

GRACE

CLASSIC CARS



€ 5,50 Italy only
Mensile Anno VI
N. 11 Novembre 2008



RALLYLEGEND

Time machine

MONDIALE MARCHE
Meglio della F1



PORSCHE 908
Il peccato originale

Pubblinter SpA - Spedizioni in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. 27/10/2004 L. n. 48) art. 1 comma 1, DCB Milano

Regine delle piste Porsche 908 K

LA CAPOST



IPITE



Fu la prima vettura della Casa tedesca nata per gareggiare alla pari con gli avversari su ogni tipo di pista. Una linea aggressiva ed armoniosa, ancora attuale ed un motore ormai mitico, l'otto cilindri boxer, fanno di lei una pietra miliare dell'automobilismo da corsa.

DI GIAN DOMENICO LORENZET FOTOGRAFIE GRAZIOLI

■ In fondo, è giusto che trovasse casa qui. Cermenate dista una trentina di chilometri (scarsi) da Monza, dal tempio della velocità per eccellenza. L'aria che si spande intorno all'autodromo brianzolo è quella giusta, quella di motori ed agonismo allo stato puro. Lei si trova bene in questo ambiente, lo sport ce l'ha nel Dna e non fatica a mostrarlo anche se sembra riposare tranquilla. Sono passati quarant'anni esatti da quando la Porsche 908, questa 908, vide la luce ma il tempo sembra essere solamente un dettaglio: la sua anima sportiva viene fuori con prepotenza ed eleganza, mette in mostra un fascino che le auto da corsa di oggi, seppur tecnologiche e sofisticate, faticano quantomeno a pareggiare.

La sua "casa"

La "nostra" Porsche 908 Coupé è... parcheggiata nei capannoni della Ebimotors, prima struttura ufficiale Porsche Motorsport in Italia, nata una decina di anni fa. Enrico Borghi ed i suoi collaboratori sono un punto di riferimento per gli amanti delle vetture di Stoccarda e specialmente per i clienti sportivi, dato che sono specializzati nella preparazione di Porsche da pista. Da qualche mese la 908 è oggetto delle amorevoli cure dei tecnici della struttura comasca che l'hanno riportata agli antichi splendori.



In alto una vista posteriore della vettura tedesca con la conformazione della carrozzeria per l'utilizzo "extra gara". Sopra l'aerodinamico parabrezza anteriore ed il tergicristallo, a destra il finestrino laterale.



In alto da sinistra in senso orario: la copertura del motore con le prese d'aria per i tromboncini, una particolare del lato destro della vettura, il tappo alleggerito del serbatoio ed il radiatore posizionato sul muso della Porsche 908.

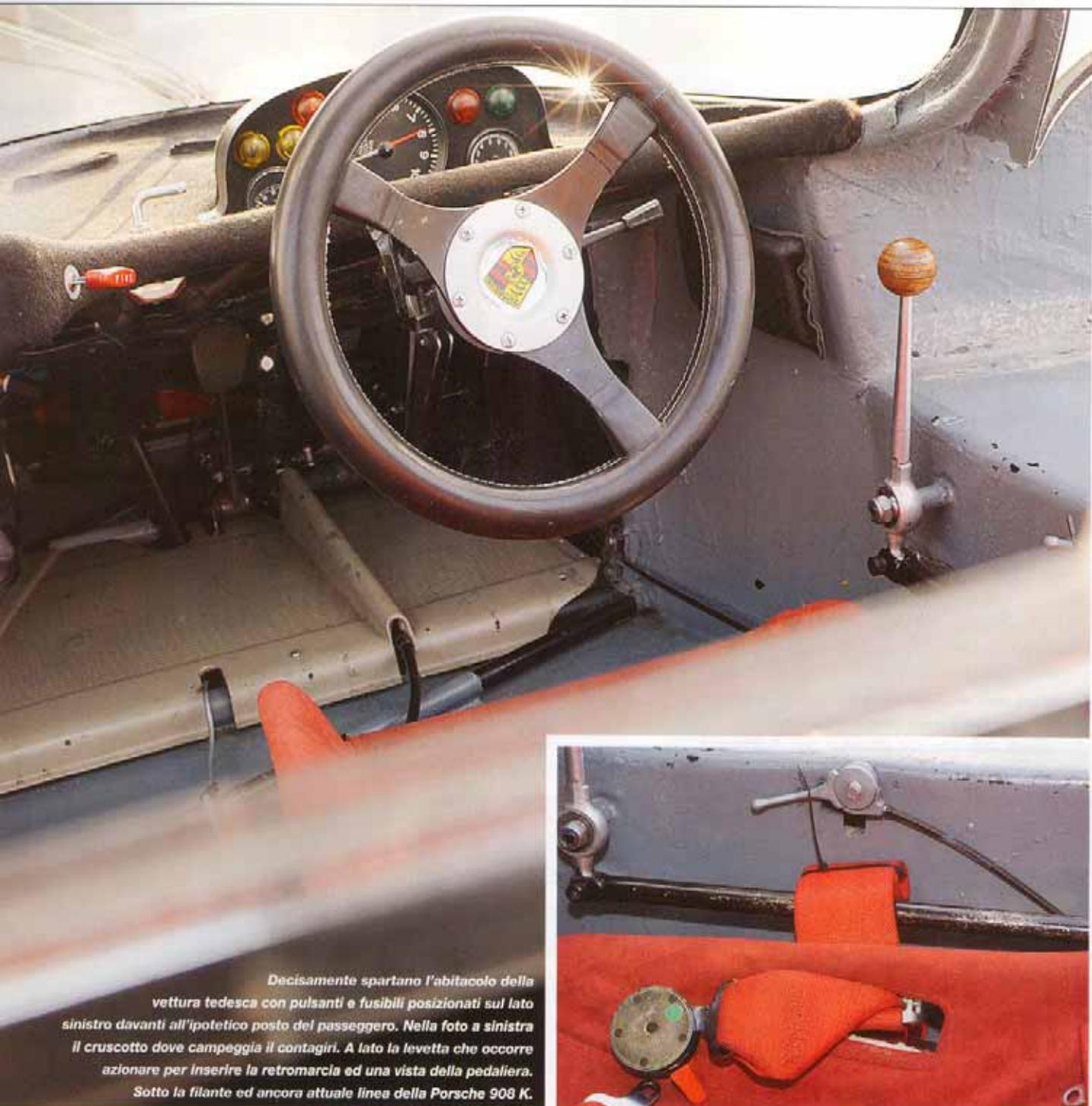
Seconda a Zeltweg

«La vettura è di proprietà di un nostro cliente - spiega Enrico Borghi - che l'ha acquistata ad un'asta. È contrassegnata dal numero di telaio 018 ed è una delle 23 Porsche 908 utilizzate dalla squadra ufficiale nelle gare del Mondiale Marche tra il 1968 ed il 1969. Ha corso una sola volta, alla 500 Km di Zeltweg del 1968». La gara, denominata Gran Premio d'Austria, era il penultimo appuntamento della serie iridata e si disputò domenica 25 agosto. Affidata ai tedeschi Hans Herrmann e Kurt Ahrens junior partì dal terzo posto sullo schieramento e finì seconda assoluta a 22"45 dalla vettura gemella guidata in solitaria da Jo Siffert.

Motore rifatto

«Dopo quella gara - prosegue Borghi - questa 908 non corse più, venne comprata da un appassionato svedese, in seguito fu venduta negli Stati Uniti e da lì è tornata in Europa. Le condizioni generali della vettura erano buone, l'unico problema era il motore». Infatti a causa del poco olio presente, il propulsore con il precedente proprietario aveva esalato l'ultimo respiro. «Abbiamo trovato un albero motore in Germania da Freisinger, abbiamo sostituito le bielle - aggiunge il titolare della Ebimotors - e poi messo a punto il propulsore. Oggi la vettura è pronta per muoversi nuovamente».





Decisamente spartano l'abitacolo della vettura tedesca con pulsanti e fusibili posizionati sul lato sinistro davanti all'ipotetico posto del passeggero. Nella foto a sinistra il cruscotto dove campeggia il contagiri. A lato la levetta che occorre azionare per inserire la retromarcia ed una vista della pedaliera. Sotto la filante ed ancora attuale linea della Porsche 908 K.





In alto una vista della vettura dipinta nel classico colore bianco con il muso rosso che serviva a distinguerla dalle altre 908 ufficiali in gara. Sotto una vista dell'abitacolo, un po' difficoltoso entrarvi...



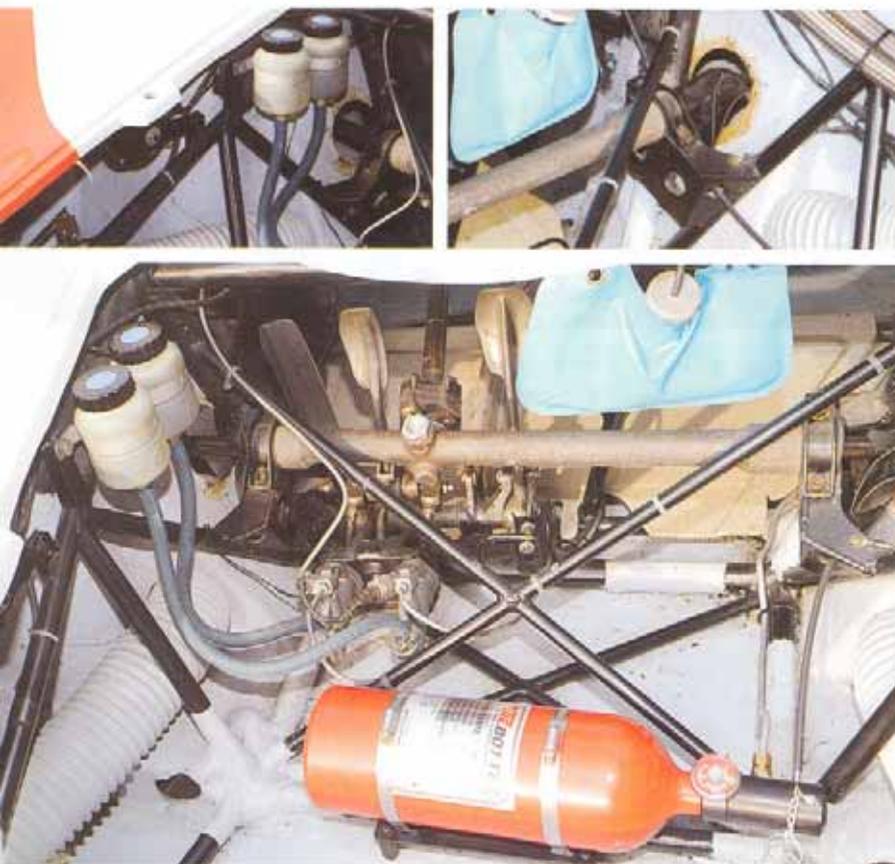


In alto una vista della vettura dipinta nel classico colore bianco con il muso rosso che serviva a distinguerla dalle altre 908 ufficiali in gara. Sotto una vista dell'abitacolo, un po' difficoltoso entrarvi...





Tre immagini dell'esiguo vano ricavato all'anteriore tra il radiatore e l'abitacolo. Sotto, da sinistra, i due piccoli serbatoi utilizzati dalla pompa dei freni ed il punto d'attacco della barra dello sterzo alla ruota anteriore sinistra. In basso una vista totale dell'area, sulla sinistra la pedaliera. Il contenitore azzurro in materiale plastico è quello per il liquido utilizzato per il lavaggio del vetro anteriore.



Doppia candela

Rispetto alla precedente 907 la differenza sostanziale è, appunto, il motore. Infatti questa vettura monta l'otto cilindri boxer di 3.000 cc il quale deriva dal sei cilindri piatto che era stato montato sperimentalmente su una 910 nel corso del 1967 ed a cui vennero aggiunti in seguito due cilindri. Fa quasi tenerezza, se non fosse che è in grado di sviluppare oltre 300 CV, rispetto ai motori delle vetture di oggi. Ovviamente l'occhio cade subito sui trombocini d'aspirazione in vetroresina, in bella mostra c'è anche lo spinterogeno con i cavi che si collegano alle candele, due per ogni cilindro.

Materiali leggeri

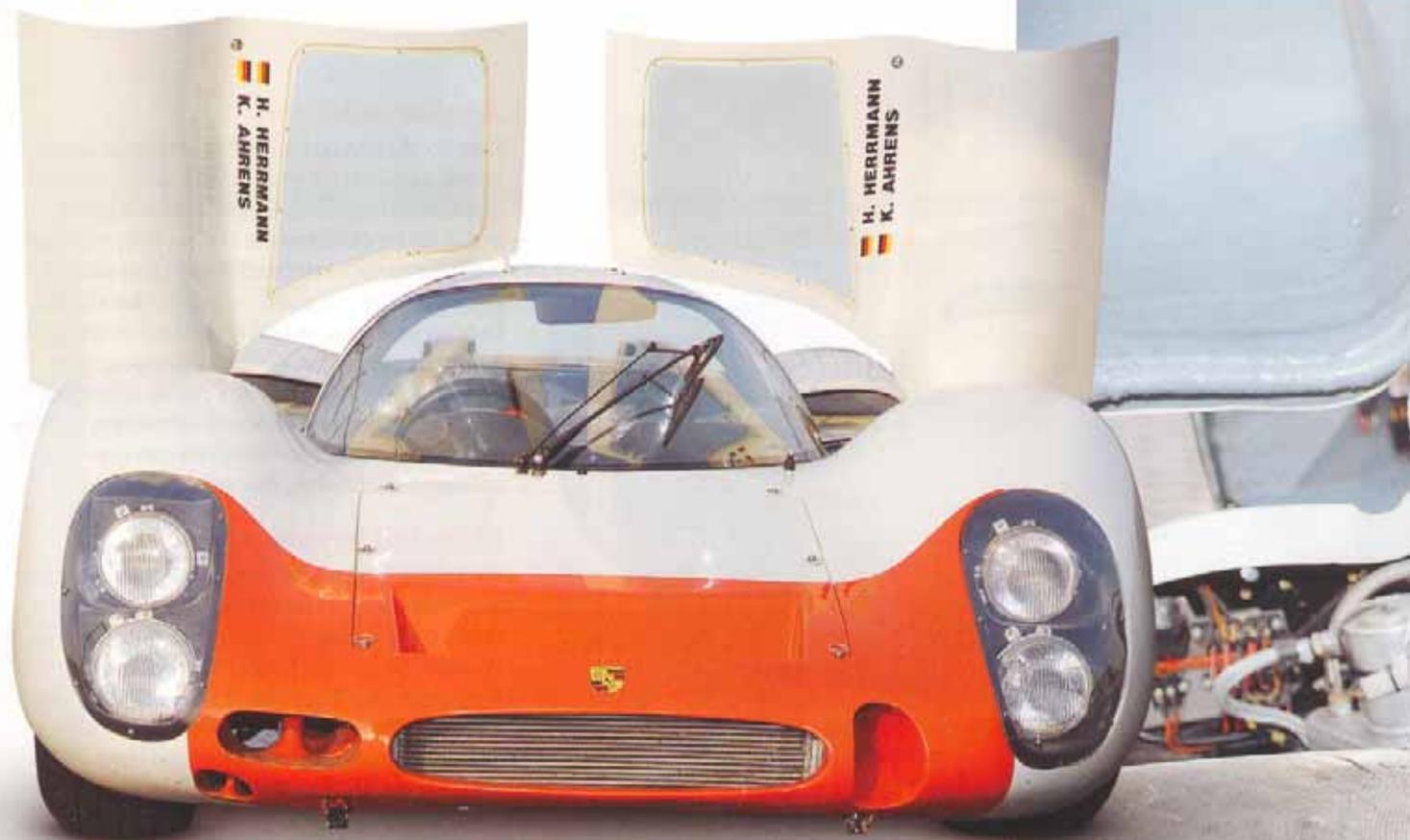
Per ridurre in maniera notevole il peso complessivo (che è tra i sei ed i sette quintali) si lavorò molto con materiali speciali. Una filosofia seguita anche per il motore: infatti le bielle sono in titanio mentre l'alluminio è stato utilizzato per testata e cilindri. Il telaio, come si usava allora, è un traliccio di tubi simile a quello della 907. I primi prototipi l'avevano in acciaio, in seguito si preferì utilizzare anche in questo caso l'alluminio proprio per questioni di peso.

Guida a destra

L'abitacolo, come si può immaginare, è piuttosto angusto. Al suo interno sono piazzati due sedili di un colore rosso vivo ma per il passeggero lo spazio a disposizione non è molto... Anche qui, come sulla 907, il posto di guida è sul lato destro della vettura per un motivo abbastanza semplice: la maggioranza delle curve sui circuiti è verso destra e questa impostazione favorisce la guida del pilota. Di conseguenza il cambio, che ha un pomello in legno, è piazzato sul fianco del pontone destro su cui "appoggia" la portiera, incernierata sul lato anteriore. Le pedana fissata sul pianale presenta una "cresta" in prossimità della pedaliera, serve a fare in modo che i due piedi, quello che comanda la frizione e quello utilizzato per freno ed acceleratore, non entrino in contatto con conseguenze facilmente immaginabili.

Contagiri ruotato

Decisamente spartano l'interno, come è normale per le vetture da corsa. Il volante a tre razze (più recente rispetto all'originale) è in pelle, al centro del cruscotto campeggia il contagiri, ruotato di 90° verso destra, con l'indicatore rosso del numero massimo di giri posizionato poco prima degli 8.000. Ai lati le spie e gli indicatori delle temperature. Sul lato sinistro, verso la postazione del passeggero, sono sistemati i vari interruttori e pulsanti.



Un curioso sacchettino

Nella parte anteriore della vettura trova spazio il radiatore, alle sue spalle levando con il sistema di sgancio rapido la copertura, si può osservare un piccolo vano: da qui si può accedere alla pedaliera, alla pompa dei freni ed al piantone dello sterzo. Inutile dire che anche in questo caso lo spazio è decisamente ristretto. Agganciato al roll bar un curioso sacchettino in materiale plastico da cui parte un tubicino. Non è altro che il contenitore per il liquido utilizzato per lavare i vetri, del tutto identico a quello che veniva montato sulle vetture di serie di quel periodo.

Coda tronca

Questa Porsche 908 è differente nella coda da quelle utilizzate in corsa. Quelle potevano avere una carrozzeria lunga (la sigla era LH, Langheck), che terminava con una coda a goccia sormontata da un alettone che veniva utilizzata nelle gare dove si raggiungevano alte velocità. Nei circuiti più lenti si montava una coda più corta (la sigla è K, Kurzheck) aperta nella parte inferiore per dare più aria al motore. Nella "nostra" 908, invece, la coda è ancora più corta, tronca nella parte finale, e la parte inferiore è completamente chiusa. Una conformazione che veniva (e viene) utilizzata quando la vettura era utilizzata su strada (in alcune nazioni è possibile) o per raduni e manifestazioni. Sul lato destro della carrozzeria, poi, si trova il bocchettone del serbatoio, proprio alle spalle del pilota, con un'impugnatura traforata per ridurre - anche qui - il peso.

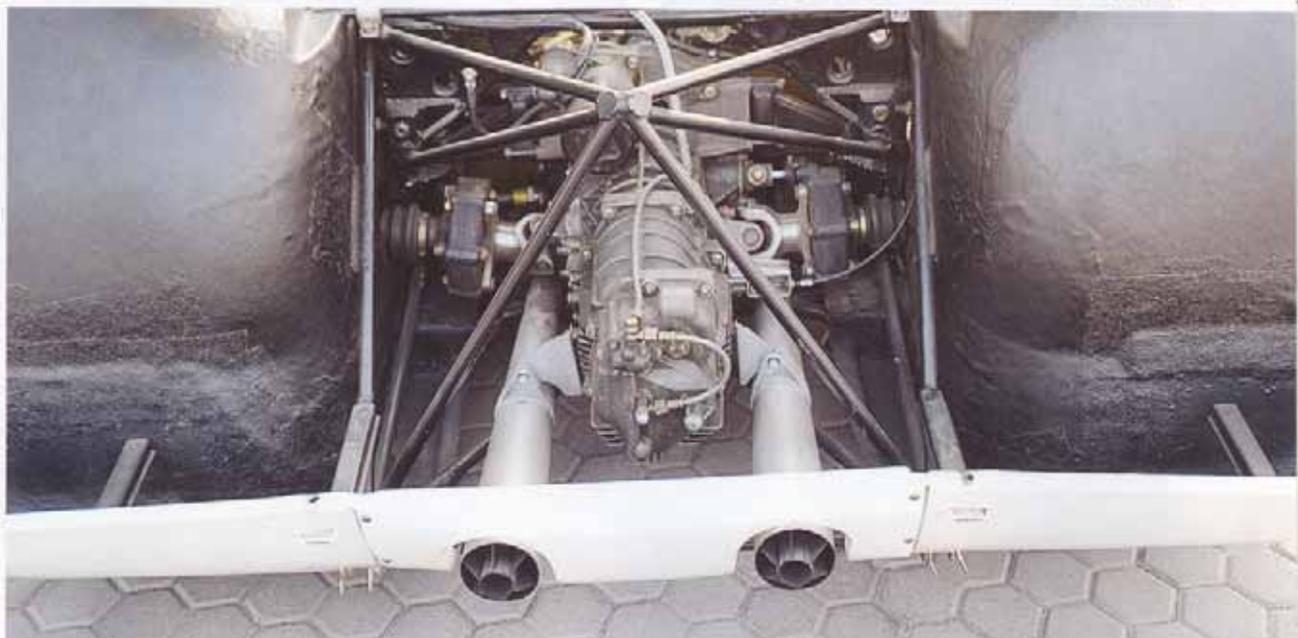


Sopra ed in basso a destra due viste dell'iniezione meccanica piazzata tra le due file di tromboncini. Ovviamente i numeri dipinti di rosso sopra ad ogni elemento indicano a quale cilindro si riferiscono. Sotto a sinistra un particolare dei tromboncini d'aspirazione che sono realizzati in vetroresina.





Sopra una vista generale del propulsore boxer studiato dalla Porsche che nella sua prima versione era in grado di erogare circa 320 CV arrivando a 350 nell'ultima evoluzione. A lato il retrotreno del prototipo con il doppio scarico ed il cambio, costruito dalla ZF.

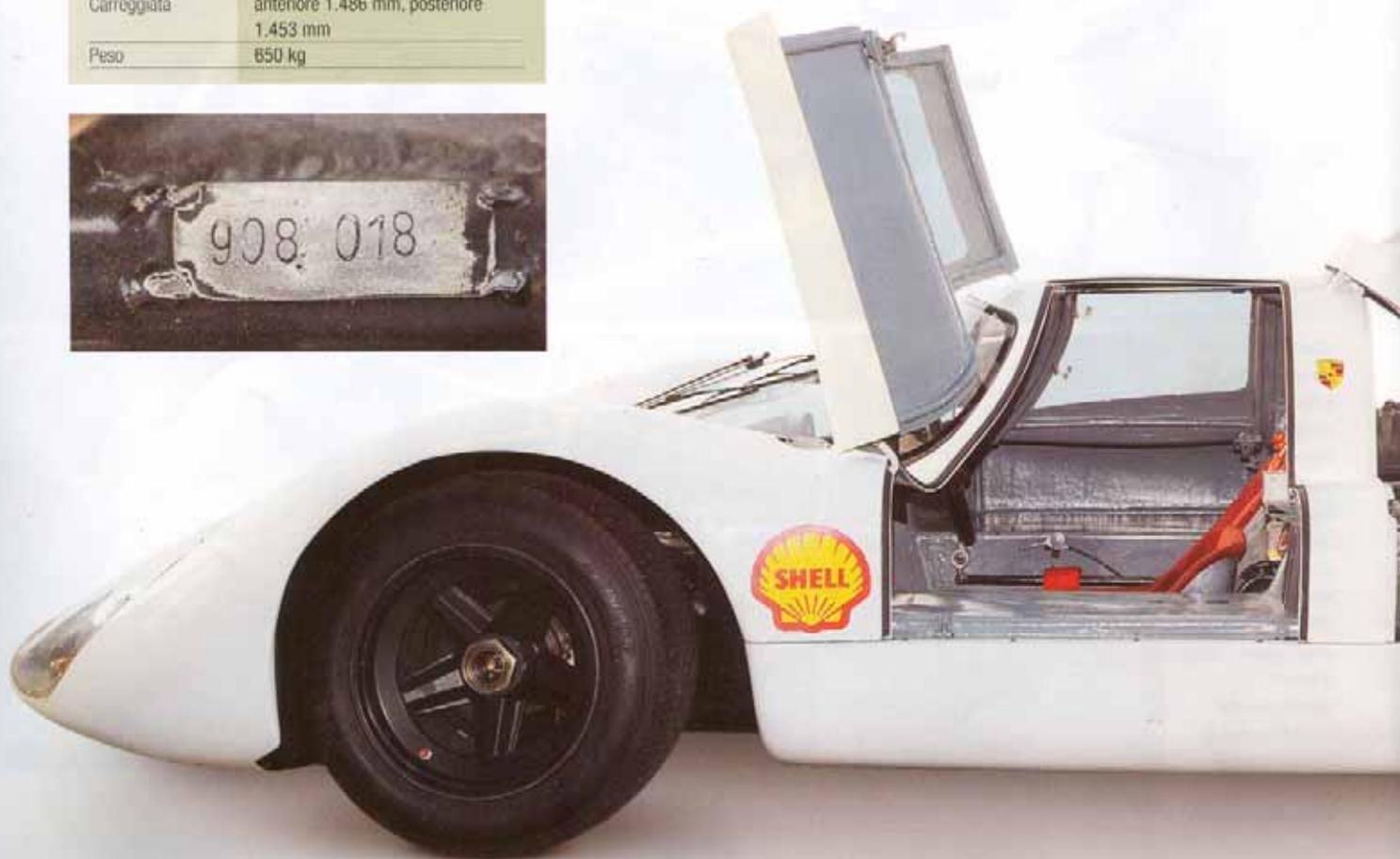


Porsche 908 Kurzheck (1968)

| | |
|-------------------|---|
| Motore | posteriore longitudinale, 8 cilindri boxer di 2.996 cc |
| Alésaggio e corsa | 85 x 86 mm |
| Rapp. compress. | 10,3:1 |
| Potenza max | 320 CV a 8.400 giri |
| Coppia max | n.d. |
| Alimentazione | iniezione meccanica Bosch |
| Distribuzione | due valvole per cilindro, doppio albero a camme in testa |
| Sospensioni | anteriori a ruote indipendenti con doppio quadrilatero, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici idraulici. Posteriori a ruote indipendenti con bracci regolabili, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici idraulici |
| Trasmissione | trazione posteriore. Cambio ZF a 5 marce più RM, differenziale autobloccante |
| Frizione | a dischi multipli |
| Sterzo | a pignone e cremagliera |
| Freni | a disco autoventilanti Ate con pinze a quattro pistoncini |
| Telaio | tubolare a traliccio in alluminio, carrozzeria in materiale plastico |
| Pneumatici | anteriori 4,75/11,30/10,5"; posteriori 6/13,5/15" |
| Lunghezza | 4.839 mm (versione Langheck) |
| Larghezza | 1.720 mm |
| Altezza | 930 mm |
| Passo | 2.300 mm |
| Carreggiata | anteriore 1.486 mm, posteriore 1.453 mm |
| Peso | 650 kg |



Sopra il serbatoio del carburante, e relativo bocchettone, piazzato sul lato destro della vettura. Sotto la cinghia di distribuzione. In basso un'immagine "tutta aperta" della vettura che scese in gara in una sola occasione, esattamente quarant'anni fa.





Sopra il giunto da cui parte il differenziale posteriore, sotto la doppia candela che serve ogni singolo cilindro dell'otto cilindri della 908. In basso a destra il podio della 500 Km di Zeltweg 1968: da sinistra Paul Hawkins terzo con la Ford GT40, il vincitore Jo Siffert, Hans Herrmann e Kurt Ahrens, secondi.



Bianco di Germania

La carrozzeria è interamente realizzata in materiale plastico ed il colore è il bianco che, negli anni d'oro delle corse doveva (teoricamente) contraddistinguere le vetture tedesche, così come il verde è il colore dell'Inghilterra ed il rosso dell'Italia. Rossa è la parte finale del cofano anteriore: la Porsche infatti dipingeva con colori diversi i muso delle proprie vetture per riconoscerle al volo in gara. Assieme al rosso venivano utilizzati, per lo più, il giallo, il verde chiaro e l'azzurro.

Freni sottodimensionati

La sospensione anteriore è a ruote indipendenti con il doppio quadrilatero, anche quella posteriore è a ruote indipendenti ma con bracci regolabili. Rispetto alla 907 i dischi dei freni anteriori sono stati maggiorati ma fanno comunque ancora fatica a domare la cavalleria di questa tedesca di razza. Che, del resto, fin dalla sua prima apparizione alla 1000 Km di Monza 1968 ha dimostrato di essere abbastanza bizzosa tanto che i piloti non erano così entusiasti di lei. Un problema aerodinamico, infatti, la rendeva quasi inguidabile. Si ovviò a questo con un sistema di ali mobili al posteriore, regolabili durante la gara dall'abitacolo.

La prima di una serie

Un piccolo gioiello, questa 908. Una vettura tecnologicamente avanzata per l'epoca che probabilmente ha vinto meno di quanto a Stoccarda ci si aspettasse ma che ha il grosso merito di aver fatto da apripista a tutta una serie di Porsche vincenti e mitiche, a partire dalla 917 che è la sua diretta discendente.

