

SUPERCAR

tutto

PORSCHE

La rivista dei porschisti



N. 36 Anno IX - Bimestrale
€ 7,00 Italy only - Poste Italiane SpA
Spedizionate in Abbonamento Postale
D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1, DCB Milano



GT3 RS CACCIATRICE DI CURVE

**LA STORIA
DEI CATALOGHI
PORSCHE
1^a Puntata**

**914/6 GT
La carriera Sportiva**

Cayenne Transsiberia



914/6 GT

FOR COMPETITION ONLY

TROPPO COSTOSA PER ESSERE UNA VOLKSWAGEN E TROPPO POCO ARISTOCRATICA PER ESSERE UNA PORSCHE, LA 914 È STATA UNO SPLENDIDO SOGNO PER MOLTI APPASSIONATI. NELLA VERSIONE DA COMPETIZIONE, LA MENO CONOSCIUTA AL GRANDE PUBBLICO, HA DIFESO IL BLASONE DELLA SQUADRA UFFICIALE PER UNA STAGIONE AGONISTICA SOLTANTO.

TESTO DI ROBERTO MOTTA

FOTO: PORSCHE WERKFOTO E ARCHIVIO ARMANDO SERRANO





Alla fine degli Anni 60, la Porsche vive una stagione entusiasmante: ha appena conquistato il suo primo Campionato Mondiale Costruttori con la 908 e si appresta a riconquistarlo con la straordinaria 917.

Le vittorie ottenute in gara dalle vetture prodotte dalla Casa di Stoccarda nei campionati riservati alle vetture Sport Prototipo, i più seguiti dal pubblico, avvalorano il carattere sportivo di tutti i modelli, decretandone il successo commerciale, ad eccezione della 914, il modello di accesso alla collezione Porsche.

Eppure al momento della sua presentazio-

ne, la 914 aveva suscitato notevole interesse grazie alla sua impostazione corsaiola con "due posti secchi" e al motore centrale situato alle spalle del pilota, ma il suo costo elevato ne impediva la diffusione sperata (nel '70, la 914/6, vettura al vertice della gamma, era proposta a 3.780.000 Lire, contro 1.870.000 Lire della Fiat 124 Spider 1600, 2.450.000 Lire dell'Alfa Romeo 1750 Spider e 4.100.000 Lire della 911T). Per sostenerla commercialmente, la dirigenza Porsche avvia il progetto 914/31 che prevede la realizzazione di un prototipo adatto allo studio e allo sviluppo di una vettura da omologare nella categoria GT Gruppo 4.

IL PRIMO PROTOTIPO DELLA 914/6 GT

Viene costruito un primo prototipo color 'Irish Grün', allestito sul telaio 914 04 30019 e noto come 914R (ossia Renn o Corsa). Questa vettura, prelevata dalla normale linea di produzione in allestimento '70, è immatricolata il 3 ottobre '69 ed utilizzata esclusivamente per le prove di sviluppo di un pacchetto, denominato 'Package M471', destinato alla trasformazione di qualsiasi 914/6 di serie in una vera vettura da competizione riservata ai rally o alle gare in circuito. Contemporaneamente alle prove di sviluppo, la Porsche avvia la procedura burocratica per l'omologazione in Gr. 4, che ottiene nel



PERSINO ELEGANTE

Il prototipo 914/R in livrea Irish Grün è molto elegante, con i suoi parafranghi posteriori allargati e i fari supplementari.

novembre del '69 con validità dal 1° gennaio successivo (fiche numero 626). Uno dei primi problemi affrontati dai tecnici di Stoccarda per ottenere l'omologazione, è trasformare la 914/6 in una GT attraverso l'utilizzo di un nuovo tetto in alluminio nella cui parte inferiore sono inserite due diagonali di rinforzo che lo vincolano anteriormente alla struttura delimitante il parabrezza, e posteriormente al roll-bar. Tale modifica non solo consente di trasformare la vettura in una GT ma, come è facilmente intuibile, è in grado di incrementare la rigidità strutturale del telaio. Tra le altre modifiche apportate c'è un

serbatoio di sicurezza da 100 litri, l'adozione di una barra di collegamento tra i duomi degli ammortizzatori anteriori per irrigidire la struttura, l'introduzione di nuove barre antirollio anteriore e posteriore.

La 914 in allestimento Corsa è dotata di sedili anatomici e cinture di sicurezza da competizione mentre il volante e il cruscotto sono quelli montati sulla vettura di serie (a quest'ultimo sono aggiunti il termometro dell'olio e, nel caso della versione destinata ai rally, il trip-master e due cronometri).

La carrozzeria è alleggerita da nuovi cofani, realizzati in fibra di vetro rinforzata con inserti di legno di balsa, e incattivita da codolini in fibra di vetro.

MODIFICHE MECCANICHE

Sono presenti freni più performanti, sospensioni tipo corsa, propulsore rinvigorito e dotato di un nuovo sistema di lubrificazione di tipo a carter a secco, un grosso radiatore dell'olio montato sull'anteriore della vettura, montaggio di un cambio a 5 velocità accoppiato a un differenziale autobloccante.

Dopo aver raggiunto una buona competitività con la prima 914/6 GT, la Casa di Stoccarda realizza due nuove vetture, immatricolate il 26 febbraio '70, affidate ai piloti ufficiali normalmente impegnati nelle gare del Mondiale Marche, e inviate in

Italia per effettuare i test preliminari in vista della partecipazione alla Targa Florio, tradizionale gara siciliana in programma nel mese di marzo.

Nei mesi successivi, viene allestita una nuova serie di quattro prototipi di cui uno è utilizzato per le prove di affaticamento e percorre ben 12000 chilometri ininterrottamente, senza evidenziare problemi degni di nota. Dopo questa prova, nei primi giorni di aprile, la dirigenza Porsche ritiene la 914/6 GT pronta per essere sottoposta a un impegno più gravoso. La vettura dal colore Signal orange, debutta in Inghilterra al 19° Daily Mirror RAC Rally dove è affidata all'equipaggio elvetico Claude Haldi e John Gretener.

Dopo qualche botta di troppo che gli schiaccia un po' il muso, conclude la sua prima gara al 12° posto assoluto, un risultato non certo strepitoso ma sufficiente a convincere un ulteriore impegno nello sviluppo del progetto, e ad allestire tre nuove vetture in vista della partecipazione alla 86 hour Marathon de la Route che si sarebbe svolta sul tracciato del Nürburgring nel mese di agosto.

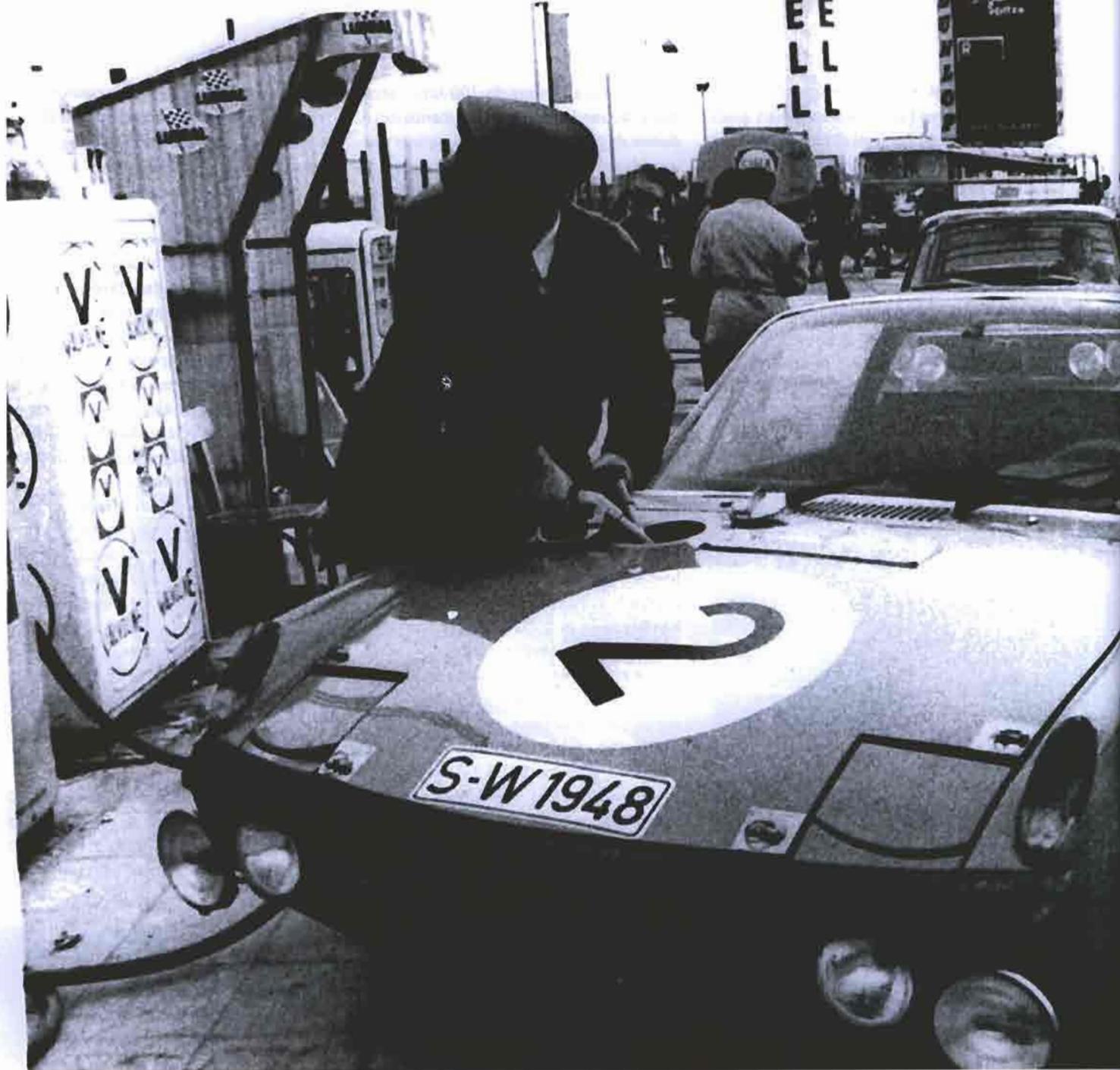
SBARAGLIA IL NÜRBURGRING

Le tre vetture immatricolate il 3 luglio '70 sono preparate in modi diversi: due sono allestite nella versione Gr.6 e la terza come Gr.4. Le prime due sono dotate di



DEBUTTO CON BOTTE

Al RAC '70 la 914/6 GT ha debuttato con Claude Haldi, 12^ assoluta nonostante qualche piccola uscita di strada



86 ORE DI GLORIA

Il dominio alla Maratona del Nürburgring fu il successo più grande per la squadra ufficiale delle 914/6 GT, nonché una bella

dimostrazione di affidabilità, trattandosi di vetture pressoché di serie.

A destra la vettura di Larousse vincitrice della Marathon de la Route 1970





CLASSIFICAZIONE GENERALE:
 1. LANGELOTTI (MILANO) / PORSCHES 911 S
 2. MARCHETTI (MILANO) / PORSCHES 911 S
 3. MALOSZCZAK (WARSAW) / PORSCHES 911 S
 4. BALEZ (LON) / PORSCHES 911 S
 5. PORSCHES 911 S
 6. PORSCHES 911 S
 7. PORSCHES 911 S
 8. PORSCHES 911 S
 9. PORSCHES 911 S
 10. PORSCHES 911 S

**MARATHON DE LA ROUTE
 DU 18 AU
 22 AOUT 1970**

**86
 STUNDEN
 BURBURG
 RING**

PORSCHES





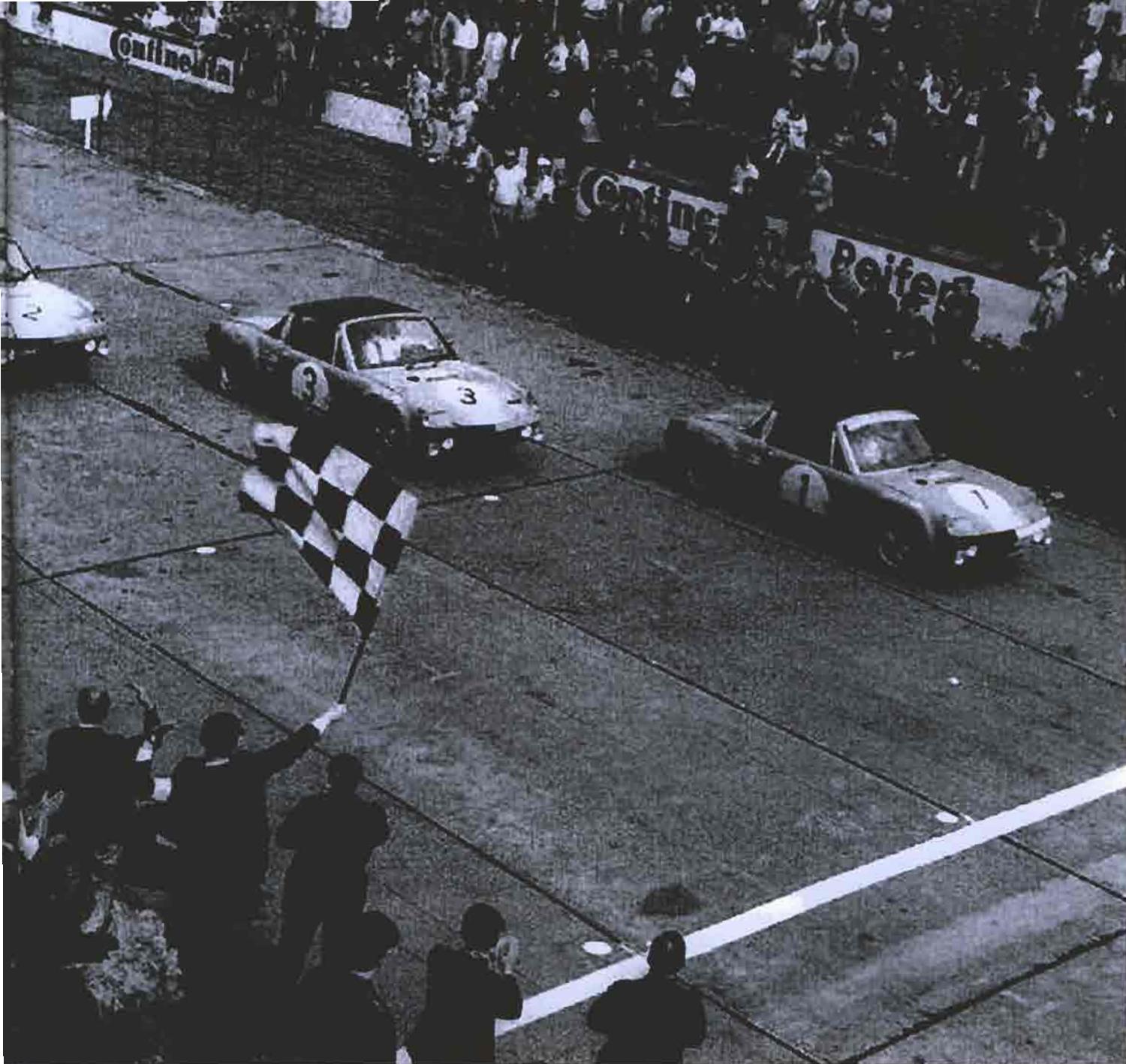
serbatoio in poliestere della capacità di 110 lt, di barre di torsione anteriore del diametro di 15 mm e posteriore di 14 mm, di nuovi ammortizzatori Bilstein da competizione, di impianto frenante che sfrutta le pinze della 908 e di pneumatici Dunlop racing con misure anteriori e posteriori di 4.75/11.30-15". Le due vetture sono dotate di propulsore tipo 901/20, di derivazione 906, con testata a doppia accensione, bielle in titanio, carter in magnesio, e alimentazione con due carburatori Weber tricorpo. L'erogazione di potenza è volutamente limitata a 160 Cv. La terza vettura, iscritta in Gr. 4, è dotata di un serbatoio da 100 litri, barre di tor-

sione del diametro di 16 mm, pinze freno della 911S e pneumatici Dunlop racing di misure 4.75/10.00-15". Il suo motore presenta una testata a doppia accensione e carter in magnesio ma con bielle di acciaio. Anche in questo caso l'alimentazione avviene mediante carburatori Weber tricorpo, ed eroga una potenza di 160 Cv. Le auto sono affidate agli equipaggi Larousse/Haldi/Marko, numero di gara 1, Steckkönig/Koob/Ballot-Lena, numero di

VITTORIA IN PARATA

Ancora immagini dalla 86 Ore del 1970, con l'arrivo in parata delle tre 914, in testa quella di Larousse

gara 2 e Waldegaard /Andersson/ Chasseul con il numero di gara 3. Per le 914/6 GT, la 86 Hour Marathon de la Route è strepitosa. Le tre GT di Stoccarda veleggiano tra i cordoli e i saliscendi dell'insidioso circuito, senza incontrare problemi tecnici e sbaragliando qualsiasi avversario senza difficoltà (la vettura vincitrice percorre 360 giri pari a ben 10.185 km). Appena un mese prima, intanto, la 914/6



GT della scuderia francese Sonauto avevano colto un'importante affermazione alla 24 Ore di Le Mans, il 13 - 14 giugno: 6° posto assoluto e prima della classe GT con le vetture pilotate da Guy Chassevil e Claude Ballot - Lena. La potenza massima era nell'ordine di 220 Cv.

Archiviata velocemente la '86 hour Marathon de la Route, i tecnici di Stoccarda si dedicano alla preparazione di tre auto per partecipare al Rally di Montecarlo del '71. Le vetture, in allestimento '71, sono prelevate, come di consueto, dalla normale produzione e allestite come Gr.4.

RALLY SENZA TRAVERSI

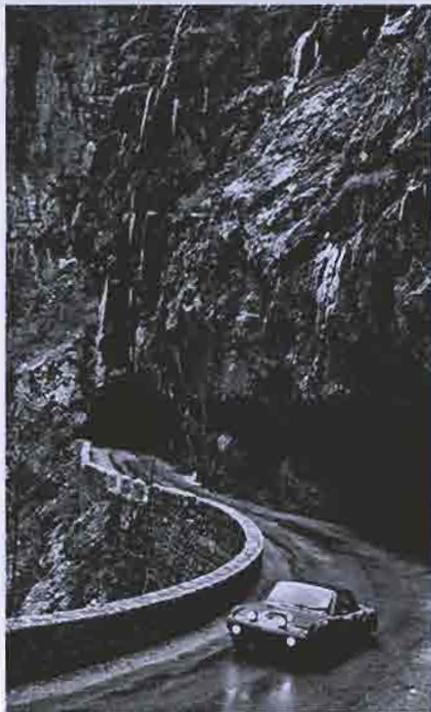
L'allestimento prevede un serbatoio carburante da 62 litri e un serbatoio dell'olio da 11. L'abitacolo è arricchito, su specifica richiesta del pilota Larousse, di sedile anatomico imbottito firmato Recaro, volante sportivo con corona del diametro di 38 cm e sistema di comando del freno a mano spostato dalla posizione originale alla sinistra del lato guida, e inserito alla destra del sedile di guida.

Infine, le 914/6 GT hanno il carter del motore in magnesio, bielle in acciaio, testata con doppia accensione, valvole di grande diametro, albero a camme di provenienza Carrera 6 e pistoni ad alta com-

pressione. La potenza massima, con rapporto di compressione pari a 10,3 : 1 e alimentazione mediante due carburatori tricorpo Weber 46 IDA, è di 210-220 Cv a 7.800 giri.

Le auto vengono immatricolate il 27 novembre '70. Prima della definitiva preparazione in vista del Rally di Montecarlo, tre "vecchie" 914/6 GT sono affidate ad Andersson, Larousse e Waldegaard, e inviate sulle strade del Rally più famoso del mondo, allo scopo di acquisire dati importanti per lo sviluppo e la preparazione.

La squadra Porsche prende il via al 40° Rallye Automobile de Montecarlo da Var-



SUI TERRENI DIFFICILI

Le 914/6 GT impegnate nei test ufficiali per il Rallye di Montecarlo del 1971, in cui Bjorn Waldegaard si classificò terzo assoluto dietro le Alpine Renault A110



savia. Non appena giunte in terra francese, le 914/6 GT cominciano a essere afflitte da problemi di varia natura: Larousse rompe la frizione, Andersson il cambio. In breve la competizione si rivela difficile: quella che si era dimostrata una vettura perfettamente equilibrata, paradossalmente non consente ai suoi piloti di intraversarsi sulla neve e, scivolando sulle quattro ruote, li mette in serie difficoltà tanto che ogni tentativo di inserirla in curva in sovrasterzo si trasforma in un'inutile perdita di secondi.

Alla fine della competizione, la sola 914/6 GT che giunge al traguardo, quella di Waldegaard, è terza assoluta alle spalle delle Alpine-Renault A110.

Con la gara di Montecarlo termina la stagione agonistica della 914/6 GT ufficiale, durata una sola primavera. La Casa tedesca non è convinta delle possibilità della sua creatura e teme che un ulteriore sviluppo costituisca un inutile spreco di energie a scapito del suo impegno nel Mondiale Marche e nella Can Am alle quali partecipa con le favolose 917.

Contemporaneamente, un sempre maggior numero di piloti privati preferisce acquistare la 911 S, offerta allo stesso prezzo della 914/6 GT (49.680 marchi). È opportuno ricordare che, la 911 S, forte del suo boxer 6 cilindri di 2.247cc, non solo eroga 50 cavalli in più del motore della 914/6, ma globalmente, permette di essere più competitivo e di puntare alla vittoria assoluta nella classe GT. Nello stesso periodo, anche le vendite delle 914 stradali vivono un momento di stasi che convince la direzione Porsche a non sviluppare ulteriormente questo modello.

Oggi, a oltre trent'anni da questa decisione, ci sembra giusto affermare che la Casa di Stoccarda perse una buona occasione di schierare in gara una vettura competitiva.

La 914/6 GT sarebbe potuta divenire una grande protagonista sia nelle competizioni in pista, sia su strada. Grazie a una buona ripartizione dei pesi e a una buona aerodinamica (ha un valore di cx di 0,37), era in grado di affrontare circuiti ricchi di curve e le piste veloci. Gestita da scuderie private, la 914/6 colse svariate vittorie per molti anni. Contemporaneamente, le auto ufficiali, continuarono la loro vita di Test car e, via via, dotate dei motori più potenti, derivati dalla 2.2 T, furono utilizzate per prove e trasferimenti dai piloti ufficiali Porsche. Poi, tra il '71 e il '73, furono vendute a vari





PER MONTECARLO

La squadra delle 914/6 GT per il Rallye di Montecarlo 1971: da sinistra Waldegaard, al centro quella di Anderson, a destra Larousse. Nella foto a destra la vettura di Waldegaard durante la premiazione



SCHEDA TECNICA

MOTORE: Tipo 901/25 (Rennmotor), centrale posteriore, 6 cilindri boxer. Basamento in magnesio. Cilindri e testa in lega leggera, raffreddato ad aria forzata. Denominazione vettura: 914/6 GT (competition only). Anni di costruzione: 1970-1971. Alesaggio e corsa: 80,0 x 66,0 mm. Cilindrata: 1.990,513 cc. Rapporto di compressione: 10,3 : 1. Potenza massima: da 210-220 Cv a 7800 giri. Coppia massima: 20,5 kgm a 6500 giri. Potenza specifica: 110 Cv/Litro. Distribuzione: 2 valvole per cilindro, 1 albero a camme in testa per ogni bancata. **ALIMENTAZIONE:** 2 carburatori tricorpo invertiti Weber 46 IDA 3C. Accensione: 2 candele per cilindro (Bosch BHKZ ignition) Lubrificazione: forzata, carter secco, circuito con radiatore olio. **CORPO VETTURA:** telaio tipo 2 posti tipo Targa; monoscocca portante in acciaio. Sospensione anteriore: a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice. Sospensione posteriore: a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; barra stabilizzatrice. Freni: a disco autoventilanti, pinze a 2 pistoncini. Sterzo: a cremagliera. Pneumatici: Ant.: 4.75/10.00-15" Post.: 4.75/10.00-15" Ruote: in lega leggera. Ant. 6,0 x 15" Post. 7,0 x 15". **TRASMISSIONE:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio 5 velocità + RM e autobloccante. **DIMENSIONI:** lunghezza 3.985 mm, larghezza 1.700 mm, altezza 1.205 mm, altezza da terra 140 mm, passo 2.450 mm, carreggiata ant. 1.377 mm, carreggiata post. 1.427 mm. Capacità serbatoio: 62, 100, 110 litri. Capacità serbatoio olio: 11 litri. Peso a secco: 880 kg. **PRESTAZIONI:** velocità massima: circa 240 km/h



QUASI DI SERIE

Anche le tre vetture per il Rallye di Montecarlo erano molto vicine alla serie, come si può evincere anche dall'abitacolo



collezionisti e, a volte, ebbero una seconda vita. Una di queste, per esempio, fu opportunamente modificata con il montaggio di un grosso serbatoio di schiumogeno nel vano anteriore, e utilizzata come 'safety car' anche nel corso del GP di Germania nelle edizioni '71 e '72.

RARA E PRESTIGIOSA

Ma cos'è che rende la 914/6 GT una vettura tanto speciale? E quante furono le 914/6 GT realmente costruite?

Per ragioni di ufficialità, si definiscono 914/6 GT le sole auto considerate 'works cars' ossia quelle prodotte e utilizzate ufficialmente dalla Casa tedesca in competizioni o in test di sviluppo.

In accordo con quanto sostenuto da alcuni tra gli storici Porsche più famosi tra cui Jürgen Barth, abbiamo realizzato un elenco delle vere 914/6 GT. Riteniamo che le 914/6 GT di maggior interesse storico e collezionistico siano solo dodici. Va tuttavia ricordato che alcuni documenti riportano che il numero esatto delle GT possa salire a quattordici se si includono nella lista due telai utilizzati come Testing car quindi mai utilizzate in gara. Dobbiamo considerare, inoltre, che la Casa tedesca produsse una piccola serie di esemplari completi (33) per scuderie satellite, nonché quattrocento kit di preparazione che furono venduti a vari concessionari, e montati anche solo parzialmente su auto stradali.

QUALCHE CONSIGLIO

Se fosse vostra intenzione acquistare una





Ci si aspettava di più
 Nonostante il motore centrale avrebbe dovuto essere favorita sulla neve, ma al Rallye monegasco la 914/6 non si

dimostrò più efficace delle "vecchie" 911.
 Fu solo la maestria di Waldegaard a permettere un buon risultato



PORSCHE 914/6 GT WORKS CARS

NUMERO DI TELAIO	SIGLA DI PROGETTO	TARGA	UTILIZZO	DELIBERA VETTURA	VENDITA VETTURA
914 043 0019	914/31	S-E 8060	914 R - Prototipo	3/10/1969	21/05/1971
914 043 0705	914/39	S-U 3908	Test Targa Florio 1970	26/2/1970	3/03/1971
914 043 0709	914/40	S-U 3909	Test Targa Florio 1970 and Rally Montecarlo 1971	26/2/1970	3/03/1971
914 043 0983	914/43	S-U 4732	Test car	20/3/1970	16/06/1970
914 043 1640	914/44	S-U 9282	Test car - 12.000 Km without stop	27/4/1970	16/06/1970
914 043 1732	914/45	S-X 7495	RAC Rally 70 - Pilota Haldi - 12° Test Marathon de la Route 1970.	27/4/1970	3/03/1971
914 043 2541	914/49	S-W 1947	Marathon de la Route 1970 - driver Larousse - 1° Test Targa Florio 1971	3/07/1970	30/06/1971
914 043 2542	914/50	S-W 1948	Marathon de la Route 1970 - driver Ballot-Lena - 3° Test Montecarlo 1971 Test Targa Florio 1971	3/07/1970	29/03/1972
914 043 2543	914/51	S-W 1949	Marathon de la Route 1970 - driver Waldegaard - 2° Test Montecarlo 1971 Test Targa Florio 1971	3/07/1970	18/12/1973
914 143 0139	914/56	S-Y 7714	Rally Montecarlo 1971 - driver Waldegaard - 3° Test Targa Florio 1971	27/11/1970	15/09/1972
914 143 0140	914/57	S-Y 7715 S-O 4624	Rally Montecarlo 1971 - driver Anderson - rit. ONS R1 (Safety car 1971-1972)	27/11/1970	20/12/1972
914 143 0141	914/58	S-Y 7716	Rally Montecarlo 1971 - driver Larousse - rit. Test Targa Florio 1971	27/11/1970	27/03/1973

Alcune fonti aggiungono all'elenco sopraccitato i telai 914 043 1605 e 914 043 1621



SESTA A LE MANS

Fra i maggiori successi ottenuti dalle 914/6 GT non ufficiali c'è il 6° posto assoluto (1° nella GT) della scuderia francese Sonauto alla 24 Ore di Le Mans 1970. Nelle altre due foto in alto una 914/6 a Hockenheim nel 1970 e la 914/6 di Nolte-Christmann alla ADAC Mille Chilometri del Nürburgring

di queste fantastiche vetture, è necessario che vi armiate di molta pazienza e che valutate attentamente l'auto che vi è proposta perché potrebbe essere una di quelle allestite, solo in parte, con il pacchetto M471 che, al di là dell'aver subito una tra-

sformazione parziale, non ha mai usufruito delle esasperazioni tecniche tipiche di una vettura da competizione.

A questo proposito si consideri che la vettura realizzata sullo Chassis 914.143.0140 (vettura ufficiale che partecipò al rally di

Montecarlo con Andersson, e che, come accennato precedentemente, fu impiegata come 'safety car' in alcune gare in Germania) è stata completamente restaurata ed è in vendita. Fateci sapere se riuscite a realizzare il vostro sogno...

