

SALVATORE CALVARUSO

IL PUNGENTE SCORPIONE TEDESCO

Porsche 356 B 1600/2000 GS Carrera GTL Abarth



*La storia della Gran Turismo più vittoriosa
dei mitici anni '60 delle gare automobilistiche.*



SALVATORE CALVARUSO

Il pungente scorpione tedesco

Porsche 356 B 1600/2000 GS Carrera GTL Abarth

La storia della Gran Turismo più vittoriosa
dei mitici anni '60 delle gare automobilistiche



Copyright © MMXXII
«NeP edizioni Srls» di Roma (RM)
www.nepedizioni.com
info@nepedizioni.com
Via dei Monti Tiburtini 590
00157 Roma (RM)
P. iva 13248681002
Codice fiscale 13248681002
Numero REA 1432587
ISBN 978-88-5500-357-5

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.

I edizione: aprile 2024

Sommario

Prefazione <i>di Emanuele Barone Muzj di Fontecchio</i>	9
Capitolo 1	
Un accordo tra due leggende dell'automobilismo sportivo mondiale	11
Capitolo 2	
Una scelta audace ma vincente	17
Capitolo 3	
Un grande motore per un'auto da corsa innovativa.....	29
Capitolo 4	
Il mancato rinnovo dell'opzione.....	35
Capitolo 5	
I successi conseguiti e i piloti dal 1960 al 1964	39
Capitolo 6	
Album fotografico	43
Capitolo 7	
Automodelli in scala 1/43 della Porsche 356 B 1600/2000 GS Carrera GTL Abarth "Targa Florio"	65



A Carlo e Claudio

Prefazione

Parlare di Porsche significa ripercorrere una lunga storia di eccellenza motoristica. La storia di un'evoluzione affascinante che ha saputo coniugare creatività e competenze recependo le innovazioni dei tempi e mantenendo, tuttavia, incorrotta una linea stilistica unica ed inconfondibile.

La preziosa collaborazione con Carlo Abarth, genio indiscusso delle preparazioni sportive, portò allo sviluppo della 356 GTL che, con le sue forme affusolate rispetto alla 356 di serie, fu di sicura ispirazione anche per la successiva e vincente linea della 911, auto icona di casa Porsche.

I successi sportivi della GTL sull'importante tracciato della Targa Florio contribuirono inoltre a creare quel particolare legame con la Casa tedesca e la corsa siciliana che portò la Porsche ad un dominio quasi incontrastato fino al 1973 salendo sul podio per ben undici volte, mettendosi alle spalle sia l'Alfa Romeo che la Ferrari rispettivamente con dieci e sette vittorie.

Un libro per collezionisti e conoscitori ma non solo, un approfondimento ma non solo per gli appassionati del marchio, per tutti coloro che desiderano non soltanto ammirare una bella automobile ma indagarne le origini partendo dal principio e da quella che possiamo incoronare come la regina delle 356.

La Porsche 356 B Carrera GTL Abarth segna una delle tappe salienti della casa di Stoccarda intrecciando una particolare collaborazione di uomini e culture che hanno fatto la storia del motorismo sportivo, basti ricordare i nomi di Elio Zagato, Rocco Motto, Ernst Fuhrman, Viarengo & Filipponi, Francesco Scaglione, Antonio Pucci.

Collaborazione breve ma premiata da successi sportivi in tutto il mondo: la GTL, infatti, con la sua linea filante e ridotta resistenza aerodinamica unita al particolare motore four cams fu capace di raggiungere velocità elevatissime per l'epoca (223 km orari sul rettilineo di Mulsanne a Le Mans!).

Memorabile il suo debutto alla 44^a Targa Florio del 1960 dove sbaragliò le avversarie di classe ed anche in quella dell'edizione del 1961 fino ad arrivare all'apice del successo quando nel '63, grazie ai miglioramenti apportati, le consentirono di conquistare il quinto posto assoluto della mitica corsa precedendo vetture di gran lunga più potenti tra le quali anche le Ferrari 250 GTO.

Per questo l'autore ha voluto concentrare su di essa la sua analisi offrendo al lettore un approfondimento affascinante che, posando la lente di ingrandimento sopra uno dei modelli di Porsche tra i più particolari e rappresentativi, consente di tracciare e comprendere l'intera filosofica motoristica espressa, in settantacinque anni di storia, dall'iconica cavallina di Stoccarda.

Emanuele Barone Muzj di Fontecchio
Presidente del Gentlemen Drivers

Capitolo 1

Un accordo tra due leggende dell'automobilismo sportivo mondiale

Al termine dell'ultimo conflitto mondiale Carlo Abarth si prodigò per la liberazione di Ferdinand Porsche padre, insieme a Tazio Nuvolari e Piero Dusio, industriale torinese e fondatore della Cisitalia, convincendo quest'ultimo a versare un forte riscatto in denaro per liberare il tecnico austriaco detenuto in Francia con il padre e il cognato, quali criminali di guerra. Infatti, venne catturato nel novembre 1945 con uno stratagemma dai militari francesi ed incarcerato con l'accusa di collaborazionismo; scontò circa 20 mesi di prigionia in Francia, probabilmente al fine di estorcergli progetti da utilizzare nell'industria dell'automobile francese. Ferdinand Porsche, al fine di sdebitarsi con i suoi benefattori e di raccogliere la somma necessaria al riscatto dei parenti, progettò per Dusio una vettura al vertice delle auto da gran premio che fosse in grado di mettere in discussione lo strapotere dell'Alfa Romeo 158. Ma così non avvenne vuoi per circostanze ancora oggi ignote, vuoi perché questa vettura, nonostante gli indiscussi valori sia del progettista che del grande Nuvolari, non diede i risultati sperati, con l'ovvia conseguenza del fallimento di Dusio e la perdita di popolarità del mitico pilota mantovano che tante risorse aveva investito anche finanziarie, in questa operazione. Terminata questa epopea e seppelliti definitivamente i sogni di gloria di Piero Dusio & C., gli unici sopravvissuti all'operazione Cisitalia Gran prix, furono Porsche come casa costruttrice di automobili e Abarth che seguendo differenti strade, riuscirono ad incamerare alla fine degli anni 50 le energie sufficienti

per ambire a progetti di alto valore tecnico e sportivo. Chi erano in realtà questi due grandi personaggi che avevano in comune un grande ingegno tecnico e una sfrenata passione per le auto da competizione. **Ferdinand Porsche** libero, grazie all'intervento di Piero Dusio, poté finalmente fondare nel giugno del 1948 presso una vecchia segheria di Gmünd, una fabbrica di automobili che portava il suo nome. La produzione, fatta rigorosamente a mano, nei primi tempi era di pochissimi veicoli, che vennero denominati Porsche 356 (dal numero del progetto): fu l'inizio dell'epopea industriale e sportiva del celebre marchio Porsche. All'inizio del nuovo decennio la sede della società venne nuovamente trasferita in Germania, nel quartiere di Stoccarda chiamato Zuffenhausen, dove ancora oggi si trova la Porsche AG. Ferdinand Porsche morì di infarto il 30 gennaio 1951 a Stoccarda, secondo alcuni anche in seguito ai postumi della prigionia sotto i francesi. Per inciso, nel 1987 Ferdinand Porsche è stato inserito nell'Automotive Hall of Fame per i suoi eccezionali meriti nel campo dell'automobile. L'unico figlio maschio, **Ferdinand Anton Ernst** nato nel 1909, detto "**Ferry**", che lo aveva affiancato sin dagli anni trenta nell'attività, alla sua morte lo sostituì alla guida dell'azienda di famiglia assumendo la condotta della ditta Porsche anche se rimase celebre la frase di quest'ultimo commentando l'equa divisione dei beni tra i figli operata dal padre: "Sarebbe stato più giusto se mio padre avesse seguito l'esempio dei Rothschild: uno prende la responsabilità, l'altro esegue le decisioni".

Carlo Abarth nato a Vienna il 15 novembre 1908, da madre austriaca e da padre la cui famiglia era originaria di Merano, città che fu annessa al Regno d'Italia dopo la Prima guerra mondiale. Nel 1919, dopo l'esilio dell'imperatore

Carlo I e la proclamazione della prima Repubblica austriaca, Karl Abarth padre decise di trasferirsi a Merano per assumere la gestione dell'albergo paterno, scegliendo quindi la cittadinanza italiana, mentre il figlio rimase a Vienna con la madre. Carlo dopo una lunga ed appassionante carriera motociclistica sportiva, ricca di tanti successi ma anche di studi per l'accrescimento della sua preparazione tecnica ed imprenditoriale, iniziata nel 1926 e conclusasi in seguito all'ultimo gravissimo incidente occorsogli in gara alla guida di un sidecar a Lubiana nel 1939 che lo costrinse definitivamente ad abbandonare la carriera di pilota. Dopo essersi ristabilito dall'incidente, si trovava senza lavoro, con la prospettiva di tornare stabilmente a Merano per occuparsi dell'albergo di famiglia e così avvenne. Oltre all'innata avversione per la carriera di albergatore, gli consigliarono di fermarsi nel Regno di Jugoslavia, per assumere la direzione di una piccola fabbrica di gassogeni a Lubiana. Li trasformava i motori per farli funzionare a carbonella, il combustibile del periodo bellico. Le alterne fasi della seconda guerra mondiale portarono il capoluogo sloveno a divenire parte del territorio italiano nel 1941, per poi essere occupato dalle truppe tedesche nel 1943 e, finalmente, liberato al termine del conflitto. Seguendo l'esodo di molti profughi, Abarth lasciò ogni sua proprietà in Slovenia per guadagnare il confine italiano, trovandosi ancora una volta a dover ripartire da zero. In Italia trascorse un anno a vendere tappeti prima di riprendere i contatti con l'amico Ferry Porsche che lo chiama nel gruppo di tecnici che rappresenta in Italia il celebre studio tedesco. Con lui c'è Rudolph Hruscka, ingegnere di valore. Gestiscono il progetto di un'auto da Gran Premio per l'industriale torinese Pietro Dusio, titolare della Cisitalia. I profitti del progetto servirono per liberare Ferdinand Porsche prigio-

niero in Francia e Carlo Abarth partecipò anche alle trattative. L'avventura con Dusio e quindi con la Cisitalia ebbe inizio nell'ottobre del 1944 dove arrivò con i progetti Porsche sottobraccio e li ebbe il primo approccio con le problematiche delle auto da corsa. I due avevano due punti in comune: il primo la passione per le competizioni motoristiche e il secondo la base meccanica su cui iniziare a costruire le loro realizzazioni e la scelta cadde sui motori Fiat e proprio grazie al consenso di questa casa automobilistica che l'Ing. Dante Giacosa nei ritagli di tempo impostò per Dusio il progetto della monoposto D24, dotata di un leggero telaio a struttura tubolare di concezione innovativa, del motore a 4 cilindri della Fiat 1100 e di un cambio semi automatico a tre marce semplice e geniale. Le monoposto D24 debuttarono in corsa il 3 settembre del 1948 nella Coppa Brezzi, gara organizzata sui Viali del Parco del Valentino a Torino. Gli enormi costi di tutte le operazioni furono ingenti e mandarono in crisi le finanze di Dusio che fu costretto a mettere in liquidazione la Cisitalia ed emigrare all'estero. Abarth se ne va ottenendo come liquidazione, le Cisitalia 204 Sport costruite sotto la sua direzione ed alcune casse di ricambi. All'interno di una di queste casse che Abarth, trovò la sua lampada di Aladino per così dire, che gli permise di iniziare la sua attività imprenditoriale, acquisire notorietà e fortuna. La marmitta, trovata all'interno di una cassa, che un ingegnere della Cisitalia aveva studiato e realizzato osservando il silenziatore di una pistola. Diventerà il cavallo di battaglia della società Abarth & C., costituita a Bologna il 31 marzo del 1949, per poi essere trasferita nel 1951 nella sede di Torino nel 1956, a conferma dell'elevata qualità, gli scarichi Abarth equipaggeranno le Ferrari ufficiali e alla fine dello stesso anno le marmitte vendute raggiungeranno il traguardo dei 100.000 pezzi. Alla fine degli anni '50 Ferry Porsche, che nell'attività sportiva dell'azienda già vantava numerose