



PORSCHE



914-6 GT - 1970 ..."icona fin dalla nascita"...

GIANFRANCO CHRISTEN classe 1944, attento e competente socio SMVC Ticino dal 2010, maestro meccanico in pensione, già capo della commissione d'esami e tuttora membro della Commissione federale per meccanici diagnostici, è un vero intenditore: negli anni '60 fu impiegato nella fabbrica Porsche a Stoccarda dapprima nel reparto riparazioni poi nel reparto corse per la clientela. La sua vettura è un modello speciale da lui modificato e omologato con componenti originali della Casa, che aveva prodotto questa serie in pochissimi esemplari per le competizioni.

"Già in età scolastica ero sempre alla ricerca di documentazione, modellini e tutto ciò che riguardava la Casa di Stoccarda, della quale seguivo trepidante l'evoluzione. Nel 1970 realizzai il mio sogno con l'acquisto di una VW-Porsche 1.7 da 80 CV: a quel tempo una vera novità. Ma l'idea fissa era di possedere una vettura interamente Porsche, ed ero impaziente per l'uscita sul mercato del modello 6 cilindri (frazionamento allora poco diffuso); dopo pazienti ricerche per conto di un amico, trovai a Berna la vettura con ca. 16'000 km. Scoprii poi che la vettura era stata importata nel 1970 in versione di serie (110 CV) ed esposta al Salone di Ginevra presso lo stand Porsche.



Conoscendo l'amico sapevo bene che avrebbe rinunciato molto presto, per cui stabilimmo un patto: il mio aiuto nella ricerca e nei consigli in cambio della cessione al sottoscritto al momento della separazione. E così fu: nel giugno 1972 acquistai la vettura con 19'000 km, e nel '73 la trasformai nel modello GT con pezzi originali e omologazione di fabbrica."

L'OBLIO. *"Dopo un decennio di soddisfazioni, nel 1984 al rientro da una gara a Le Castellet con il Porsche Club Ticino (di cui sono membro fondatore) inspiegabilmente misi l'auto su 4 cavalletti e li rimase 20 anni, fino al 2004 quando mia moglie e mia figlia mi convinsero a rimetterla in funzione. Ed è così che decisi - dopo 34 anni dalla prima entrata in circolazione - di restaurarla completamente."* Nei 4 anni successivi la vettura fu smontata in ogni minimo dettaglio: carrozzeria, motore, cambio, sospensioni, sterzo, freni ecc. furono revisionati sotto la guida del maestro meccanico di casa Porsche. La macchina doveva diventare come piace a lui, cioè perfetta. Naturalmente omologata FIVA. Da allora Gianfranco viaggia regolarmente con la sua 914-6 GT per uscite con amici e di Club. A fine stagione pulizia totale, telaio e motore, serbatoio pieno, finestrini leggermente aperti e aumento della pressione pneumatici: con un avviamento mensile la macchina è pronta per la primavera successiva.



Storia & Tecnica

La carrozzeria *Targa* bassa e anticonvenzionale è quella della Volkswagen-Porsche ideata a metà degli anni '60 per sostituire l'altrettanto originale VW Karmann Ghia, già declinata nelle versioni 14 (sigla Typ1 *Maggiolino*, variante 4) e 34; dal canto suo Porsche era interessata a sostituire la 912 con un modello relativamente economico. La sigla 914 si potrebbe così interpretare come acronimo della 912 variante 4. Le due Case si accordarono per costruire una vettura che potesse accogliere sia una meccanica VW che una Porsche; quest'ultima si incaricò di progettare telaio e sospensioni, mentre la carrozzeria fu disegnata e poi assemblata da Karmann. Il posizionamento di mercato non proprio univoco indusse il pubblico a qualche ironia, da cui il soprannome "Volks-Porsche" (Porsche popolare); malgrado ciò la produzione totale del modello in tutte le versioni e motorizzazioni superò le 118'000 unità, di cui oltre 70% esportati negli Stati Uniti. Su alcuni esemplari furono montati motori più potenti - addirittura un 8 cilindri boxer - poi abbandonati per non entrare in concorrenza con la 911. Il modello di questa pagina dispone del motore centrale 1991 cm³ 6 cilindri boxer da 160 CV potenziato grazie a componenti della 911S, cambio a 5 marce, carreggiata e carrozzeria allargate, freni a disco ventilati, stabilizzatore posteriore, roll-bar interno e cerchi Fuchs con pneumatici Pirelli CN36, quelli posteriori maggiorati.

NEL CLUB. *"E' piacevole trovare persone con cui condividere la passione e viaggiare con vetture d'altri tempi. Oltre SMVC sono membro del Club 914 Schweiz, con il quale partecipo a raduni internazionali, con molte vetture provenienti da Paesi lontani (annualmente ca. 110 - 160 vetture) in qualche caso addirittura dal Giappone."*