

SUPERCAR

tutto

N. 106 - Anno XXI - Bimestrale
€ 8,00 Italy only

Poste Italiane SpA - Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB Milano ISSN 1590-3656

PORSCHE

La rivista dei porschisti

Prima Immissione 30 giugno 2019

ISSN 1590-3656



1954 - 2019
LA GRANDE STORIA
DELLE SPEEDSTER

60 PAGINE

L'UNICA CHE HA CORSO

FRA TUTTE LE SPEEDSTER L'UNICA CHE È SCESA IN PISTA NELLE GARE DI VELOCITÀ È STATA LA 356, SOPRATTUTTO OLTREOCEANO. È STATA ED È ANCORA UNA DIVA DI HOLLYWOOD

DI ROBERTO MOTTA FOTO DI RMAUCTIONS E PORSCHE WERKPHOTO

In senso strettamente tecnico non si può dire che la 356 Speedster fosse un'auto da corsa. Si può certamente affermare che fosse particolarmente adatta all'utilizzo sportivo e che ha avuto un trascorso agonistico rilevante nelle mani di piloti privati. Questi riuscirono a trasformarla in una vettura grintosa e vincente sulle piste, in particolare quelle californiane dove schiere di gentleman driver corsero e vinsero nelle gare del campionato statunitense SCCA (Sport Car Club of America).

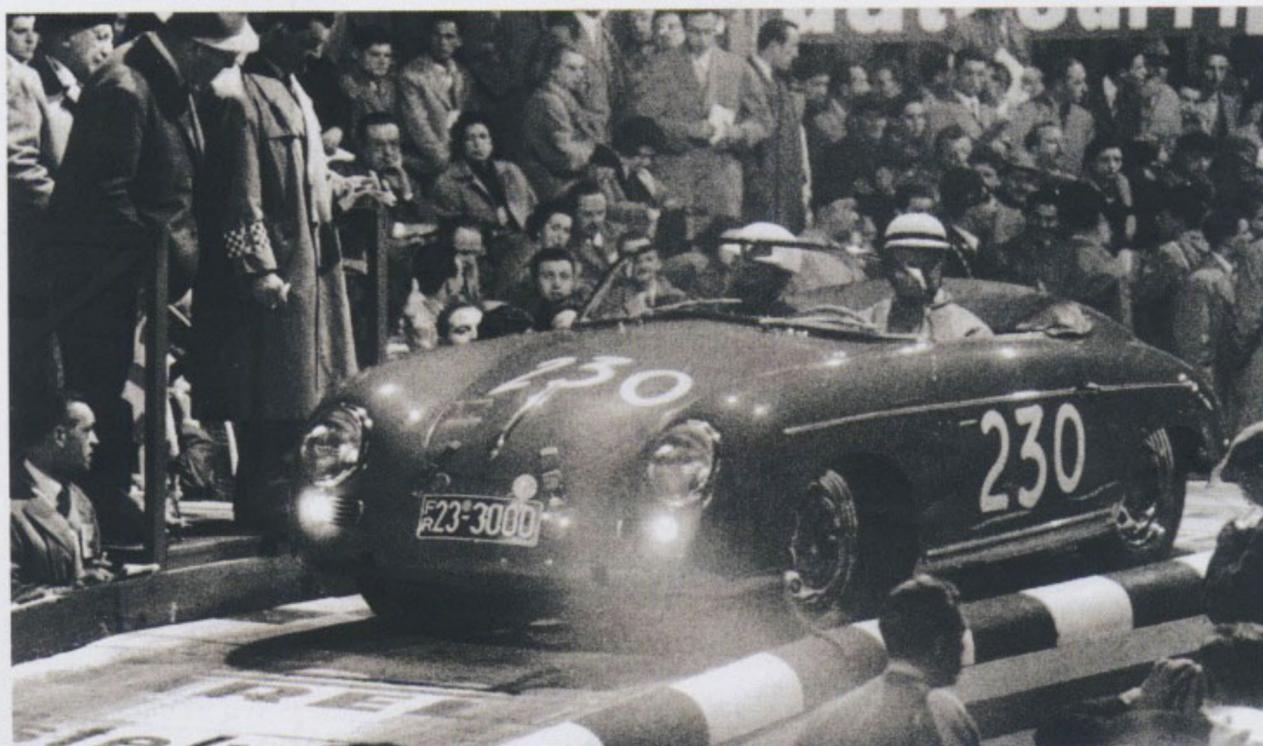
La 356 Speedster è scesa in pista in tutte le sue versioni. James Dean portò in gara un esemplare del 1954, una 1.500

Super con 70 Cv. Le Speedster del '55 e '56 sfruttavano il propulsore 1600 Super, Typ 616 (alesaggio e corsa di 82,5 e 74 mm, 1.582 cc) che, alimentato con carburatori Solex 40PBIC, erogava 60 Cv. Si poteva però optare per il 616/2 con 75. Il cambio Typ 519-2 aveva 4 rapporti + RM come per il Typ 644 montato dal 1956 al 1958. L'apice fu nel 1957 con la 356 A 1500 Speedster Carrera GS/GT equipaggiata con il motore bialbero 'Königswellmotor' Tipo 547/1 progettato da Ernst Fuhrmann (85 x 66 mm). Alimentato con due carburatori Solex 40 PJJ-4, erogava 110 Cv a 6.4200 giri, e permise alla 356 Speedster di entrare nella storia come il

primo modello Porsche di serie in grado di raggiungere 200 km/h.

Anche in Europa, comunque, le Speedster si vece valere. Una Speedster Carrera, condotta da Ernst Kraus, prese parte alla Internationale Österreichische Alpenfahrt del 1958, in Austria, dove si aggiudicò il 'Bronce Edelways' nella categoria Sportwagen C.

Tra le vittorie conquistate dalla 356 Speedster, ricordiamo pure quella ottenuta da Harald von Saucken e Georg Bialas i quali, con la loro Speedster n. di gara 230, vinsero la loro classe alla Mille Miglia del '56. Fu soprattutto negli Stati Uniti che la Speedster ebbe vita una carriera sportiva



29 aprile 1956 - Mille Miglia, Harold von Saucken e Georg Bialas, conquistano il 3° posto tra le vetture fino a 1500cc e il 1° nella classe. Nella foto sotto, uno spettacolare controsterzo in un'immagine a colori presa dal film *Check Point (Criminali sull'asfalto)* del 1956





In queste immagini del 1955, vediamo le Speedster impegnate in cronoscalate e gare del campionato SCCA come si vede molto combattute



intensa nelle mani di tanti piloti, conosciuti e non, che diedero vita a un periodo denso di gare emozionanti e combattute, tanto da essere ricordato come "the Speedster war" che visse il proprio culmine tra gli ultimi Anni 50 e i primi Anni 60. Le competizioni si svolgevano soprattutto nel Nord e Sud della California, su tracciati ricavati negli aeroporti, nei parcheggi e in qualche percorso stradale. Di questi solo due esistono ancora oggi e sono comunemente utilizzati durante gli eventi automobilistici: Laguna Seca vicino a Monterey, e Willow Springs nei pressi di Mojave. Per la maggior parte, le Speedster del Nord della California gareggiavano su circuiti improvvisati come Candlestick Park, il porto di Stockton e Vacaville. Era

un'era in cui i piloti non erano soggetti a particolari restrizioni regolamentari. Tutti avevano la stessa vettura e, generalmente, anche lo stesso tipo di preparazione come succederà poi nei campionati monomarca. In queste corse la posizione al traguardo aveva più a che fare con il coraggio e con il rischio che un pilota fosse disposto a correre che per la preparazione della vettura. A volte capitava che i premi coprissero a malapena le spese di trasferta e tutti vivevano alla giornata. Per comprendere appieno il periodo storico in cui si svolge la Speedster War è utile sapere che tra piloti professionisti gareggiarono figure leggendarie come Dan Gurney, Skip Hudson, Roger Bursch, George Folmer, Ronnie Bucknum, Scooter Patrick, Davey Jordan,

Alan Johnson, Bob Kirby, Walt Maas, Denny Harrison, Dale Hersh, Don Wester e Wyn Robertson. Bruce Jennings, soprannominato King Carrera, vinse tre campionati SCCA nazionali con la sua 'giant killer' Porsche. La Speedster si distinse anche nella celebre Pikes Peak International Hill Climb, in Colorado, ai tempi in gran parte su sterrato fino ai 4300 metri di quota dell'arrivo.

LA SPEEDSTER E HOLLYWOOD

Grazie alle competizioni e all'impegno di Max Hoffman la Speedster divenne molto ambita negli ambienti del Jet-set e di conseguenza molti attori di Hollywood l'acquistarono. Fra loro due miti come James Dean e Steve McQueen.



Sopra, la Speedster di Eddie Meyers, preparata da Hans Weber, nel corso della Monterey Hillelimb del 1955

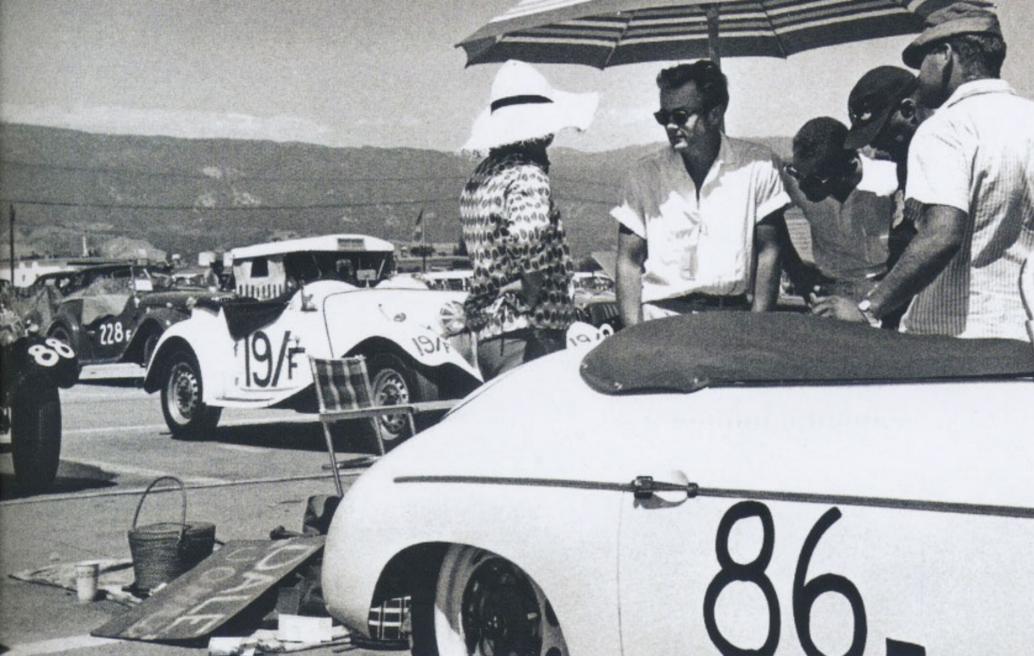
A sinistra la 356 Speedster 'out low' di Bruce Jennings, uno dei protagonisti del periodo della 'Speedster War'. Si noti la carrozzeria modificata, in particolare alle spalle del pilota e nella forma del parabrezza

IL RIBELLE E LA SPEEDSTER

James Dean, come noto, aveva una grande passione per automobili e moto. Nel '55, grazie al successo de La valle dell'Eden di Elia Kazan, che diventerà il suo ritratto cinematografico, acquistò da John von Neumann alla Competition Motors di Hollywood una 356 Speedster. A quel tempo per

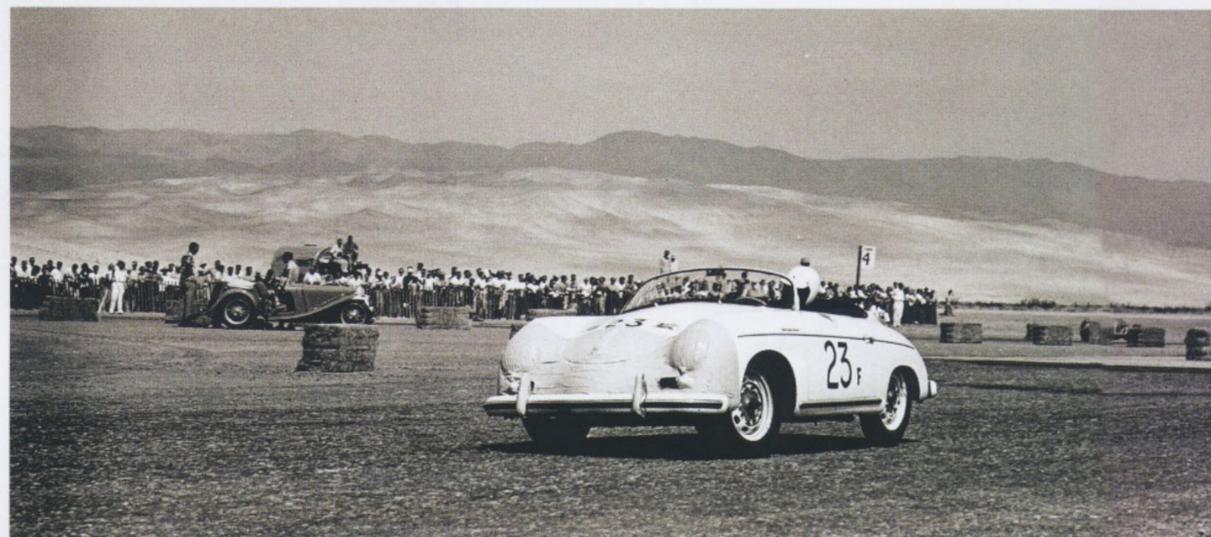
la Speedster c'era una lunga lista di attesa ma Dean era così conosciuto da balzare in cima alla lista. La sua era bianca con interni neri, calotte 'baby moon' (rimosse per le corse) e retine di protezione sui fari anteriori. Recava il numero di telaio 80126 ed era equipaggiata con motore 1500 Super da 70 Cv. Appena preso possesso James Dean

percorse più di 1.000 miglia in soli dieci giorni, in gran parte lungo Mulholland Drive, un percorso ricco di curve difficili che veniva considerato da piloti, aspiranti e professionisti, un buon circuito di allenamento. Per parecchi mesi, però, non poté dedicarsi all'attività agonistica perché la Warner Bros gli vietò di partecipare alle gare. Ma prima



James Dean, Lew Bracker e Dale Johnson discutono prima di una gara.

A destra James Dean nel corso della sua prima gara, la Palm Springs Road Races, che si disputò il 26 e 27 marzo '55. Si aggiudicò la vittoria nella classe F production under-1500cc



che iniziassero le riprese di Rebel without a cause (Gioventù bruciata) iscrisse la Speedster alla Palm Springs Road Races del 26 e 27 marzo 1955; nella gara del sabato vinse la classe F - production under 1500 cc. Nelle finali della domenica concluse in terza posizione assoluta (poi seconda per squalifica di un avversario) e conquistò la vittoria di classe. Il successivo 30 aprile e l'1° maggio prese parte alla gara di Minter Field Bakersfield, California: fu terzo assoluto e primo di classe. La sua ultima gara con la Speedster fu il "Memorial Day" del 28-29 maggio al Santa Barbara Road Races mentre era impegnato sul set de Il gigante. Dopo essere risalito dal 18° posto al 4° in soli quattro giri, esplose un pistone e fu costretto al ritiro. In quei giorni vendette la Speedster alla Competition Motors e acquistò una 550 RS, che divenne un mito come "Little Bastard". Il resto è storia: il 30

settembre del '55, mentre guidava la 550 verso la sede di una gara locale, James Dean rimase coinvolto in un grave incidente e perse la vita. La sua Speedster è una delle poco più di centocinquanta prodotte nel

'54, fu utilizzata nelle riprese di sei film ed è sopravvissuta fino ai giorni nostri. È stata recentemente acquistata all'asta da Antoine Seyler il quale, insieme a Vincent Tourneur, l'ha condotta in gara nella Le Mans Classic

PRINCIPALI APPARIZIONI DELLA 356 AL CINEMA

Detective Story (1966, Paul Newman), Tornando a Casa (1978, Jane Fonda), Bolidi nella notte (1981, Dennis Hopper), 48 Ore (1982, Eddie Murphy), Ancora 48 Ore (1990, Eddie Murphy), Doc Hollywood (1991, Michael J. Fox), Faccia a Faccia (2000, Bruce Willis). Vi sono inoltre state apparizioni fugaci in Bullit (1968, Steve McQueen), Il rally dei Campioni (1971, Steve McQueen), Hollywood Knights (1980, Michelle Pfeiffer), Top Gun (1986, Tom Cruise, Kelly McGillis), Summer School (1987), Highlander (1986, Christopher Lambert), Point Break (1991, Keanu Reeves, Patrick Swayze), A time to Kill (1996, Sandra Bullock, Samuel L. Jackson, Matthew McConaughey), Playing God (1997, Sandra Bullock) Il ritorno del Maggiolino tutto matto (1997) Fuori in 60 secondi (2000, Nicolas Cage, Angelina Jolie), Space Cowboys (2000, Clint Eastwood, Tommy Lee Jones, Donald Sutherland, James Garner). Televisione. Rich man, poor man (1976/77), Charlie's Angels (1976-81), The Insiders (1985/86), Beverly Hills 90210 (1990-2000). Musica. Huey Lewis & The News: Want a New Drug; Janet Jackson: You Want This.



La Speedster ex James Dean, ha preso parte alla Le Mans Classic dello scorso anno con Antoine Seyler, Vincent Tourneur e Stephane Ortelli, vincitore della 24 ore di Le Mans con la Porsche GT1 nel '98



Lo scorso anno la 356 Speedster che fu di Steve McQueen, è stata esposta al Petersen Automotive Museum, di Los Angeles, nel corso della Porsche exhibition. (foto TED)

del 2018. In quell'occasione è stato schierato come terzo pilota Stephane Ortelli, tre volte campione del mondo e vincitore della 24 ore di Le Mans nel 1998 con la 911 GT1.

BULLIT E LA SPEEDSTER

Steve McQueen, da sempre appassionato di motori, quando riuscì ad acquistare la sua prima auto con cui competere nella Production Class della gara SCCA acquistò una 356 Speedster Super, colore nero. Nel '59 si iscrisse alla gara di Santa Barbara. Fu un buon debutto, con la vittoria di classe. Seguirono le corse a Del Mar, Willow Springs e Laguna Seca. La Speedster di McQueen era inizialmente dotata del 1600 Super 75 Cv, poi potenziato a 90. Una caratteristica che la distingueva dalla maggior parte delle altre erano i cerchi ruota in alluminio "Rudge alloy" con gallettone centrale di fissaggio del tipo "knock-off"; erano offerti in opzione come accessorio da competizione e consentivano il montaggio di pneumatici leggermente più larghi di quelli originali. La sua carriera di pilota fu ancora lunga e su auto sempre più importanti. Parlando di se stesso il protagonista di Bullit affermò: "Non sono sicuro di essere un attore che corre in auto, o un pilota che fa l'attore". La nera Speedster di McQueen è stata restaurata nel 1974 e messa all'asta dal figlio Chad. Lo scorso anno è stata esposta al Petersen Automotive Museum di Los Angeles per la rassegna "The Porsche Effect".



964 Mega Speedster by Strosek. Tra la fine degli Anni 80 e i primi Anni 90 Vittorio Strosek realizzò parecchi esemplari delle sue preparazioni "Mega". Il design veniva completamente stravolto e le carrozzerie (di 911, 944, 968 o 928) veniva allargato fino a raggiungere proporzioni e volumi inneggianti il gigantismo. Tra gli esempi del tuning di Strosek figurano anche quindici esemplari documentati della Mega Speedster su base 964 con passaruota ultra allargati, ruote OZ, cerchi da 17" con canale profondo a dismisura. Fanno da contrasto, in tutta la produzione realizzata, le piccole lucine anteriori.



DP Motorsport 911 Speedster. L'azienda di Colonia ha fatto di tutto ma oggi, oltre ai restauri, si è buttata con successo sulle preparazioni Restomod. Tra le creazioni più fantasiose figura una 911 Carrera Targa Serie G del 1989 trasformata in Speedster e con parti di carrozzeria di un modello della Serie F. Il motore è stato aggiornato, irrobustito e ammodernato fino a 260 cavalli. La carrozzeria ha assunto l'aspetto di un esemplare dei primi Anni 70 ma con l'unicità dell'aspetto di una Speedster con gobbe posteriori. Non mancano minigonne più prominenti verso il basso, pannelli in materiale plastico più leggeri (produzione DP Motorsport), ruote Fuchs con canale più profondo e pneumatici più larghi.



LE SPEEDSTER PARTICOLARI

PREPARATORI, ARTISTI E ARTIGIANI HANNO REALIZZATO DIVERSE VERSIONI SPECIALI



Canepa Design 911 Speedster "962". Bruce Canepa ha "impiantato" (letteralmente) la sua passione per le Porsche da corsa nel vano motore di una 911. Nel 1990 lo specialista californiano, su richiesta di un cliente, ha superato ogni limite: questi aveva acquistato una Speedster ma dopo aver percorso appena cento miglia si iniziò ad essere scontento e a desiderare di "migliorarla". Canepa e il cliente trovarono in poco tempo l'obbiettivo del progetto: un upgrade mai visto prima. Canepa ha così impiantato un motore biturbo di ricambio di una 962 (650 cavalli) nella Speedster Turbolook del cliente. Sono stati aggiunti componenti delle sospensioni di una 935, freni di una 959, parti di carrozzeria di una 934, alettone posteriore DP Motorsport, ruote scomponibili BBS e cambio a 5 marce di una 930



Volker Schiersch è un pilota appassionato e ama la sua Speedster 3.2 tanto da usarla per le vacanze trainando la sua roulotte Hymer Eriba Puck del 1975 che ha fatto dipingere in "Porsche 980, argento metallizzato" perchè fossero coordinate. Dopo aver posseduto una 356 Speedster del 1957 rossa, non esitò ad approfittare dell'offerta di una Serie G Silver metallic e riuscì a recuperare uno dei due kit di ganci di traino ancora disponibili in tutto il mondo per la serie G. "Tuttavia, non facciamo più lunghi viaggi con il

rimorchio attaccato. Preferiamo stare qui sulla costa del Mare del Nord e goderci la pace e la tranquillità", spiega Schiersch, anche in considerazione del limite di velocità di 80 km/h durante il traino di una roulotte. "Ma naturalmente prendiamo sempre l'Hymer quando visitiamo i nostri nipoti a Düsseldorf e Osnabrück. I bambini pensano che sia fantastico quando possono dormire fuori in caravan". Ma quest'anno la Speedster compie 30 anni e c'è un viaggio che lo attrae, fino a Salisburgo.



997 E 964 TURBO LOOK,
GT SPIRIT, SCALA 1/18



PIACERI MULTISENSORIALI

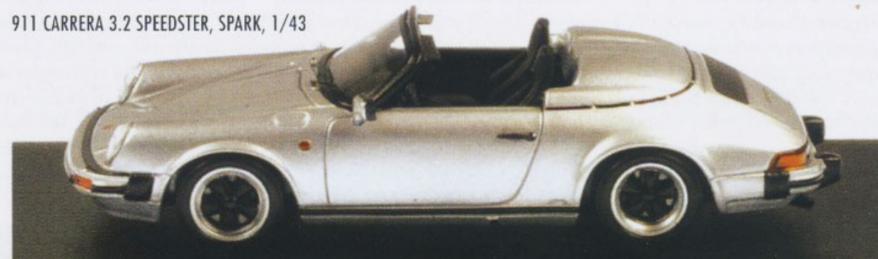
DELIZIOSE DA GUARDARE E DA TOCCARE. ANCHE E SOPRATTUTTO QUANDO PROFUMANO DI NUOVO O HANNO LA PATINA DELL'OGGETTO ANTICO. I MODELLI IN SCALA DELLE 356 E DELLE 911 "CON IL PARABREZZA BASSO" MERITANO DA SOLE UNA RACCOLTA A TEMA

DI ALESSANDRO RIGATTO

Per una collezione dedicata alle 911 Speedster in miniatura il marchio francese GT Spirit offre la più ampia varietà di modelli in scala 1/18: dopo la 964 "slim" (proposta in due varianti cromatiche, gialla e argento) che ha debuttato nel 2014 e dopo la 997 presentata ormai tre anni fa (nel colore originale azzurro), l'assortimento si è da poco completato con la 911 Carrera 3.2 Speedster (rossa con la capottina e gli interni neri). Fedeli al vero nelle forme e dettagliati in ogni particolare, i modelli GT Spirit sono realizzati in resina e non prevedono parti apribili, così da non presentare l'inconveniente – comune alle miniature dotate di porte e cofani spalancabili – rappresentato dagli antiestetici interstizi tra la scocca e gli sportelli. Anche per le loro qualità formali i modelli GT Spirit sono destinati esclusivamente all'esposizione in bacheca; per il loro formato nell'ordine dei 23 cm soddisfano l'appassionato anche un'accurata riproduzione

ne della strumentazione e dei monitor dei sistemi di infotainment, soprattutto nel caso dei modelli più recenti. Quanto alla nuova 991 Speedster, è la Spark ad averla miniaturizzata in scala 1/43 e 1/18, a partire dalla vistosa versione Heritage Design Package con il numero 70 sulle porte (venduta dai concessionari Porsche in una confezione speciale); dalla stessa azienda arriva la Carrera 3.2 Speedster in 1/43. Anche in questo caso si tratta di riproduzioni in resina prive di parti apribili, anche se, stavolta, provviste almeno di ruote rotanti. Tra le rarità, da segnalare il prototipo della 911 Speedster della generazione 993: Schuco la propone da un paio d'anni ormai nella serie

911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER, SPARK, 1/43



Pro R43 in resina, fin qui in due colori. Pezzi da intenditori poco conosciuti ma molto apprezzati! Anche Minichamps ha realizzato le sue 911 Speedster: accanto alla Carrera 3.2 del 1990, in scala 1/43, ormai introvabile, è stata a catalogo la generazione 997, nel classico azzurro (confezione Porsche) e in bianco (negozi). Molto più ampio l'assortimento dedicato alle 356 Speedster, a partire dalla splendida proposta in scala 1/18 in metallo pressofuso firmata dalla tedesca Schuco nella serie Edition 18 e dedicata alla generazione 356 A. Ruote sterzanti, perfetta replica dell'abitacolo e del motore 4 cilindri boxer, pneumatici in gomma autentica con battistrada correttamente



997 SPEEDSTER, IN 1/18 (GT SPIRIT),
1/43 (MINICHAMPS), 1/64 (SPARK)



911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER
CON CAPOTTINA CHIUSA, GT SPIRIT 1/18



356 SPEEDSTER USA, AUTOART, 1/18



356 A SPEEDSTER EUROPA,
SCHUCO, 1/18



911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER, NZG, 1/43



993 SPEEDSTER, SCHUCO PROR43, 1/43



356 A SPEEDSTER EUROPA,
CON CAPOTTINA CHIUSA, CORGI, 1/43



964 SLIM, GT SPIRIT, 1/18



scolpito e dettagli minuziosi ne fanno un vero e proprio capolavoro destinato ai collezionisti più esigenti. È disponibile in rosso e in nero, due dei colori più comuni anche nella realtà per le 356 in scala 1/18! Dalla Schuco arrivano anche un paio di 356 Speedster in scala 1/43 e 1/87, a loro volta imperdibili, anche se il modello più piccolo è meno preciso e dettagliato. Per restare alla scala 1/43 è da ricordare anche la 356 A Speedster della Minichamps: un classico che pochi vorranno lasciarsi sfuggire nonostante qualche dettaglio fuori scala come lo specchietto retrovisore esterno. AutoArt, da parte sua, offre la "Pre A" in svariate configurazioni: non solo le versioni stradali Europa e la USA, riconoscibili dai

differenti paraurti, ma anche una variante Competizione, con i numeri di gara, le ruote Rudge e il roll-bar dietro il pilota ma senza i suddetti paracolpi. Anche in questo il modello presenta porte e cofani apribili e una sublime rappresentazione in scala dell'abitacolo e delle parti meccaniche, oltre alle ruote sterzanti. Sempre in scala 1/18 la Carrera 3.2 Speedster della Maisto rappresenta una proposta un po' dozzinale che oggi è poco competitiva a livello qualitativo rispetto al modello GT Spirit. Certo, chi vuole affiancare in bacheca tutte ma proprio tutte le Speedster riprodotte in miniatura non dovrà lasciarsela sfuggire, al pari delle realizzazioni in 1/43 apparse nelle serie a fascicoli De Agostini e poi riproposte con il marchio Schuco Junior.

Parlando dei modelli di casa nostra è doveroso menzionare le 356 firmate Brumm, la ditta artigianale di Oltrona San Mamette, in provincia di Como, che rappresenta l'ultimo baluardo di un autentico made in Italy in scala 1/43. La Speedster è a catalogo da trent'anni, ha subito qualche modifica di dettaglio e beneficiato di nuovi colori ma resta sempre un bel gioiellino dal rapporto qualità-prezzo convincente per un acquisto realmente "km zero". Imperdibile soprattutto nelle rare (e molto quotate, anche 100 euro l'una) serie limitate apparse con il codice catalogo S4. Riteniamo di preferire la "Speedster italiana" alla 356 proposta a fine Anni Ottanta nel medesimo formato con il marchio Corgi Toys, anche con capottina chiusa.



QUALI COMPRARE

GUIDA ALLA SCELTA (E AI PREZZI) DELLE MIGLIORI SPEEDSTER DISPONIBILI SUL MERCATO. A CONDIZIONI CHE SOLO UN PAIO DI ANNI FA ERANO IMPENSABILI. A PATTO CHE...

A CURA DI ALESSANDRO RIGATTO

Il momento migliore per comprare una Speedster? Adesso! Non hanno dubbi gli esperti di Kidston SA, la struttura ginevrina specializzata nella compravendita a trattativa privata di auto d'epoca di altissimo livello. Il mercato, secondo il team guidato da Simon Kidston, speaker del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este e nipote di uno dei Bentley Boys plurivittoriosi tra la fine degli Anni Venti e l'inizio degli Anni Trenta, sta vivendo un momento interlocutorio, che segue un periodo di bolla speculativa durante il quale anche le Porsche di minor pregio avevano raggiunto valori straordinariamente elevati e sovente non giustificati. "Recentemente abbiamo avuto una bella 356 Speedster in vendita, ma non siamo riusciti a far incontrare la richiesta del proprietario con l'offerta dei potenziali compratori" afferma Emanuele Collo, Business Manager alla Kidston SA. "Si tratta di un mercato molto selettivo, quello delle 356 Speedster: oggi vengono richieste qualità rispetto alle quali un tempo i clienti erano disposti a scendere a compromessi. Per esempio la totale originalità, compresi i pannelli della carrozzeria e del pavimento e, ovviamente, la condizione matching numbers, molto rara per un'auto che non brillava per affidabilità ai tempi e che pertanto vedeva sovente il motore sostituito con uno nuovo nel corso degli anni. Anche il colore può fare

la differenza, sia in termini di prezzo di vendita sia in tema di tempo necessario per il realizzo: una 356 rossa o bianca è abbastanza comune, mentre, per esempio, le tonalità di azzurro-blu dell'epoca sono assai più rare e rendono più appetibili gli esemplari in quella tinta". A determinare un ulteriore incremento di valore è il livello del restauro: più esso è recente e professionale, più contribuisce a elevare il prezzo, anche perché gli standard di un tempo erano grossolani a confronto con quelli attuali. Non va dimenticato che negli Anni Ottanta e Novanta le 356 Speedster venivano acquistate dai collezionisti europei negli USA, dove erano assai diffuse, e restau-

rate senza andare troppo per il sottile nella conservazione dell'originalità, ricorrendo a scorciatoie per far fronte alla eventuale difficile reperibilità di qualche ricambio. Ovviamente contano, e parecchio, l'eleggibilità per la 1000 Miglia Storica, in funzione quindi dell'anno di costruzione, in questo caso non successivo al 1957, e il tipo di motore impiegato (dandone per scontata l'originalità): una Carrera vale più di un "millesei" di serie. In termini pratici, una 356 Speedster in condizioni intermedie di conservazione o restauro oggi si colloca attorno ai 300-350mila euro, mentre arrivano a sfiorare i 500mila euro gli esemplari in perfette condizioni di originalità, prima vernice, tinte di carrozzeria e interni



non banali, motore Carrera e anno di costruzione non successivo al 1957.

Spostando l'attenzione dalla 356 alla 911 Speedster, bisogna sottolineare che l'unico modello da alta collezione è il primo, su base Carrera 3.2. All'epoca del lancio commerciale era un'auto da speculatore, perché la tiratura limitata e la particolare configurazione della carrozzeria e del parabrezza la rendevano originale e appetibile. Per certi versi unica. Oggi non è un'autentica rarità: se ne trovano ancora parecchie in vendita, soprattutto nere o rosse. I prezzi più elevati li spuntano gli esemplari caratterizzati da abbinamenti cromatici più originali: ne abbiamo venduta molto bene una verde con interni in pelle beige. A questo punto si apre un secondo dilemma e cioè se sia meglio puntare su una Turbo Look, più comune ma dalla linea molto sexy, con il suo lato B imponente, o su una Slim, più rara ma anche meno accattivante sul piano strettamente estetico. Esaurita anche in questo caso la bolla speculativa che ha interessato tutte le 911 a tiratura limitata fino a un paio di anni fa, oggi esemplari in ottimo stato si possono negoziare tra i 150mila euro e i 180mila euro (per le Turbo Look).

Sulla 911 Speedster 3.6, ossia quella della generazione 964, possono valere le stesse considerazioni relative alla Carrera 3.2 Speedster, accentuando però l'effetto relativo alla conclusione del periodo di bolla speculativa anche perché la serie 964 non ha mai goduto di un particolare gradimento da parte degli appassionati e dei clienti. Anche in questo caso parliamo di un mercato in contrazione, nel quale i pochi collezionisti che hanno scelto di raccogliere tutte le Speedster hanno per lo più completato la loro antologia e si preoccupano semmai di seguire il lancio dei nuovi modelli come l'attuale su base 991 e il precedente realizzato alla fine della carriera della serie 997. Non è un caso che alla Kidston SA non ci sia mai capitato di trattare questo modello. Certamente la Turbolook ha un valore molto elevato. Premesso tutto questo, un abile compratore può senz'altro accogliere nel proprio garage le migliori 356 e 911 Speedster a condizioni che solo un paio di anni fa erano impensabili. Basta una breve ricerca on-line per scoprire che esistono molti esemplari in vendita e che sia possibile selezionare i migliori piuttosto agevolmente, per poi sfruttare l'ampia disponibilità per avviare una trattativa vantaggiosa e proficua.



CONSIDERAZIONI DI UN INNAMORATO

La questione non è semplice. Cosa significa Speedster nel 2019? Dovremmo scomodare i grandissimi (Gadamer, anzitutto) e perderci nella teoria del significato, della "storia degli effetti", e così via. Partiamo invece da una bella foto in bianco e nero. Dicembre 1951. Una terrazza. Due uomini vestiti semplicemente, quindi eleganti. Maximilian Hofmann – già importatore delle vetture di Zuffenhausen – ospita Ferry Porsche a New York. La 356 Speedster nascerà due anni dopo, quando Maxie l'austriaco chiederà al tedesco una macchina che abbia caratteristiche precise. Anzitutto, che sia leggera e costi poco. Come? "Through omission". Togliendo. È il "Less is more" di Mies van der Rohe. Razionalismo puro (ma la villa a Rye, Maxie se la farà disegnare, proprio in quegli anni, da F.L. Wright, il grande cantore dell'architettura organica). Poi, senza tetto. Per le belle giornate di sole, d'estate, in California. Maneggevole. Che possa circolare su strada, ma anche dare buone soddisfazioni in pista: quindi il parabrezza dev'essere basso e inclinato per migliorare l'aerodinamica. La sua era, iniziata nel 1954, termina ufficialmente nel '57. 4854 pezzi (ci fu una coda racing di 31 esemplari nel '59). Qualcuno dice che, per nascere, le leggende pretendono una cesura. Un lungo intervallo di silenzio. Settembre del 1982. Venticinque anni dopo. La 911 stava per morire. Il big boss di Porsche sino al 1980, Ernst Fuhrmann, aveva avuto occhi solo per il transaxle: 924, 944, 928. Gli succede Peter W. Schutz. Il vento cambia. Helmuth Bott, responsabile del dipartimento R&D, e Anatole "Tony" Lapine, il designer anche della bellissima serie G, hanno via libera. Nasce la "Bott Speedster", un prototipo con il parabrezza più avvolgente di un Riva Aquarama. Il sogno è tornato. Salone di Francoforte del 1987: la 911 3.2. Speedster, basata sul G model e con l'outfit monoseater della versione Clubsport, ne è la star. Nel 1989 arriverà il turbo-look. Ancora più bella, forse. In tutto, 2104 esemplari. Vorrei non parlare troppo della 964 Speedster. Eredita qualcosina della 964 RS. Ma non mi piace lo stesso, figlia com'è della seconda

delle 911 per "non bellezza" (lascio alla 996 il primato negativo). 1452 pezzi. Così come invidia, al contrario, quei due signori che ebbero la fortuna di avere una magnifica 993 Speedster. F.A. Porsche (verde) e Jerry Seinfeld (grigia). Quale meraviglia sarebbe stata una 993 Speedster! La più bella delle "Eleven nella più bella delle declinazioni possibili. Invece ci è poi toccata la 997 Speedster. Inutilmente rara, se posso permettermi. 356 pezzi. Continua a sembrarmi un po' sgraziata, mal riuscita nel ricordare le double bubbles col posteriore. Tecnicamente troppo priva di relazioni con i modelli GT. Abbiamo sognato un sogno lunghissimo; possiamo svegliarci. Pienamente immersi nello Speedster-Geist, possiamo provare a rispondere alla domanda iniziale: cosa significa oggi Speedster? Tradizione, sport e senso dell'avventura. Li ritroviamo nella 991? In grandissima parte. Qualcuno dirà: si poteva osare di più, visti anche i due prototipi – il grigio e il rosso – presentati al pubblico. Una capote più essenziale e completamente manuale, per esempio, non l'avrei vista male. Il tappo al centro del cofano, comparso sui prototipi? Pare che la Casa madre, a causa della larghezza della vettura, l'abbia eliminato perché nel rifornimento si rischiava di rovinare il cofano con la pistola del carburante. Poteva decentrarlo, ma non ricordo Speedster equipaggiate così. Il cerchio stile Fuchs monodado del prototipo grigio: quello sì, ci stava benissimo. Consoliamoci pensando che una nota e raffinata casa costruttrice di cerchi l'ha già messo in produzione per l'aftermarket. I retrovisori esterni stile Talbot, infine, non li ho apprezzati troppo. Gusti. Dettagli. La linea è bellissima. Splendide in particolare le double bubble, filanti nella loro elegante sveltezza. 1948 pezzi, come l'anno della prima Porsche. Cosa c'entra? Poco o nulla. Un po' come dice Baracca nel magnifico brano di De Gregori: solo volontà di precisione; l'anno, solo l'occasione. Beati quei pochi e forse me stesso perché mi sta venendo una gran voglia di comprarla.

Pierluigi Portaluri