

Correre...gratifica

Correre con la Porsche, quando ero ancora giovane e in carriera mi offriva gratificazione facendomi acquistare maggiore sicurezza in me stesso. Divenuto Manager e poi imprenditore ho continuato a correre per dimenticare le preoccupazioni quotidiane tipiche di chi ha la responsabilità verso soci e personale. Curioso che è in quest'ultimo periodo che ho colto i migliori successi in pista nei Campionati Italiani e anche nelle gare di durata internazionali al fianco di piloti professionisti. Ho provato anche a correre con una sportiva di Maranello ma poi sono tornato alla Porsche, ovviamente sempre 911 fino alla RSR, perché meno impegnativa sia nella guida sia nella gestione. Ho gareggiato anche in discipline olimpiche come la vela con risultati a livello mondiale e sono stato decorato di medaglia d'oro al valore atletico dal CONI. Ma alla fine di ogni regata c'era pronta una Porsche per tornare a casa.



sono stato decorato di medaglia d'oro al valore atletico dal CONI. Ma alla fine di ogni regata c'era pronta una Porsche per tornare a casa.

Vittorio Rava
Gentleman Driver



Nella foto in alto, durante una regata, con Vittorio Rava al timone, Francesca Rava, Cristina Nori, Giuly Romanengo, Massimo Procopio, Tommaso Chieffi, Lars Borgstrom. A sinistra Vittorio Rava al volante di una Carrera RSR e sul podio con Alex Caffi

Vittorio Rava
Gentleman Driver

Obiettivo e attività

La Porsche: un esempio di come perseguendo un obiettivo si riesce a calibrare le attività e gli interventi in modo superlativo. Non sempre in altri contesti è chiaro il distinguo fra obiettivo (dove arrivare) e attività (il percorso da fare). Il faro che orienta è il cliente, a livello di benessere ed esperienze proiettate verso mete sempre più elevate. Il cliente Porsche trova proposte che travalicano la consapevolezza dei propri bisogni e attese. È nelle condizioni di goderle e di apprendere non solo nuove tecnologie, ma anche di approfondire la conoscenza di sé.

Quando questo percorso - cliente/obiettivo/attività - non è chiaro o non è vissuto bene, nascono difficoltà e malumori. Mi capita di coglierli nella mia attività di consulenza nelle aziende. Alla base, l'errore più ricorrente è parlare di una attività come fosse un obiettivo. Così facendo non c'è una meta, né un percorso e quindi la probabilità di successo dell'impegno delle persone risulta minima e compromessa. La conseguenza? Demotivazione. Guardiamo in positivo: i 100 numeri di TuttoPorsche e i 70 anni della Porsche insegnano!

Erika Leonardi
Consulente, formatrice e autrice di testi



Il club più anziano

Il primo ottobre 1959 viene fondato qualcosa di più di un semplice club, nasce una vera e propria esperienza di vita che, negli anni, è stata capace di unire l'amore per lo stile e per la forma con la sostanza della velocità e l'adrenalina della pista: il Porsche Club Italia, ufficialmente riconosciuto da Porsche AG. È una storia fatta di emozioni, di relazioni, di sogni, di condivisione. Raduni, viaggi, gite, attività in pista e tutto quello che è anima dei motori: questi gli elementi sui quali si costruiscono le fondamenta delle relazioni tra i soci: al centro, l'uomo con la sua passione, e il Porsche Club Italia, lo strumento per viverla e soddisfarla.

Serietà, professionalità, tradizione, innovazione, valori attraverso i quali questa realtà ha piantato radici solide e guarda al futuro. Il Porsche Club Italia ha dato vita alla "Formula Club", che ha permesso a tutti gli appassionati della casa di Stoccarda di vivere le emozioni della pista e di prepararsi ad alti livelli di agonismo con giornate e appuntamenti creati appositamente. Turni di giri liberi cronometrati e momenti di relax: tutto all'insegna della condivisione di una giornata speciale e della corretta sportività. Senza mai dimenticare l'alto profilo tecnico e professionale necessario quando ci si muove tra il paddock e la pit lane, ingredienti fondamentali per offrire ai protagonisti il massimo del divertimento. Per i Campionati CSAI il Porsche Club Italia diventa l'organizzatore della Targa Tricolore Porsche, con un enorme consenso capace di richiamare sia l'attenzione degli appassionati, sia quella mediatica con la ribalta su giornali e riviste nazionali e internazionali. Per la prima volta al mondo, nel 2007, con Italmotorsport organizza un campionato monomarca riservato alle Porsche Cayman Cup. Un successo immediato confermato dai numeri e dallo spettacolo esclusivo, perché l'amore per i motori e per l'eccellenza non ha confini, raggiungendo un grado di primaria importanza nel calendario automobilistico italiano. Il Porsche Club Italia prosegue il suo percorso, tra tornanti, rettilinei, chicane. Persone che sono il propulsore della loro stessa passione, che è l'esclusiva occasione per incontrarsi. Che sia per un aperitivo in un locale di tendenza, una gita alla scoperta dell'eccellenza del territorio e panorami mozzafiato, il Porsche Club Italia è la chiave per aprire le porte di un universo sempre sorprendente.



Maurizio Gioia
Presidente Porsche Club Italia

Vorrei disegnarla

Essendo nato a Los Angeles dopo la guerra (uno dei famosi "baby boomers"), sono cresciuto con la stessa voglia di velocità automobilistica di (quasi) tutti i costruttori di automobili. Ma la mia attenzione da giovane fanatico di automobili fu indirizzata verso le vetture italiane, avendole scoperte al liceo negli Anni 70. Nonostante questa mia personalissima preferenza per le vetture sportive italiane, non potevo evitare di notare l'eccellenza delle Porsche, in pista e in strada. La loro primissima 356 me la ricordavo come la vettura che guidava James Dean. La 917 del 1969 era una delle vetture più belle che avessi mai visto, grazie all'architettura "cab-forward". La 928 (ispirata a mio parere dalla Testudo di Giugiaro) del 1977 fu un tentativo di sostituire la classica 911, era una delle primissime vetture a utilizzare il "soft nose", dopo la Corvette del 1973. I "Porschisti" erano tutti dentisti o avvocati, che correvano in Formula 3 per divertimento, e guidavano le Porsche perché continuavano a vincere nelle corse. Erano uno status simbolo pazzesco che parlava chiaro di chi le guidava. Le forme morbide erano in netto contrasto con le linee tese degli Anni 70. Non importava nulla ai Porschisti. Non seguivano le mode, "erano" la moda. Poi, le Porsche, a differenza della Maserati Bora, Ferrari BB o la Lamborghini Countach, non si rompevano ogni cinque minuti. I collezionisti di auto sportive italiane avevano tutti uno o più ottimi meccanici a due passi, per forza. Il fondatore, Ferdinand Porsche, ha sempre spinto pesantemente sulle innovazioni: motori posteriori raffreddati ad aria, aerodinamica passiva e attiva, pesi ultraleggeri, sospensioni sempre un passo avanti. Ogni progetto era una pretesa per correre più veloce in pista, per poi offrire gli stessi vantaggi agli acquirenti delle vetture di produzione. Se fosse stato così facile, l'avrebbero fatto tutti! Porsche è stato poi il primo produttore di automobili sportive a trasformarle in SUV. La Cayenne nacque nel 2003, iniziando un lungo processo di cloni. Evidentemente hanno azzeccato la scelta giusta, perché oggi chi non ha più SUV in listino rischia di chiudere. Anche le coupé a quattro porte di serie furono proposte per prime in casa Porsche con la Panamera nel 2009. Aston Martin presentò la Rapide l'anno dopo, e la Mercedes presentò la CLS nel 2012, ma nuovamente Porsche ha anticipato un trend importantissimo fra le vetture di lusso. Nel 2015, hanno presentato un concept car spettacolare, chiamato Porsche Mission E, un coupé a quattro porte, elettrica, super sexy.

È difficile trovare errori o difetti nelle strategie di Porsche. Continuano a correre a LeMans e vincere e ora incominciano a correre in Formula E. Continuano a produrre vetture di successo per un pubblico sempre più ampio. Con il potere di fuoco del gruppo VW alle loro spalle, probabilmente l'unico nemico che potrà trovare nel prossimo futuro sarà dall'interno. Sicuramente sono in un'ottima posizione per trainare l'industria automobilistica verso un mondo sportivo prestazionale sostenibile. Del resto, l'innovazione non è una cosa inventabile last minute. La missione della Porsche ha iniziato a prevedere e progettare il futuro con la Maggolino nel 1934, e non ha mai smesso di anticipare gli scenari in arrivo. Ovvio che da designer vorrei disegnarne una...

Michael Robinson
Car designer



Robinson e la "sua" Nuccio Bertone con l'architetto Roberta Cipriani