

Arrivederci Roma

Le informazioni contenute in questa pagina riflettono lo stato dei fatti alla data di pubblicazione; alcune informazioni potrebbero risultare obsolete o non più accurate.

10/09/2021 Un punto di svolta come traguardo: in un incontro a Roma si mescolano storia e presente delle corse per clienti Porsche. Marc Lieb è alla guida di una delle più famose Porsche 356 da corsa. Herbert Linge contribuisce con i ricordi legati alla nascita della «V2».

Piazzale Giuseppe Garibaldi. Marc Lieb porta alla bocca una tazzina fumante di caffè, la gusta e rimane attonito. Di fronte a lui la città eterna si colora di un'aurora infuocata. È la prima volta che si trova a Roma e non è solo. Si appoggia alla bellezza che gli sta accanto. Il suo vezzoso nomignolo è «V2» e il tachimetro segna oltre mezzo milione di km. Il nome completo di quest'auto è Porsche 356 A 1600 GS Carrera GT. Il suo soprannome deriva dalla denominazione ufficiale «WN-V2». Nell'ambito del motorsport quest'auto è una leggenda: ha partecipato a tutte le più importanti competizioni e rally europei del suo tempo. La lunga lista delle gare cui ha partecipato comprende la Mille Miglia in Italia, la 1.000 km del Nürburgring e la Targa Florio in Sicilia.

La V2 è in grado di accelerare fino a oltre 200 km/h. Lieb è stato vincitore assoluto a Le Mans e

campione del mondo endurance. Un'accoppiata veloce come il vento. Eppure, questa storia di *Christophorus* inizia con un ritardo di ben 62 anni.

Torniamo ad allora, nel 1959. Si corre il rally Liegi–Roma–Liegi, una delle corse stradali più dure al mondo. Più di cinquemila chilometri senza soste. Le raccomandazioni dell'organizzatore, la belga Royal Motor Union, sulle medie di percorrenza da tenere non sono realizzabili, nemmeno nelle cosiddette tappe di raccordo. Di 104 equipaggi che prendono il via, arrivano al traguardo solo 14, nessuno evita i punti di penalità.

I vincitori assoluti di quell'anno si chiamano Paul Ernst Strähle e Robert Buchet. Per ottantasei ore si sono alternati al volante. È il più grande successo per Strähle, allora tra i più famosi piloti privati Porsche tedeschi. Ed è anche la vittoria più grande di questa famosa 356. Il nome del rally, tra l'altro, nel 1959 era ingannevole. I romani non volevano più vedere le auto da corsa in città durante il periodo delle vacanze, per questo il percorso era stato modificato più volte e il punto di svolta spostato nel territorio dell'allora Jugoslavia.

Adesso, però, la V2 ha raggiunto la capitale italiana. Lieb s'innamora subito. Della metropoli, ma anche del rombo del motore Carrera e della semplicità e maneggevolezza di questo gioiello a quattro ruote. Lieb sa quale sia il significato di questa vettura. Quando, nel 2016, riuscì a coronare la sua carriera di pilota ufficiale Porsche, durata quattordici anni, con la vittoria assoluta a Le Mans e il titolo mondiale, passò a gestire l'assistenza ai team clienti nelle corse. Il suo grande esempio: Herbert Linge. «Senza dubbio l'uomo più in gamba che abbia mai conosciuto!», dichiara convinto il quarantenne Lieb. Linge, classe 1928, ha dedicato tutta la vita professionale a Porsche. Nel 1943 iniziò come apprendista, divenne poi meccanico del Reparto Corse, pilota da gara, mise in piedi negli Stati Uniti il Servizio clienti e fu infine attivo nello Sviluppo.

Herbert Linge come sosia di Steve McQueen

A margine fece da controfigura a Steve McQueen nelle scene in pista del film *Le 24 Ore di Le Mans* , trovò il terreno per il circuito di prova di Weissach e ottenne l'onorificenza dell'Ordine al Merito Federale come fondatore del Marshall Team tedesco dei commissari di percorso. Linge era ben consapevole dell'assoluta necessità di ottenere più sicurezza nelle competizioni con la Commissione Sportiva Nazionale Superiore (ONS). «Il tragitto Liegi–Roma–Liegi lo percorremmo giorno e notte a tutta birra, non c'erano tratti bloccati: una cosa pazzesca, oggi impensabile», ricorda Linge di quel leggendario rally. Nel 1954 vinse insieme a Helmut Polensky.

Più tardi gareggiò in questa e altre corse su strada insieme al suo amico Paul Ernst Strähle. «Alla Liegi–Roma–Liegi si arrivava in fondo solo con un buon team», racconta Linge, «ci siamo alternati alla guida circa ogni tre ore. Da co-pilota bisognava poter dormire. Strähle riusciva a farlo. Ai punti di controllo talvolta mi mettevo il suo berretto e firmavo a nome suo, lui non se ne accorgeva nemmeno. Io invece quasi non chiudevo occhio».

Linge dormiva poco, non solo per la velocità temeraria che manteneva attraverso le strade strette e i passi pieni di ghiaia. Riusciva a percepire lo stato tecnico della V2 con tutti i sensi. Conosceva ogni bullone dell'auto. Le prime 356 Linge le ha testate a fondo. «Era risaputo che avessi certe competenze dalle corse motociclistiche, per questo fui incaricato di occuparmene. All'inizio realizzavamo da tre a quattro auto al giorno. La sera, dopo i test, dovevo riferire a Ferry Porsche quali fossero a posto e quali dovessero tornare in officina». Tra i piloti ufficiali Porsche delle corse su pista e dei rally si diffuse la fama di Linge per le sue conoscenze meccaniche, tanto che nel 1954 divenne co-pilota nelle corse endurance. «Andavano a dire al signor Porsche: se con me c'è Linge, lui sistema tutto».

Che Linge, nato a Weissach, fosse egli stesso un pilota di razza, si sarebbe capito in fretta. Un punto a favore era il suo stile di guida, che preservava il mezzo meccanico. Anche da co-pilota Linge consigliava come cambiare dolcemente. «Gli anelli di sincronizzazione erano delicati!». Com'è immaginabile, Linge sostituiva le guarnizioni dei freni da quattro a cinque volte per arrivare a cinquemila chilometri. «Prima delle prove di montagna, almeno quelle anteriori. Quando erano consumate a metà, l'auto già andava in difficoltà. Non avevamo mica i freni a disco, solo quelli a tamburo». Il motore da 1,6 litri, che agli alti regimi erogava 125 CV e aveva quattro alberi a camme in testa, azionati da alberi verticali di rinvio, consumava molto le candele. «Prima di ogni tappa di raccordo, se avevamo un paio di minuti di vantaggio, cambiavo una candela. Di più non potevo fare, altrimenti avremmo accumulato ritardo».

Occorre immaginarsi le condizioni di allora: alcune gare su strada erano perfino prove valide per il campionato del mondo e l'equipaggio partiva in autonomia da Stoccarda con la V2 per recarsi al via delle gare in tutta Europa. Dopo la corsa si tornava indietro. L'auto accumulava così tutti questi chilometri. Inoltre, la rete dei distributori era ancora a macchia di leopardo, nel migliore dei casi. Linge prendeva le sue precauzioni: «Nelle prove speciali volevamo sempre avere a bordo il peso minimo di carburante. I meccanici andavano lungo il percorso con un furgone VW e ci lasciavano a lato della strada delle taniche da 20 litri di benzina in luoghi prestabiliti. Così, semplicemente; nessuno le ha mai rubate. Ci sostenevamo a vicenda. Quando gli altri non ce la facevano, io li aiutavo». Una volta fu lui ad avere bisogno di aiuto, e da lì nacque l'amicizia con Paul Ernst Strähle.

L'amicizia di Linge con Paul Ernst Straehle

Linge ha sempre avuto le spalle coperte dai suoi capi. Così accadde che nel 1952 ebbe il permesso di prendere in prestito un furgone VW aziendale. Rimasto in panne con il furgone, fu indirizzato all'officina della famiglia Strähle a Schorndorf e fu fortunato: il titolare più giovane, Paul Ernst, lo aiutò a rimettere in moto il VW Bulli. Alcune settimane dopo ci fu un altro incontro fortuito. Stavolta Strähle, col suo *maggiolino* VW, tirò fuori da una buca fangosa le motociclette di Linge e dei suoi amici che vi erano incappati durante un rally. Chiaramente, a quel punto, Linge gli disse di farsi vivo qualora avesse avuto bisogno di aiuto per qualche Porsche.

Nel 1956 Paul Ernst Strähle, nel frattempo divenuto un acclamato mago del volante, acquistò una 356 usata, ma non riusciva a essere competitivo. Con il suo motore da 1,3 litri, Strähle non aveva alcuna possibilità di battere le 356 che già avevano sotto il cofano posteriore il motore Carrera della Porsche

550 Spyder. Il nuovo riferimento era dato dalla Porsche 356 A 1500 GS Carrera con 100 CV, un peso totale di 850 kg, 200 km/h di velocità massima e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 12 secondi. Per di più Strähle sapeva già che la Porsche stava progettando una GS Carrera GT. La sigla GS stava per Gran Sport, GT per Gran Turismo. La GT in progettazione prevedeva numerosi componenti in struttura leggera, uno scarico da corsa e, a richiesta, un serbatoio maggiorato per le gare endurance.

Variante di pre-serie della GS Carrera GT

Strähle non poteva permettersi nessuna di queste sigle. Ma conosceva Linge e venne a sapere che era stata messa in vendita un'auto incidentata con il motore dei suoi sogni. Anche telaio e trasmissione erano ancora utilizzabili, mentre la carrozzeria era stata danneggiata dalle fiamme. In effetti l'auto era destinata allo sfasciacarrozze. Strähle chiese però una nuova carrozzeria, che, con il beneplacito di Ferry Porsche, fu ordinata alla ditta Reutter. Grazie al benestare dei vertici aziendali, ottenne una versione di pre-serie della GS Carrera GT del suo colore preferito, il blu Adria. «Fu la fase di gestazione della V2», così Strähle, morto nel 2010 a 83 anni, rievocò una volta quel periodo.

Ne nacque un'auto da corsa equipaggiata con componenti di assoluta eccellenza e che i due amici riuscirono a migliorare nel corso degli anni. Tutte le sere, dopo il lavoro, Herbert Linge andava nell'officina di Strähle ad armeggiare con gli attrezzi. Nel 1957, grazie al suo aiuto, quest'auto ebbe il nuovo motore Carrera da 1,6 litri. Linge è ancora felice quando lo ricorda e racconta: «Abbiamo avuto sempre i materiali migliori! Talvolta potevamo montare parti non ancora testate a fondo in fabbrica. Ammortizzatori e cose di questo genere». Come pilota collaudatore, conosceva i vantaggi dati da alcuni componenti. Nel 1957, i due amici ottennero insieme la prima vittoria con la V2 alla Mille Miglia, arrivando quattordicesimi in classifica generale e primi nella loro categoria. A quel trionfo ne seguirono molti altri, fin quando Strähle abbandonò le corse nel 1964.

«Le corse per clienti sono sempre state un imperativo»

È vero che allora Linge non aveva confidenza con tutte le auto da corsa Porsche, così come con la V2, però sottolinea: «Le corse per clienti sono sempre state un imperativo. Ogni auto doveva essere vendibile. Costruivamo subito 20 o 30 esemplari, perfino la Porsche 917 era un'auto per la clientela sportiva. A questo Ferry Porsche teneva tantissimo. La pubblicità era vietata. Lui diceva sempre: 'La nostra pubblicità sono le corse'». Sul significato del motorsport per il marchio non è cambiato nulla fino ad oggi.

Anche in pensione, Linge ha seguito i successi di Marc Lieb nella Porsche Carrera Cup Germany, che lui aveva avviato. Ne ha visto l'ascesa, dai team clienti al team ufficiale, fino a cogliere vittorie e titoli in tutto il mondo. «A ogni incontro con Herbert ho imparato che le sue conoscenze sono un tesoro inestimabile», dice Lieb. L'ex pilota, che è ingegnere laureato in tecnica dei veicoli, guarda nello specchietto retrovisore e mette la freccia per svoltare verso il Colosseo.

Il grande volante della V2 è circondato da una strumentazione speciale, assemblata da Linge e Strähle. Sul contagiri è ancora incollata la tacca sui 3.500 giri/min. Al di sotto di quel regime, il motore Carrera va in sofferenza, se n'è accorto anche Lieb. «Oggi Porsche costruisce tra 250 e 300 vetture l'anno per la clientela sportiva, ma la filosofia è la stessa di allora», prosegue. «Non si vendono solo auto, si tratta piuttosto di una pianificazione progettuale strategica. Chi s'interessa a un modello, dalla Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport fino alla Porsche 911 RSR, e al modo in cui è impiegato dal team ufficiale, non ha solo domande tecniche. Chiede suggerimenti per le opportunità di utilizzo, vuole sapere quali siano i piloti ufficiali disponibili e quale supporto tecnico sia fornito».

Evoluzione, Motorsport e Vendita

La sigla del reparto EMV sta per Evoluzione, Motorsport e Vendita. Nell'insieme Porsche questo reparto è responsabile esattamente per l'intersezione di questi tre settori. E questo a livello mondiale, fino all'organizzazione dei mercati e ai responsabili dei singoli Paesi. Lieb ha iniziato a collaborare al reparto EMV nel 2017, iniziando una seconda carriera in Porsche. «Come in passato per Herbert, qui si tratta di avere uno scopo comune con i clienti, ossia vincere le corse». I piloti privati di oggi, come lo fu un tempo Strähle, sono preziosi ambasciatori del marchio e hanno un filo diretto con l'azienda. Oggi sono i Key Account Manager a tenere i contatti, in modo simile a quanto faceva Linge più di sessant'anni fa. E come satelliti al servizio del firmamento delle corse, gli ingegneri Porsche trasmettono i feedback della clientela senza filtri, direttamente a Weissach. Oggi, come allora, se ne avvantaggiano entrambe le parti.

Marc Lieb guida svelto la V2 verso la periferia sud della città. Si tuffa nel traffico con il suo gioiello milionario, cambia le marce con sensibilità, ma rapidamente; nelle scalate dà sempre un filo di gas tra le marce. Diversamente dal 1959, non ci sono quasi più turisti in città. I passanti fanno un cenno di saluto e due poliziotti mostrano il pollice all'insù quando la «Bella Macchina» passa loro davanti, diffondendo il rombo del suo motore. I fabbricati lungo la Via Appia Antica fanno da cassa di risonanza. Lieb respira a fondo, come a voler saggiare gli oltre duemila anni di storia di questa strada. «Tutto quel che siamo si è evoluto dalla storia». La V2 è giunta a Roma e lui a bordo della V2. «Cinquecentomila chilometri percorsi, i vecchi sedili, l'abitacolo – tutto è così diverso, eppure così familiare. Parti e senti immediatamente che questa è una Porsche!».

Info

Testo pubblicato per la prima volta nella rivista Porsche Christophorus, n. 399.

Autore: Heike Hientzsch

Fotografo: Markus Bolsinger

Image Sublines

Path: Arrivederci Roma/Images/img_1.jpg
Title: 356 A 1600 GS Carrera GT, Rome, 2021, Porsche AG
Subline: Linee del tetto: passando per il Vaticano, la 356 fa capolino sotto il cupolone della basilica di San Pietro

Path: Arrivederci Roma/Images/img_4.jpg
Title: Marc Lieb, 356 A 1600 GS Carrera GT, Rome, 2021, Porsche AG
Subline: Retrospettiva: Lieb ama la storia del motorsport Porsche. E ne fa parte

Path: Arrivederci Roma/Images/img_5.jpg
Title: Marc Lieb, 356 A 1600 GS Carrera GT, Rome, 2021, Porsche AG
Subline: Leggenda su quattro ruote: la Porsche 356 «V2» ha finalmente raggiunto la sua destinazione. La vincitrice del rally del 1959 sulle orme della propria marcia trionfale a Roma

Path: Arrivederci Roma/Images/img_6.jpg
Title: Marc Lieb, 356 A 1600 GS Carrera GT, Rome, 2021, Porsche AG
Subline: Immutabile nel tempo: l'auto con motore Carrera è un'icona delle corse per clienti degli albori. Lieb rappresenta la contemporaneità e vive la filosofia Porsche dei suoi predecessori

Path: Arrivederci Roma/Images/img_7.jpg
Title: 356 A 1600 GS Carrera GT, Rome, 2021, Porsche AG
Subline: Continuità: in giro nella città eterna. Realizzata oltre 2.300 anni fa, la Via Appia Antica diede un forte impulso ai commerci. La «V2», invece, ha portato al successo Porsche

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2021/history/porsche-coming-rome-356-herbert-linge-marc-lieb-christophorus-399-25844.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7f3f3562-e8d2-482b-b832-d88f9204087d.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/en.html