





# COME RINASCE UNA 911

QUESTA 911, FRA LE PRIMISSIME PRODOTTE NEL 1964, È STATA LA VEDETTE  
DEL CONCORSO DI ELEGANZA STELLE SUL LISTON A PADOVA, DOPO UN METICOLOSISSIMO  
RESTAURO CHE CON GRANDE IMPEGNO L' HA RIPORTATA A UNA COMPLETA ORIGINALITÀ

A CURA DI MORGAN MOKE FOTOGRAFIE EDI TEAM E STELLE SUL LISTON

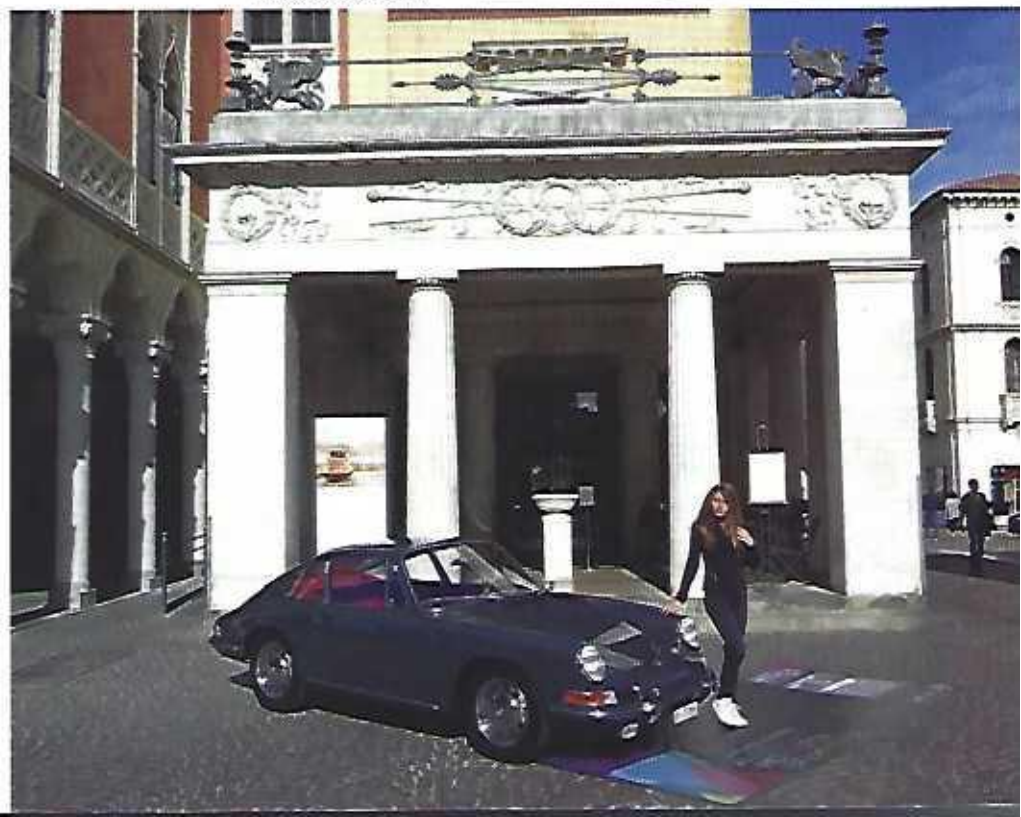


La 911 protagonista di questo servizio è eccezionalmente rara: si tratta di un esemplare di quella che viene chiamata "Serie Zero", ovvero un Model Year 1965, ma il suo numero di telaio rivela la sua appartenenza alle prime 232 vetture prodotte dalla Porsche tra il settembre e il 31 dicembre del 1964 (a cui si possono aggiungere le 13 vetture costruite tra la presentazione ufficiale al Salone di Francoforte del 1963 e il luglio 1964). Esemplari ben diversi dalle oltre 3000 vetture poi costruite dal gennaio al 31 luglio del 1965. Si trattava in effetti quasi di una "pre-serie" sulla quale vennero effettuati continui affinamenti e piccole modifiche. Esemplari spesso differenti uno dall'altro in tanti piccoli particolari. Trattandosi perciò di una versione così particolare e certamente preziosa, non è difficile immaginare le difficoltà che la Carrozzeria Bottini, specializzata nel restauro di Porsche 911, ha dovuto affrontare una volta assunta la responsabilità di un progetto così delicato. Non pochi gli ostacoli affrontati, non tanto nei lavori di restauro in sé, quanto nella ricerca per attenersi all'originalità di questo raro esemplare. Compito non semplice e per questo la nostra protagonista era passata per le mani di più "dottori" subendo numerosi "ricoveri" conclusi ogni volta con la stessa diagnosi: che non c'era niente da fare. Finché il proprietario non si è rivolto alla Carrozzeria Bottini, dove non si fanno i miracoli ma l'esperienza (e soprattutto la passione) con cui si affronta ogni restauro, lo ha ripagato dopo una lunga e laboriosa ricerca dei pezzi originali e di tutti quei particolari, spesso neanche visibili a occhio nudo, che distinguono queste prime "Serie Zero" da tutte le altre. Una ricerca che ha spaziato da Internet al passaparola, dai cataloghi di vendita a quelli dei ricambi, dalle fotografie fino alle documentazioni Porsche. Una volta chiarite le idee si è iniziato il restauro vero e proprio. Ma prima di percorrerne le fasi ci sembra interessante raccontarvi qualcosa di più su questa 911 del 1964 in tinta "Schiefergrau" e interni a contrasto in finta pelle e velluto rossi.

Una Porsche (si veda l'ampio dossier su "TuttoPorsche" numero 11) che nasce nella sola versione coupé, completamente in lamiera di acciaio, ereditando dalla 356 il pianale in lamiera, il motore posteriore e due posti comodi davanti, con i due poste-

riori di "emergenza" che grazie agli schienali ripiegabili venivano comodamente utilizzati come piano di carico. Prerogativa della nuova 911, tramandata sempre dalla 356, era che (maniglie esterne delle portiere escluse) le aperture del cofano anteriore e di quello posteriore erano comandate da pomelli sistemati rispettivamente all'interno dell'abitacolo e sulla battuta della portiera. Lo sportellino del carburante, invece, si apriva con un sistema di leveraggio molto particolare (vedi foto), per poi essere rimpiazzato da un terzo pomello. A proposito di pomelli, quello della leva del cambio era preso in prestito sempre dalla 356 e sarà sostituito con uno di forma diversa solo nel MY 1966. Gli interni, che presentano i sedili rivestiti parzialmente in finta pelle, erano molto essenziali (direttamente derivati da quelli della 356) ma la strumentazione ospitata nel cruscotto era molto ricca per l'epoca, essendo composta da 5 strumenti circolari di varie dimensioni, elemento che diventerà subito caratteristico e che sarà utilizzato fino alle Porsche odierne, con tachimetro, contagiri, indicatore livello olio motore e carburante, termometro olio motore e manometro della pressione, orologio elettrico. Sempre all'interno degli strumenti erano presenti le spie per gli abbaglianti, il generatore e gli indicatori di direzione. L'equipaggiamento base offriva il lava parabrezza elettrico (il relativo serba-

*il testo segue a pagina 30*







**BELLEZZA IN VENETO**  
*La 911 del 1964 fotografata durante il concorso "Stelle sul Liston" davanti allo storico Caffè Pedrocchi di Padova e alla meravigliosa Villa Pisani di Strà. Nella foto in alto si nota la mancanza della sigla 911 sul cofano posteriore, apparsa solo nel 1965*







#### L'ARRIVO

*Apparentemente era solo smontata e pronta per essere ricominciata; in realtà la 911 del nostro servizio aveva bisogno di una completa ricostruzione e di ritrovare l'originalità che meritava. Man mano che veniva smontata si rivelava un lavoro decisamente lungo e impegnativo*



#### LO SMONTAGGIO

*Basilare una catalogazione e l'esame dell'originalità dei particolari soprattutto in questo esemplare pressoché di pre-serie con tante piccole differenze rispetto alle vetture prodotte successivamente*







### SI RICOSTRUISCI

*Con la scocca messa in dima per ripristinarne la geometria si procede alla sostituzione dei lamierati: parafranghi anteriori e posteriori, fondo vettura, tutti forniti dalla Porsche: il fondo standard degli Anni 80 che la Porsche fornisce deve essere rilavorato per riadattarlo alla forma originale del 1964 che presentava un numero inferiore di sagomature di rinforzo. Altri adattamenti sono stati eseguiti per le saldature in punti diversi così come per l'accoppiamento delle lamiere e gli attacchi delle sospensioni*







#### ATTENTI ALLO SPESSORE

*Persino lo spessore esatto delle lamiere deve corrispondere a quello dell'epoca per un restauro perfetto ed è una delle differenze fra il lavoro certosino di un professionista e un carrozziere non specializzato*



#### COLORE ATTENTAMENTE STUDIATO

*Le vernici di oggi sono diverse anche a causa della normativa; pertanto il colore originale va studiato attentamente con lunghe prove campione confrontate con la cartella colori dell'epoca. Questo colore era nella gamma 356 e reso disponibile solo per le prime 911*







#### FINITURA FINALE

*A scocca montata si procede ad assemblare gli interni con sedili misto finta pelle/tessuto e il volante con corona in legno con i rivetti a vista, razze in alluminio e privo della "farfalla" per il comando delle trombe. Dal 1965 le razze erano in acciaio. Importante per il restauro è stata la consulenza del Registro Italiano 911 con il suo certificatore Antonio Sacco*







*il testo segue da pagina 24*

toio è stato trovato negli USA a peso d'oro), i tergicristalli cromati con posizione di riposo a destra e i deflettori apribili sulle portiere. Completavano l'equipaggiamento le trombe bitonali, l'accendisigari e il posacenere, i punti di ancoraggio delle cinture di sicurezza, le bocchette di areazione e, su richiesta, il riscaldatore supplementare Webasto con due uscite per l'aria calda nei sottoporta. La parte bassa del cruscotto presentava inserti in legno e si caratterizzava per l'assenza della sigla 911 in colore argento, che dai primi mesi del 1965 sarà invece montata sullo sportellino del cassetto portaoggetti, abbinata a un'altra sigla dorata e posta, in diagonale, sul cofano posteriore. In legno pregiato era anche il volante, caratterizzato dall'assenza della classica "farfalla" per il comando delle trombe appoggiata sulle razze in alluminio brunito. Caratteristiche esterne di questa serie erano gli elegantissimi rostri cromati che proteggevano gli esili paraurti, abbinati a un'altrettanto elegante profilo in alluminio che girava intorno a tutta la vettura, abbracciando sia i paraurti davanti e dietro,







**PARTICOLARI INVISIBILI... O QUASI**

*In queste foto qualche esempio delle piccole differenze fra le primissime 911 e quelle successive; a sinistra in alto la griglietta anteriore fissata con 4 ritzi, poi saranno solo 2. Il volante con razze in alluminio e senza bilanciere per le trombe. Nel motore sono invece evidenti i tre carburatori doppio corpo poi sostituiti da due tricorpo. Nel cofano motore non c'erano le tipiche etichette poi caratteristiche di tutte le 911. Anche la traversa del supporto motore era diversa da quello delle 911 dell'anno successivo...*







### BELLEZZA PER INTENDITORI

*Come tutte le 911 "particolari" anche questa prima serie magistralmente restaurata non "fa colpo" sul "volgo" ma attrae magneticamente coloro che conoscono la storia. Qui la vediamo ritratta in due angoli di Padova*

sia la base delle porte. Lo specchio retrovisore esterno era rotondo e il parabrezza in vetro stratificato, una dotazione quasi sconosciuta per l'epoca. L'attenzione per i dettagli già nota tra i possessori e appassionati del marchio, era confermata da una importante borsa degli attrezzi e da una piccola confezione di vernice originale per i ritocchi della carrozzeria. I cerchi ruota erano da 4,5 pollici, in ferro, e i pneumatici di misura 165 HR 15. Lo stato in cui è arrivata la 911 di questo servizio presso la Carrozzeria Bottini, era quello di una scocca che apparentemente sembrava pronta per entrare in fase di montaggio. In realtà la vettura richiedeva un restauro completo. Anche il motore era praticamente "in kit" ovvero completamente smontato e con un mix di parti originali e non. Come prima operazione la vettura è stata messa sul banco di montaggio poichè negli anni erano andati fuori allineamento i punti degli attacchi delle sospensioni e del motore, per tutta una serie di motivi che possono essere l'uso, il tempo e qualche leggero incidente. Quindi sono stati cambiati i fondali e i 4 parafranghi che sono stati riportati alla configurazione originale del '64 così come gli scatolati interni, perchè i precedenti interventi avevano sanato solo la parte esterna ma non le strutture interne di tenuta. Anche la meccanica è stata ricostruita completamente con la ricerca di tutti i ricambi originali. Per fortuna la Porsche ha la caratteristica di

numerare ogni pezzo del motore con l'anno di fusione. Quindi tutti quei pezzi che erano compatibili ma non originali con il MY 1964, come le testate, le canne, il monoblocco, i carter o il cambio, sono stati accuratamente cercati e sostituiti per arrivare a una vettura che fosse in tutto e per tutto conforme all'originale. In particolare questa Porsche 911 presenta un motore Tipo 901/01, con 6 cilindri opposti a un albero a camme in testa di 1991 cc, erogante 130 Cv a 6100 giri/min che con un peso di 1080 kg fornisce prestazioni brillanti. La lubrificazione è a carter secco, tipica delle vetture sportive ma molto rara per una vettura di serie del 1964. La rumorosità era da migliorare, non solo quella proveniente dal motore ma anche quella proveniente dalle guarnizioni delle porte. Il cambio di serie, tipo 901, era a 5 marce sincronizzato + retromarcia con il differenziale in blocco, un sistema di sincronizzazione del cambio Porsche estremamente all'avanguardia e sofisticato per l'epoca. Infine la prima 911 era equipaggiata con un impianto elettrico da 12 volt (un nettissimo progresso rispetto a quello da 6 volt della 356). Il restauro è durato oltre un anno anche per la puntigliosa ricerca della massima originalità, ma ora questo esemplare di 911 può considerarsi uno dei più belli e rari al mondo tanto da poter partecipare come vedette al concorso di Eleganza "Stelle sul Liston" 2015 organizzato dal RIVS- Registro Italiano Veicoli Storici. 