

# 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


Poste Italiane SpA - Spedizione in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. 57/02/2004 L. n. 46) art. 1 comma 1, DCB Milano

# INIZIO di un'epoca

Nata esattamente quarant'anni fa fu la prima vettura concepita dalla Casa di Stoccarda per vincere il Mondiale Marche. Una carriera longeva che, in varie versioni e con diversi motori, proseguì fino ai primi Anni '80.

di PIERO TRAVERSO

■ Possiamo pensare a lei come ad un figlio di mezzo, quelli che in una famiglia rimangono inevitabilmente "schiacciati" tra il primogenito ed il più piccolo della prole. Così si può riassumere la storia della Porsche 908, la prima vera vettura della Casa di Stoccarda nata per vincere su ogni pista ma oscurata dalle vittorie della precedente 907 e della successiva 917.



*È la 1000 Km di Spa edizione 1969.  
La Porsche 908 LH di Jo Siffert, alla guida, e Brian Redman conduce la gara davanti alla Ferrari di Pedro Rodriguez e David Piper. Chiuderanno nell'ordine e sarà quello l'ultimo successo di quel modello della Casa tedesca nel Mondiale Marche prima di lasciare il passo alla 917 ed alla 908-02.*

## Agili e poco potenti

Fino a metà degli Anni '60 la Porsche nelle corse di durata sapeva recitare un ruolo da protagonista solo su circuiti particolarmente tortuosi come il Nürburgring o su quello delle Madonie che ospitava la Targa Florio: l'agilità delle vetture di Stoccarda poteva controbattere la potenza dei motori avversari. I 2 Litri tedeschi sui circuiti veloci poco potevano contro i 4.000 cc dei motori delle Ferrari 330 o i 7 Litri delle Ford MKII. Insomma, le vetture tedesche vincevano nella loro categoria ma per l'assoluta erano quasi sempre dolori.

## Cambiano i regolamenti

Nel 1967 avviene una "cosa" che modificherà in modo sostanziale la storia sportiva della Porsche. Nel 1967 la Federazione internazionale decide di bandire dal Mondiale Marche le vetture con una cilindrata superiore ai 3.000 cc, a Stoccarda intuiscono che finalmente hanno una chance - concreta - di riuscire a vincere qualcosa che non sia solo la Targa Florio o la 1000 Km del Nürburgring. Il responsabile del reparto corse Porsche è Ferdinand Piech, nipote di Ferry Porsche in quanto sua madre era Louise Porsche. Ha trent'anni, è un ambizioso rampollo che vuole ottenere il massimo. Tanto da costruire la veloce e leggerissima 909 per vincere le corse in salita. Piech vuole sviluppare una nuova vettura per il Mondiale Marche 1968 e la scelta è presto fatta: si partirà dalla 907 che già corre.

## L'otto cilindri boxer

I tecnici Porsche si mettono all'opera e puntano, ovviamente, subito le loro attenzioni sul motore. Al posto del 2,2 Litri della 907 a Stoccarda si lavora, a partire dal mese di luglio, ad un nuovo propulsore ad otto cilindri boxer basato sul "753", quello utilizzato sulle loro monoposto di Formula 1 all'inizio del decennio. Quello là era un boxer a quattro cilindri di 1.500 cc in grado di sviluppare 185 CV a 9.200 giri, la cilindrata del nuovo propulsore è di 3 Litri con 320 CV a 8.400 giri.

## Successo al "Ring"

Il telaio è quello della 907 in tubi d'alluminio, idem il cambio a sei marce. La carrozzeria è a coda lunga (LH la sigla, ovvero Langheck) o corta, la cui sigla è K, Kurzheck, si usa una o l'altra a seconda della velocità della pista. Saltate la 24 Ore di Daytona e la 12 Ore di Sebring, le nuove 908 appaiono alla 1000 Km di Monza 1968 ma senza risultati eclatanti, i migliori sono Lulù Scarfiotti e Gerhard Mitter che finiscono undicesimi dopo aver segnato il secondo



tempo in prova. Alla Targa Florio la Porsche schiera le più agili 907 (vincendo con Elford-Maglioli) e la 908 si ripresenta alla 1000 Km del Nürburgring dove vince con Jo Siffert ed Hans Hermann in versione coda corta mentre Mitter-Scarfiotti si fermano dopo appena tre giri.

## Si pensa alla 917

A Spa Hermann-Stommelen sono terzi, a Watkins Glen la vettura manco arriva sul podio. A metà stagione è ora di un primo bilancio: la 908 appare competitiva ma non domina la scena come pensavano a Stoccarda. La "vecchia" 907 è ancora oltremodo valida mentre le Ford GT40, ringiovanite da John Wyer, tengono tranquillamente botta e le Alfa Romeo T33 non sono da meno. Allora Piech ed i suoi uomini iniziano a pensare ad una versione evoluta della 908. Una vettura più potente e più leggera, anche perchè la Federazione ammetterà al via vetture con motore 5 Litri prodotte in 25 esemplari contro i 50 richiesti precedentemente. La nuova "arma" si chiama 917, apparirà nella primavera del 1969 ed è destinata a diventare una delle più belle e famose vetture da corsa della storia.

*Sopra la classica partenza della 24 Ore di Le Mans. È il 1969 e nelle prime tre posizioni ci sono altrettante 908 LH che saranno però costrette al ritiro. Sotto la stessa 908 immortalata nelle pagine precedenti durante un recente raduno negli Stati Uniti.*





*In alto Gerard Larrousse al volante di una 908-02, la versione spyder che debuttò a Sebring nel 1969. Qui sopra Leo Kinnunen che, sulla 908-03, detiene il record sul giro alla Targa Florio. Sopra a destra ancora un esemplare di 908 in una recente manifestazione.*

### Siffert in solitaria

Intanto si va avanti con la 908 che manifesta qualche problema all'alternatore causato dalla vibrazione dell'albero motore. Il 25 agosto si corre la 500 Km di Zeltweg in Austria e Jo Siffert, che corre da solo, ottiene la pole position e va a vincere davanti alla vettura gemella di Ahrens-Hermann, terzi sulla griglia. Il secondo miglior tempo era di Vic Elford, ottavo alla fine. L'annata 1968 si chiude con la 24 Ore di Le Mans, spostata a fine settembre a causa dei disordini e degli scioperi del maggio francese.

### Delusione a Le Mans

Per la maratona francese Piech fa costruire quattro nuovi telai. La vigilia si presenta bene con Siffert-Herrmann in pole position davanti a Stommelen-Neerspasch e Mitter-Elford. Ma in gara le cose non vanno come dovrebbero: dopo appena 59 giri il cambio mette ko la vettura di punta, quella di Mitter-Elford dura una cinquantina di giri in più ma deve arrendersi per la rottura del "solito" alternatore. Resiste solo quella di Stommelen-Neerspasch, terza a sei giri dalla GT40 di Rodriguez-Bianchi battuta pure dalla 907 privata della Squadra Tartaruga degli svizzeri Rico Steinemann e Dieter Spoerry.

### Ecatombe a Daytona

Gli uomini Porsche tornano a casa scornati anche perchè con il risultato di Le Mans lasciano, per appena tre punti, il titolo Marche alla Ford. In inverno si mettono all'opera di buona lena: da una parte cercano di migliorare la 908, dall'altra proseguono lo sviluppo della 917. La novità maggiore è rappresentata dal nuovo cambio a cinque marce, per il resto si tratta di affinamenti. A Daytona, prima gara dell'anno, la Porsche schiera cinque vetture, tre delle quali ottengono i primi tre posti sulla griglia di partenza ma la delusione è lacerante: tutte le 908 si fermano per rottura dell'alternatore, sempre causata dalla vibrazioni dell'albero a gomiti.

### Volata a Le Mans

Rientrati alla base dalla trasferta americana a Stoccarda si tenta, una volta per tutte, di risolvere il problema della rottura degli alternatori e, finalmente, si trova la soluzione. Ma ormai c'è la 917 che preme ed a Sebring debutta anche la 908-02, versione aperta della vettura. A Monza Siffert-Redman partono in seconda posizione andando a vincere davanti



alla vettura gemella di Herrmann-Ahrens e si ripetono a Spa. Ormai la storia agonistica della 908 è alla fine ma ha ancora un colpo di coda (lunga) a Le Mans. Una dopo l'altra le varie 917 e 908 escono di scena per motivi vari. Resiste solo la 908 LH di Herrmann-Larrousse che nel finale ingaggia un duello allo spasimo con la Ford GT40 di Ickx-Oliver. Il tedesco cerca di insidiare il belga ma non ce la fa a superarlo e deve accontentarsi di un secondo posto in volata con un distacco di... 120 metri!

### La seconda serie

La storia agonistica della 908, almeno a livello ufficiale, è terminata. Prosegue però con la versione aperta, la 908-02 che pur avendo all'inizio qualche problema di telaio, ottiene nel 1969 ben quattro vittorie, la più importante delle quali alla Targa Florio dove Gerhard Mitter ed Udo Schütz precedono tre vetture gemelle. Alla 1000 Km del Nürburgring le 908 spyder fanno ancora meglio occupando le prime cinque piazze.

*Sotto la leggera ed agile 908-03 di Jo Siffert e Brian Redman (alla guida) lanciata verso la vittoria nella Targa Florio 1970. A lato la 908/80 turbo, ultima evoluzione del progetto iniziale. A destra la vittoriosa 936 a Le Mans nel 1976.*





### Barchetta estrema

Nelle stagioni 1970 e 1971 in Porsche estremizzano il concetto proponendo, per Targa Florio e Nürburgring, la 908-03 che si rifà alla 909 da salita. È una spider molto agile e leggera grazie all'uso di materiali speciali come il poliuretano per la carrozzeria. La vettura, dotata del motore di 3 Litri della 908-01 ora in grado di sviluppare ben 350 CV, pesa appena 500 chili. Alla "Targa" del 1970 vincono Siffert-Redman (e Leo Kinnunen segna la media sul giro più veloce della storia, 128,571 km/h), in Germania s'impongono Elford-Ahrens, l'anno dopo al "Ring" Vic Elford fa il bis, stavolta assieme a Gerard Larrousse.

### Carriera da privata

Nel 1972 la Porsche cambia completamente registro: si concentra sulla 911 e sul motore turbo. Ma la 908-03 continua la sua carriera in mano ai privati, specialmente con il team Joest (quello che oggi fa correre le Audi ufficiali) che nel 1975 monta il motore turbo della 934. Questa sport è la base su cui verrà sviluppata la 936 Turbo che correrà nel team ufficiale, con i colori Martini, nella stagione 1976 vincendo anche a Le Mans con Ickx-Van Lennep. Addirittura alcune 908 ancora presenti in officina verranno schierate con la carrozzeria della 936... Il canto del cigno è la Le Mans del 1980 dove la Porsche 908/80 a motore turbo del team Joest con lo stesso Reinhold Joest e Jacky Ickx nell'abitacolo finisce seconda assoluta. Una carriera lunghissima per una vettura che all'inizio sembrava dover essere "solo" la progenitrice della 917...