



“**U**na cinquantenne, bellissima, non può essere oltraggiata travisandone lineamenti e natura. Toglierle i segni dell'età è però quasi un dovere nei confronti di chi è fortunatamente destinato ad ammirarla” dice il professor Luigi Catania, chi-

burgo plastico ed estetico nonché porscheista appassionato e di lunga data, “ma certamente occorre affidarsi a mani esperte e competenti pena guai serissimi e spesso difficilmente rimediabili”. Si parla di donne con il professor Catania, ma il discorso non

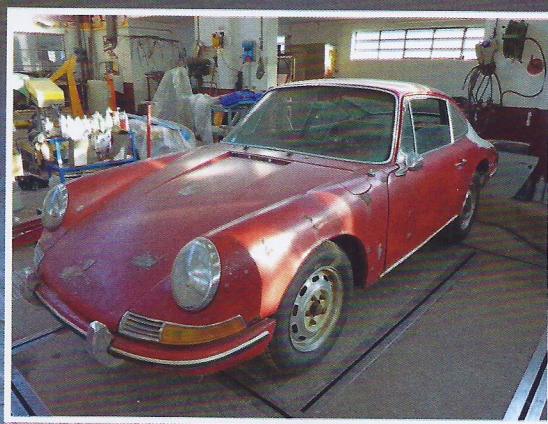
cambia quando parliamo con uno dei più noti restauratori di Porsche, Pierluigi Bottini: “arrivano, soprattutto dall'America, Porsche rimaneggiate pesantemente, ricondizionate più che restaurate, riparate con parti non originali e spesso di modelli diversi o



LA PRIMAVERA DELLA 911

DOPO QUASI 50 ANNI DALLA SUA NASCITA QUESTA PORSCHE 911 "SERIE 0" DEL 1966 È STATA OGGETTO DI UN APPROFONDITO RESTAURO CHE L' HA RIPORTATA ALLE CONDIZIONI INIZIALI. VI RACCONTIAMO LE FASI ESSENZIALI E I PRINCIPI FONDAMENTALI PER UN RESTAURO A REGOLA D' ARTE

DI VALERIO ALFONZETTI CON FOTOGRAFIE DI EDOARDO BAJ MACARIO

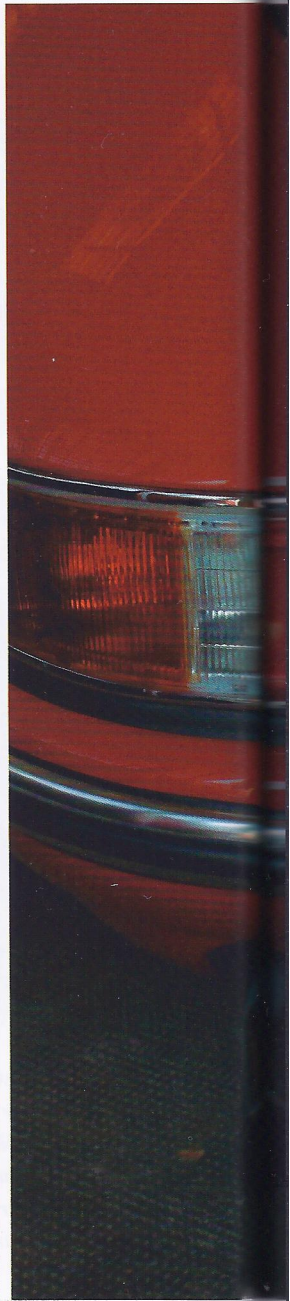
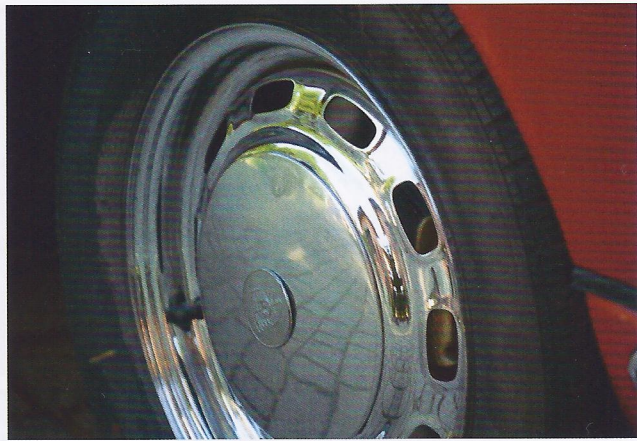
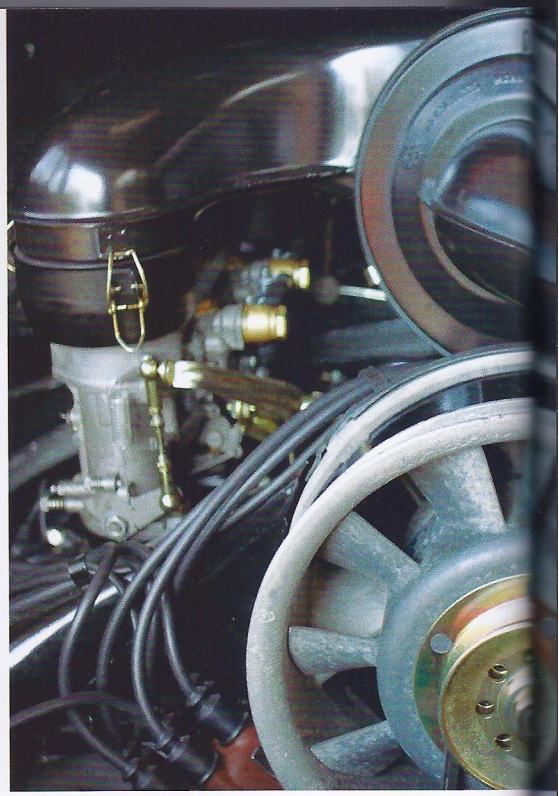


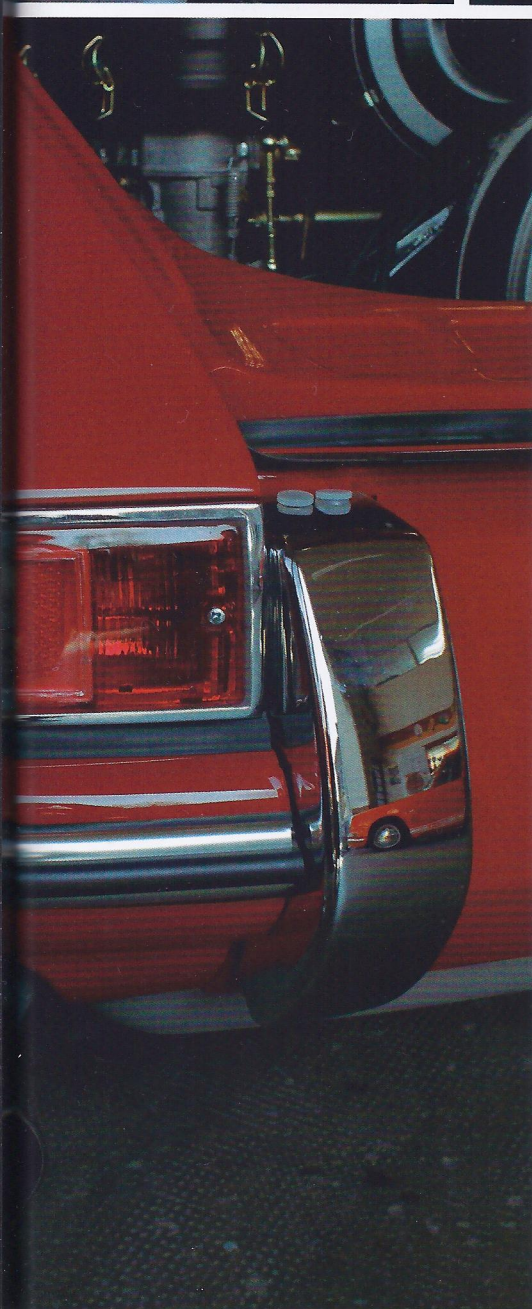
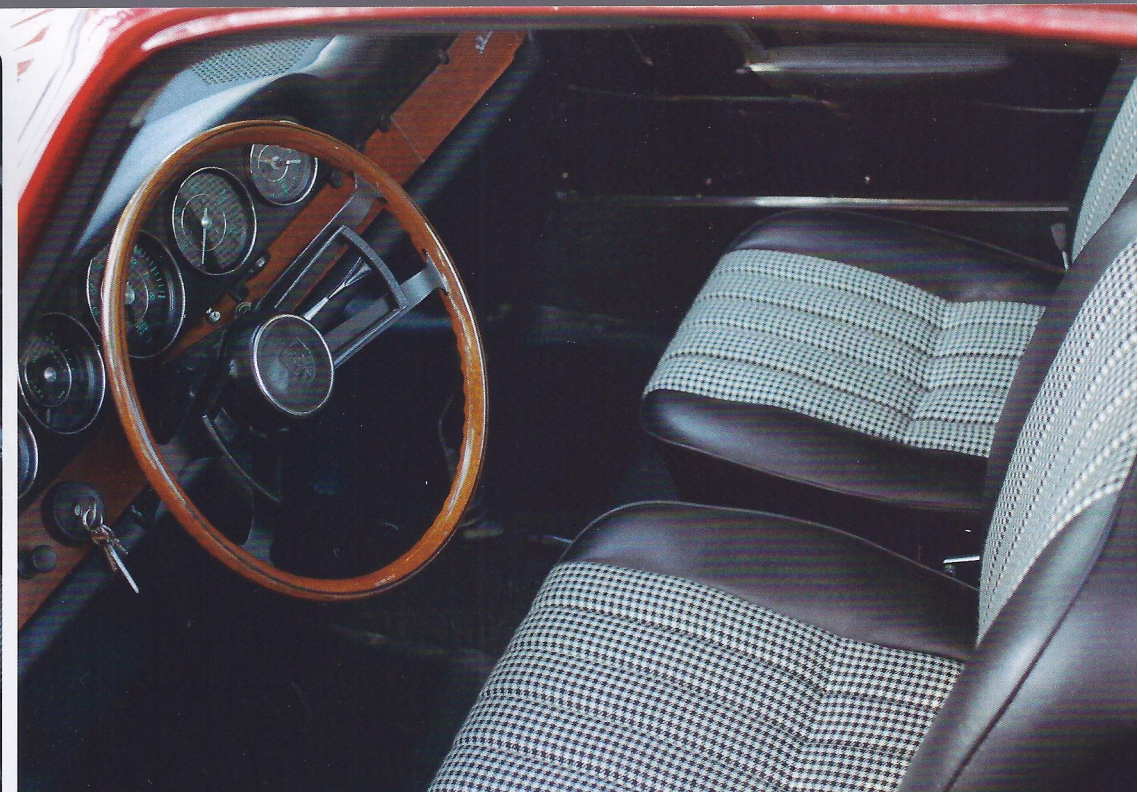
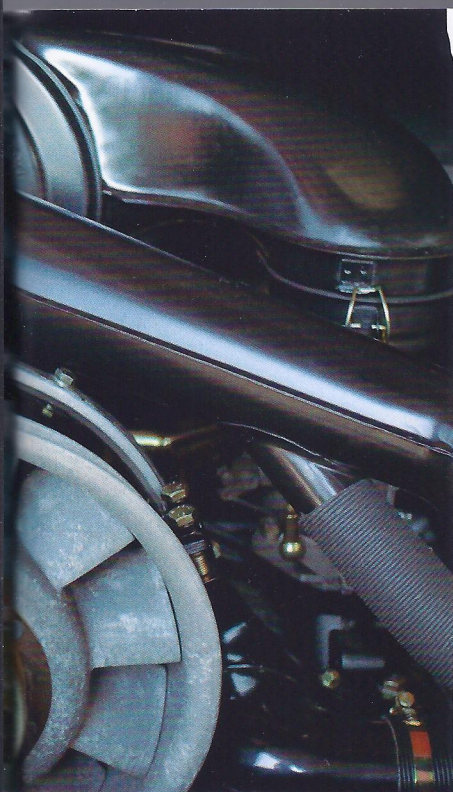
più recenti, con forme distorte e, nei casi migliori, chili di stucco a ricoprire ruggine o buchi profondi nella carrozzeria. Solo una approfondita conoscenza dei vari modelli, in particolare le 911 dei primi anni che subivano frequenti modifiche e aggiornamenti di

piccoli particolari anche poco visibili, permette di rispettare l'originalità e la perfezione. Questo non solo per il valore storico di un esemplare ma spesso anche per un'appropriata funzionalità e persino la sicurezza che possono essere compromes-

se da riparazioni e restauri approssimativi". Un esempio di restauro eccellente è la 911 2 litri del 1966 che vediamo in queste pagine, un esemplare giunto proprio dagli Stati Uniti in condizioni davvero impressionanti, pur apparendo quasi completa di tutti i par-

segue a pag. 64





COME SE FOSSE STATA SEMPRE IN CASSAFORTE

Finito il restauro della scocca inizia il lavoro del tappezziere e dell'ebanista sempre nel rispetto dei materiali, tessuti e colori originali. La "nostra" 911 del 1966 proviene dagli USA ed è stata mantenuta la fanaleria originale "Hella" per quel mercato con il fanale verticale all'interno del vano. Anche i particolari cromati sono stati adeguatamente rigenerati così come la strumentazione

ticolari della carrozzeria. Come vedremo, sotto c'era un disastro: fondo vettura distrutto dalla ruggine, parti della fiancata letteralmente rattoppate alla buona, senza contare la meccanica da revisionare completamente. Più che di restauro si potrebbe anche parlare quindi di ricostruzione.

Ma vediamo di seguire un po' le fasi del lavoro eseguito su questa 911 del 1966, una prima serie sulla quale erano state però già eseguite importanti modifiche sulle sospensioni anteriori rispetto ai primi esemplari, modifiche volute dall'ingegner Ferdinand Piech per ottenere un migliore equilibrio fra maneggevolezza e tenuta di strada riducendo il clinico sottosterzo delle prime 911.

La vettura è giunta dunque dagli USA con i resti di una sbiadita vernice rossa. Fatto un esame generale della vettura si è proceduto allo smontaggio, operazione che richiede una diligenza particolare nell'archiviare e catalogare tutti i vari particolari, censendo quelli da sostituire e quelli da restaurare. Contemporaneamente si annotano i pezzi mancanti e si avvia la - spesso lunga e difficile - ricerca dei ricambi originali spesso introvabili. Smontata la vettura e separata la parte motore dal resto, si inizia a prevenire il lavoro necessario per il restauro.

Smontata la 911, si passa a "informarla" a 300 gradi di temperatura, un procedimento che consente di sverniciarla scrostando la vernice che praticamente si polverizza senza causare danni alla scocca metallica. Contemporaneamente la ruggine si "brucia" e scompare lasciando i relativi buchi nelle parti più deboli. E di ruggine ce n'è sempre molta visto che le 911 fino agli Anni 70 non avevano la scocca zincata che le proteggeva in gran parte da quel flagello. Si stende quindi un "primer" antiruggine e si passa all'esame della lamiera dove appaiono le parti riparate male, rabberciate con toppe e quelle da sostituire e ricostruire con un attento lavoro di lattoneria, sostituendo molte parti - come in questo caso le fiancate - con lamierati originali, e ricostruendone altre rispettando sempre lo spessore originale delle lamiere e la tipologia di metallo. In queste fasi la vettura va sempre tenuta in "dima" per avere sempre la struttura equilibrata e nelle esatte dimensioni e angolature. Cosa che si verifica alla fine delle operazioni di lattoneria provando a rimontare cofani e porte che poi si rismontano per passare alla fase di preparazione della verniciatura con la stuccatura in più strati leggeri. Si prepara intanto la vernice nel colore originale con

UN VERO CAPOLAVORO

Ecco la 911 2.0 pronta per la sua seconda vita che immaginiamo molto meno rovinosa della prima.

Ricordiamo che una monografia completa della 911 2 litri "Serie 0" e sulla nascita della 911 è stata pubblicata sul n°11 di TuttoPorsche

l'ausilio del computer. Poiché oggi è obbligatoria per legge la vernice ad acqua, occorre particolare maestria per ottenere lo stesso effetto delle "vecchie" vernici acriliche con i codici colore dell'epoca.

Qui la esperienza dell'uomo è basilare. La verniciatura a forno avviene prima sulla parte esterna della scocca poi su quella interna, in questo caso tinta "Polo red" con interno nero. Si deve fare attenzione poiché, a seconda dell'anno di produzione l'abbinamento di questi colori cambiava (anche quanto alla "grana" più o meno grossa) e anche sotto le griglie anteriori era, come in questa 911, nera o nello stesso colore della carrozzeria. Terminata la verniciatura multistrato si passa al montaggio da effettuare con estrema cautela per non danneggiare la vernice, soprattutto quando si montano le guarnizioni, ovviamente tutte nuove. Asciugata a dovere la vernice si passa alla lucidatura, operazione da ripetere prima della consegna.

Mentre la carrozzeria è "sotto i ferri" la meccanica viene anch'essa completamente smontata e revisionata con la sostituzione anche in questo caso delle componenti definitivamente compromesse, il tutto come è ovvio con ricambi originali, molti dei quali ancora reperibili presso il reparto Classic della Casa: sicuramente sono sostituiti pompa della benzina, cavi dell'impianto elettrico, ammortizzatori, revisionate le sospensioni, sterzo e freni. A questo punto avviene il montaggio finale, il controllo e un breve rodaggio prima della consegna della vettura rinata come - se non meglio - che nuova.

Il tempo necessario per una rinascita del genere? Da sei mesi a un anno almeno nei casi più difficili. Il costo è conseguentemente molto variabile in relazione alle ore di lavoro richieste soprattutto per quanto riguarda la lattoneria e la ricerca dei pezzi di ricambio che a volte richiede vari giorni.



*"Il capolavoro è tornato
al suo antico splendore"*



