

Sulle tracce del «Monte Carlo»

20/01/2024 La vittoria al rally di Monte Carlo del 1968 è il primo maggior titolo nel palmarès della Porsche 911. Alla puristica 911 T di allora si rifà oggi la Carrera T. Roadtrip per rally retro con tenda sul tetto.

Il distretto portuale di Monaco, il famoso e minuscolo Stato sulla Côte d'Azur, non misura neppure mezzo chilometro quadrato. Una volta il principe Charles III fece di necessità virtù: la nuova «Monte Carlo» doveva prosperare come località di vacanza e cura per l'alta nobiltà europea. Dal 1848, ulivi e carrubi non procuravano più introiti, i comuni agricoli limitrofi di Roccabruna-Capo Martino e Mentone preferirono ricongiungersi alla Francia. Una manifestazione motoristica promossa dal principe Alberto I aveva lo scopo di attirare un numero ancora maggiore di turisti dell'alta borghesia, in particolare durante la stagione invernale.

La risposta positiva di 20 partecipanti alla proposta di Alberto nel gennaio del 1911 è considerata il momento inaugurale del tradizionale rally di Monte Carlo. Questo e il Gran Premio disputato a partire dagli anni '50 contribuirono in modo determinante a creare l'immagine elitaria del motorsport. Due volte all'anno, il vertice dello sport automobilistico si raduna nella minuscola ma affascinante Monte Carlo. Un piccolo territorio dunque, che però significa grande prestigio: la corsa di Formula 1 è oggi in una

categoria a sé insieme con Le Mans e la Indy 500. Il «Monte Carlo» gode addirittura di una posizione unica, se si considera la Parigi–Dakar come un Rally Raid a sé stante.

Già nel 1965, il rally di Monte Carlo possedeva un grande potenziale pubblicitario. Neve e ghiaccio lo rendevano una sfida insidiosa. Team e piloti lo temevano da sempre, in particolare per il suo «ghiaccio nero»: ghiaccio nero a tratti, che a causa della poca aria inglobata risulta trasparente sull'asfalto scuro. Due anni dopo il debutto della 911, anche Porsche volle generare un ritorno d'immagine per il suo nuovo modello – e raggiunse un successo di tutto rispetto sulle montagne che sovrastano la città costiera. Herbert Linge e il navigatore Peter Falk ottennero un sensazionale quinto posto assoluto.

T come tuttofare da maestro

Dopo tre titoli europei di enorme risonanza e una quasi-vittoria al Monte Carlo, la grande impresa riuscì solo nel 1968: con un vantaggio di 76 secondi, Vic Elford e David Stone sulla 911 T si aggiudicarono la prima vittoria davvero di prestigio per la 911. Al secondo posto, Pauli Toivonen e Martti Tiukkanen – anch'essi su Porsche 911 T. Elford, da allora in poi soprannominato «Quick Vic», riassunse in seguito così il multiforme talento dell'auto sportiva di Zuffenhausen: «È l'unica automobile che si può impiegare in tutte le condizioni possibili. Neve, ghiaccio, asfalto, in salita, in discesa, veloce o lenta – la 911 può gestire qualsiasi cosa.»

Da allora è passato più di mezzo secolo. La Porsche 911 ha raggiunto l'ottava generazione di modelli. Ha forse perso la sua capacità di auto da rally nel suo percorso fino ad oggi, segnato assai di più dalle piste? Oppure continua a dominare, in modo magistrale come allora, le strette serpentine nelle Alpi marittime del sud?

La 911 T costituiva già nel 1968 il modello base puristico della serie. Gli ambiziosi piloti sportivi apprezzavano la dotazione scabra e il peso risultante di soli 1020 chilogrammi. La potenza alle condizioni di serie era di 110 CV, solo per «Quick Vic» il reparto corse incrementò il motore boxer a 180 CV. Come pacchetto complessivo, la 911 T colpiva per la sua straordinaria manovrabilità. Era considerata diretta, agile, prevedibile e stabile su strada – perfetta per il Monte Carlo.

Anche nel 2024 c'è ancora una 911 con la lettera T, che qui sta per «Touring»: la 911 Carrera T, questo il suo nome completo, combina il motore boxer a sei cilindri da tre litri della 911 Carrera con un assetto del telaio marcatamente sportivo, differenziale meccanico posteriore autobloccante e un asse posteriore sterzante opzionale. Un cambio a doppia frizione Porsche (PDK) commuta le marce. Chi preferisce la manualità ordina tuttavia la versione con il cambio manuale. Proprio come Elford and Co. E naturalmente, proprio come allora, sono azionate solo le ruote posteriori.

L'azione al Monte Carlo avviene sulle strade alpine dell'hinterland. Di notte, con neve e pioggia, una buona maneggevolezza decide non solo della vittoria o della sconfitta, ma anche dell'arrivo a destinazione o meno. Ma già nel caos tumultuoso della città principato la Carrera T brilla per la sua facilità d'uso. Il punto di pressione della frizione si trova al punto giusto, le marce si innestano con

slancio ma dolcemente, tutto scorre senza sforzo. Nello spazio ristretto, la 911 rimane organizzata in modo chiaro, nonostante la compattezza offre un vano di carico sufficiente – tanto più senza il sedile posteriore opzionale. Il che ci sta bene perché vogliamo campeggiare nel nostro Roadtrip per rally retro.

A caccia di curve con il letto sul tetto

Va concesso che la tenda sul tetto Tequipment disponibile dal 2002 tra gli accessori Porsche ufficiali annulla il vantaggio di peso della T. E il fatto che nel nostro esemplare verde pitone la tenda troneggi sopra a un tetto in carbonio, aiuta solo in maniera limitata. Ma, comunque, con la T inclusa la tenda sul tetto pesiamo solo 20 chilogrammi più rispetto a una 911 Carrera con cambio PDK – all'incirca. Oltre al tetto e all'assenza del sedile posteriore contribuiscono alla riduzione del peso anche i cristalli a struttura leggera e un minor isolamento.

Ci dirigiamo fuori dalla città, le strade rimangono però strette e con poco campo visivo. Già la salita al famoso Col de Turini suscita il nostro rispetto. Qui la carreggiata è stata accostata alle rocce con regolarità e si svolge come un bordo sottile intorno alla montagna. A sinistra, la pietra sporge minacciosa sulla carreggiata, a destra si mostra un muretto all'altezza delle ruote. Dietro a questo, lo sguardo precipita nel vuoto.

Da questo punto in poi, a ogni curva se ne sussegue un'altra, il tracciato si lascia scorgere di rado, sorprendendo di continuo: buche, detriti sulla strada, traffico in senso opposto. Nella quotidianità del rally, i piloti hanno anche a che fare di tanto in tanto con spettatori spericolati – e con il già ricordato ghiaccio nero, sempre che la neve non ricopra totalmente il suolo.

Nella migliore delle ipotesi, è una vettura equilibrata a creare confidenza tra pista e passeggeri. Quel che si vedeva già in città, si conferma qui fuori: la taratura mirata in senso sportivo facilità la manovrabilità e rende la T facilmente controllabile. Freniamo correttamente con la sinistra e in tal modo mettiamo a punto con precisione il cambio di carico come vogliamo. E, inoltre, siamo pronti a frenare più velocemente, se necessario. In fase di entrata nella curva teniamo qua e là la pressione sul pedale un po' più a lungo, in modo da sterzare con ancor più aderenza sull'asse anteriore.

Da metà curva dosiamo l'accelerazione. Il posteriore della vettura si assesta e ingrana le gomme Pirelli sull'asfalto sotto il peso del motore boxer. Ma, soprattutto, lo sterzo crea la sensazione di continuità immediata. Scorrevole quanto basta per non appesantire il lavoro del pilota, e tuttavia con una resistenza sufficiente a trasmettere la condizione della strada alle punte delle dita – fondamentale per i rally, che per natura si tengono su fondi stradali mutevoli.

La prossima volta a gennaio!

Naturalmente, nella nostra escursione ci facciamo solo una vaga idea del mito incarnato dal Monte Carlo. Capiamo però molto bene cosa intendesse Elford quando elogiava la versatilità della 911. «La

911 mette tutto assieme», le sue parole ci risuonano nelle orecchie mentre organizziamo il nostro accampamento di nuovo ai piedi del leggendario Turini. Allora certamente non aveva pensato a una tenda sul tetto e una dotazione da campeggio.

L'ultima luce sta sparendo tra le montagne mentre ci immaginiamo come sarebbe se ora i bolidi del rally comparissero volando dietro l'angolo. Eh sì, saremmo dovuti venire già a gennaio, magari in occasione della «Notte dei lunghi coltelli», che si svolge attraverso pericolosi passi di montagna e tutti si contendono il primo posto. Ci chiediamo cosa ne penserebbe «Quick Vic» della Carrera T. E ci piacerebbe, adesso, vederlo superarci a tutta velocità.

Info

Testo: Philipp Aeberli

Fotografie: David Künzler

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 Carrera T (Modello precedente)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2024/history/auf-den-spuren-der-monte-35036.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7c4fe0a1-ade3-453e-8036-f494ea866520.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart