AUTORAMA
Slot Passion

Anno 9 Numero 87

Febbraio 2021

Prezzo: €. 0

Magazine indipendente pseudo storico, pseudo sportivo, pseudo sociologico, pseudo tecnico… pseudo insomma!

SPECIALE PORSCHE

917 + sorpresa...

Irresponsabile unico, del tutto: Renzosan

La Porsche 917

è la macchina da corsa che più rassomiglia a uno scoppio di sogno, a sublimare il concetto di belva lanciata verso i 400 chilometri all'ora a Le Mans. Un bacio alla morte sul dosso di Mulsanne.

Nacque bianca, in 25 esemplari, a seguire i dettami della Federazione per il nuovo Mondiale marche dedicato ai "mostri", costruiti in piccola serie.

Cattiva, instabile, addirittura inguidabile a Le Mans 1969 se privata dei flap mobili che contribuivano a non farla decollare sul terrificante rettilineo dell'Hunaudières. La domarono solo in vista della fantastica stagione 1970, in una sessione di prova a Zeltweg, quindi su un "pistone" ignorante il giusto. Plasmando il posteriore come fosse pongo, Horsman, gregario di Wyer, e il fido Cuoghi inventarono quel posteriore a coda tronca che sarebbe stato l'uovo di Colombo, addomesticando la bestia che soffriva di cronica instabilità al retrotreno. Brian Redman, che quel giorno svolgeva i test, ne uscì entusiasta. Finalmente la 917, nella metamorfosi "Kurheck", cioè a coda corta, non si muoveva più, era diventata più docile e abbassava i record di manciate di secondi.

Non ce ne fu per nessuno. Ferrari e Alfa Romeo se ne dovettero fare una ragione. Avrebbero conosciuto momenti di gloria, ma le annate dell'apice del Mondiale Marche sarebbero per sempre appartenute all'arma totale di casa Porsche.

La 917, appunto. Bella, sinuosa, affascinante anche in quelle colorazioni a metà tra lo psichedelico e la pop-art, addirittura in rosa, nella versione 917-20 denominata "Maialino", vista in gara a Le Mans 1971.

Quell'anno la 917, come tutte le Femmine di qualità, avrebbe svoltato, riportando la prima vittoria nella classicissima dell'endurance, con Herrmann e Attwood, tagliando nel frattempo un traguardo non meno prestigioso.

Quello di diventare la sola e unica macchina da corsa in grado d'essere protagonista di un film hollywoodiano mai più dimenticato: "Le Mans" di Steve McQueen, dove la maggior parte delle scene e dei dialoghi sono monopolizzati dalla stessa 917K e dal rombo meravigliosamente torturante del suo irrefrenabile 12 cilindri boxer.

Vero, oltre alle livree affascinanti e capaci di stregare generazioni di appassionati e di modellisti, a evolvere furono anche forme e propulsori.

Il Boxer 4494 diventa ben presto di 4907 cc, arrivando da 520 a 580 cavalli, quindi la nuova evo 1971 vede toccare 630 cavalli a 8500 giri al minuto.

Morale della favola, Marko e van Lennep a Le Mans 1971 trionfano percorrendo 5335 km in 24 ore alla media di 222,304 km/h, un primato che si giova del tracciato dritto come un'autostrada.

Limite feticcio che sarebbe stato battuto solo dall'Audi nel 2010. Potrebbe essere questa la bella fine del mito 917, col regolamento che la taglia fuori dal mondiale 1972, invece è solo una nuova alba.

Nasce la 917-10 biturbo a cielo aperto, per Can-Am e Interserie, che fa subito centro.

Quindi tocca alla evoluzione 917/30 datata 1973, mostruosa.

La 917/30 ha un nuovo telaio in lega leggera realizzato con speciali tubi in lega di magnesio. Il motore è il dodici cilindri boxer raffreddato ad aria sovralimentato con due turbocompressori, uno per bancata. La cilindrata varia a seconda delle varie evoluzioni, da 4,5 litri, a 4995 cc ed anche a 5,4 litri. L'albero motore è al cromo molibdeno, cilindri con camicie trattate al Nikasil, uno speciale trattamento superficiale con particelle di nickel e carburo di silicio.

Le bielle sono in titanio ed i due turbocompressori della Kuhnle, Kopp & Kaush assicurano la mostruosa potenza in configurazione full power di ben 1.580 cv, ma per garantire l'affidabilità viene limitata a solamente 1300 cv. in qualifica ed i 1100 in gara. Il passo è allungato e l'aerodinamica evoluta con una coda più lunga, mentre viene anche migliorato l'effetto suolo. La vettura pesa 817 Kg e la mostruosa potenza consente di accelerare da 0 a 100 in 1,9 secondi, a 160 in 3,9, a 320 in 10,9**.** La coppia è impressionante, si parla di 100 kgm a 6.400 giri/minuto ed a scaricarla a terra ci pensa una trasmissione a 4 marce, con frizione multidisco e differenziale autobloccante.

Il team Penske e il suo pilota ingegnere Mark Donohue non hanno rivali.

E non finisce qui. Nel 1975 il trinomio Porsche-Penske-Donohue sullo speedway di Talladega entra nel Guinness dei primati, polverizzando il record di velocità sul giro in circuito chiuso, girando alla media di 355,923 km/h.

.

Altro? Sì, altro.

Nel 1981 i fratelli Kremer ottengono dalla Porsche i disegni originali della 917 K, la clonano e realizzano un esemplare destinazione Le Mans.

Malgrado i pochi collaudi la 917 K81 con Wollek-Chasseuil-Lapeyre dimo-

strerà fino al ritiro di poter stare nella top ten.

È il preludio all'ultimo e struggente hurrà. I fratelli Kremer la schierano pure nel mondiale Prototipi a Brands Hatch e la K81 si issa al comando con Wollek, che poi si ritira per la rottura di una sospensione.

Sola in testa, sino alla fine della sua vita e da lì in poi, nell'immaginario collettivo dei duri e puri, prima per sempre

Metamorfosi stupefacente

Passò da aspirata a turbo e da coperta a spider, dall'endurance alle gare sprint

Nata coperta e a motore aspirato per l'endurance, la 917 diventa spider, biturbo e trionfa dal 1972 anche nelle gare sprint di Can-Am e Interserie.

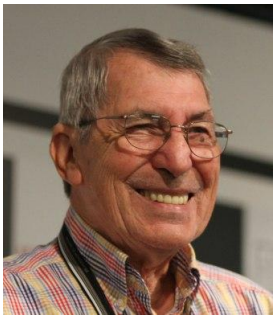
Dodici anni dopo il debutto, Kremer la ripropose a Le Mans
Dall'esordio dell'originale all'addio avvenuto con un clone, la 917 ha confermato d'essere una delle vetture da corsa più longeve e vincenti

Presentata al salone di Ginevra nel 1969, la Porsche 917 conosce poi diverse versioni. La 917 PA - laddove PA sta per Porsche Audi - più leggera e senza tetto, corre senza acuti nella Can-Am con Siffert.
La 917 Kurzheck, a coda corta, è quella evoluta e più stabile che domina subito il Mondiale marche 1970.

La 917 LH, ossia la Lanheck, a coda lunga, è la versione studiata per Le Mans e il target dei 400 Km/h sul lungo rettilineo dell'Hunaudiérés. La 917/20 è la variante sperimentale studiata dall'azienda francese S.E.RA. che corre a Le Mans 1971, colorata di rosa, una via di mezzo tra la coda corta e quella lunga. La 917/10 va all'assalto della Can-Am con un biturbo, mentre la 917/30 è l'evo turbo per Can-Am e Interserie, da 1200-1300 cavalli. Infine, la 917K81 è il clone realizzato dai fratelli Kremer, basato sui disegni originali della 917K, per Le Mans 1981. In tutto sono stati realizzati 46 esemplari della 917, tra i quali sono comprese due PA e altrettante "coda lunga". Della 917-20 è stato realizzato un solo telaio, mentre in configurazione 917-10 sono state costruite o convertite 12 vetture. Infine, la stellari 917/3 sono state 5 e della 917K81 i fratelli Kremer hanno realizzato un esemplare, che ha corso solo nel 1981.

La 917 vista da uno dei piloti "Cult " che la fece crescere e vincere

Vic Elford deve molto alla "belva" della Porsche. Con la quale vinse in endurance, senza però cogliere l'alloro a Le Mans. Ecco come andò...



Vic Elford, cult driver degli Anni ’60 e ’70, è stato uno dei maestri e dei più profondi conoscitori della Porsche 917. A lui il compito di svelarla nelle sue intime pieghe: «La vidi per la prima volta al salone di Ginevra, nel marzo 1969 - racconta Vic -. Emanava potenza e velocità anche da ferma: me ne innamorai subito.

Il nostro primo vero incontro fu in prova sulla terribile Spa di 14 km e ne ricavai la sensazione angosciosa di una vettura fantastica ma instabile. Tanto che non volli guidarla neppure per la gara al Nurburgring.

Però in vista di Le Mans pregai la dirigenza Porsche di darmene una, perché sapevo che sarebbe stata l’arma vincente.

In fondo la 917 era nata per la 24 Ore, come la 908-3 per la Targa Florio. Loro volevano schierare solo un esemplare per Stommelen- Ahrens ma alla fine accettarono di metterne in pista un altro per me e Attwood.

Ebbene, in prova ci furono polemiche per il flap mobile attivato dal movimento delle sospensioni, che la Federazione riteneva illegale e che poi permise perché altrimenti la 917 non sarebbe stata in strada.

Risolto questo inciampo, in corsa tutto divenne facile. Dopo Tertre Rouge c’era solo da mettersi sulla parte destra della strada e iniziare un’infinita teoria di sorpassi. Al primo giro capii che lo sportello era stato chiuso male, ma mi guardai bene dal cercare di aprirlo.

Ero a oltre 360 km/h, una dimensione sconosciuta per i piloti da corsa. Realizzai anche che il dosso di Mulsanne non poteva essere preso in pieno e così in rettilineo alzai l’acceleratore, calando di circa 70 km/h la velocità, visto che la lieve piega là davanti con la 917 si trasformava in un curvone.

Un dechappaggio di una gomma a Daytona e una collisione con una vettura più lenta a Sebring non furono un buon inizio, poi giunsi 2° a Brands Hatch con Hulme, che aveva sostituito per una volta il mio compagno abituale Ahrens, infortunato.

Un altro dechappaggio mi avrebbe stoppato alla 1000 Km di Monza, dopo una lotta al calor bianco con le 917 Gulf.

Quindi alla Targa Florio ebbi un grande privilegio: fare un giro in prova con il "mostro": divenendo il primo e l'unico al mondo a girare con una 917, l'auto più veloce del pianeta, sul Piccolo delle Madonie, il tracciato più lento e affascinante.

Ebbene, per tutto il giro non riuscii neanche a mettere la quarta: feci 72 km in seconda- terza! Ovviamente la 917 non disputò la gara siciliana, anche se in prova era risultata quarta assoluta senza mai mettere la quarta marcia».

E siamo all'avvicinamento verso Le Mans 1970: «Arriviamo da grandi favoriti, dopo il 3° posto a Spa sempre con la 917 e il trionfo al Nurburgring, stavolta con la 908-3 specialista dei tracciati più sinuosi.

Alla Sarthe preferisco una 917 coda lunga e un motore 4,9 litri, mentre i miei compagni della Salisburgo, Herrmann e Attwood, vanno con una coda corta e un propulsore di 4,5 litri.

Wyer invece schiera le coda corta e il 4,9 litri, la Martini la coda corta e un 4,5 litri.

Per il resto poco da dire: nelle prime tre ore siamo in testa, poi una foratura e guai di maneggevolezza ci fanno scendere in classifica, ma la domenica mattina siamo ancora in lotta per la vittoria, quando il motore ci saluta.

Peccato».

E siamo al terzo e ultimo anno, il 1971, che vede Elford correre con la 917, nei colori Martini per cercare il trionfo a Le Mans: «Ci arriviamo dopo aver vinto a Sebring con la 917 e al Nurburgring con la 908-3.

A Le Mans in pratica guido per l'ultima volta la macchina e voglio vincere. In pista io e Larrousse siamo i più veloci e possiamo farcela, fino a che, credeteci o no, la nostra ventola di raffreddamento del motore si rompe, si stacca e vola tra gli alberi.

Fine della faccenda. Il regolamento fa uscire la 917 dal mondiale 1972 e si apre l'altra felice parentesi in Can-Am.

Io la 917/30 l'ho poi guidata nell'Interserie a Hockenheim, vincendo le due manche. Un mostro di potenza: una vera gioia.

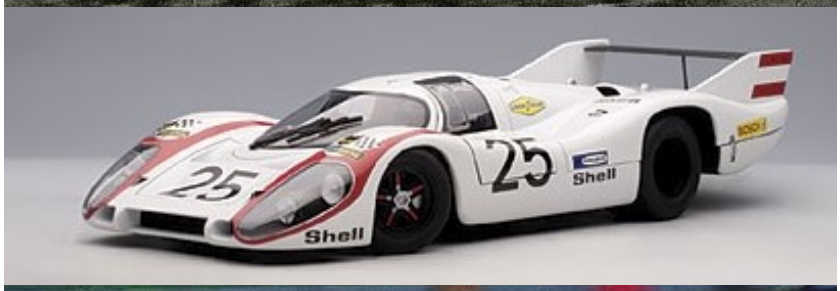
Complessivamente amo ancora la 917, malgrado i suoi difetti, la sua iniziale scarsa stabilità e la sua affidabilità mai assoluta. Quest'ultima mi ha impedito di vincere a Le Mans.

La versione a coda corta era più maneggevole di quella a coda lunga, ti perdonava di più eventuali errori di guida. Erano dei purosangue fatti per corse ad alta velocità e più gli chiedevi di andare, più loro ti assecondavano facendoti scoprire sensazioni mai provate e che credo, mai più nessuno in futuro abbia sperimentato.

Insomma, ancora oggi, I love 917».

917

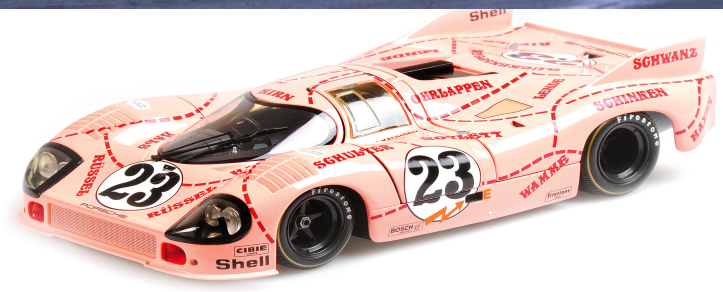
917 LH



917/K

917 K81

917/20



917/30

917 SLOT CARS

LA NUOVA PISTA RALLY

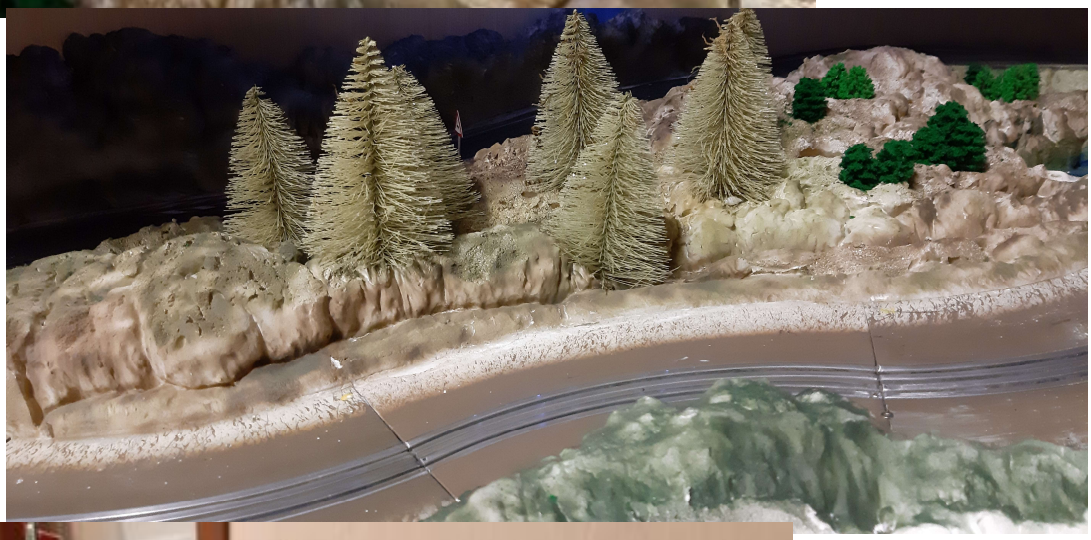
Una breve sequenza fotografica per illustrare il bel lavoro fatto dai nostri soci nel periodo di chiusura del VISLOT. Una pista tecnica, divertente, impegnativa che metterà alla prova la vostra guida da Rally Drivers

La parte ghiacciata con una dura salita e con una discesa impegnativa

La rotonda del ritorno, anche questa da eseguire bene per aver lo slancio per affrontare

la salita che porta nel punto più alto.

C’è anche il laghetto, con un nostro socio, *indovinate chi è*? Che tenta di recuperare i pezzi della sua ***Lancia***, dopo una terribile uscita di strada



Un tratto un po’ fangoso e molto traditore...

Una serie di tornanti con rocce molto vicine alla pista … attenzione!

Attenzione alla valle ghiacciata!

Altri due suggestivi passaggi...

E adesso non ci resta che poter cominciare a correre su questa nuova bellissima pista Rally!!!

Migliori tempi in qualifica

Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
GT3 NSR				
CLASSIC	11,423	McLaren Th	11/09/2020	Franco Potoni
DTM	12,153	Opel Calibra	16/10/2020	Filippo Rasotto
LMP-GT	11,070	Lola	23/10/2020	Franco Potoni
GRUPPO C	11,902	Lancia LC2	29/9/2020	Franco Potoni
GT3 1:24				
GRUPPO 2				
GT2				
GRUPPO 5				

Migliori tempi in gara

Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
GT3 NSR				
CLASSIC	11,196	McLaren Th	11/9/2020	Mirco Parolin
DTM	12,071	Opel Calibra	16/10/2020	Filippo Rasotto
LMP-GT	10,905	Lola	23/10/2020	Franco Potoni
GRUPPO C	11,710	Lancia LC2	29/9/2020	Franco Potoni
GT3 1:24				
GRUPPO 2				
GT2				
GRUPPO 5				

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA NINCO 2020

	Categoria	Tempo	Data	
Lola	LMP	10,905	23/10/2020	Franco Potoni

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA IN LEGNO 2020

	Categoria	Tempo	Data	

Marzo 2021

Venerdì	05/03/2021		Prove libere
Sabato	06/03/2021		
Lunedì	08/03/2021		Prove libere
Martedì	09/03/2021	1	Gruppo 5
Venerdì	12/03/2021	2	Gruppo 5
Sabato	13/03/2021		
Lunedì	15/03/2021		Prove libere
Martedì	16/03/2021	1	Gruppo 2
Venerdì	19/03/2021	2	Gruppo 2
Sabato	20/03/2021		
Lunedì	22/03/2021		Prove libere
Martedì	23/03/2021	1	GT2
Venerdì	26/03/2021	2	GT2
Sabato	27/03/2021	3	RALLY
Lunedì	29/03/2021		Prove libere
Martedì	30/03/2021	1	GT3 1:24

Purtroppo il calendario è come sempre una ipotesi ottimistica della vita!

Al prossimo numero

Renzo