



ON TRACK

PORSCHE 918

SPYDER IBRIDA IN LIVREA MARTINI



Corsi e ricorsi della storia. Le strisce blu, azzurre e rosse che hanno caratterizzato le monoposto Tecno, Brabham e Lotus in F1, le Lancia nei rally e nei Prototipi, le Ford ancora nei rally, le Alfa Romeo nel DTM, i motoscafi offshore, ma soprattutto l'epopea Porsche nelle classiche endurance anni '70, tornano prepotentemente alla ribalta. Walter Röhrl, grandissimo e poliedrico driver, ha portato in pista sulla Nordschleife del Nürburgring, la Porsche 918 Spyder ibrida con i colori Martini, marchio ora di proprietà Bacardi.

di Andrea Cittadini - Foto Porsche, HCMedia, Ballabio

Lungo i 20,6 km del mitico tracciato teutonico (che originariamente arriva fino a 22,832 km) i tecnici della casa di Weissach, dove la 918 Spyder è sviluppata, e Zuffenhausen, dove invece viene costruita in serie limitata, hanno collaudato vetture con grafiche in bianco e nero senza stemmi, oltre ad un'altra versione completamente grigia con il numero 13, che richiama la livrea blu-verde della 917 di Jacky Ickx. In realtà, le foto ufficiali a colori erano già state diffuse in precedenza, quando è stato siglato l'accordo per schierare la squadra Porsche-Martini al via della 24 Ore di Le Mans 2014. Infatti la

Casa più vittoriosa nella corsa di durata francese, proverà a conquistare il diciassettesimo successo dopo l'ultimo alloro colto nel 1998 con Aiello, Ortelli e McNish alla guida della 911 GT1. Il primo risale invece al 1970, quando Hans Herrmann e Richard Attwood con la 917 coda corta, diedero inizio a un ciclo di strepitosi successi durato un decennio. Che Porsche veda la 918 come l'erede destinata della leggendaria 917 è chiaro, fin dal nome. E che nell'aria ci fosse fermento attorno a Martini, lo avevamo notato già a Ginevra lo scorso marzo, quando Giugiaro espose la concept Brivido nella livrea

dell'azienda di liquori. In precedenza l'ultima presenza di Porsche griffate con queste decorazioni si deve a Fulvio Maria Ballabio, quando nelle stagioni '95-'96 si accordò con il team Freisinger e prese il via nel Mondiale Endurance in equipaggio con piloti del calibro di Pescarolo, Keegan, Giacomelli, e anche Regazzoni, che però la FIA a un certo punto non volle fare correre. Nel '93 Gianni Giudici aveva presentato una Jaguar XJ220 Martini nell'Italiano GT, ma questa è un'altra storia, che esula da quella Porsche. In occasione del Salone di Ginevra 2010, la Casa tedesca presentò un prototipo avveniristico: la 918 Spyder. Sulla base dell'esperienza stilistica fatta con la Carrera GT, ha impostato una vettura con scocca in carbonio e motore centrale, che abbina le prestazioni di una supercar con un valore di emissioni CO2 da utilitaria. Un concetto di auto ibrida plug-in capace di consumare 3 litri per 100 km, rilasciando 70 grammi di CO2 al km. Grazie a un 4.6 V8 tradizionale e a due motori elettrici, che erogano 795 CV con il kit sportivo Weissach, montato su tutti i modelli contraddistinti dalle livree racing retrò, visti nelle prove al Nürburgring. Ebbene, da lì il progetto non si è più arrestato, tanto che Porsche ha confermato la produzione di 918 esemplari esclusivi, al prezzo base di 780.000 Euro cadauno. Se aggiungiamo qualche optional come appunto il kit sportivo, si sale ulteriormente. La produzione è cominciata in settembre, e nei giorni scorsi è iniziata la consegna dei primi pezzi. Sono tante 918 vetture di questo tipo, oppure sono poche? Sono un numero molto importante, vista la tipologia di macchina in questione, e a quanto pare le richieste ricevute sono anche maggiori. Certo è, che i clienti che hanno ordinato questo capolavoro, vengono curati in maniera eccellente da Porsche, e seguono passo dopo passo il lavoro degli ingegneri e le fasi di produzione dell'auto: sono

invitati a incontri in fabbrica, a test riservati, a iniziative speciali. Parallelamente allo sviluppo del modello di serie è in fase avanzata quello del progetto della versione da corsa, la LMP1 che nel 2014 tornerà a calcare il tracciato della Sarthe. Qualche perplessità sul fatto che sia stata scelta una spyder con tetto, tipo Targa? No, visto che anche la Maserati MC12 che ha dominato il FIA GT era una spyder con tettuccio amovibile. Percorrere un km dell'"Inferno verde" come lo battezzò Stewart, con i suoi sali-scendi, le sue curve a tratti sopraelevate, i salti, le diverse tipologie di asfalto, corrisponde a 13 km di test su un circuito normale. Per questo tutte le case vanno a provare i loro modelli sportivi al Nürburgring. I tempi stabiliti dalla 918 Spyder ibrida sono risultati eccellenti: 7.14", con una spunto inferiore ai 3" nello 0-100 e una velocità massima di 325 km/h. L'aerodinamica presenta un sistema variabile con tre regolazioni, Performace, Sport, "E" mode, che estremizzano la downforce per scaricare a terra tutta la potenza. Sono cinque invece le modalità di utilizzo dei propulsori. Il cambio è di tipo PDK a doppia frizione, con 7 rapporti più la retro, mentre Michelin ha realizzato gli pneumatici su misura. L'assale posteriore sterzante adattivo e l'impianto di scarico con terminali alti, caratterizzano la Porsche 918 Spyder come la supersportiva del futuro, sebbene le livree evocano i modelli storici. Dal 1973 al 1978 Martini sponsorizzò le Porsche ufficiali. Durante questo periodo arrivarono i successi nella Targa Florio 1973, nel Mondiale Sport '76 e nelle 24 ore di Le Mans nel '76 e '77. Comunque già nel 1971 una Porsche 917 con il supporto di Martini, si aggiudicava la maratona francese. A prescindere dal fatto che si trattasse di modelli 908, 917, 935 e 936 o delle diverse versioni della 911 RS e RSR, le Porsche-Martini hanno fatto la storia delle corse. Probabilmente ne scriveranno anche il futuro...



