La PORSCHE come la FERRARI sfoggia il Cavallino Rampante. Anche le origini sono diverse, l'emblema stesso, cioè quello del grande asso dell'aviazione tedesca, nella guerra del '14, von Richtofen. La Casa tedesca lo ha fatto suo. Ma il simbolo, quando il grande aviatore fu abbattuto dal nostro Baracca, passò sulla carlinga dell'italiano. Fu il padre di Baracca ad accordare poi a Enzo Ferrari, grande ammiratore dell'eroe scomparso, a disegnare lo stemma famoso anche sulle sue vetture da corsa

Dopo il poker in Sicilia (con il titolo mondiale Marche '70 già quasi in tasca) questo servizio panorama è d'obbligo

il cavallino

Spettabile Autosprint,

siamo un gruppo di amici di Lugo, tifosi della Porsche. Abbiamo acquistato il n. 17 del vostro giornale, dopo la 1000 Km di Monza, ed abbiamo constatato ancora una volta la vostra antisportività. Volevamo già scrivere l'anno scorso quando pubblicaste in prima pagina la foto di Andretti con tre Porsche ai primi tre posti.

Lo sappiamo che perdere in casa brucia. Poi, riferendoci anche alla gara di Brands Hatch, metteste in prima pagina la foto dell'Alfa. Nel numero di Monza, anche all'interno avete peccato di « ferrarite ». Pensiamo che ci sarebbe stata bene almeno la Porsche n. 7 di Rodriguez-Kinnunen.

In riferimento alle foto giganti che voi inserite, vi chiediamo perché non vendete anche quelle della Porsche.

Un gruppo di Porschisti di Lugo

Solitamente non rispondiamo alle lettere non firmate, ma facciamo una eccezione per questa dei « porschisti » lughesi perché ci sembra che ci offra la possibilità, rispondendo ad essa, di mettere in chiaro concetti validi, in senso generale, per tutti coloro che ci accusano di parzialità. Sappiamo per lunga esperienza che basta sbilanciare un poco i servizi verso un « colore », perché subito i tifosi dell'altro « colore » si avventino su AUTOSPRINT accusandolo di poca sportività, di poca obiettività.

Fra l'altro, dobbiamo insistere su una precisazione che abbiamo già fatto, ma che è [illegible] ripetere: le foto a colori (e quindi anche la copertina) vengono scelte e « passate » con almeno una settimana di anticipo, data la complessità del processo di selezione e di stampa. Quindi è ingiusto affermare che noi **« mettiamo l'Alfa, quando ha vinto la Porsche »**; a parte il fatto che le foto vengono scelte anche per la loro qualità tecnica, con un anticipo di una settimana non possiamo sapere come andrà la gara. Alcune volte ci abbiamo preso. Ma purtroppo non è la regola. Altrimenti saremmo in grado di realizzare un... tredici al Totocalcio ogni settimana.

Dopo la Targa, non ci sembra proprio di poter venire accusati di parzialità nei confronti delle vetture tedesche. I nostri servizi non riportano che lodi per le nuove « vetturette » di Stoccarda. Non vogliamo per questo dire che le altre gare la Porsche le ha vinte per caso: ma ci riteniamo nel giusto quando riferiamo anche delle banalità che a volte fermano le vetture di casa nostra, che non hanno niente a che fare con la « sfortuna » da voi invocata nei riguardi di Siffert ed Elford a Monza.

Infine, non è certo a caso che riportiamo questa lettera proprio in queste pagine: questo servizio sulla Porsche, ed il fotocolor a doppia pagina, valgono più di ogni discorso per rispondere ai nostri anonimi « nemici ».

La prima vettura col marchio Porsche venne costruita nel 1948. Fu montata in una piccola fabbrica presa in affitto nei pressi di Stoccarda e gli uomini responsabili erano un tecnico «veterano», il prof. Ferdinand Porsche, suo figlio Ferry e una dozzina di operai. Come tutti sanno ormai, il progetto originale consisteva nella costruzione di una versione sportiva della Volkswagen e la nuova arrivata lo era, ma anche parecchio di più. L'anno seguente apparve al Salone di Ginevra e gli ordini cominciarono a piovere, a un ritmo che neppure i Porsche avevano previsto.

La « 356 », così si chiamava, sarà stata la prima vettura ad essere venduta col nome Porsche, ma non era certamente il primo veicolo creato dalla fertile fantasia del suo progettista. La carriera del professor Porsche risaliva infatti agli inizi del secolo, quando egli costruì una vettura elettrica, la Lohner-Porsche. Dopo entrò alla Austro-Daimler e, alla fine della prima guerra mondiale, alla Daimler tedesca. Negli anni trenta Porsche inaugurò uno studio di progetti a Stoccarda.

Le vetture progettate da Porsche erano tutte caratterizzate dalle alte prestazioni e non è quindi sorprendente che, quando la Germania si portò in lizza per dominare le corse, già nei « anni trenta », gli [illegible] sto di progettare un[illegible] da Grand Prix. Po[illegible] l'incarico con [illegible] e nacque l'Auto Union, una delle vetture più veloci e paurose mai viste in pista. Non tutte le creazioni

Ferry Porsche, è ancora il capo della ditta, anche se ormai nipoti e generi (come l'ing. Piech, che ha sposato la figlia) hanno molte « leve » in mano

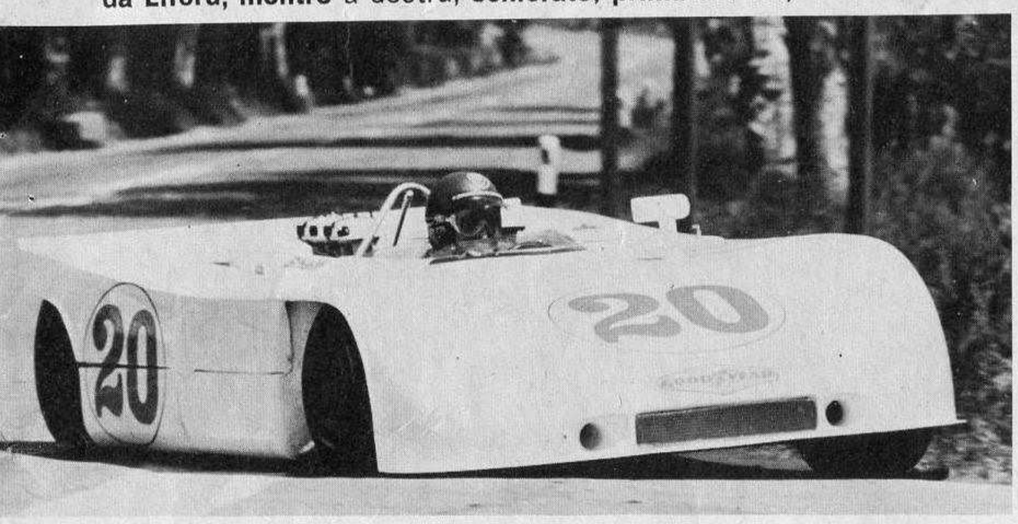
Porsche erano però altrettanto mostri minacciosi, infatti più o meno all'epoca quando venivano costruite le prime Auto Union il professore ricevette l'incarico di progettare la « vettura del popolo » cioè la Volkswagen.

Porsche morì nel 1951 e lo sostituì il figlio, che ha ereditato buona parte — o forse anche più — del genio tecnico del padre. Ormai una Porsche aveva già partecipato a un avvenimento internazionale, nel 1950, quando il principe Furstenberg, il conte Berckheim e il conte Hardenberg corsero nel Rallye del Sole di Mezzanotte in Svezia e vinsero la classe 1100.

Fra il 1958 e il 1962 le Porsche parteciparono alle corse di Gran Premio, vincendone due: il G.P. del Sud Africa, con Moss e il G.P. di Francia con Gurney. Da allora i successi sono stati troppi per poterli elencare, soprattutto in gare di salita, in rallyes e in corse di durata. Fra i primi dodici campionati europei della montagna, i piloti Porsche ne vinsero ben nove e Mitter, il conduttore ufficiale della Casa, fece cose mai fatte da nessuno prima, aggiudicandosi il titolo per tre anni consecutivi. Dopo due anni di secondi posti, la Porsche nel 1969 vinse il titolo nel mondiale marche, ma in questo campionato il suo più bell'exploit è forse stato quello di Daytona nel 1968, quando tre Porsche tagliarono il traguardo affiancate e questo su un territorio dominato dalle Ford. Del resto anche il 1970 sta segnando un anno felicissimo per la Casa tedesca nel campionato marche, e finora nessuno sembra in grado di contrastarle il passo anche se l'ultima parola non è detta: e nel mondo delle corse tutto può succedere.

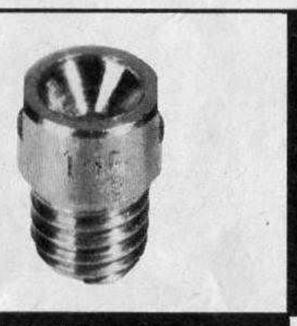
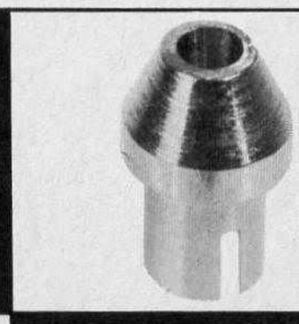
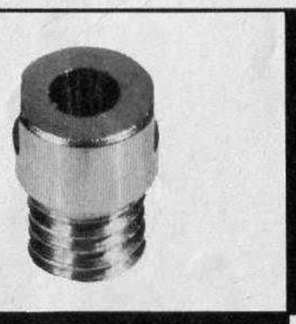
La Florio, vittoriosamente conclusa per la Porsche la scorsa settimana, ha sempre rappresentato un felice terreno di conquiste per la Casa di Stoccarda. Nel 1956 una vettura pilotata da Maglioli e da von Hanstein vinse una gara molto dura e negli anni seguenti le vittorie tedesche diventarono ben nove. Quanto ai rallyes, successi altrettanto numerosi, ma i più grandi furono senza dubbio il «Montecarlo» del 1968 vinto da Elford e Stone e quello del 1968, appannaggio di Waldegaard e Helmer.

La 908-3 è stata la vera sorpresa della Targa '70. Anche se già la si era vista nelle settimane precedenti, il nuovo «kart» da 3 litri, visto da vicino, ha stupito tutti. Qui sotto la vettura della Salzburg, pilotata da Elford, mentre a destra, schierate, prima del via, le tre della Gulf



tedesco

Le macchine '70	917-4500	917-5000	908 MK 2	908 MK 3	911/Rallye	914/6
Motore	12 cil. boxer raffreddato ad aria		8 cil. boxer raffreddato ad aria		6 cil. boxer raffreddato ad aria	
alesaggio/corsa	85 x 66	85x67,5	85x66		85x66	80x66
cilindrata	4494	4890	2997		2247	1991
potenza/giri	560/8300	580/8500	350/8400	400/8500	240/7800	220/7800
alimentazione	Iniezione indiretta Bosch con elementi in doppia fila					Due Weber triplo corpo
telaio	telaio in acciaio speciale tubolare				carrozzeria autoportante	
sospensioni	Ruote indipendenti a guide oblique e tiranti longitudinali. Ammortizzatori coassiali a molle elicoidali				A ruote indipendenti con barre di torsione	
sterzo	a cremagliera rapporto 1:12,6				rapp. 16,5	rapp. 17,8
freni	A disco con comando idraulico, circuito sdoppiato, modulatore di frenata posteriore					
ruote	diametro 15"x10,5" ant. e 15" post.		diametro 15"x9" ant. e 12" o 15" post.		diametro 15"x6" o 7" ant. e 7" o 9" post.	
cambio	a 4 o 5 marce		a 5 marce		a 5 marce	
carrozzeria	In materiale sintetico, incollata al telaio tubolare				in acciaio autoportante	
passo	2300	2300	2300	2300(?)	2268	2450
carreggiata ant./post.	1526/1533		1486/1454		1374/1355	1377/1427
peso	820		600	520	840	880
velocità	320	330	280	300	250	240


PIÙ RIPRESA

GETTI PRINCIPALI MINI-MASS

500 LIRE
FRENI ARIA MINI-MASS

PIÙ POTENZA

200 LIRE

MINI-MASS Centro vendite per l'Italia
CASA DEL CARBURATORE
40131 BOLOGNA via Zanardi 29 telef. 26 78 21

gli uomini

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

Il passato e il presente dei direttori sportivi. Huschke VON HANSTEIN, noto in tutte le piste del mondo e direttore sportivo della Porsche per anni, ora si dedica alle vendite di Porsche e VW anche se non di rado lo si continua a vedere sulle piste. Rico STEINEMANN, il giovane successore, attualmente essendo la squadra passata nelle mani di John Wyer, più che da direttore corse funge da P.R. per la Casa tedesca.

Joseph SIFFERT

è nato a Friburgo nel 1936. Prima di correre in automobile si fece onore con le moto, mettendosi in luce nelle gare del TT all'isola di Man, e diventando campione svizzero della 350 nel 1959.

Siffert passò esclusivamente alle quattro ruote nel 1960, pilotando una Lotus di sua proprietà in una gara di Formula Junior a Monza. Dopo cinque corse la vendette e comprò una Lotus 20 per la stagione 1961, ottenendo una serie di successi che gli fecero condividere il titolo di campione europeo di Formula Junior con Tony Maggs. L'anno seguente corse in F. 1 con una Lotus quattro cilindri, con debutto a Pau ove si piazzò settimo.

Con la Lotus di Walker ottenne la sua prima vittoria di gran premio al G.P. d'Inghilterra del 1968. Per la Porsche ha vinto nel 1968 la 24 Ore di Daytona, la 12 Ore di Sebring, la 1000 Km del Nurburgring e il G.P. d'Austria. Nel 1969 si aggiudicò la BOAC, la 1000 Km di Monza, le corse di Spa, del Nurburgring e di Watkins Glen. Quest'anno la Targa Florio soltanto finora. Vive tuttora a Friburgo, ove possiede un garage ed è concessionario della Porsche. E' separato dalla moglie.

Brian REDMAN

è nato nel 1937 a Colne, nel Lancashire. Non dimostra i suoi trentadue anni, anzi molti stupiscono nel venire a sapere che corre da tanto tempo. Iniziò nel 1959 in una gara su un aeroporto dello Yorkshire, con una Morris Minor Traveller con compressore, per quanto strano possa suonare.

Fra il 1959 e il 1965 Redman vinse oltre cinquanta premi in corse, sprints, gare in salita e così via. Nel 1964 un proprietario di garage gli affidò una Jaguar E per correre e su quindici partecipazioni la vettura ottenne tredici vittorie e un secondo posto, ritirandosi una volta. Passato alla F. 1 nel 1968, Redman entrò nella squadra Cooper dove si fece onore arrivando terzo nel G.P. di Spagna. In seguito rimase gravemente ferito nel G.P. del Belgio. Entrò alla Porsche all'inizio del 1969, pilotando poi con Siffert la vettura che vinse cinque prove del campionato. Sposato, ha due figli. Quando non corre lavora nell'impresa familiare, una catena di drogherie. Gli piace il nuoto e partecipa a «scrambles» in motocicletta, cioè una specie di motocross.

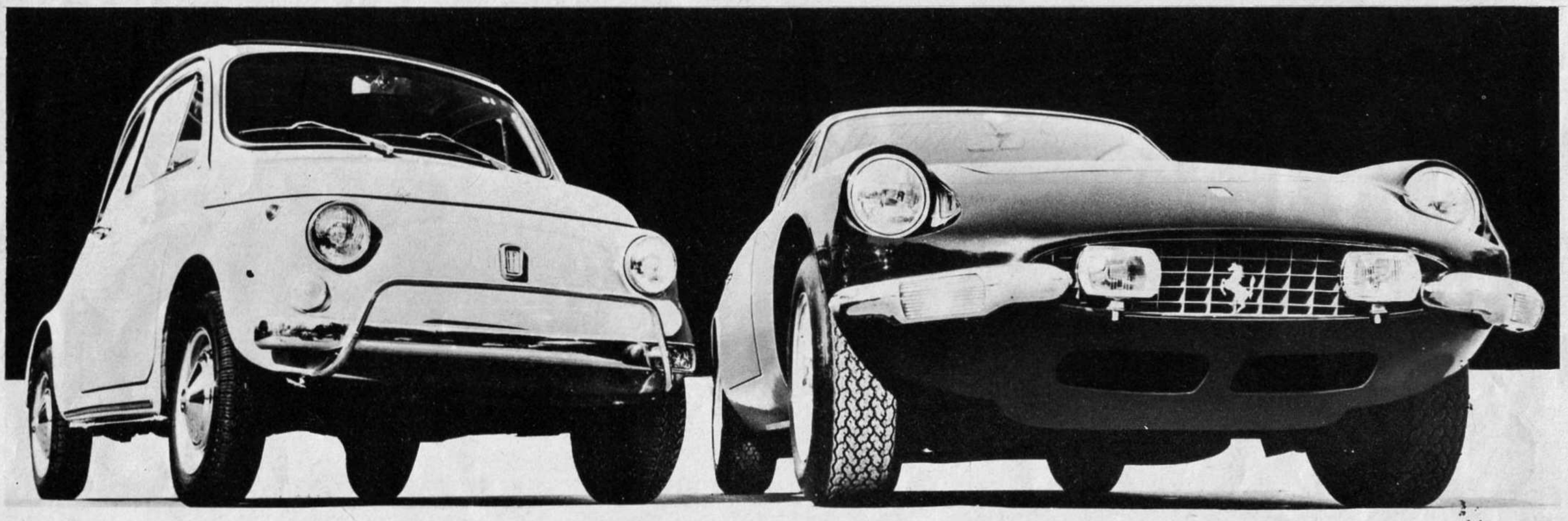
Pedro RODRIGUEZ

che ha 30 anni, era già campione messicano di moto a quindici e l'irruenza che lo distingueva allora non l'ha mai abbandonato, forse troppa perché non si contano le «uscite» del focoso messicano. Passato alle automobili gareggiò con Jaguar e Porsche e dopo due anni trascorsi all'Accademia Militare, si dedicò alle vetture sport, pilotando Ferrari con il fratello Ricardo, che morì in un incidente nel 1962. Dopo un anno d'inattività, conseguenza delle insistenze familiari, Pedro fu ripreso dalla passione e nel 1967 tornò in pista nella squadra Cooper di F. 1 vincendo il G.P. del Sud Africa e classificandosi settimo nel campionato del mondo. Nel 1968 passò alla BRM ma in complesso in questi anni non si è messo particolarmente in luce, fino a questo inizio di stagione 1970 in cui si direbbe che, dominata forse con la saggezza degli anni, la «violenza» che lo distingueva, è protagonista di una felicissima stagione nel campionato Marche. Ha vinto con Kinnunen tre gare sulle cinque svoltesi (la 24 Ore Daytona e le 1000 Km di Brands Hatch e Monza).

Leo KINNUNEN

non più tardi dello scorso anno, veniva definito da chi bazzicava le corse scandinave, quale « stellina nascente del nord ». Infatti questo giovanissimo pilota era praticamente ignoto e cominciò a mettersi in luce in rallyes e gare di F. 3, aiutato dalla protezione del miliardario playboy finlandese, Wihuri, proprietario del circuito di Keimola. Il passo è stato breve e la Porsche, avendo visto la «stoffa», se lo è accaparrato. Come inizio non c'è male, e le vittorie a fianco di Rodriguez nell'attuale campionato del mondo, hanno già quasi tramutato la «stellina» in astro nascente. Ironia, mentre Kinnunen si fa una reputazione sempre migliore, al suo «paese» è minacciato da un rivale da tenere d'occhio, Laine.

ALQUATI
Applicazioni speciali per auto
CAMILLO ALQUATI
a UDINE
Marangone Giorgio
Viale Ferriere 11
a PISTOIA
Emporio Auto Industria
Via Maccallé
a PALERMO
Salvatore Calascibetta
Via Pipitone Federico 66



2 o 12 non fa differenza

Cilindro piú cilindro meno
ogni motore ha la **sua candela**
Magneti Marelli
costruita **su misura** per ottenere
l'ottimo di potenza e di rendimento
in ogni condizione d'uso.

CANDELE MAGNETI MARELLI UNA SCELTA
RESPONSABILE PER LA VITA DEL MOTORE