Grohs) ed a Elkhart Lake, dove s'imposero ancora Stommelen-Grohs. In carriera la 935 si è aggiudicata cinque Mondiali Marche, dal 1976 al 1980, e altri cinque titoli Imsa tra il 1978 e il 1982.

Sopra ed a fianco due immagini della vettura con il sei cilindri boxer. Da notare le due turbine piazzate proprio in prossimità degli scarichi. A destra una delle prese d'aria sulle fiancate, il cerchio anteriore da 11" e l'ala posteriore.



Porsche 935 1976	
Motore	posteriore longitudinale, 6 cilindri boxer, 2.857 cc
Alesaggio e corsa	91,4 x 71,1 mm
Rapp. compres.	6,5:1
Potenza max	590 CV a 7.900 giri
Coppia max	60,57 Kg/m a 5.400 giri
Alimentazione	a iniezione meccanica Bosch
Distribuzione	monoalbero a camme in testa, uno per bancata
Raffreddamento	ad aria
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio a cinque marce più retromarcia
Freni	a disco autoventilati
Serbatoio	n. d.
Pneumatici	16 x 11" ant., 19 x 15" post.
Lunghezza	4.681 mm
Larghezza	1.971 mm
Passo	2.270 mm
Altezza	1.264 mm
Carreggiata	n. d.
Peso	970 kg.
Velocità massima	340 km/h circa
Consumo medio	50 litri x 100 km

