



RESTAURO



"BARN FIND" - VI PUNTATA



PRONTA PER I CONCORSI

LE ULTIME OPERAZIONI DI FINITURA, LUCIDATURA E METICOLOSI CONTROLLI FIN
NEI MINIMI PARTICOLARI PER LA CONSEGNA AL COMMITTENTE DI UN ESEMPLARE PRONTO
A VINCERE TROFEI NEI CONCORSI DI ELEGANZA E DI RESTAURO

DI HIMARA BOTTINI FOTO EDOARDO BAJ MACARIO



Alcuni di voi avranno avuto l'occasione di poterla ammirare dal vivo, questa Porsche 911 T del 1969 che ha ottenuto grande ammirazione e consensi presso il nostro stand in occasione della Fiera di Auto e Moto d'Epoca di Padova. Per chi l'avesse persa, vi raccontiamo l'ultima puntata di questo entusiasmante restauro curato dalla Carrozzeria Bottini nel corso del 2018. Innanzi tutto possiamo dire che il restauro si è ufficialmente concluso. Ci eravamo lasciati con la fase, se vogliamo, più "magica", quella della rimessa insieme della vettura, quando si "riveste" degli interni, del cruscotto e degli strumenti, ma anche di tutte le parti esterne quali porte e cofani. È a quel punto che la protagonista di questo servizio è ritornata dal meccanico per "riprendersi" il motore ed essere completata di ciclistica e impianto elettrico, tappa obbligata prima della messa su strada e del collaudo, ma anche tappa delicata in un restauro. È proprio in questa occasione che si testa il perfetto funzionamento non solo del sei cilindri ma anche di tutte le funzioni vitali che coinvolgono ad esempio le luci, le frecce o i tergicristalli. Una volta appurato che tutto sia pronto, non resta che fissare le targhe, darle un'ultima meritata lucidatura e rifinirla in ogni più piccolo particolare. Un lavoro metico-





In questa pagina, particolari del motore: da sinistra, il filtro dell'olio, una parte del coperchio delle punterie della bancata di sinistra e i carburatori Weber 40 IDTP con la bobina



Nella pagina accanto, una vista degli interni con i sedili Recaro in simil pelle e tessuto "pied de poule" bianco e nero a contrasto. Sotto, il vano baule con il feltro che si deve ancora ammorbidire per aderire al meglio alle parti interne. Da sinistra, le targhette di identificazione della vettura con il modello e il numero di telaio, e quella dei gradi di anticipo dell'accensione. Sotto, le cinque targhette sulla battuta del vano motore, tra cui la pressione delle gomme, il gioco delle valvole e l'ordine di scoppio



Qui a sinistra, particolare della ventola di raffreddamento e della cassa filtro di aspirazione



loso anche quest'ultimo che richiede non meno esperienza delle fasi più "pesanti". Ed eccola dunque pronta per presenziare nello stand "TuttoPorsche" e "Auto Digest" ad Auto e moto d'Epoca di Padova e poi essere consegnata al fortunatissimo proprietario che la terrà come un vero e proprio gioiello,

Ricordiamo che l'esemplare protagonista di questa storia appartiene alla Serie B, in produzione dal 1 agosto 1968 al 31 luglio 1969. Si tratta di una 911 T con carrozzeria costruita da Karmann. Il motore, 901/3, ha una cilindrata di 1.991 cc ed eroga 110 Cv a 5.800 giri. È abbinato al cambio 901/13, a 5 marce + RM. La casa dichiarava un'accelerazione 0-100 in 10" e 200 km/h di punta massima, prestazioni oggi superabili da un'utilitaria sportiva... ma questo non impedisce alla 911 T di avere oggi quotazioni molto elevate per il carisma acquisito da tutte le 911 del passato e perché, senza dubbio, guidarla offre un piacere di guida particolare. Quanto alla produzione, le fonti indicano, con riferimento all'anno-modello, oltre 3.500 esemplari, la gran parte dei quali ancora in circolazione o in attesa di restauro, magari in qualche garage o in un casolare di campagna in attesa di essere "Barn Find" come nel caso della "nostra". Per finire vogliamo ricordare che per restauri di questo livello è assolutamente suggeribile una polizza assicurativa adeguata che sia "all risk" (ovvero che copra proprio tutto, compresi danni strutturali dell'edificio in cui è ricoverata, la grandine o la caduta di un albero come è accaduto in tutta Italia a fine ottobre, per esempio) e con "stima accettata" come ci ha suggerito Massimo Ciaccio, CEO di Broker Insurance Group e Cover holder dei Lloyd's di Londra grazie alla sua quarantennale esperienza nel settore dell'arte e dei beni da collezione.





Particolari del cruscotto con l'inconfondibile caratteristica dei cinque strumenti allineati con il contagiri al centro, tipico delle vetture sportive. Qui a destra, lo sportello di chiusura del vano portaoggetti con l'indicazione della sigla modello

