

COLLECTION

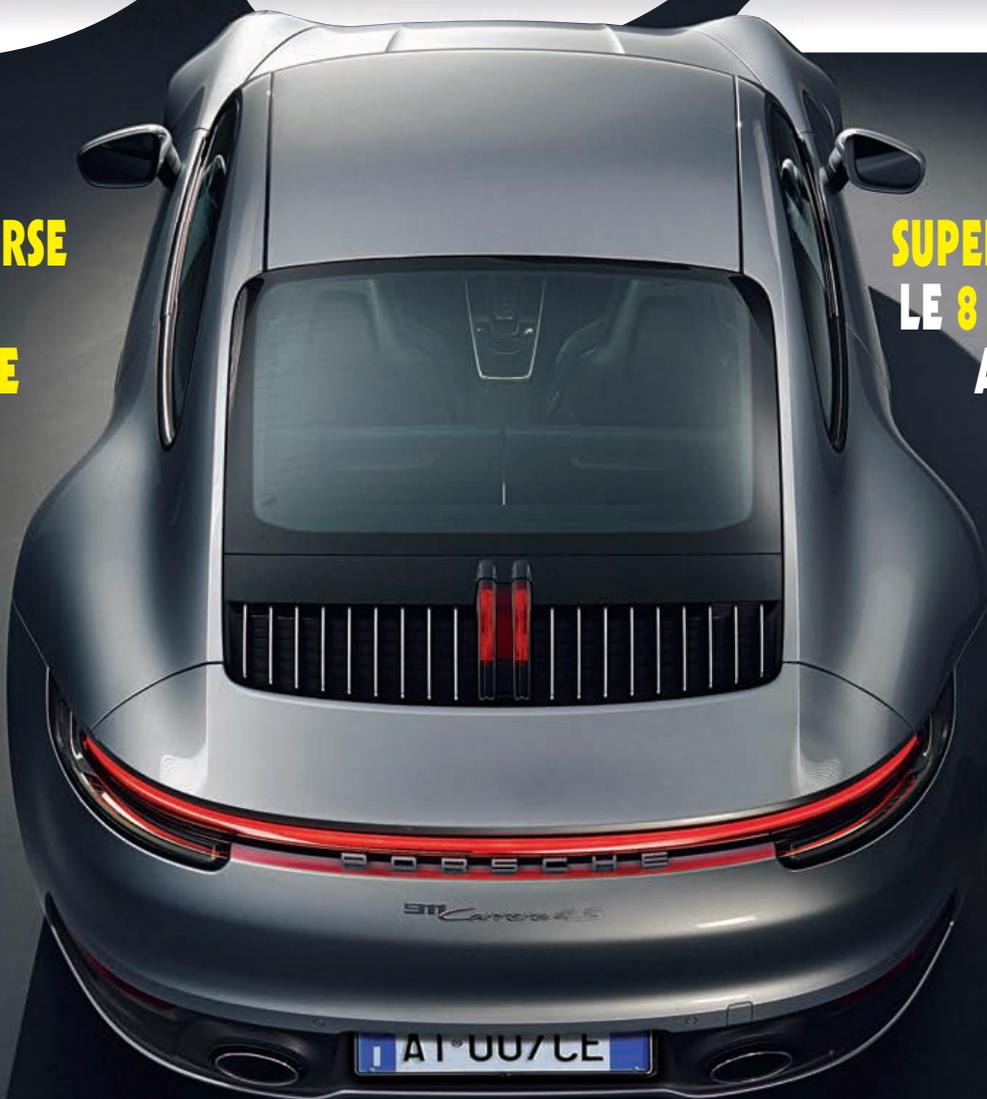
# auto

*la novecentoundici*

# 992

**STORIE DI CORSE  
DI AUTO  
E DI PASSIONE**

**SUPERTEST IN PISTA  
LE 8 GENERAZIONI  
A CONFRONTO**



Allegato in vendita opzionale al mensile auto - Non vendibile separatamente / 5 Euro + auto (ITALY ONLY)

TUTTO QUELLO CHE C'È DA SAPERE SULLA **NUOVA PORSCHE 911**.  
LE **ORIGINI** DEL MITO. L' **EVOLUZIONE** DALL'ORIGINALE ALLA '992'. I **PEZZI UNICI**.  
GLI **AFFARI** DELL'USATO. COME SI RESTAURA. IL **MOTORSPORT**



TUTTO CIÒ CHE  
C'È DA SAPERE  
SULLA PORSCHE  
911 '992'  
E SULLE ALTRE 7  
GENERAZIONI  
NOVEUNDICI

**I** /cò/na. Quella della *noveundici* è una storia di successo, ma anche di passione. Intanto e soprattutto.

Poche automobili infatti possono vantare un passato così ricco. La Porsche 911 ha vinto corse di velocità, di durata, contro il tempo o semplicemente contro la noia. Nelle calde estati italiane di tanti anni fa è diventata il riferimento delle cronometro casello-casello. Veloce, è scesa dai poster nelle camerette dei bambini per accompagnare i più fortunati nella vita adulta, rimanendo pur sempre un sogno. Di più: un'icona.

La cui forma si è evoluta attraverso otto generazioni senza mai tradirne l'essenza o la linea leggendaria; la cui funzione è migliorata costantemente, guidandone di fatto il passaggio dall'era analogica della serie originale, a

quella digitale della '992'. Sportiva, simbolo dell'automobilismo mondiale, la Porsche 911 *"È l'unica auto che puoi guidare in un safari in Africa, a Le Mans, per andare a teatro e in giro per le strade di New York"*, come si divertiva a riassumere l'allora patron Ferry Porsche, ai tempi della sua

creazione. E fu proprio lui a immaginarla così: una sportiva capace di raccogliere l'eredità della fortunata 356, di fatto il prologo, ma con nuove virtù. Cioè soluzioni tecniche avanzate, maggiore potenza, soprattutto un abitacolo più spazioso. Al design inizia a lavorare nel 1959 suo figlio Ferdinand Alexander, per tutti, semplicemente 'Butzi'. Ma è nel settembre del 1963 al Salone di Francoforte che il mondo scopre la prima 911.

Si chiama soltanto 901, ne vengono prodotti 82 esemplari finché il nome cambia definitivamente in novecentoundici a causa di una controversia con un costruttore francese, che in Francia detiene i diritti sui nomi a tre cifre con lo zero al centro. Coupé con carrozzeria autoportante, ha il motore Boxer 6 cilindri raffreddato ad aria e montato a sbalzo sull'asse posteriore, cambio a quattro marce, 130 cavalli e pesa appena 1.000 kg; a dimostrazione che la sua tecnica non è seconda neppure al suo design straordinario. Un mix vincente, fortunato, inimitabile, che ha decretato il successo mondiale di questo modello, capace di partire da solide basi per guardare sempre più in là, cui non si sottrae la nuova Porsche 911 '992', già pronta ad accogliere le motorizzazioni mild hybrid e ibride plug-in. Ancora una volta la *noveundici* racconta il suo passato e rivela molto sul suo futuro. ■



**6** PORTFOLIO

Più potente, veloce e digitale, l'ottava generazione è un'autentica "macchina del tempo".

**14** PRONTI VIA!

Asfalto, neve, ghiaccio, sabbia e pioggia. Oltre 5 milioni di km percorsi prima del debutto.

**22** DISEGNATA DAL VENTO

Come l'aerodinamica attiva ha aumentato l'equilibrio tra efficienza e performance.

**30** BENVENUTI A BORDO

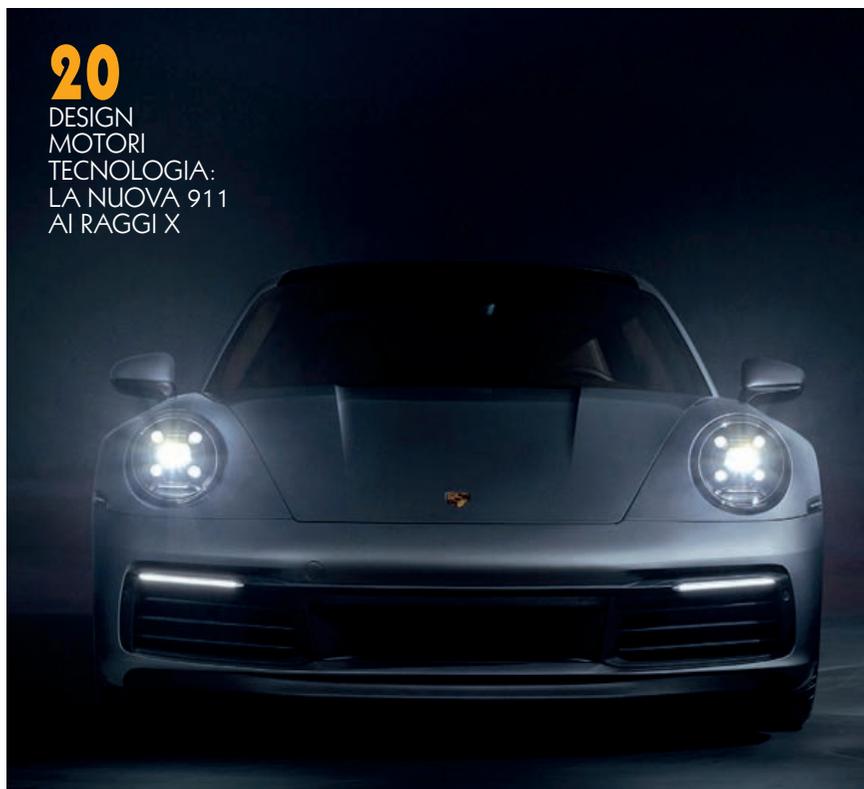
La precisione analogica tradizionale e l'integrazione digitale high tech si fondono.

**36** SEMPRE PIÙ POTENTE

450 cavalli, turbocompressori più grandi, valvole elettriche: nata per superare il limite.

**44** AI LIMITI DELLA PERFORMANCE

I nuovi sistemi di controllo della stabilità garantiscono sicurezza e affidabilità.



**52** SEMPRE PIÙ SMART

L'elettronica si prende cura del guidatore con servizi di informazione e intrattenimento

**58** COME NASCE UN GIOIELLO

Alla scoperta dello stabilimento di Zuffenhausen dove si producono 250 auto al giorno

**62** IL TEST IN PISTA

Sul circuito di Valencia per stressare tutte le novità della 992.

**76** ALLE ORIGINI DEL MITO

La storia leggendaria di una famiglia geniale. Da Ferdinand al figlio "Ferry", padre della 911.

**84** 911 STORY

L'evoluzione del mito. Ecco le sette generazioni che hanno fatto la storia dell'auto

**auto**

Direttore Responsabile  
**Paolo MATTEO COZZI**  
direzione@auto-at.it

Vice direttore  
**Pasquale DI SANTILLO**  
p.disantillo@auto-at.it

Inviato  
**Leonardo IANNAZZI**  
l.iannazzi@auto-at.it

Digital  
**Michele SALVATORE**  
m.salvatore@contieditore.it

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
a.brambilla@contieditore.it

Grafica e impaginazione  
**Cinzia BALBONI**  
c.balboni@auto-at.it

Segreteria  
segreteria\_at@auto-at.it  
051 6227111

Hanno collaborato

**Stefano BELONI**  
**Francesco FORNI**  
**Roberto GURIANI**  
**Fabiano POLIMENI**  
**Alberto SABBATINI**  
**Luca SERAFINI**  
**Alberto SOLENGHI**

Immagini e illustrazioni  
**Lorenzo MORO** (per Auto)  
**Archivio PORSCHE**

## 102 L'OGGETTO DEL DESIDERIO

Seminuove o d'epoca, tra i collezionisti il mercato di tutte le serie 911 non conosce flessioni.

## 108 AMORE SENZA ETÀ

Un appassionato racconta come ha riportato a nuova vita una 911 2.2 T coupé del 1971.

## 114 LA PASSIONE DEI PEZZI UNICI

Magnus Walker, Alois Ruf e Rob Dickinson: tre grandi interpreti del mito Porsche.

## 118 911 SPEEDSTER

Un gioiello esclusivo per celebrare i 70 anni del marchio di Stoccarda.



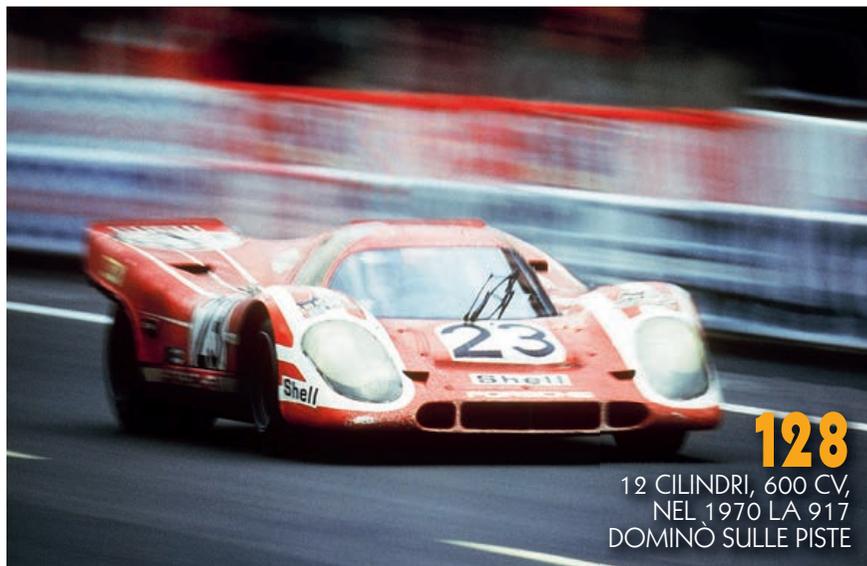
# 74

LE AUTO E GLI UOMINI DELLA LEGGENDA



# 106

911 R, L'AUTO DA UN MILIONE DI DOLLARI

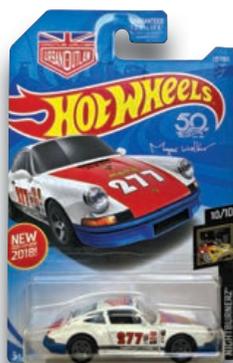


# 128

12 CILINDRI, 600 CV, NEL 1970 LA 917 DOMINÒ SULLE PISTE

## 122 MOTORSPORT

Sempre di corsa, dalle piste ai raduni riviviamo gli appuntamenti più spettacolari.



# 130

UNA MACCHI(NI)NA È PER SEMPRE

**CONTI EDITORE S.p.A.**

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
Tel. 051.6227111 - Fax: 051.6227309 - e-mail: laposta@auto-atit

**Redazione** ► Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma

**Registrazione** ► Tribunale di Bologna n. 5234 (17/1/1985)

**Stampa** ► Poligrafici Il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6  
40138 Bologna - Tel. 051.6034001

**Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia:**  
m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2  
20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302  
e-mail: info-service@m-dis.it

**Distribuzione esclusiva per l'estero** ►  
Johnsons International News Italia S.p.A.  
Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263  
Fax 02.43916430

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero** ►

**SPORT NETWORK**

Sport Network S.r.l. - www.sportnetwork.it  
Sede legale: Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano  
Tel. 02.349621 - Fax 02.34962450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma  
Tel. 06.492461 - Fax 06.49246401

**Abbonamenti** ► Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27  
00181 Roma - Mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it  
Telefono: 06.78.14.73.11 da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16  
Fax: 06.56.56.16.53  
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it

Italia annuale Euro 42,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2019: euro 40,00)  
Europa Euro 120,00 - Africa, Americhe e Asia Euro 190,00 - Oceania Euro 260,00

**Modalità di pagamento** ► c/c postale: 80721178 intestato a  
Diffusione Editoriale - Bonifico bancario iban: IT 90 V 07601 03200  
000080721178 - bic BPPITRRXXX

**Arretrati** ► (disponibili dal 2012 in poi) una copia Euro 12,00 comprese spese di spedizione

**BANCHE DATI DI USO REDAZIONALE** - In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309.

Responsabile del trattamento dati  
(Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003)  
Paolo Matteo Cozzi

**Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.**  
**Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.**

Tutti gli articoli contenuti in *AUTO* sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art.7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

**FIGG** Periodico associato alla FIEG  
Federazione Italiana Editori Giornali

**Accertamenti Diffusione Stampa**  
Certificato ADS n. 8531 del 18/12/2018  
ISSN: 1122 167X

Conti Editore pubblica anche:

**AM**

**AUTO SPIN**

**MOTO SPIN**

**IN MOTO**

**CULTURA SPIN**

**SPORT & STYLE**

SPECIALE PORSCHE

# SOLO PER I

PIÙ POTENTE, PIÙ VELOCE E DIGITALE.  
L'OTTAVA GENERAZIONE DELLA 911,  
NONOSTANTE TUTTE LE NOVITÀ,  
RIMANE FEDELE AL SUO SPIRITO:  
UNA VETTURA SPORTIVA PURA



# TUOI OCCHI



**Evoluzione continua.**

La 911 dell'ottava generazione si presenta più larga e più moderna. Le grandi ruote da 20" sull'anteriore e 21" sul posteriore vengono avvolte da passaruota più larghi.

---

SPECIALE PORSCHE

LA FASCIA  
LUMINOSA  
SUL POSTERIORE  
ASSICURA  
UN **DESIGN**  
**NOTTURNO**  
INCONFONDIBILE





### **Dna Porsche.**

La parte posteriore è dominata dallo spoiler a fuoriuscita variabile marcatamente più largo e dalla sottile fascia luminosa priva di interruzioni. Le lamelle disposte verticalmente della presa d'aria catturano le linee del lunotto.



SPECIALE PORSCHE



UN'IDEA SENZA TEMPO  
**MANTIENE LA SUA  
FORZA** SOLO SE VIENE  
CONTINUAMENTE  
PERFEZIONATA



**Vista laterale.**

Maniglie porta a filo carrozzeria che fuoriescono elettricamente nell'avvicinarsi e specchi retrovisori esterni dal design spigoloso e aerodinamico completano i morbidi e poderosi fianchi dell'auto.

**Il cielo sopra la testa.**

I modelli 911 Cabriolet sono dotati di una capote in tessuto automatica con vetro fisso. Si apre e chiude in soli 12 secondi fino a una velocità di 50 km/h.

LA GALLERY  
COMPLETA  
È SU INTERNET  
Inquadra con tablet  
o smartphone  
il QR Code per accedere  
al sito Auto.it





LA 911 È **UN'ICONA**  
**TRA LE AUTO SPORTIVE**

E IN PIÙ DI 50 ANNI  
NON HA PERSO NULLA  
DEL SUO FASCINO

# PRONTI VIA!

LA NUOVA 911 HA TUTTE LE CARTE  
IN REGOLA PER CONQUISTARE  
IL GRANDE POPOLO DEI "PURISTI"

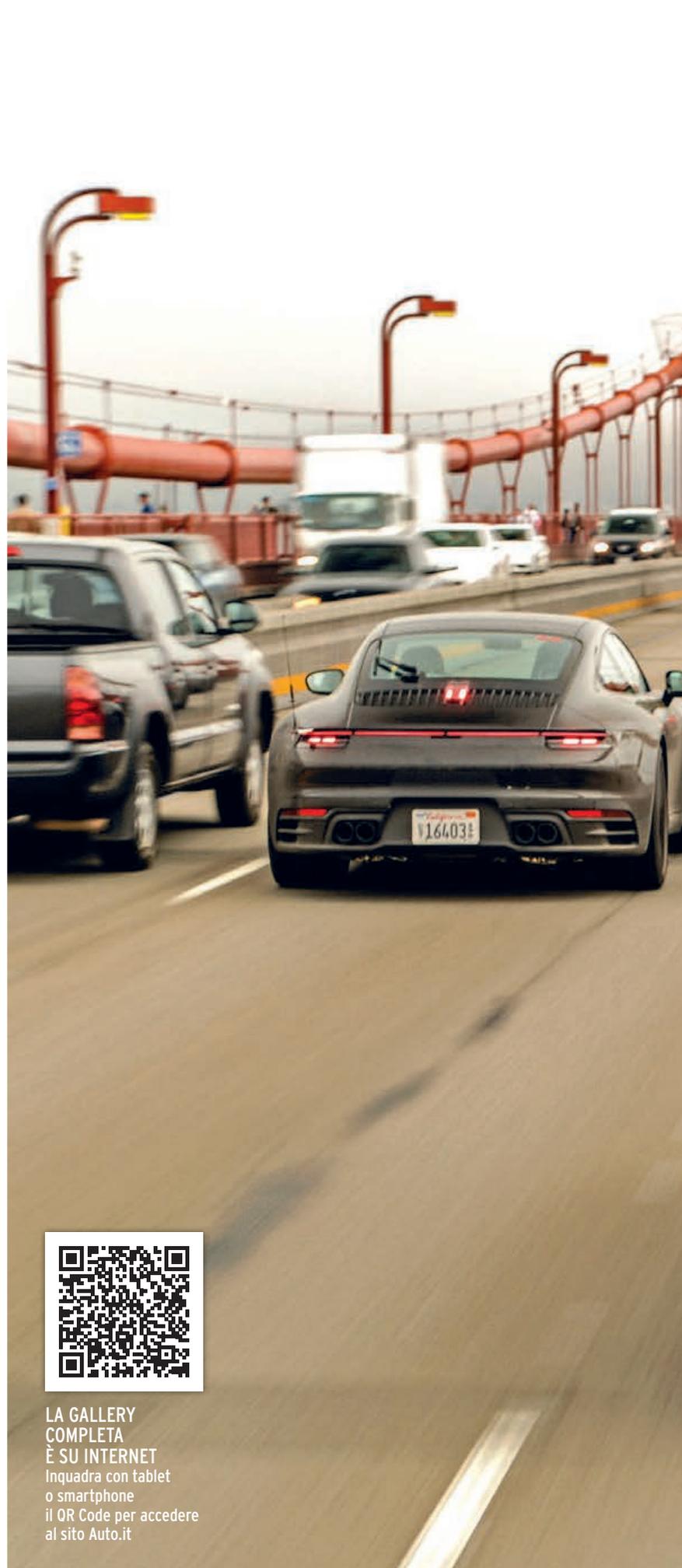
di Alberto Sabbatini

**A**sfalto, neve, ghiaccio, sabbia e pioggia. Dai test più impegnativi sulle strade del mondo arriva nei concessionari la nuova Porsche 911, sigla di progetto 992. Con una assoluta novità: il modello più iconico del costruttore tedesco avrà anche una motorizzazione ibrida plug-in. Così dopo l'adozione del raffreddamento ad acqua sul 6 cilindri (nel 1997) e la sovralimentazione col turbo sull'intera gamma ad eccezione della GT3 RS (nel 2015), ora si prefigura un'altra svolta storica per la 911. Si tratta dell'ottava generazione del modello nato 55 anni fa, nel 1963.

I puristi Porsche identificano le successive versioni di *noveundici* dalla sigla di progetto: questa 992 segue la 991 che fu presentata nel 2011 (e aggiornata nel 2015) e si differenzia esteriormente soprattutto nella coda. L'autore dello stile della precedente 911, Michael Mauer, da qualche anno è diventato capo del design di tutto il gruppo Volkswagen prendendo il posto del mitico Walter de Silva. Nel suo nuovo ruolo, Mauer ha incoraggiato i suoi successori del centro stile Porsche a osare un po' di più. Così i designer hanno rivoluzionato in primo luogo la coda della 911 applicando alla mitica coupé certi stilemi già impiegati su Panamera e Macan.

I fari posteriori full led adesso si sviluppano su una linea orizzontale e sono uniti tra loro; è inedito anche il design della griglia motore che ora ospita la terza luce di stop, che in passato era alloggiata nel lunotto. Nella coda è stato inserito anche uno spoiler a tutta larghezza che si solleva automati- ►►

**I designer hanno rivoluzionato in primo  
luogo la coda della 911 applicando  
alla mitica coupé certi stilemi  
già impiegati su Panamera e Macan**



LA GALLERY  
COMPLETA  
È SU INTERNET  
Inquadra con tablet  
o smartphone  
il QR Code per accedere  
al sito Auto.it



**Sulle strade  
della California.**

Le nuove 911 transitano sul Golden Gate, durante i lunghissimi test prima del lancio. Si nota la nuova "coda" con la terza luce di stop sulla griglia.

**Più larga di prima.**

La 911 serie 992 è lunga 20 mm in più e adotta le carreggiate della 4S. I motori sono sempre 6 cilindri sovralimentati della serie 991, da 3 litri per le Carrera e 3.8 litri per le Turbo.

► camente sopra una certa velocità e una volta spalancato dona alla 911 una fisionomia molto diversa. Meno originale invece il frontale, sempre caratterizzato dai fari tondi (reintrodotti a furor di popolo nella 997 del 2005), ora più inclinati.

Sul cofano sono comparse adesso due profonde nervature longitudinali. Anche le proporzioni esteriori del modello sono cambiate: il passo della 911 è rimasto lo stesso (2.451 mm), ma l'auto è 20 mm più lunga e sono state adottate davanti e dietro le carreggiate larghe della Carrera 4, così che la nuova 911 appare meglio poggiata per terra. All'interno il cruscotto è diventato completamente digitale, a parte il contagiri centrale tondo che resta di tipo analogico. Per lo start, la 911 rimane fedele alla tradizione: non c'è pulsante di avvio, ma la

classica chiave alla sinistra del volante. Una scelta che risale a cinquant'anni fa e che fu studiata per la 24 Ore di Le Mans. I tedeschi introdussero questa soluzione per sveltire la procedura di partenza dei piloti allo start: la chiave a sinistra permetteva ai piloti di accendere con una mano la vettura e inserire contemporaneamente la prima marcia con l'altra.

**SEMPRE PIÙ ALLUMINIO**

Dal punto di vista tecnico, invece, la 911-992 è più una evoluzione che una rivoluzione: il pianale è il tipo MMB introdotto nel 2011 con la serie 991, così come la carrozzeria in alluminio, con qualche lieve modifica. Il motore, come tradizione, è collocato nella classica posizione posteriore. Sono andate deluse ►►



CON LA NUOVA 911 I MOTORI FANNO UN **SALTO  
DI GENERAZIONE.** IL FOCUS DEGLI INGEGNERI  
È STATO L'INCREMENTO PRESTAZIONALE.

# 5 CONTINENTI 3 MILIONI DI CHILOMETRI



PROVE IN QUOTA  
IN COLORADO

PER LE STRADE  
DI SAN FRANCISCO



TEST SU GHIACCIO AL  
CIRCOLO POLARE ARTICO

NELLE STRADE  
ALLAGATE IN CINA

ALTA VELOCITÀ  
SULL'ANELLO DI NARDÒ

PROVE AL CALDO  
IN AUSTRALIA



## 55 ANNI DI EVOLUZIONE

ANNO	CODICE	MOTORE/ RAFFRED/ CILINDRATA	POTENZA	INNOVAZIONI PRINCIPALI
1963	911	6 cilindri / aria / 2 litri	130 cv	Debutta la Carrera RS 2.7 da 210 cv con ala a becco d'anatra
1974	911	6 cilindri / aria / 2,7 litri	150 cv	Paraurti stile Usa ad assorbimento
1989	964	6 cilindri / aria / 3,6 litri	250 cv	Debuttano la Carrera 4 e il cambio Tiptronic
1993	993	6 cilindri / aria / 3,6 litri	272 cv	Ultima versione 911 ad aria. Debutta la GT2
1997	996	6 cilindri / acqua / 3,4 litri	296 cv	Motore raffreddato ad acqua 4 valvole
2005	997	6 cilindri / acqua / 3,6 litri	325 cv	Tornano i fari tondi; debutta la GT3 RS
2011	991	6 cilindri / acqua / 3,4 litri dal 2015 6 cilindri turbo / 3 litri	350 cv	Dal 2015 i motori sono tutti turbo; debuttano il telaio in alluminio e il cambio 7 marce manuale
2018	992	6 cilindri / turbo / 3 litri	400 cv	Debuttano la versione ibrida e il PDK 8 marce

### On the road.

I collaudi della nuova 911 si sono svolti nei 5 continenti, passando dai -35° del circolo polare artico ai 50° del deserto. Sono stati coperti oltre 3 milioni di chilometri.



► le speranze di chi pensava che Porsche avrebbe rivoluzionato il progetto adeguandosi allo schema della 911 RSR da corsa il cui 6 cilindri è stato spostato in avanti, centralmente, per ottimizzare i pesi. La soluzione è stata scartata per non dover trasformare la 911 in una due posti secchi.

I propulsori del nuovo modello sono gli stessi della 991 ultima versione: 3 litri sovralimentati con turbine a geometria variabile per le Carrera, 3.8 litri per le Turbo. La potenza però è aumentata di una manciata di cavalli per ogni versione: la 911 "base" eroga poco meno di 400 cavalli invece dei 370 della 991 mentre la S passa a 450 cv dai 420 attuali. Poi arriverà una versione GTS che si presume sfiorerà i 480 cavalli, quindi la Turbo, poi la Turbo S attorno ai 600 cv e così via. Altra modifica: il cambio PDK a doppia frizione diventerà a 8 marce

## ARRIVA L'ELETTRICA

Ma la novità più importante sarà l'ibridizzazione del modello 911. Dotare di propulsore elettrico la sua sportiva per antonomasia è un passo su cui lo stesso capo di Porsche, Oliver Blume, era apparso cauto qualche tempo fa sostenendo che l'elettrificazione provoca un aumento di peso che può andare a scapito della sportività. Ma la decisione è presa: visto che la Porsche si lancerà nella Formula E dal 2020, anche gli ultimi scrupoli paiono superati. Però in questo caso la parte elettrica dovrà servire a rafforzare le peculiarità sportive della 911.

Il motore elettrico aggiuntivo da 70 kW (95 cv) azionerà le ruote anteriori, come sulla 919 Hybrid di Le Mans, per ottimizzare la trazione. E il peso extra della batteria sarà utilizzato per perfezionare la ripartizione dei pesi e avvicinarsi a quell'ideale teorico di 50/50 che la 911 non ha mai sfiorato. La 911 ibrida dovrebbe diventare il modello più potente della gamma (GT2 esclusa) e raggiungere così un picco di potenza vicino ai 700 cavalli. Ma sarà anche l'ultima delle nuove 911 ad arrivare sul mercato non prima del 2021-2022. ■

IN ITALIA LE 911 SONO STATE TESTATE SUL **CIRCUITO DI NARDÒ**, DOVE SONO STATI REGISTRATI I DATI DI VELOCITÀ MASSIMA





PORSCHE  
*novacentoundici*  
911

TRADIZIONE PROIETTATA NEL FUTURO:  
ECCO L'**EVOLUZIONE** DELLA NUOVA  
PORSCHE. **DESIGN** SENZA TEMPO,  
**MOTORE** SEMPRE PIÙ POTENTE, **INTERNI**  
PENSATI PER IL PIACERE DI GUIDARE,  
**TECNOLOGIA** DI DERIVAZIONE SPORTIVA  
CON **PRESTAZIONI** DI LIVELLO  
ASSOLUTO, **SICUREZZA** ATTIVA  
E PASSIVA ALL'**AVANGUARDIA**.



**/E·VO·LU·ZIÓ·NE/** “IL PROCESSO DI CAMBIAMENTO  
PER IL QUALE TUTTE LE SPECIE MUTANO PER  
ADATTARSI ALL’AMBIENTE IN TRASFORMAZIONE”.



# DISEGNATA DAL VENTO

L'AERODINAMICA ATTIVA DI NUOVA CONCEZIONE DELLE NUOVA 911 INCREMENTA ULTERIORMENTE L'EQUILIBRIO TRA EFFICIENZA ENERGETICA E PERFORMANCE.

**M**eravigliosa creatura vivente, la nuova Porsche 911 continua stilisticamente il processo evolutivo della specie, lungo il tracciato tematico originale della prima creazione, nel 1963. Sotto la guida del Direttore del Centro Style

Porsche Michael Mauer, l'ottava generazione della 911 acquista un aspetto più muscolare, con una carrozzeria proposta in un'unica versione leggermente più larga delle precedenti, perché anche i modelli a trazione posteriore ora sfruttano la larghezza della carrozzeria ►►



► prima riservata solo alla trazione integrale. «Cercare in libertà la propria strada, sperimentando il piacere dell'autenticità oltre all'efficienza» così Michael Mauer, descrive il fascino di disegnare auto sportive per lo storico marchio. E la firma dell'artista è nell'accentuata scritta "Porsche" tridimensionale che sovrasta la denominazione del modello, scritta con un carattere tipografico inedito, un tributo estremamente moderno allo stile utilizzato da Porsche negli anni '70.

### UN RICHIAMO ALLO STILE DELLA SERIE G

L'anteriore riprende un tema tradizionale delle prime 911 della serie G: il cofano del bagagliaio proteso in avanti, con un avvallamento evidente davanti al parabrezza. Questi accorgimenti stilistici hanno l'effetto di allungare il frontale e di esaltare il dinamismo estetico. Questo "omaggio stilistico" si attualizza con i fari principali, tipici della 911 – vale a dire tondi ed eretti che si fon-



LA GALLERY  
COMPLETA  
È SU INTERNET  
Inquadra con tablet  
o smartphone  
il QR Code per accedere  
al sito Auto.it



**Una nuova coda.**  
A differenziare con vigore la nuova generazione dai modelli precedenti sono il nuovo arco luci a LED privo di interruzioni e la targa posizionata più in basso.

dono nei parafranghi quasi senza soluzione di continuità – che sono a LED di nuova concezione, primo biglietto da visita del progresso tecnologico della 911 che incontreremo in ogni particolare.

I fari principali “Matrix LED System” opzionali sono stati disegnati per esaltare visualmente l’innovazione high-tech, così come le luci di marcia ottimizzate per la luce diurna. Nella vista anteriore dominano le linee orizzontali. Le prese d’aria sono raggruppate in

un’unità grafica organica, tramite una mascherina di aspirazione nera, priva di interruzioni, con le luci frontali molto più sottili.

## LARGA E FILANTE

La nuova 911 è più lunga di 20 millimetri a parità di passo, ma, soprattutto, si è allargata di 45 millimetri sull’asse anteriore per tutti i modelli e di 44 millimetri su quello posteriore per la Carrera S. La nuova 911 appare così ancora più appiattita, ►►

## QUANDO LO SPOILER È INTELLIGENTE

**Un importante contributo all'ottimizzazione aerodinamica** è dato dal nuovo spoiler posteriore adattivo: è molto più grande e largo e offre un migliore equilibrio tra resistenza dell'aria e portanza ridotta. Del tutto nuova è la posizione intermedia "Eco". In questa posizione, la resistenza aerodinamica è minima e si riduce il consumo di carburante. Estratto completamente in posizione "Performance", lo spoiler posteriore compensa al massimo la portanza sull'asse posteriore. In pratica, lo spoiler della nuova 911 viene impostato su tre posizioni principali in base alla rispettiva situazione di marcia e alla modalità di guida selezionata. Fino a una velocità di 90 km/h, rimane chiuso. Se la 911 accelera ulteriormente, allora fuoriesce in posizione "Eco". E qui rimane fino a 150 km/h. Superando tale velocità, si porta automaticamente in posizione "Performance". In modalità "Sport", "Sport Plus" e "Wet", lo spoiler si alza in posizione "Performance" a partire da una velocità di 90 km/h.





Oltre i 150 km/h.  
**ASSETTO PERFORMANCE**



►► in particolare guardandola dal davanti. Le moderne linee dritte del frontale vengono riprese con coerenza nella vista laterale. La porta appare montata senza soluzione di continuità tra il parafrangente anteriore e quello posteriore, integrandosi in modo lineare e pulito nella silhouette della vettura. Il taglio molto più profondo della fiancata rispetto al modello precedente garantisce un baricentro visivamente più basso e contribuisce a determinare l'aspetto più compatto della nuova 911.

### **MANIGLIE ELETTRICHE**

Le maniglie porta sono a filo carrozzeria e fuoriescono elettricamente all'avvicinarsi del guidatore. Gli specchi retrovisori esterni acquisiscono una personalità che va oltre la funzione di indispensabile strumento di guida, perché il design spigoloso e aerodinamico è complementare ed esalta i morbidi fianchi dell'auto. Oltre alla loro funzione e al contributo stilistico, gli specchi retrovisori sono stati ottimizzati per ridurre al minimo i fruscii aerodinamici. Il guscio inferiore è nero di serie o nel colore della vettura come optional. ►►

## ► ARCO DI LUCI POSTERIORI

Rientranze accentuate e coda bassa: una caratteristica che si tramanda nell'evoluzione della specie della Porsche 911. A differenziare con vigore la nuova generazione dai modelli precedenti sono il nuovo arco luci a LED privo di interruzioni e la targa posizionata più in basso.

Una mascherina nera lucida unisce il lunotto alla griglia del motore, per formare un'unità grafica che integra lo spoiler estraibile. Le lamelle disposte verticalmente della presa d'aria catturano le linee del lunotto. La terza luce di stop, posizionata al centro, è stata integrata nelle linee verticali delle lamelle. Quando lo spoiler fuoriesce la copre e, per

ACCELERAZIONE

**3.5** SEC

A 0 A 100 KM/H

questo, è dotato di una seconda luce stop. Come caratteristica distintiva, i modelli a trazione posteriore hanno lamelle nere, mentre i modelli a trazione integrale dispongono di inserti cromati nella griglia posteriore. Lo spoiler posteriore è diventato molto più largo, quasi fino al bordo esterno dei fari posteriori, e con la superficie cresciuta del 25% offre caratteristiche aerodinamiche migliori. L'unica giuntura presente su ciascun lato rende più liscia la parte superiore della coda.

Grazie ai gruppi ottici integrati, è stato possibile ridisegnare gli indicatori di direzione, che ora racchiudono la fascia luminosa e inquadrano la scritta centrale in rilievo "Porsche".

Spostando la targa verso il basso, tra i terminali di scarico integrati a filo nella coda, la grembialatura posteriore può chiudersi verso il basso senza interruzioni visive. L'in-





**Leggera.** Proseguendo nello sviluppo del materiale misto, nella carrozzeria la percentuale di acciaio è diminuita dal 63% del precedente modello al 30% attuale.



## GUARDARE AVANTI!

Per Michael Mauer, Direttore del Centro Style Porsche, «Ogni rivoluzione porta nuovi sviluppi». Così sarà per le auto sportive. Diventeranno qualcosa di straordinario, dalla guida autonoma, all'iperconnessione. Ma dovranno ancora portarci in un mondo fatto di emozioni, di sensazioni, di sfide, di bellezza. Avranno sempre un volante per poterle, in ogni momento, guidare da soli. E la loro linea rifletterà la costante evoluzione tecnica. Ma anche la Porsche del più lontano futuro sarà sicuramente riconoscibile come una Porsche.

tegrazione dei riflettori e delle fuoriuscite dell'aria esterne nella zona nera della coda la rende più morbida, più lineare e più larga.

## AERODINAMICA E ALLUMINIO

Con la nuova 911, Porsche ha progettato una struttura della carrozzeria del tutto nuova, proseguendo nello sviluppo del materiale misto, con la percentuale di acciaio diminuita dal 63% del precedente modello al 30% attuale. Gli esterni ora sono completamente in alluminio, dal muso fino alla coda. Anche nella scocca vengono sempre più utilizzati profili estrusi in alluminio, come per i longheroni anteriori e posteriori, le soglie interne ed esterne, nonché i rinforzi del pianale: la loro percentuale sale dal 3 al 25%. Il resto della scocca è in acciaio ad alta resistenza.

I componenti della struttura che formano la cella dell'abitacolo sono realizzati con acciai ad altissima resistenza sagomati a caldo, che assorbono i carichi per soddisfare i requisiti di crash test e danno il loro contributo alla costruzione integrata e intelligente.

Eccezioni al concetto di alluminio totale della carrozzeria sono le varie versioni del tetto. Mentre la 911 Coupé di serie ha un rivestimento completamente in metallo leggero, il tetto scorrevole/inclinabile opzionale è in acciaio. Sempre a richiesta, si può avere anche un tetto in vetro con tendina interna. L'aerodinamica attiva di nuova concezione

della nuova 911 incrementa ulteriormente l'equilibrio tra efficienza energetica e performance. A tale scopo, è stata modificata la strategia di regolazione degli elementi attivi di spoiler posteriore e farfalle dell'aria di raffreddamento in base alla velocità di marcia e al programma di guida. La nuova 911 regola ora la sua aerodinamica tra la modalità "Eco" – ottimizzata nell'efficienza – e la configurazione "Performance" – ideale nella guida dinamica. Lo spoiler, inoltre, contribuisce al raffreddamento dell'aria di sovralimentazione: a temperature elevate dell'aria di sovralimentazione, lo spoiler viene estratto già a partire da 60 km/h, per impedire perdite di potenza. Un'ulteriore funzionalità è la posizione di compensazione che, a tettuccio scorrevole aperto, fa fuoriuscire ulteriormente lo spoiler a partire da 90 km/h.

## FARFALLE REGOLABILI

L'aerodinamica attiva di nuova concezione gestisce anche le farfalle dell'aria di raffreddamento a regolazione continua nel frontale, che si aprono e chiudono in base a temperatura, carico e velocità. Di conseguenza, quando non servono aperte la 911 oppone la minima resistenza al flusso d'aria e il consumo diminuisce. A partire da 150 km/h le farfalle si aprono e da 170 km/h sono completamente aperte. Questa modalità assicura l'equilibrio aerodinamico ottimale per la migliore dinamica di guida alle alte velocità. ■

GLI INTERNI  
COMPLETAMENTE  
RIPROGETTATI  
SONO  
UNA PIETRA  
MILIARE  
CHE VERRÀ  
RICORDATA

# BENVENUTI A BORDO



**/CHIA·RÉZ·ZA/** "QUALITÀ PROPRIA  
DI CIÒ CHE È CHIARO O LUCENTE".

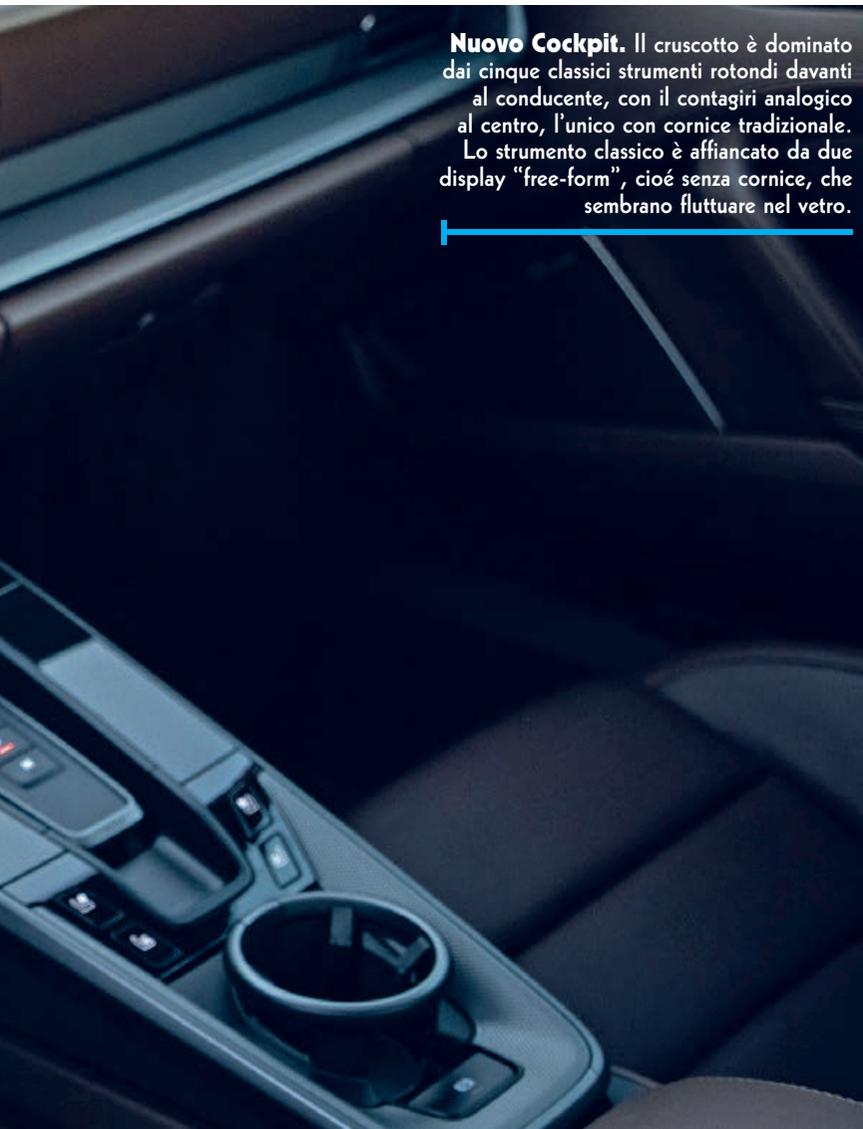




Il nuovo cockpit riacquista i pregi di chiarezza e univocità formale che caratterizzavano la prima generazione di 911. Il cruscotto, come allora, scorre lungo l'intera larghezza dell'abitacolo tra due piani alari orizzontali. Incassato sotto alla superficie alare che funge da copertura, dispone di un piano di comando nero, collocato in orizzontale. Questo viene dominato dai cinque classici strumenti rotondi Porsche davanti al conducente, con il contagiri analogico al centro, l'unico con cornice tradizionale. Lo strumento classico viene ora affiancato da due display "free-form", cioè senza cornice, che sembrano fluttuare nel vetro. La precisione analogica tradizionale e l'integrazione digitale high-tech si fondono, secondo la filosofia progettuale tipica del marchio. I bordi in vetro esposti del display free-form da 7" trasmettono eleganza e leggerezza. Siamo nel 2019, quindi non c'è più la chiave di accensione: la nuova 911 viene fornita ►►



**Senza chiave.** la nuova 911 viene fornita di serie con Keyless Go e selettore rotante per l'avvio del motore



**Nuovo Cockpit.** Il cruscotto è dominato dai cinque classici strumenti rotondi davanti al conducente, con il contagiri analogico al centro, l'unico con cornice tradizionale. Lo strumento classico è affiancato da due display "free-form", cioè senza cornice, che sembrano fluttuare nel vetro.



**Più comodi.** I nuovi sedili posteriori hanno uno schienale di circa 20 millimetri più alto e un piano di seduta più largo.

## COMANDI FUNZIONALI E INTERATTIVI

**Sopra la consolle centrale è integrato, a filo, il nuovo touchscreen PCM da 10,9".**

In fatto di digitalizzazione, la 911 fa un salto nel futuro grazie alla connettività permanente e a nuove funzionalità e servizi. Tra l'altro, il PCM include di serie una navigazione online basata su dati Swarm e il sistema Porsche Connect Plus.

La superficie davanti all'unità non è solo un elemento decorativo: infatti, serve da poggiamano e facilita l'azionamento rapido e senza distrazioni. Al di sotto si trova un gruppo di interruttori con cinque tasti, dal disegno classico a levetta e che consentono di accedere direttamente a importanti funzioni dell'auto. Grazie alla loro posizione esposta, sono intuitivi da azionare. Nella nuova 911, pur così tecnologica, Porsche ha lasciato al guidatore il piacere di azionare alcuni tasti di selezione fisici, non delegando tutte le funzioni ai controlli digitali. In base all'allestimento, è possibile attivare, per esempio, la modalità "Wet" con un tasto, oppure irrigidire ulteriormente gli ammortizzatori PASM. La bocchetta d'aria centrale funge da raccordo con la consolle centrale, la cui superficie lucida sensibile al tocco diventa il display del touchscreen.

La qualità dell'aria immessa nell'abitacolo è controllata dallo ionizzatore opzionale collocato nel flusso d'aria del climatizzatore automatico. Riduce la quantità di germi e altre sostanze nocive. In questo modo migliora la qualità dell'aria all'interno dell'abitacolo e aumenta sensibilmente il benessere degli occupanti. I lati interni della porta completamente ridisegnati riprendono le linee orizzontali del cruscotto. Il rivestimento è molto essenziale e lineare e abbina l'eleganza all'elevata funzionalità, offrendo molto spazio per riporre gli oggetti. Anche i sedili hanno subito un profondo cambiamento. Grazie alla costruzione leggera, la nuova struttura riduce il peso della vettura di circa tre chilogrammi.



**Dettagli ergonomici.** L'interruttore "Mode" è stato ridisegnato e si presenta più moderno e semplice da azionare. Al centro, il gruppo di interruttori con cinque tasti, dal disegno classico a levetta.



### Cambio compatto.

La consolle centrale è più larga e valorizza l'ampiezza del cruscotto e dell'abitacolo. Sono state ridotte le funzioni della leva selettoria del cambio a doppia frizione Porsche (PDK), che è diventata molto più compatta di prima.

►► di serie con Keyless Go e selettore rotante per l'avvio del motore. La nuova generazione di volanti mette in luce in modo ancora più conciso e accattivante i tipici principi Porsche di leggerezza e precisione. Gli elementi di comando multifunzione sono integrati come filigrana nel volante e ne sottolineano la leggerezza. L'interruttore "Mode" è stato ridisegnato e si presenta più moderno e semplice da azionare. Anche le inedite leve sul piantone di sterzo hanno raggiunto una perfetta funzionalità ed

ergonomia. A richiesta sono disponibili volanti GT in varie versioni. Tutti con un diametro di 360 millimetri. La consolle centrale è più larga e valorizza l'ampiezza del cruscotto e dell'abitacolo della nuova 911. Sono state ridotte le funzioni della leva selettoria del cambio a doppia frizione Porsche (PDK), che è diventata molto più compatta di prima. La forma e la trama superficiale sono abbinata alla conformazione degli interruttori tattili. ■

# SEMPRE PIÙ POTENTE!

450 CAVALLI, VALVOLE ELETTRICHE, CAMBIO OTTO MARCE A DOPPIA FRIZIONE, TURBOCOMPRESSORI PIÙ GRANDI, INIETTORI PIEZOELETTRICI. TUTTO PER SPINGERE I LIMITI DELLA NUOVA 911 SEMPRE PIÙ IN AVANTI.



**/OR·GÓ·GLIO/** “RIFERISCE A UN FORTE SENSO DI AUTOSTIMA E FIDUCIA NELLE PROPRIE CAPACITÀ, UNITO ALLA GRATIFICAZIONE CONSEGUENTE ALL’AFFERMAZIONE DI SÉ”.

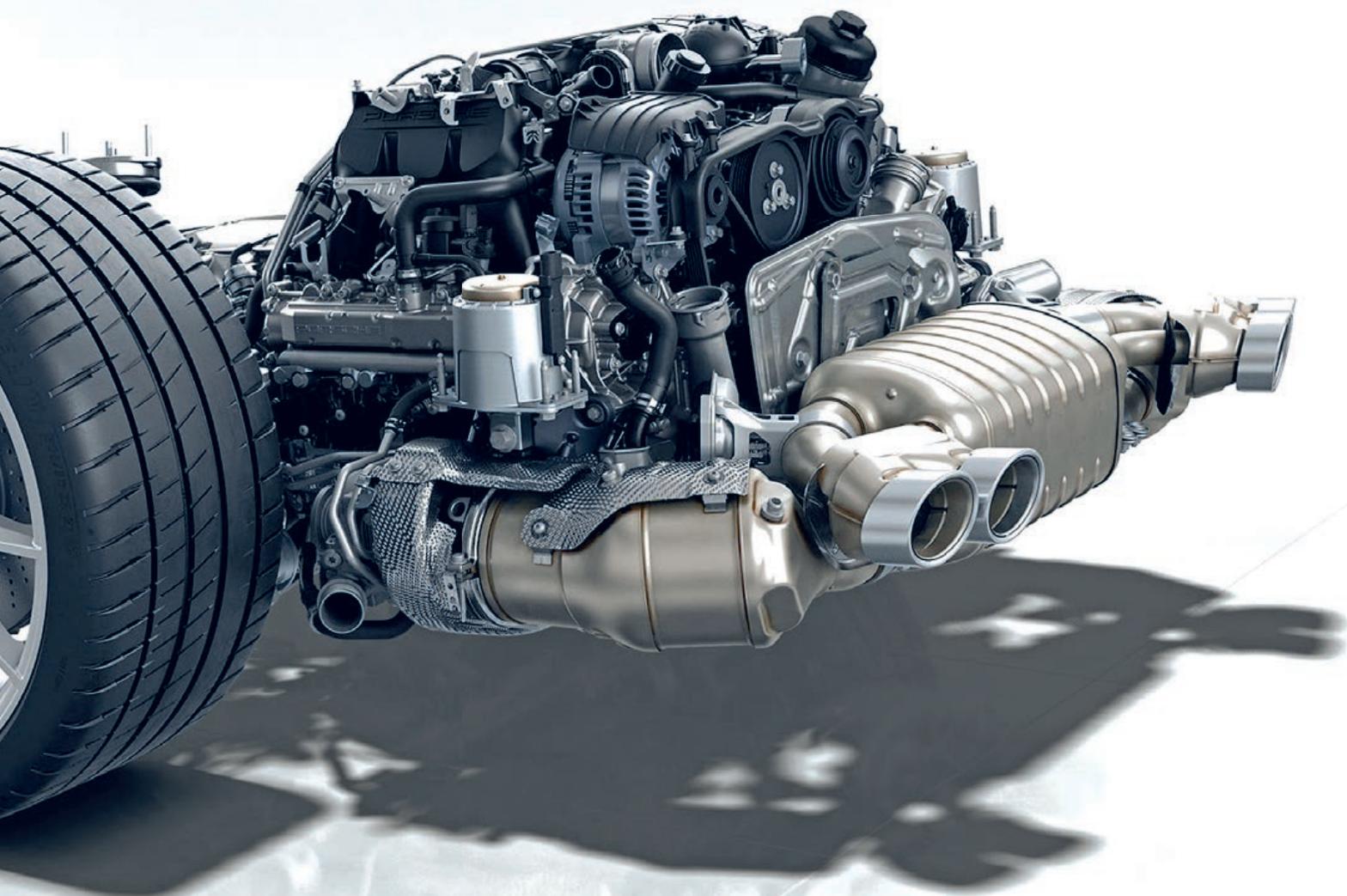
**B**ella quanto vuoi, high-tech all'avanguardia, ma una sportiva non è tale se non ha un cuore generoso.

Prestazioni, potenza, efficienza sono da sempre sinonimi di Porsche.

Con la nuova 911, i motori Boxer a sei cilindri sovralimentati fanno un salto di generazione. Al centro dell'ulteriore sviluppo è stato, soprattutto, l'incremento prestazionale. Una sfida non banale, perché si deve doverosamente confrontare con l'adempimento delle più recenti normative sui gas di scarico, introducendo il filtro antiparticolato per motori benzina (OPF). Cosa si valuta nelle prestazioni dei motori? Risposta, potenza, andamento

della coppia, efficienza e facilità nel salire di giri. E i motori Boxer della nuova Porsche 911 rispondono appieno alle aspettative: oltre all'incremento di 30 CV, che portano all'erogazione di 450 CV a 6.500 g/min, il propulsore sviluppa una coppia maggiore, 530 Nm tra 2.300 g/min e 5.000 g/min.

Il miglioramento nelle prestazioni dei motori passa attraverso nuovi e più grandi turbocompressori, disposti simmetricamente, con valvole Wastegate a comando elettrico; il raffreddamento dell'aria di sovralimentazione di nuova concezione; l'aumento del rapporto di compressione; l'impiego inedito di iniettori piezoelettrici. ►►



## ► A PIENI POLMONI

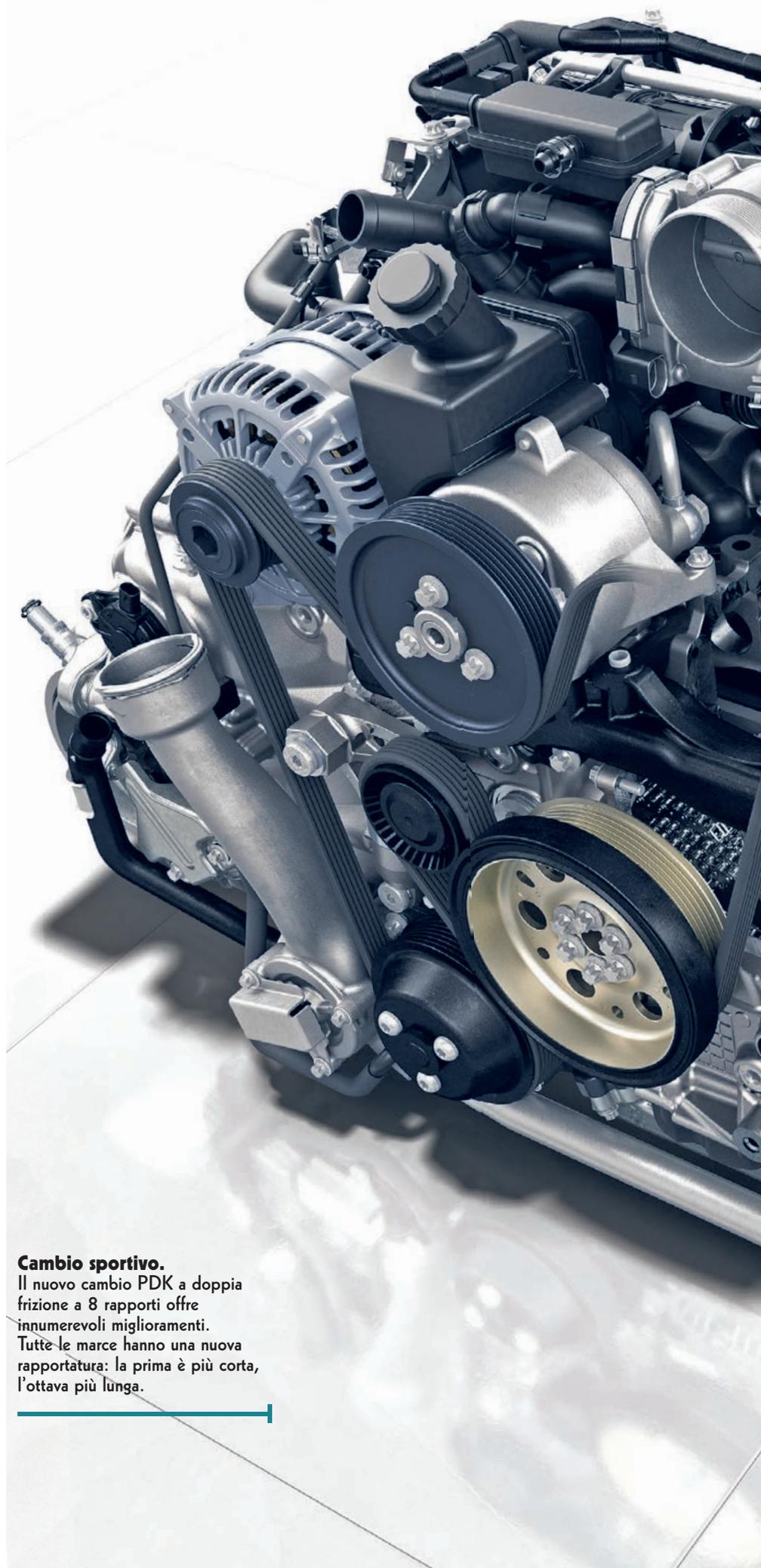
L'aria che entra nel nuovo sei cilindri passa da un canale di aspirazione quasi del tutto ridisegnato. Due turbocompressori speculari sostituiscono quelli finora montati nelle serie precedenti della 911. Le giranti di compressore e turbina sono ora disposte in modo speculare rispetto al motore e ruotano, quindi, in direzioni opposte. Il diametro della girante turbina è salito a 48 millimetri (+ 3 mm), mentre la girante compressore da 55 millimetri è aumentata di quattro millimetri. Grazie ai nuovi collettori in fusione leggera e alle carcasse delle turbine ridisegnate, si sono potuti migliorare i rapporti volumetrici all'ingresso e all'uscita della turbina, contribuendo a incrementare efficienza, risposta, coppia e potenza.

Percorrendo il canale di aspirazione, l'aria compressa fluisce attraverso i due intercooler che, rispetto ai modelli precedenti, hanno invertito la loro posizione con quella del filtro dell'aria. Invece che lateralmente nei parafanghi posteriori, si trovano ora proprio sopra al motore, nel mezzo e al centro, sotto alla griglia del cofano posteriore. In questa nuova posizione, grazie al migliore afflusso e deflusso dell'aria di raffreddamento e all'eliminazione delle strozzature nel percorso dell'aria di processo, è stato possibile migliorare ulteriormente il rendimento degli intercooler.

Per la prima volta, iniettori a comando piezoelettrico provvedono all'iniezione diretta del carburante nelle camere di combustione. Gli iniettori piezoelettrici aprono e chiudono più velocemente rispetto a quelli a comando elettromagnetico utilizzati finora. Di conseguenza, la quantità iniettata può essere ripartita fino a cinque iniezioni per ciclo. L'iniettore apre verso l'esterno, consentendo una migliore distribuzione e polverizzazione del carburante nella camera di combustione.

## SOUND EMOZIONANTE

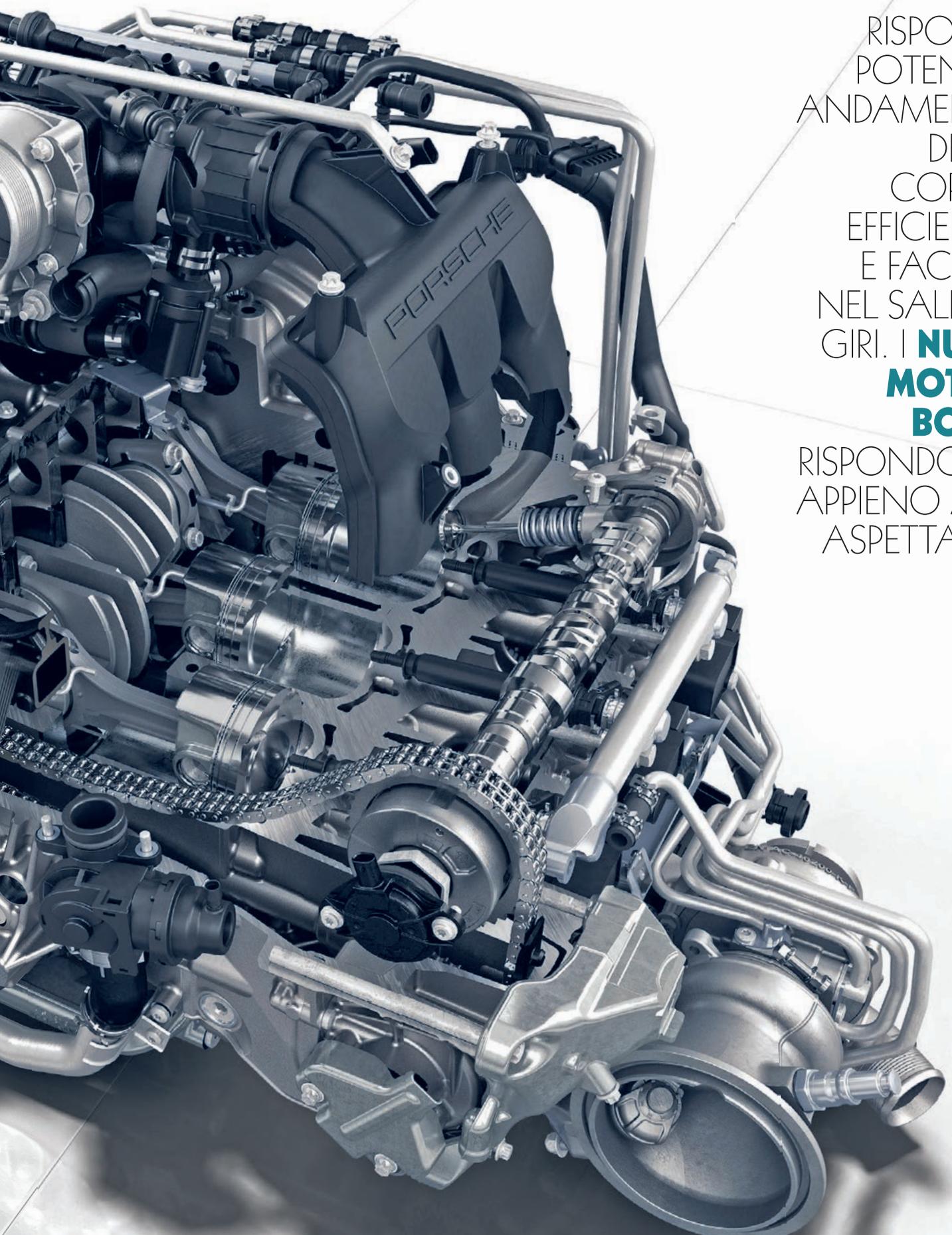
Il piacere di guida di una 911 sta nell'inconfondibile acustica che sprigiona. Ecco perché, in fase di sviluppo, gli ingegneri hanno de- ►



### Cambio sportivo.

Il nuovo cambio PDK a doppia frizione a 8 rapporti offre innumerevoli miglioramenti.

Tutte le marce hanno una nuova rapportatura: la prima è più corta, l'ottava più lunga.



RISPOSTA,  
POTENZA,  
ANDAMENTO  
DELLA  
COPPIA,  
EFFICIENZA  
E FACILITÀ  
NEL SALIRE DI  
GIRI. I **NUOVI  
MOTORI  
BOXER**  
RISPONDONO  
APPIENO ALLE  
ASPETTATIVE

► dicato grande attenzione nell'armonizzare il suono, sia sul lato di aspirazione, sia su quello di scarico. Per conferire una tonalità sonora tipicamente Porsche 911 – rispettando i severi requisiti sulla rumorosità e incorporando il filtro antiparticolato per motori benzina – gli impianti di scarico sono stati completamente riprogettati. Adesso l'impianto a due terminali dispone di farfalle parzializzatrici di scarico, gestite secondo curve caratteristiche e completamente regolabili.

L'azionamento delle farfalle avviene tramite motorini passo-passo elettrici. In questo modo si possono impostare anche posizioni intermedie, per un'esperienza sonora ancora più accattivante. A richiesta è disponibile un impianto di scarico sportivo, che dispone di due bocche ovali al posto dei due terminali doppi.

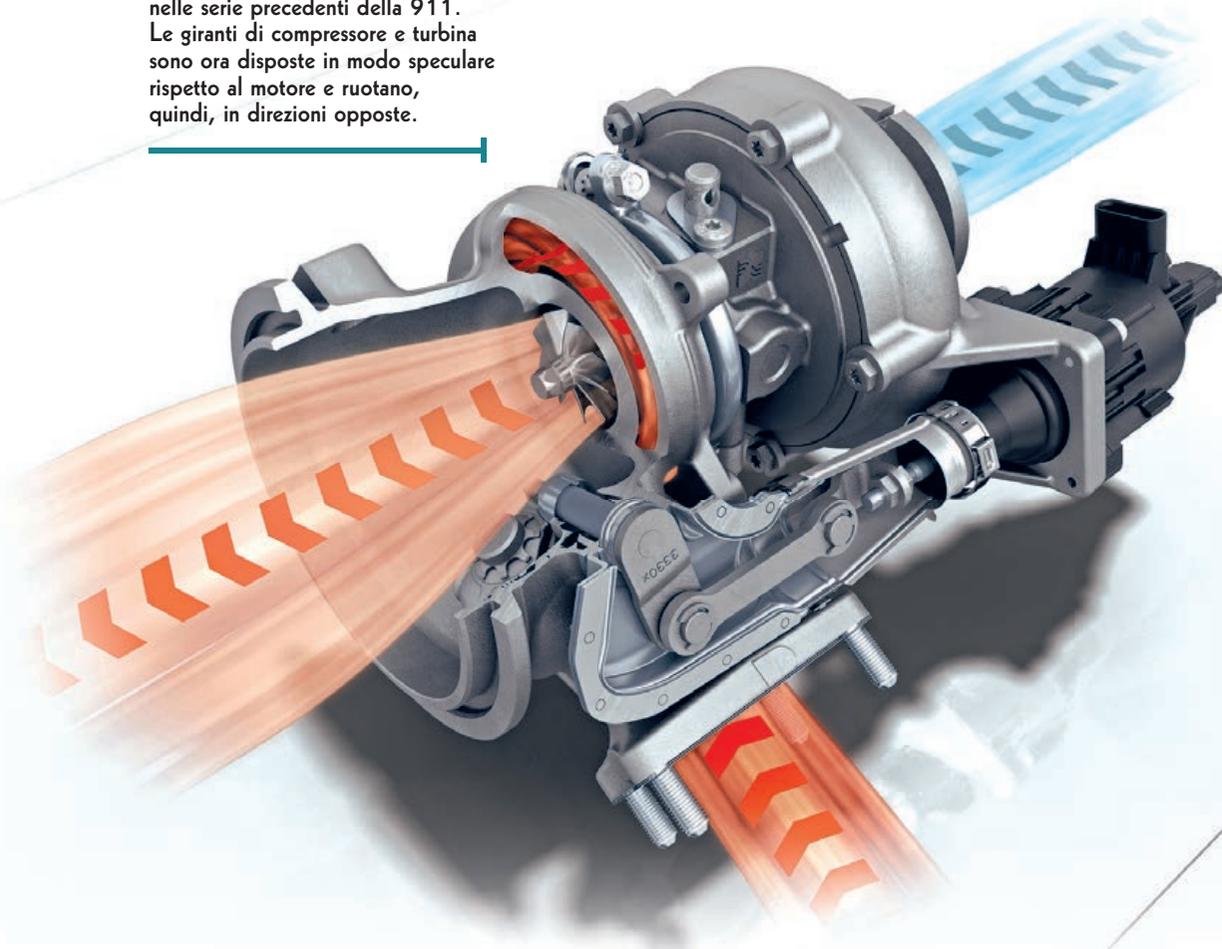
#### **Nuovo canale di aspirazione.**

Due turbocompressori speculari sostituiscono quelli finora montati nelle serie precedenti della 911. Le giranti di compressore e turbina sono ora disposte in modo speculare rispetto al motore e ruotano, quindi, in direzioni opposte.

## **SUPER OTTO**

La 911 Carrera S e la 911 Carrera 4S montano di serie il primo cambio a doppia frizione a otto rapporti (PDK) destinato alle vetture sportive Porsche. Rispetto al conosciuto cambio a sette rapporti dei modelli precedenti, il nuovo PDK offre innumerevoli miglioramenti. Il conducente lo percepisce subito, perché tutte le marce hanno una nuova rapportatura: la prima è più corta, l'ottava più lunga. In questo modo si sono potuti contenere i regimi nelle marce alte. Ne consegue un andamento armonioso dei rapporti e maggiori potenzialità nel ridurre i consumi. La massima velocità viene raggiunta in sesta marcia.

Altri provvedimenti adottati per limitare le perdite di potenza e, quindi, il consumo carburante sono l'impiego di una pompa dell'olio regolata e oli a bassa viscosità di ►►





## IL SEGRETO DELLE VALVOLE ELETTRICHE

**Nuovo è anche il comando delle valvole Wastegate.**

Adesso la loro regolazione non avviene più per depressione, ma tramite motorini passo-passo elettrici. Il vantaggio è che la regolazione della pressione di sovralimentazione diventa più rapida e precisa. Nella 911 Carrera S con OPF, la pressione di sovralimentazione massima è di circa 1,2 bar.

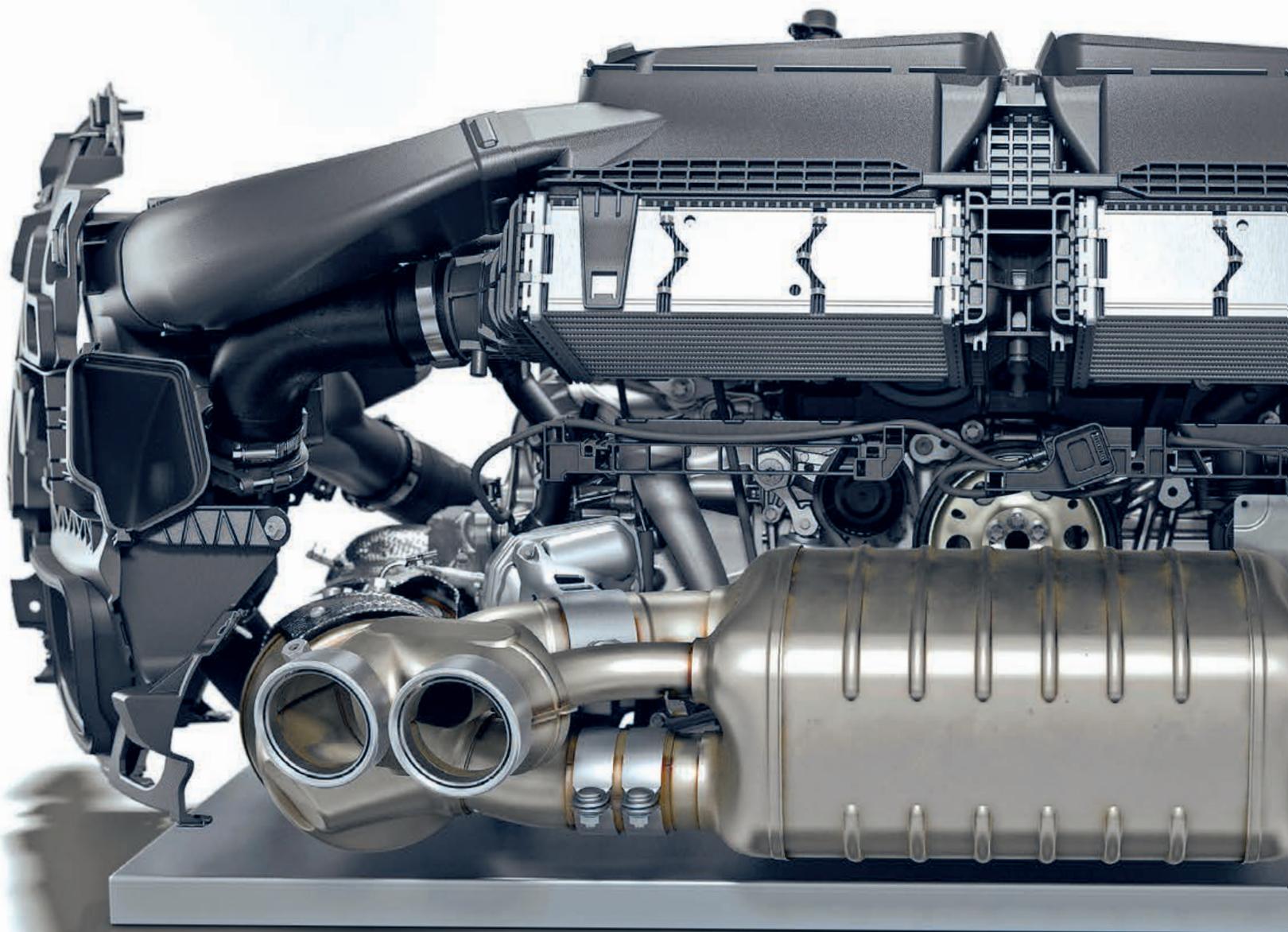
Per una migliore combustione, la fasatura variabile delle valvole VarioCam Plus gestisce la risposta dell'acceleratore con alberi a camme di aspirazione asimmetrici, a fronte di una corsa delle valvole breve. Vale a dire che, in posizione di carico parziale, le due valvole adiacenti di un cilindro si aprono con corse differenti. Se finora la corsa più breve per entrambe le valvole di aspirazione era di 3,6 millimetri, nel nuovo motore diventa di 2,0 e 4,5 millimetri.

Grazie all'eliminazione delle strozzature nella fascia di carico parziale e ad altre ottimizzazioni, è stato possibile migliorare la preparazione della miscela e la combustione, mentre i consumi e le emissioni diminuiscono.

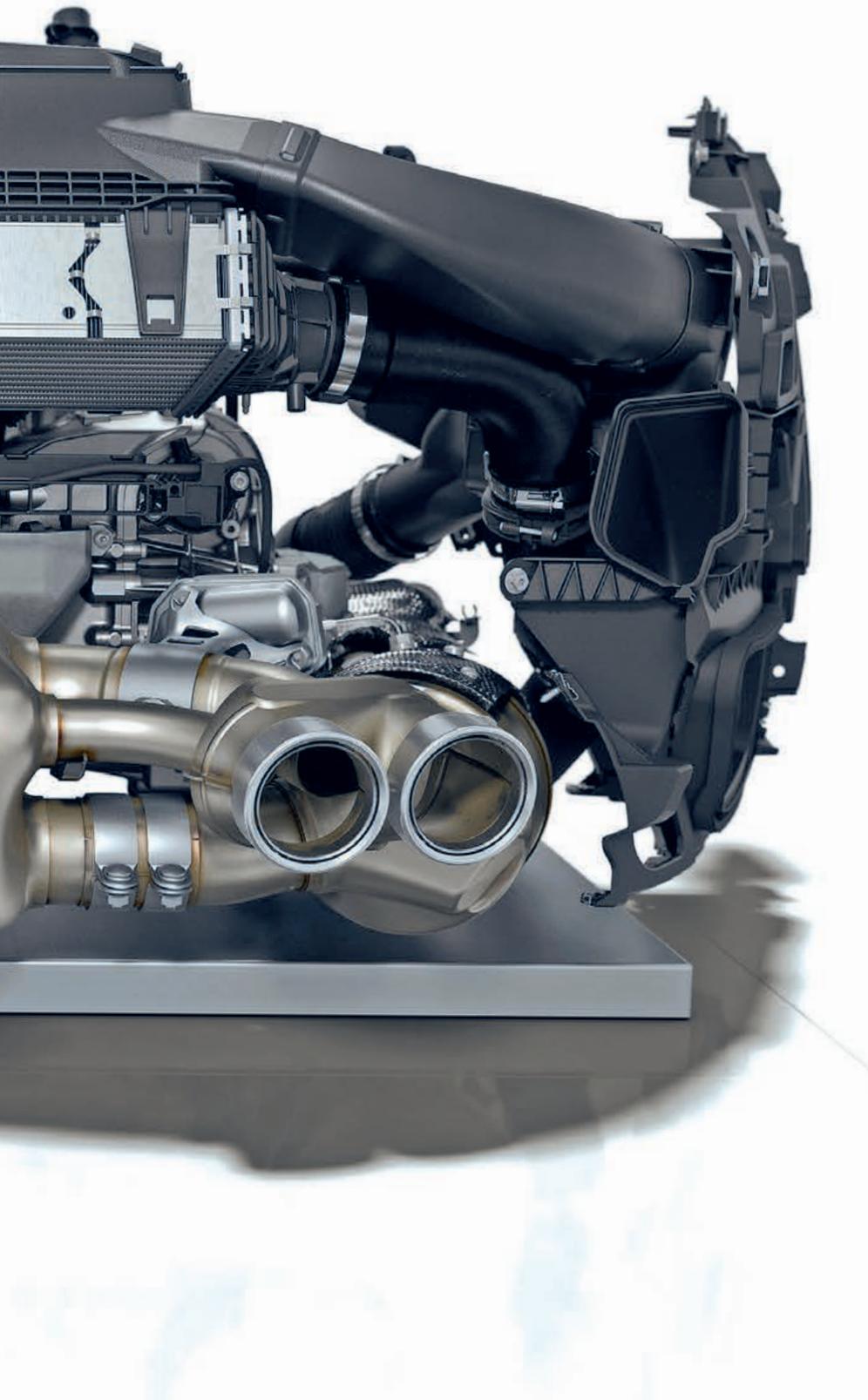
La maggiore rotondità di funzionamento ai bassi regimi e carichi va a tutto vantaggio del comfort di marcia. Nel passaggio alla corsa completa, quando si richiede una maggiore potenza al motore, entrambe le valvole di aspirazione di un cilindro si aprono con movimento parallelo.

---

**Miscela.** La regolazione non avviene più per depressione, ma tramite motorini elettrici. Il vantaggio è che la regolazione della pressione di sovralimentazione diventa più rapida e precisa.



PER CONFERIRE UNA TONALITÀ SONORA  
TIPICAMENTE PORSCHE 911  
**GLI IMPIANTI DI SCARICO** SONO STATI  
COMPLETAMENTE RIPROGETTATI



**L'impianto a due terminali dispone di farfalle parzializzatrici di scarico, gestite secondo curve caratteristiche e completamente regolabili**

►► nuova formulazione. Di conseguenza, la pressione dell'olio necessaria per cambiare e attuare la frizione viene regolata in base al fabbisogno, mentre si riducono le perdite di potenza nel cambio.

Grazie alle nuove cambiate "lampo", la dinamica di guida della 911 si può apprezzare con ancora più intensità. Questa funzione è disponibile quando si sale di marcia, sia in modalità manuale, sia con "Sport Plus" attivato in modalità automatica.

Come nelle sportive 911 GT, si hanno tempi di cambiata più rapidi, soprattutto a regimi e carichi elevati. Vengono attuate da un cambio di frizione a comando idraulico notevolmente migliorato durante la fase di passaggio da una marcia all'altra, grazie a un "bypass di riempimento" supplementare.

## **TRAZIONE PERFORMANTE**

L'aumento di prestazioni della nuova 911 Carrera 4S è stato accompagnato dall'ulteriore sviluppo della trasmissione sull'asse anteriore. Il gruppo composto da frizione e differenziale, ora raffreddato ad acqua, dispone di lamelle frizione rinforzate per una maggiore sollecitabilità e robustezza.

Nel complesso, la trasmissione sull'anteriore assieme al PTM (Porsche Traction Management) offre un miglioramento della trazione sull'asciutto, ma anche sulla neve e in condizioni di bagnato.

In termini di dinamica di guida, sono state ottimizzate precisione, prestazioni e sfruttamento nell'impiego veloce, anche in pista. ■

# AI LIMITI DELLA **PERFORMANCE!**

IL SISTEMA DI CONTROLLO DELLA STABILITÀ DELLA NUOVA PORSCHE 911,  
GESTENDO I DATI CHE ARRIVANO DALL'ESTERNO,  
PERMETTE DI GUIDARE IN SICUREZZA AI LIMITI MASSIMI DELLA PRESTAZIONE





**/AT·TEN· ZIÓ·NE/** “È UN PROCESSO COGNITIVO CHE PERMETTE DI SELEZIONARE ALCUNI STIMOLI AMBIENTALI TRA I MOLTI DISPONIBILI A UN DATO MOMENTO E DI IGNORARNE ALTRI.”

**Ascolta l'asfalto.**

Il programma di guida “Wet” grazie a dei sensori acustici, è in grado di riconoscere gli spruzzi d'acqua che turbinano nei passaruota anteriori e, quindi, rilevare le condizioni del manto stradale con evidenti situazioni di bagnato.

**U**n tempo si definiva “la giungla d’asfalto” per rappresentare le insidie che ogni automobilista deve affrontare per guidare in sicurezza. Oggi, grazie al supporto dell’elettronica, che offre soluzioni inimmaginabili fino a poco tempo fa, per trovare un paragone che si addica all’intelligenza dei sistemi di supporto alla guida occorrerebbe rivolgersi al mondo dei videogames. Se non fosse offensivo per gli ingegneri Porsche, potremmo dire che si sono ispirati a “Need for speed” o “Granturismo”...

Sono numerosi e inediti i ritrovati tecnici sviluppati da Porsche per la nuova 911. Particolarmente appariscenti gli occhi: i nuovi fari principali Matrix LED opzionali con PDLs Plus rappresentano il più alto livello tecnologico dell’illuminazione Porsche. Il centro del faro è costituito da 84 singoli LED, che lavorano assieme alle lenti e ai LED ad alte prestazioni dell’abbagliante supplementare. La zona illuminata e l’intensità del fascio luminoso generato corrispondono a quelle di una luce laser. La luce viene distribuita in modo che il conducente abbia sempre la massima illuminazione possibile della carreggiata, senza abbagliare o compromettere altri utenti della strada. L’evoluto modulo del faro comprende vari componenti comandabili in modo estremamente versatile e indipendente tra loro, in base ai rilevamenti della telecamera, ai dati di navigazione e alle condizioni della vettura.

### ILLUMINAZIONE ADATTIVA

Grazie alla gestione intelligente della distribuzione della luce, è possibile integrare funzioni che aumentano notevolmente il comfort di marcia e la sicurezza di guida.

- Tramite la telecamera, il sistema è in grado di riconoscere segnali stradali fortemente riflettenti e di dissolverli selettivamente.
- Incrociando altre vetture, con la funzione “boost” il traffico contrario non solo viene chiuso in dissolvenza segmento per segmento, ma s’intensifica ulteriormente anche l’illuminazione della propria parte di carreggiata.

Lo sguardo del conducente viene quindi indirizzato in modo mirato, a tutto vantaggio di comfort e sicurezza.



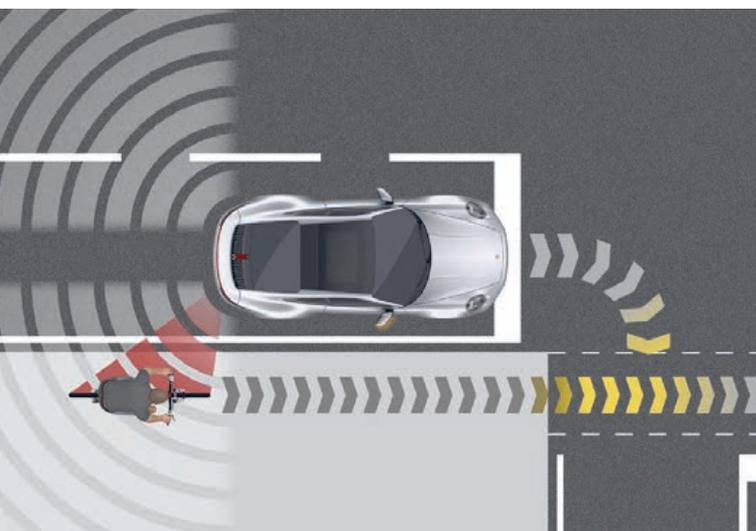
- La luce in curva si attenua o intensifica dolcemente e permette, quindi, agli occhi di adattarsi con delicatezza.

### ASSISTENTE NEL TRAFFICO

La nuova 911 offre di serie una combinazione di sistemi di assistenza che rendono più confortevole e sicura la guida nel traffico quotidiano. L’assistente di avvertimento e frenata, supportato da telecamera, riduce significativamente il rischio di collisioni con veicoli, pedoni e ciclisti.

- Al primo livello, il sistema avverte il conducente visivamente e acusticamente.
- Se aumenta il rischio, il secondo livello in- ►►

**Mai più distratti.**  
Per offrire più sicurezza durante la guida su strade secondarie sconosciute e tortuose, prima di curve strette il sistema visualizza un indicatore di direzione nel display della strumentazione.



## FRENATE DA BRIVIDI

**Poiché le nuove ruote posteriori sono in grado trasmettere**

al suolo più forza frenante, il diametro dei dischi posteriori è salito da 330 a 350 millimetri. Inoltre, è stato accorciato l'intervento del pedale che adesso è realizzato in un materiale misto composto da acciaio, fibra di carbonio e plastica. Il freno interviene con maggiore reattività e la maggiore rigidità del collegamento fa percepire al conducente un punto di pressione estremamente preciso. I piloti più esperti, in particolare, sapranno apprezzare il feedback ottimizzato del comando. La revisione dell'impianto frenante è stata completata sostituendo il servofreno pneumatico con uno elettrico.

Per tutti i modelli 911 è disponibile il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) opzionale. I freni ceramici puntano su peso contenuto e insensibilità al fading.

►► interviene con una frenata.

- Poi, se necessario, viene intensificato l'intervento frenante del conducente fino all'arresto della vettura.

- Se il conducente non reagisce, viene attivata una frenata d'emergenza automatica per mitigare le conseguenze di una collisione.

Il sistema adattivo di regolazione della velocità, disponibile a richiesta, ne amplia considerevolmente le funzionalità, offrendo più comfort di guida e sicurezza soprattutto nel traffico lento. Il pacchetto include una regolazione automatica della distanza con funzione stop-and-go. Con l'ausilio del sensore radar e della telecamera, il sistema monitora la distanza dai veicoli che precedono e la adatta automaticamente. Vengono, inoltre, rilevati i veicoli che arrivano in diagonale dalla corsia vicina alla propria. Se necessario, il sistema frena fino all'arresto della vettura in caso di pericolo con un veicolo che precede.

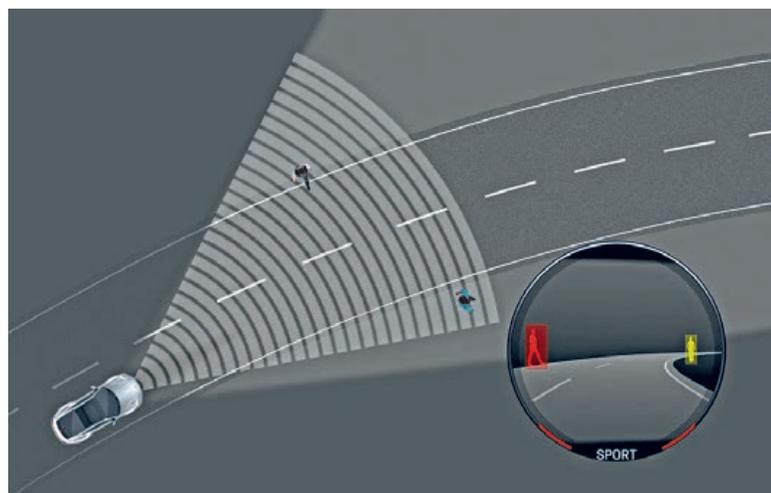
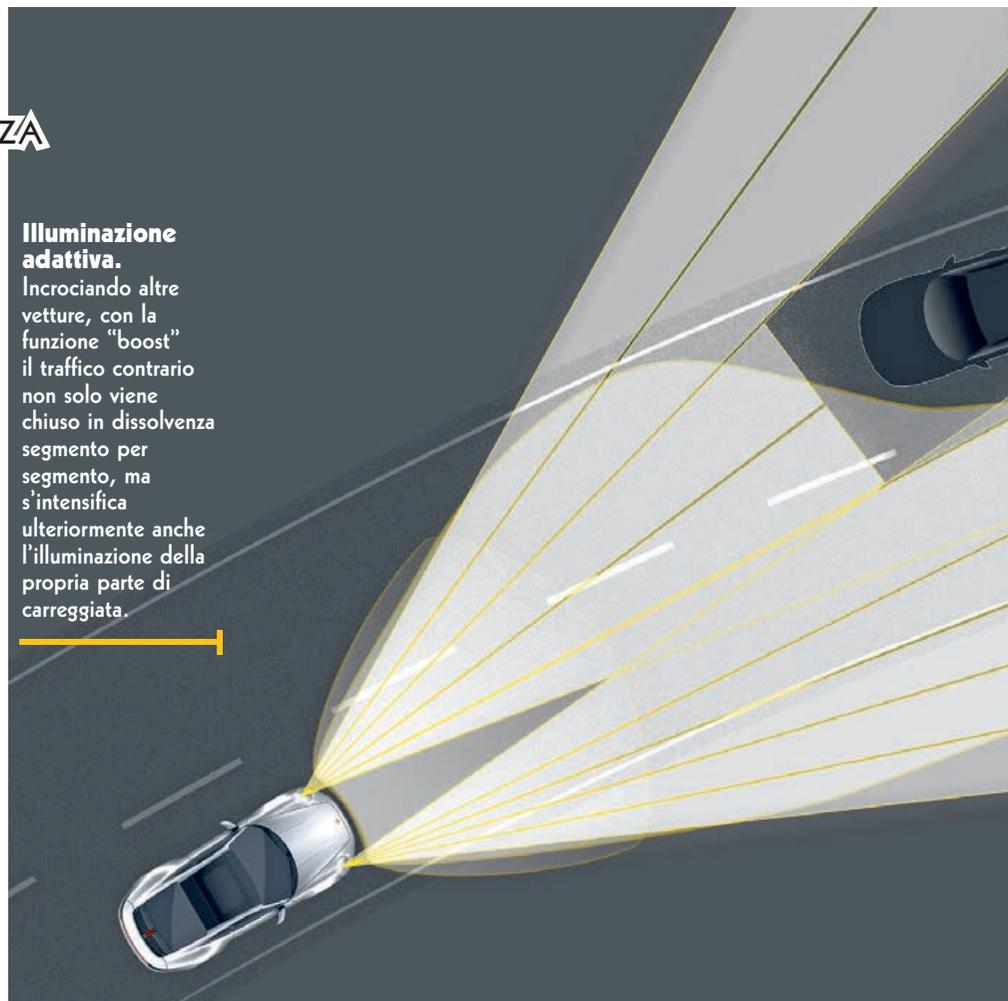
Al verificarsi di una situazione che richiede una frenata d'emergenza, i finestrini laterali e il tettuccio scorrevole/inclinabile si chiudono in automatico. Vengono inoltre attivati i tensionatori reversibili della cintura di sicurezza per conducente e passeggero.

## COPILOTA PER LE STRADE

Cambiare corsia su strade veloci a più corsie comporta situazioni di pericolo sempre più frequenti. L'assistente di mantenimento corsia con riconoscimento dei segnali stradali, disponibile come optional, è basato su una telecamera e reagisce con un supporto alla sterzata quando si lascia la corsia senza aver attivato l'indicatore di direzione. Il sistema, in particolare sui lunghi tragitti, offre un maggiore comfort e aumenta notevolmente la sicurezza. Oltre al supporto alla sterzata, nel PCM (Porsche Communication Management) è possibile attivare anche un segnale acustico. Il sistema è attivo a velocità comprese tra 65 e 250 km/h. L'assistente di mantenimento corsia funziona in combinazione con il riconoscimento dei segnali stradali. Grazie alla telecamera, riconosce sia i limiti di velocità permanenti, sia quelli temporanei, nonché i divieti di sorpasso e gli obblighi indiretti come, per esempio, i cartelli che indicano un centro

### Illuminazione adattiva.

Incrociando altre vetture, con la funzione "boost" il traffico contrario non solo viene chiuso in dissolvenza segmento per segmento, ma s'intensifica ulteriormente anche l'illuminazione della propria parte di carreggiata.

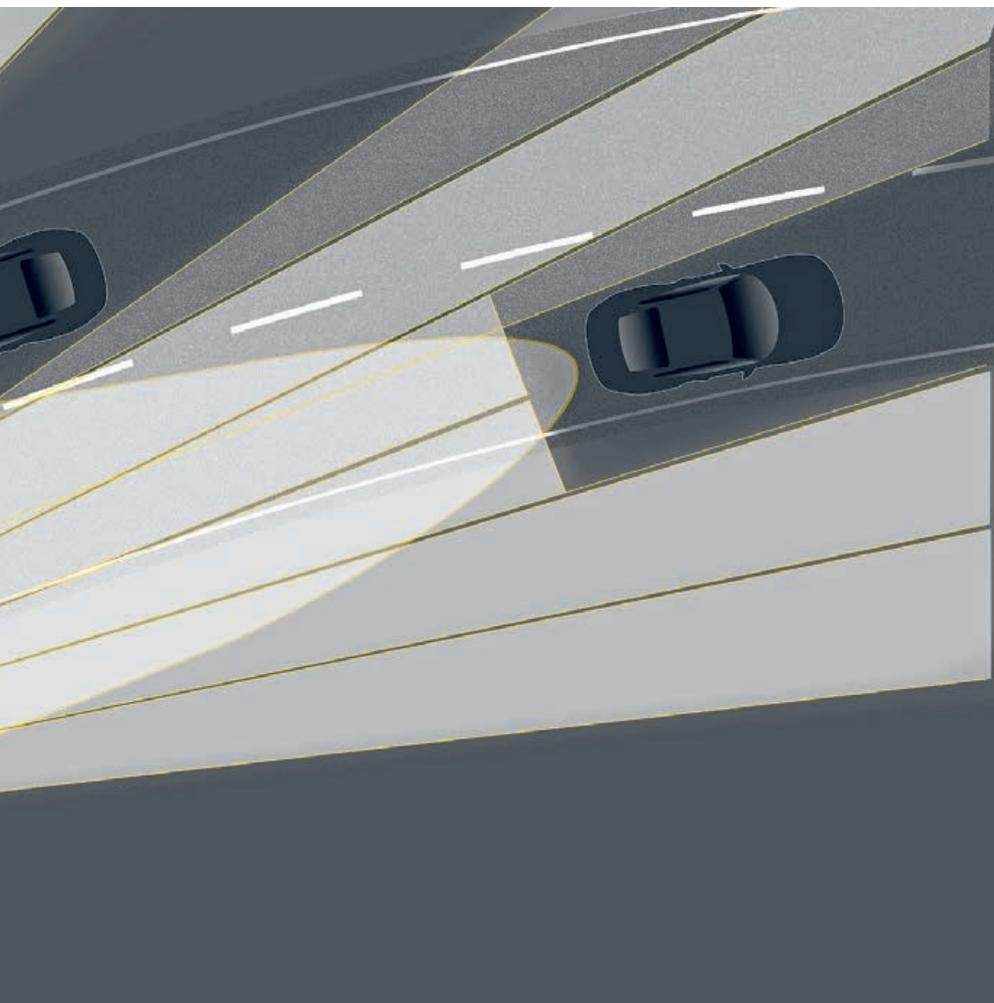


abitato. Il riconoscimento dei segnali stradali viene attivato a seconda della situazione e fa riferimento ad altri sistemi intelligenti della vettura.

Per offrire più sicurezza durante la guida su strade secondarie sconosciute e tortuose, prima di curve strette il sistema visualizza un indicatore di direzione nel display della strumentazione. A integrazione dell'assistente di mantenimento corsia è possibile utilizzare l'assistente per i cambi di corsia di nuova concezione. Mediante un sensore radar, calcola la distanza e la velocità

### Fonti di calore.

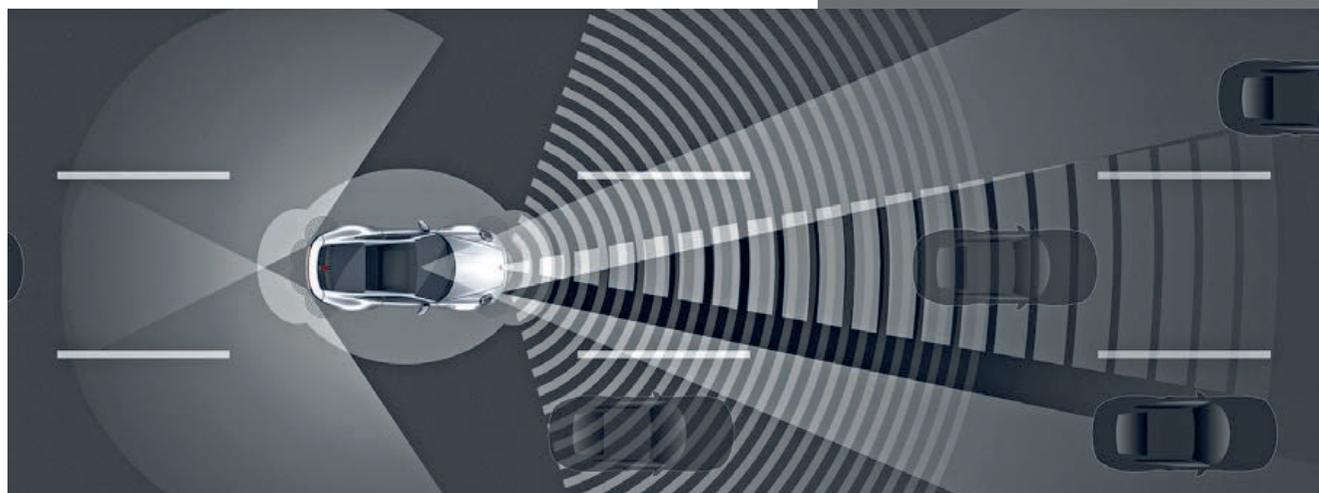
L'assistente di visione notturna attiva una telecamera intelligente, che riconosce nel buio persone e animali e le indica al conducente. Il sistema ha un raggio d'azione di 300 metri.



## OCCHIO DA FELINO

**Dove non arriva la telecamera, per esempio di notte,**

l'assistente di visione notturna attiva una termocamera intelligente, che riconosce nel buio persone e animali e le indica al conducente. Il sistema ha un raggio d'azione di 300 metri. L'elettronica è in grado di classificare la fonte di calore, distinguendo, per esempio un animale da una motocicletta ferma con il motore ancora caldo. Nelle aree edificate, l'assistente di visione notturna è disattivato, per evitare segnalazioni erranee, come per esempio la presenza di cani al guinzaglio sul marciapiede. In combinazione con i fari Matrix LED opzionali, le persone o gli animali rilevati vengono evidenziati mediante breve illuminazione.



### Sensore radar.

L'assistente per i cambi di corsia calcola distanza e velocità dei veicoli in avvicinamento sulle corsie laterali. Se sono ritenute troppo critiche per effettuare un cambio corsia, il sistema fa scattare una spia luminosa nello specchio retrovisore esterno destro o sinistro. Il sistema rileva le vetture circostanti fino a una distanza di 70 metri.

dei veicoli in avvicinamento sulle corsie laterali. Se la velocità e la distanza rispetto al proprio veicolo sono ritenute troppo critiche per effettuare un cambio corsia, il sistema fa scattare una spia luminosa nello specchio retrovisore esterno destro o sinistro. Il sistema rileva le vetture circostanti fino a una distanza di 70 metri e si attiva a un intervallo di velocità compreso tra 15 e 250 km/h.

### ASSETTO NEUTRO

L'assetto della Porsche 911 è il punto di riferi-

mento tra le auto sportive, in tutte le generazioni da oltre 50 anni. Con il telaio della nuova 911, Porsche continua a sfruttarne il potenziale nella dinamica di guida, con una tecnologia da pista. L'obiettivo è ottenuto con le nuove dimensioni miste delle ruote, con cerchi da 20" sull'asse anteriore e da 21" su quello posteriore, con pneumatici notevolmente più larghi rispetto a quelli anteriori. Con questa combinazione, l'asse posteriore dispone di una maggiore tenuta laterale, mentre la trazione della 911 a due ruote motrici ne trae beneficio. Inoltre, ►►

►► gli pneumatici misti hanno un effetto significativo sul bilanciamento dell'auto, perché il comportamento di guida diventa ancora più neutro e controllabile. La nuova 911 presenta pochissima tendenza al sottosterzo o al sovrasterzo e offre al conducente ulteriori riserve di sicurezza, specialmente nella guida dinamica. La taratura dell'assetto viene regolata dal Porsche Active Suspension Management (PASM), di nuova generazione, con una maggiore spaziatura tra sportività e comfort. A richiesta, l'assetto può

## SUPERA GLI OSTACOLI QUOTIDIANI

**Il sistema di sollevamento elettroidraulico opzionale** consente di sollevare di circa 40 millimetri l'asse anteriore. Per esempio, aumentando l'angolo di attacco e la luce libera al suolo sull'asse anteriore, il sistema facilita l'ingresso in garage e autosilo.



LA GALLERY  
COMPLETA  
È SU INTERNET  
Inquadra con tablet  
o smartphone  
il QR Code per  
accedere al sito  
Auto.it





## IL PRIMATO SUL BAGNATO

**Il programma di guida "Wet" è il primo sistema di riconoscimento di strada bagnata**

offerto di serie a livello mondiale. Il sistema della nuova 911 è in grado di riconoscere chiaramente la strada bagnata: grazie a dei sensori acustici, il sistema è in grado di riconoscere gli spruzzi d'acqua che turbinano nei passaruota anteriori e, quindi, rilevare le condizioni del manto stradale con evidenti situazioni di bagnato. Differisce dai sensori pioggia per il comando dei tergi-scristallo, che reagiscono solo otticamente alle gocce d'acqua sul parabrezza quando piove, indipendentemente dalle condizioni della strada. Quando il sistema rileva una condizione di bagnato, viene adattata la risposta dei sistemi Porsche Stability Management (PSM) e Porsche Traction Management (PTM), cioè sospensioni e trazione, e il sistema informa il conducente in merito al riconoscimento di strada bagnata e suggerisce di passare manualmente alla modalità "Wet".

Se il conducente attiva la modalità "Wet", si adattano di conseguenza tutti i sistemi di assistenza alla stabilità e, a partire da 90 km/h, lo spoiler posteriore fuoriesce alla massima deportanza, le farfalle dell'aria di raffreddamento aprono, la curva caratteristica dell'acceleratore si appiattisce e non si può più attivare la modalità "Sport".

essere sostituito da quello sportivo, ribassato di 10 millimetri. Il PASM della nuova 911 è stato migliorato in molti dettagli. Gli ammortizzatori dispongono di una valvola di comando ad alta precisione, a regolazione continua mediante forza magnetica. La combinazione dei nuovi ammortizzatori e del software di regolazione offre vantaggi significativi: all'occorrenza, sia in fase di compressione sia di rilascio, il nuovo PASM consente un'ammortizzazione molto più morbida e più confortevole rispetto al precedente sistema. Sono soprattutto le sollecitazioni rapide e brevi a essere meglio assorbite, per esempio nel percorrere strade di ciottolato. Al contempo, il nuovo PASM permette agli ammortizzatori di lavorare più rigidamente quando serve, il che si traduce in notevoli vantaggi dinamici in termini di stabilità nel rollio, percorrenza su giunzioni stradali, comportamento di sterzo e velocità in curva.

### AGILITÀ SPORTIVA

La nuova sportiva Porsche 911 si muove in modo più agile e è più divertente nella guida sui tracciati tortuosi. Per aumentare l'agilità e la risposta dinamica, lo sterzo è più diretto.

Inoltre, per un migliore feedback al volante viene impiegato un nuovo regolatore di sterzo. Grazie all'algoritmo software avanzato, le condizioni della strada (asciutto, bagnato o neve) si integrano meglio nel comportamento di guida desiderato.

A richiesta è disponibile il servosterzo Plus, tarato sul maggior comfort. A basse velocità lavora con un supporto alla sterzata più favorevole e permette, così, di manovrare e parcheggiare con particolare facilità.

L'asse posteriore sterzante aumenta di pari misura sia la fruibilità nell'utilizzo quotidiano, sia le prestazioni. A seconda della velocità, sterza le ruote posteriori fino a due gradi in direzione opposta o nella stessa direzione rispetto all'asse anteriore. Ne consegue che la 911 diventa ancora più agile in curva, mentre nel traffico cittadino guadagna in manovrabilità, grazie al ridotto raggio di sterzata. A velocità maggiori incrementa la stabilità di marcia, per esempio nei cambi di corsia. ■

# SEMPRE PIÙ SMART!

L'ELETTRONICA DELLA NUOVA PORSCHE 911 SI PRENDE  
CURA DELL'ASSISTENZA ALLA GUIDA E DEI SERVIZI  
D'INFORMAZIONE E INTRATTENIMENTO PER IL GUIDATORE.

## **Porsche Sound.**

Tra gli optional  
l'impianto top è il  
Burmester® High-End  
Surround Sound-  
System, con dodici  
altoparlanti e una  
potenza complessiva  
pari a 855 Watt.



**/CON·NES·SIÓ·NE/**  
“LEGAME DI STRETTA  
RELAZIONE  
E INTERDIPENDENZA  
TRA FATTI,  
IDEE E SIMBOLI”

Il nuovo Porsche Communication Management (PCM), con navigazione online, semplifica notevolmente il comando delle opzioni di informazione e intrattenimento. Numerose funzioni della vettura, finora gestite tramite la strumentazione o la consolle centrale, nella nuova 911 si possono configurare in modo graficamente piacevole tramite il display touch da 10,9" del PCM. I dati cartografici della maggior parte dei Paesi europei sono preinstallati. In molti casi, sono disponibili rappresentazioni cartografiche prospettiche e mappe di navigazione 3D.

Il sistema è intuitivo nell'uso e può essere adattato al gusto personale. Riquadri predefiniti permettono di personalizzare in modo semplice e veloce una schermata "Home" con le funzioni preferite: per esempio, le stazioni radio o le destinazioni di navigazione; i numeri di telefono o l'attivazione dell'impianto di scarico dal sound sportivo. Con pochi sfioramenti delle dita e scorrimenti sulla schermata, si sfogliano i diversi menu, come avviene nello smartphone o nel tablet. Il nuovo PCM consente anche di ingrandire, ridurre o ruotare la visualizzazione con due dita. Inoltre, il display riconosce la scrittura a mano, quindi è possibile semplicemente scrivere sullo schermo la destinazione. Tramite il comando vocale di serie, con supporto online, si possono comodamente utilizzare numerose funzioni del PCM.

## APP E SERVIZI DI CONNESSIONE

La nuova 911, grazie alla scheda SIM integrata, in grado di supportare la connessione LTE, è costantemente connessa in Rete. Il sistema Porsche Connect Plus, che fa parte della dotazione di serie, offre molteplici possibilità di collegamento. Il conducente può accedere tramite il PCM ad Amazon Music e alle funzioni Smart Home offerte da Nest e Radio Plus, una combinazione intelligente tra ricezione radio tradizionale e radio online. Il ►►



**LA GALLERY  
COMPLETA  
È SU INTERNET**  
Inquadra con tablet  
o smartphone  
il QR Code per accedere  
al sito Auto.it

**Centro di controllo.**  
Numerose funzioni della  
vettura, finora gestite  
tramite la strumentazione o  
la consolle centrale, nella  
nuova 911 si possono  
configurare in modo  
graficamente piacevole  
tramite il display touch da  
10,9" del PCM.



► servizio Radio Plus aumenta in modo praticamente illimitato la ricezione della stazione preferita tramite una funzione radio Internet integrata. Se la vettura non riesce più ad agganciare il segnale terrestre della stazione, il sistema passa automaticamente allo streaming online. Sempre di serie: l'App Porsche Connect, con guida utente semplificata.

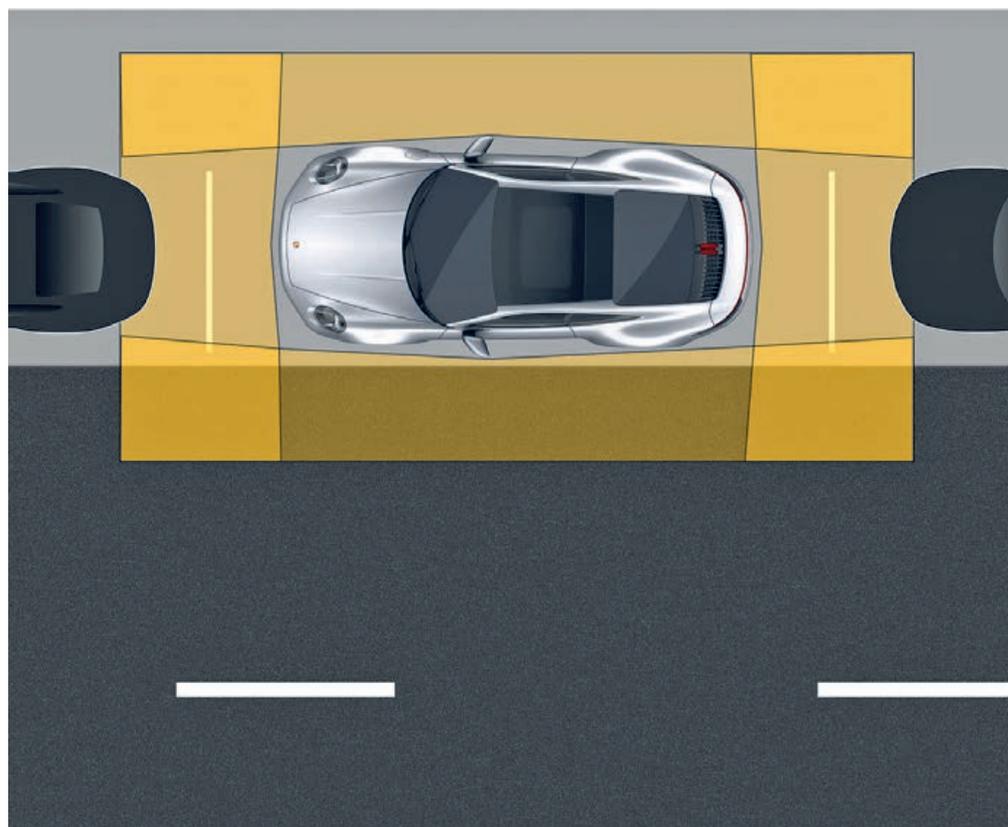
## TRAFFICO SOTTO CONTROLLO

Il navigatore online con informazioni sul traffico in tempo reale si presenta in una veste ancora più semplice, veloce e completa. Permette di cercare le destinazioni inserendo semplici termini e offre un'infinità di informazioni aggiuntive, come prezzi del carburante, parcheggi disponibili con relative tariffe e orari di apertura, oppure anche recensioni di hotel e ristoranti fornite dagli utenti. La medesima semplicità d'uso caratterizza il nuovo Voice Pilot, che permette di utilizzare i comandi vocali per immettere le destinazioni del navigatore. I comandi vocali Porsche sono stati ulteriormente perfezionati: grazie al riconoscimento vocale online, i comandi vocali sono ora molto più intuitivi di prima.

Anche il calcolo dei percorsi del navigatore è stato ottimizzato. Ciò è possibile tramite l'elaborazione simultanea dei dati di bordo e dei dati online. Gli itinerari del navigatore vengono confrontati con quelli online e il PCM decide autonomamente quale sistema di navigazione ha calcolato il percorso ottimale, iniziando sempre dal risultato ottenuto con maggiore rapidità.

Inoltre, il sistema di navigazione elabora anche i cosiddetti dati "swarm" con il nuovo servizio Risk Radar. Si tratta di dati relativi al traffico e alle condizioni stradali acquisiti in modo anonimo e trasmessi dai veicoli con i relativi dispositivi. Una volta rilevati dai sensori della vettura, questi dati forniscono, per esempio, indicazioni su nebbia, pericoli di slittamento e luoghi in cui sono avvenuti incidenti.

Le destinazioni di navigazione possono



essere cercate nel PCM, ma anche registrate prima di affrontare un viaggio nello smartphone, tramite l'App Porsche Connect o sulla piattaforma Internet "My Porsche".

## GIUNTI ALLA META...

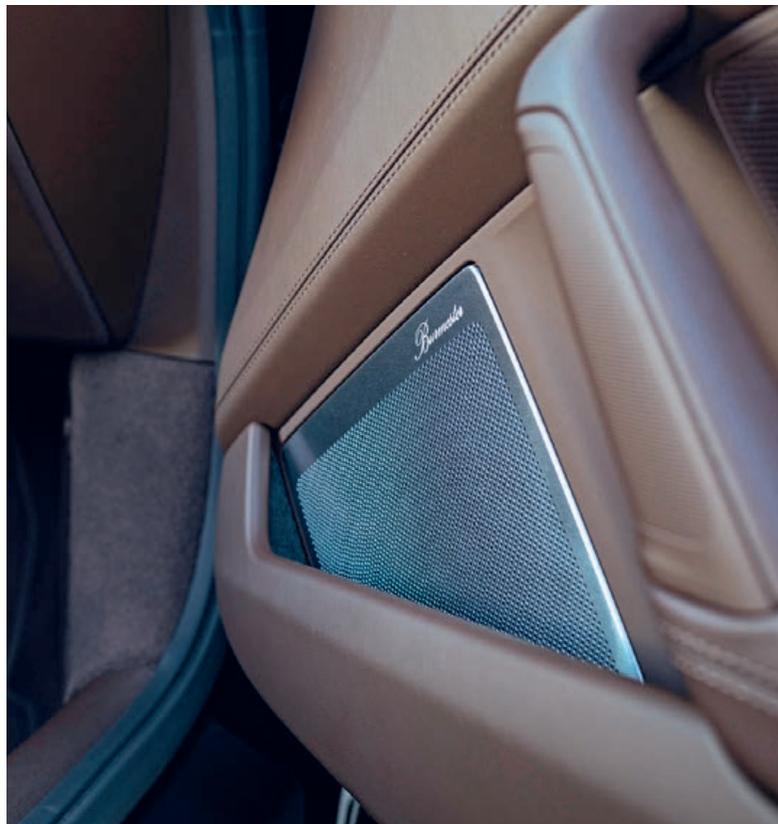
I sistemi di assistenza semplificano le manovre e il parcheggio. Il sistema ParkAssistant anteriore e posteriore, di serie, informa il conducente mediante segnali visivi e acustici. Dal punto di vista tecnico, riceve i segnali dai sensori a ultrasuoni posti nella parte anteriore e posteriore della vettura. Il sistema ParkAssistant può essere integrato con la telecamera posteriore, disponibile come optional, che supporta le operazioni di manovra riproducendo sul display del PCM un'immagine a colori, con linee di riferimento dinamiche e distanze dai potenziali ostacoli. Mediante quattro telecamere singole, il sistema ParkAssistant con Surround View opzionale offre anche una vista dall'alto a 360°. La rappresentazione sullo schermo del PCM ha, ora, una risoluzione quasi raddoppiata, così da rendere l'immagine notevolmente più nitida. ■

### Parcheggio facile.

Mediante quattro telecamere singole, il sistema ParkAssistant con Surround View opzionale offre anche una vista dall'alto a 360°.

### Super navigator.

Il sistema di navigazione elabora anche i cosiddetti dati "swarm" con il nuovo servizio Risk Radar. Si tratta di dati relativi al traffico e alle condizioni stradali acquisiti in modo anonimo e trasmessi dai veicoli con i relativi dispositivi.



## TRE SOUND-SYSTEM A SCELTA

Oltre al pacchetto **Sound Plus**, per la nuova 911 sono sempre disponibili, a richiesta, anche i Sound-System di BOSE® e Burmester®. Il BOSE® Surround Sound-System opzionale con dodici altoparlanti e una potenza complessiva di 570 Watt offre un suono estremamente bilanciato e fedele all'originale. L'impianto top è il Burmester® High-End Surround Sound-System, con dodici altoparlanti e una potenza complessiva pari a 855 Watt.







# COME NASCE UN GIOIELLO

ALLA SCOPERTA DELLO STABILIMENTO DI ZUFFENHAUSEN, DOVE 5.500 PERSONE CONTRIBUISCONO ALLA PRODUZIONE DI 250 AUTO E 550 MOTORI AL GIORNO.

di Roberto Gurian

**L'**avvento della nuova generazione della 911 ha comportato profonde modifiche anche nella leggendaria fabbrica di Zuffenhausen dove, nel 2017, è divenuto operativo il nuovo reparto dedicato proprio alla produzione della serie 992. Lo sviluppo dell'impianto nei pressi di Stoccarda è stato continuo, così come la progressione nei numeri di dipendenti e vetture realizzate. Nel 1953, anno di inaugurazione, lo stabilimento contava su un personale di 320 unità e la produzione di 1601 vetture. Nel 2017 i dipendenti sono saliti a 5237 per un totale di 51.837 Porsche realizzate durante l'anno. Continuando a snocciolare cifre, nel 2019 sono 5500 i dipendenti che contribuiscono alla produzione di 250 vetture e oltre 550 motori al giorno, parte dei quali destinati a modelli prodotti negli altri stabilimenti della Porsche.

Tornando alla più recente 911, ci vogliono di fatto 4 giorni per produrne una nuova partendo da zero. Utilizzando la nuova piattaforma MMB, il reparto si occuperà della realizzazione anche delle future 718 Boxster e Cayman. In totale, tra i 3 modelli di base e i loro derivati (comprese le sportive GT2 e GT3 insieme alle versioni da corsa per la Carrera Cup), sono previste ben 39 varianti con una gamma di opzioni quasi infinita. Di fatto, da Zuffenhausen sembra escano solo 2 Porsche uguali una

all'altra ogni anno! Il reparto è modernissimo e, come accade in quello ancora più recente dedicato all'elettrica Taycan, i sistemi di trasporto interni sono automatizzati e rigorosamente senza guidatore. Dal 2017 l'energia elettrica impiegata è di tipo rinnovabile e dal 2020 l'impianto di riscaldamento sarà alimentato esclusivamente da biomassa.

Per la produzione di telaio e carrozzeria della nuova 911 sono stati investiti più di 7 milioni di euro. Lo specifico dipartimento di lastratura occupa un'area di 40 mila metri quadrati dove 279 robot lungo un percorso di 404 metri si occupano dell'assemblaggio della scocca e del montaggio della carrozzeria. Ogni robot è in grado di gestire con la precisione di un centesimo di millimetro gli spostamenti di pezzi che pesano anche oltre 200 kg, con capacità nettamente superiori a quelle di qualunque essere umano.

## ALLUMINIO

Per l'ottava generazione della 911 i componenti in acciaio si sono ridotti dal 63% al 30%, con un maggiore impiego di parti in alluminio. Tutta la parte esterna della carrozzeria, porte comprese, è infatti esclusivamente in alluminio e sono della stessa lega i profili estrusi dei longheroni, delle soglie e in rinforzi della scocca. Il risultato finale è rappresentato da una diminu- ►►

### Il controllo di qualità

A Zuffenhausen non manca un accuratissimo controllo di qualità delle vetture prodotte. A sinistra, i supporti sui quali sono poggiate le ruote per riprodurre vibrazioni e rumorosità in alcuni tratti stradali memorizzati.

► zione del peso del corpo vettura del 5%. Il solo impiego di parti in alluminio per la carrozzeria ha permesso un alleggerimento di 12 kg. È importante anche l'utilizzo di parti in fusione di alluminio e di acciaio, passata dal 9% al 13% dalla penultima all'ultima generazione del modello. La loro presenza elimina la necessità di trattamenti a caldo nello stabilimento, con costi ridotti e un'impronta ecologica migliore grazie alla riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>. In totale sono 179 le parti che compongono il corpo vettura della 911, assemblate con 16 diverse tecniche di giuntura (tra saldatura e incollaggi) in 4154 punti diversi. Il controllo di qualità in fase di montaggio viene effettuato verificando ben 3700 punti diversi della struttura. Secondo i tecnici della Porsche, la struttura della nuova 911 ha permesso notevoli passi avanti in termini di resistenza alla torsione.

## OCCHIO AI DETTAGLI

Un ruolo importante all'interno dello stabilimento di Zuffenhausen è svolto dal controllo di qualità, che può contare su ben 270 addetti, suddivisi in 5 unità di produzione diverse. Il loro lavoro, supportato da strumenti di precisione, è certissimo estendendosi ovviamente anche alle 26 mila parti preparate da ben 1100 fornitori esterni. In Porsche la qualità di ogni singola operazione di montaggio e produzione è pianificata dal principio ed è prevista una serie di contromisure per ogni anomalia o mancanza impreviste. Ben 6800 auto ogni anno sono analizzate in ogni singolo dettaglio per il controllo finale della loro qualità. Non manca nemmeno uno speciale tunnel con un sistema di illuminazione prismatica a fasci che permette di individuare, pur se ci vuole un occhio davvero raffinato, anche la minima imperfezione nella struttura della carrozzeria o nella verniciatura dell'auto. Tra gli strumenti a disposizione del controllo di qualità ci sono dei supporti per le ruote che riproducono movimenti e vibrazioni di tratti stradali e



circuiti memorizzati permettendo di verificare il comfort di bordo e rumorosità interna del modello sottoposto al test senza portarlo su strada. L'obiettivo è quello di avere solo clienti entusiasti, assolutamente soddisfatti della qualità della loro auto. Un ultimo cenno è di rigore per le componenti elettroniche, tra cui spicca il nuovo touchscreen centrale da 10"9. Sulla più recenti 911 il numero di centraline è au-

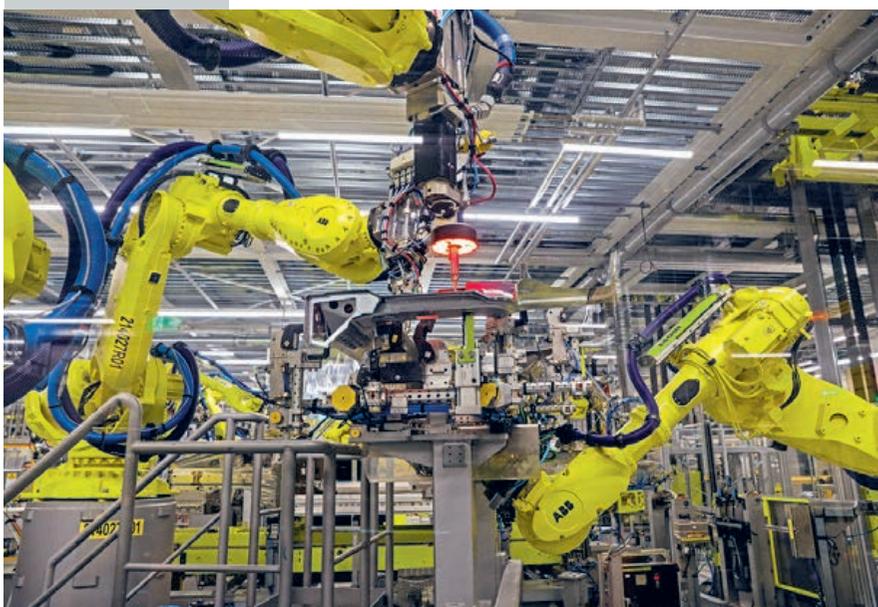
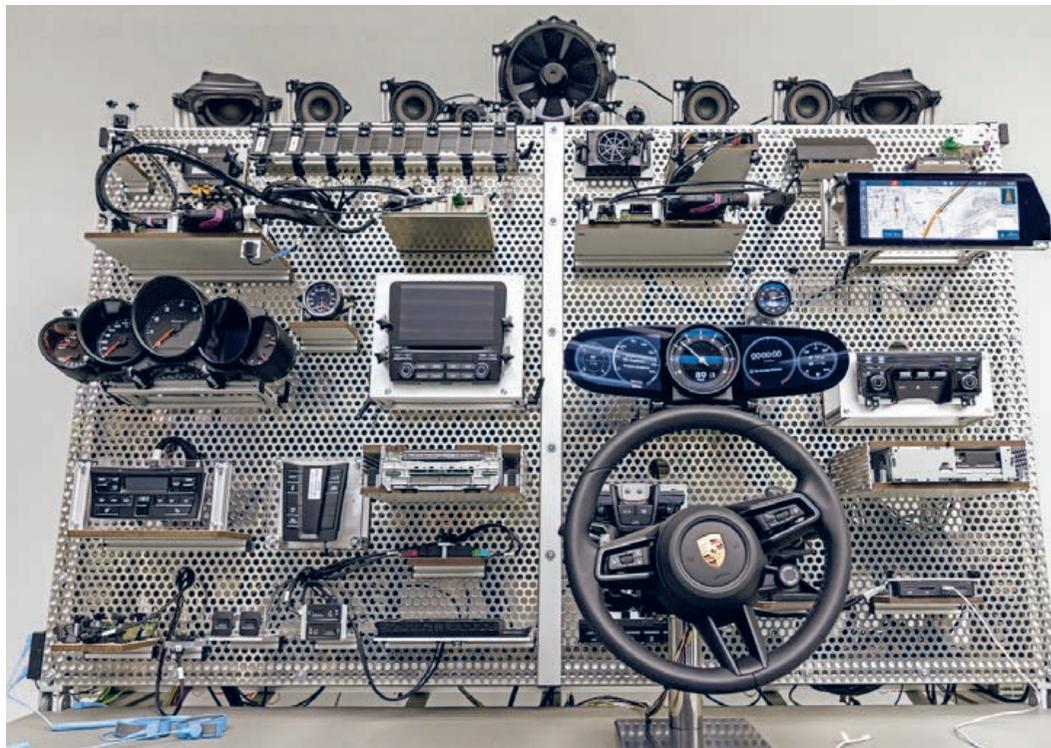
**I numeri del telaio.** In totale sono 179 le parti che compongono il corpo vettura della 911, assemblate con 16 diverse tecniche di giuntura (tra saldatura e incollaggi) in 4154 punti diversi.

### **Elettronica di bordo**

A destra, la differenza evidente tra la strumentazione, lo schermo centrale e le componenti audio tra penultima e la nuova generazione della 911.

### **279 robot in azione**

L'assemblaggio di telaio e carrozzeria della più recente 911 è affidato, sotto, a 279 robot che lavorano con una precisione di 1 centesimo di millimetro.



mentato del 13%, con un collegamento Ethernet in grado di far viaggiare i dati sino a 100 MB al secondo di velocità.

### **DUE KM DI CAVI**

Tra le nuove funzioni ci sono il Wet Mode per la guida sul bagnato, la visione surround, l'assistenza al parcheggio e la visione notturna grazie a una telecamera a infrarossi che evidenzia in giallo e poi in

rosso i pedoni e gli eventuali animali davanti all'auto. Il tutto con la presenza dei più diffusi sistemi di assistenza alla guida, di serie e in opzione. Sono ben 17 mila le funzioni controllate tramite 80 dispositivi dal sistema elettronico di bordo. Lo stesso sistema si avvale di 2000 metri di cavi con 400 connettori che, tra l'altro, permettono di avvalersi di ben 11 mila funzioni di diagnosi elettronica. ■

SPECIALE PORSCHE PROVA IN PISTA

# COSÌ HO GUIDATO LA MITICA '992'



SIAMO ANDATI A VALENCIA PER PROVARE IN PISTA TUTTE LE NOVITÀ DELLA NOVEUNDICI. IL RISULTATO? STU-PE-FA-CEN-TE!

di Paolo Matteo Cozzi





**/TÈM·PO/**  
ESSO INDUCE  
LA DISTINZIONE  
TRA PASSATO,  
PRESENTE  
E FUTURO.

**S**empre più potente, più veloce: moderna e digitale. L'ottava generazione della Porsche 911 fa un balzo in avanti e strizza l'occhio a un pubblico forse meno purista di un tempo, magari un po' più lontano da quegli appassionati rimasti più legati al *topos* 911 che mettono l'evoluzione davanti alla rivoluzione, ma certamente più attento al giusto mix fra le performance stradali e quelle fedeli all'utilizzo quotidiano. Qui l'elettronica sale a bordo sempre più massiccia, facile, quasi naturale; e se i cavalli crescono, a Stoccarda ogni generazione fa un salto in avanti nelle performance, a dare una mano nel tran-tran quotidiano pensa un lungo elenco di soluzioni hi-tech che "domano" il leggendario *flat six* tedesco senza turbare né deprimere il divertimento e il piacere di sedere al volante di una Porsche *noveundici*.

Allora, aspettando la primavera e la scoperta 992 Cabriolet in arrivo, siamo venuti in Spagna, a Valencia, per guidare Carrera S e la variante a trazione integrale 4S. On the road lungo le strade cittadine, la litoranea lungo la costa sud-orientale, poi su verso le tortuose strade quando l'orografia sale nel cuore della Comunità Valenciana.

## IN PISTA

L'appuntamento è di primo mattino, il programma della giornata prevede una lunga incursione in circuito: il luogo migliore per scoprire ogni virtù del nuovo modello. Un'auto attuale e attualizzata, creata nel solco della tradizione delle sette generazioni che l'hanno preceduta, con il rispetto dovuto a tali mostri sacri; ma certamente moderna. In pratica, una macchina del tempo. Un po' come la città che ci ospita, la terza di Spagna per popolazione.

Un luogo sospeso nel tempo, dove convivono in pace i segni di un passato antico - romani, visigoti, arabi sono passati di qui - e la voglia di modernità sempre più palese negli ultimi anni, che hanno sommato al gusto per la paella, simbolo della tradizione valenciana, la città futuristica delle arti e delle scienze di Santiago Calatrava e Felix Candela. La Ciutat de les ►►

È UN'AUTO CREATA  
NEL **SOLCO DELLA**  
**TRADIZIONE** DELLE SETTE  
GENERAZIONI CHE  
L'HANNO PRECEDUTA





**Al volante.**

Le tante soluzioni hi-tech "domano" il leggendario flat six tedesco senza turbare né deprimere il divertimento e il piacere di sedere al volante di una Porsche noveundici.



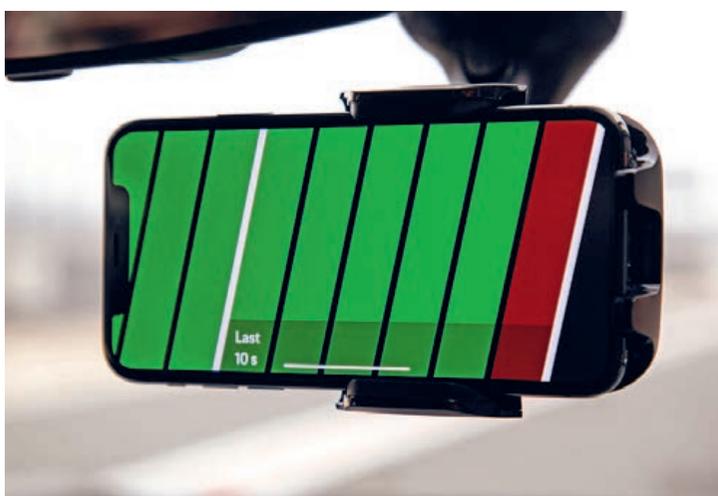


**Sempre connessi.**  
L'app Porsche Track Precision consente la visualizzazione, la registrazione e l'analisi dettagliata dei dati di guida sullo smartphone. I tempi sul giro possono essere cronometrati in maniera automatica o manualmente tramite un tasto al volante.

## UNA APP PER RILEVAMENTI DINAMICI

Per aumentare le prestazioni e il piacere di guida, il pacchetto "Sport Chrono" è dotato di interruttore Mode con pulsante Sport Response e la modalità PSM Sport, i supporti motore dinamici, il cronometro e l'App Porsche Track Precision.

- L'interruttore Mode al volante serve a selezionare le modalità di guida, che vengono visualizzate nella strumentazione.
- I supporti motore dinamici, riposizionati centralmente sul baricentro del motore, coniugano i vantaggi dei supporti duri e di quelli morbidi. Tramite la regolazione elettronica, aumentano in egual misura sia il comfort di guida, sia la stabilità di marcia.
- La modalità PSM Sport inseribile separatamente predispone il sistema di stabilizzazione in una modalità molto sportiva. Selezionandola, il conducente ambizioso può avvicinarsi ulteriormente ai limiti della sua vettura, quando si trova in circostanze sicure.
- Il pulsante Sport Response, ispirato alle corse, offre l'opportunità di massimizzare per 20 secondi la risposta di motore e cambio.
- L'App Porsche Track Precision serve a misurare i tempi sul giro e a rilevare i dati di guida in pista. Questi si possono salvare sullo smartphone, studiare, gestire e condividere con altri conducenti.



►► Arts i les Ciènces (nome originale valenciano), uno spazio espositivo di 350 mila metri quadrati con 5 edifici principali, 1 ponte e 1 terrazza espositiva, è il nuovo simbolo della città. Integra strutture all'avanguardia realizzate con materiali innovativi, con forme e disegni ispirati alla natura. Ieri, oggi e domani insieme, legati insieme da un filo rosso invisibile, proprio come la 911. Un'icona capace di controllare il tempo, aggiornandosi continuamente.

### 3 LITRI B6 BITURBO

Per esempio oggi c'è una nuova generazione di motori Boxer a sei cilindri sovralimentati: sono i più potenti di sempre, con 450 cv (331 kW) a 6.500 giri/minuto. La coppia arriva a 530 Nm, tra i 2.300 g/min e i 5.000 g/min. Rispetto alla 991, questa 992 ha 30 cv in più (+30Nm) e aumenta di 2 km/h la velocità massima: 308 km/h per la Carrera S e 306 km/h per la variante con trazione integrale Carrera 4S.

Entrambe si tengono sotto quattro secondi nell'accelerazione da zero a 100 km/h: la coupé a trazione posteriore fa segnare 3,7 secondi, mentre alla Carrera 4S bastano appena 3,6 secondi. Con questi tempi, sono entrambe 0,4 secondi più veloci dei rispettivi modelli precedenti.

NEI CURVONI  
ENTRI A TUTTA,  
**STACCHI E ESCI**  
**BUTTANDO**  
**GIÙ** SEGUENDO  
LA TRAIETTORIA.

Potere del 3 litri B6 biturbo (2.981cc) che sfrutta l'iniezione, migliorata esattamente come un buon numero di altre ottimizzazioni. Per esempio, la nuova disposizione dei turbocompressori con raffreddamento dell'aria di sovralimentazione aumentano il rendimento della trazione e riducono le emissioni.

La trasmissione di tanta potenza è ben gestita dal cambio doppia frizione di nuova concezione. Ha 8 rapporti, ma la velocità massima si raggiunge in sesta. Noi l'abbiamo stressata sui 4,005 chilometri del Circuito Ricardo Tormo, dove il lungo rettilineo esprime circa 1 chilometro e ti fa schizzare ben sopra i 200 orari, e ci sono pure 14 fra curve e tornantini dove godere l'aerodinamica che schiaccia a terra l'auto.

La superficie dello spoiler cresciuta del 45% si fa sentire, ►►





**Potenza sotto controllo.**  
La nuova generazione di motori Boxer a sei cilindri sovralimentati è la più potente di sempre, con 450 cv (331 kW) a 6.500 giri/minuto.

**911 CARRERA S****MOTORE**

TIPO	Motore boxer a sei cilindri con sovralimentazione turbo
NUMERO CILINDRI	6
VALVOLE/CILINDRI	4
CILINDRATA	2.981 cm <sup>3</sup>
ALESAGGIO	91,0 mm
CORSA	76,4 mm
POTENZA MASSIMA	450 CV (331 kW)
A UN REGIME DI	6.500 giri/min
COPPIA MASSIMA	530 Nm
A UN REGIME DI	2.300 – 5.000 giri/min
POTENZA MASSIMA PER LITRO	151 CV/l (111 kW/l)
RAPPORTO DI COMPRESSIONE	10,2:1
NUMERO MASSIMO DI GIRI	7.500 giri/min
SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO	Raffreddamento ad acqua con gestione termica regolata da diagramma caratteristico e pompa dell'acqua inseribile
DISTRIBUZIONE	VarioCam Plus: regolazione degli alberi a camme sul lato di aspirazione e di scarico; commutazione dell'alzata delle valvole sul lato di aspirazione

**TRASMISSIONE**

TRAZIONE	Trazione posteriore; Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) con differenziale posteriore autobloccante a regolazione elettronica con ripartizione variabile della coppia
CAMBIO	Cambio a doppia frizione a otto rapporti
RAPPORTO DI TRASMISSIONE	
1A MARCIA	4,89
2A MARCIA	3,17
3A MARCIA	2,15
4A MARCIA	1,56
5A MARCIA	1,18
6A MARCIA	0,94
7A MARCIA	0,76
8A MARCIA	0,61

**TELAIO**

SOSPENSIONI E AMMORTIZZATORI	Sospensioni in acciaio e ammortizzatori idraulici a gas; Porsche Active Suspension Management (PASM)
ASSE ANTERIORE	Asse ammortizzatore: ruote applicate singolarmente a bracci trasversali, bracci longitudinali e ammortizzatori (tipo McPherson, ottimizzato Porsche)
ASSE POSTERIORE	Asse multilink a struttura leggera a sospensioni indipendenti a 5 bracci oscillanti
STERZO	Servosterzo elettromeccanico con rapporto di trasmissione variabile e generatore di impulsi di sterzata; asse posteriore sterzante opzionale (HAL)

RAPPORTO DI STERZATA	15,0:1 (posizione centrale); con HAL 14,1:1
DIAMETRO DEL VOLANTE	360 mm
DIAMETRO DI STERZATA	11,2 m

**FRENI**

IMPIANTO FRENANTE	Pinze fisse monoblocco in alluminio anteriori a 6 pistoncini, pinze fisse monoblocco in alluminio posteriori a 4 pistoncini; freno di stazionamento elettrico
FRENI	Dischi in ghisa grigia, autoventilanti e forati
DIAMETRO	350 mm (ant. post.)
SPESSORE	34 mm (28 asse posteriore)

**RUOTE E PNEUMATICI**

RUOTE CON PNEUMATICI, ANTERIORI	8,5J x 20 ET 53 con pneumatici 245/35 ZR 20
RUOTE CON PNEUMATICI, POSTERIORI	11,5J x 21 ET 67 con pneumatici 305/30 ZR 21

**DIMENSIONI**

LUNGHEZZA	4.519 mm
LARGHEZZA (CON SPECCHI RETROVISORI ESTERNI)	1.852 mm (2.024 mm)
ALTEZZA	1.300 mm
PASSO	2.450 mm
CARREGGIATA ANTERIORE	1.589 mm
CARREGGIATA POSTERIORE	1.557 mm

**CAPACITÀ DEL VANO BAGAGLI E PESI**

CAPACITÀ DEL VANO BAGAGLI	132 l
PESO A VUOTO DIN	1.515 kg
PESO TOTALE CONSENTITO	1.985 kg

**PRESTAZIONI**

VELOCITÀ MASSIMA	308 km/h
0 – 100 KM/H	3,7 s
0 – 100 KM/H CON SPORT PLUS	3,5 s
0 – 160 KM/H	8,1 s
0 – 160 KM/H CON SPORT PLUS	7,8 s
0 – 200 KM/H	12,4 s
0 – 200 KM/H CON SPORT PLUS	12,1 s

**CARBURANTE ED EMISSIONI**

NORMATIVA SUI GAS DI SCARICO	Euro 6d-Temp EVAP (EU6 BG)
CONSUMO URBANO	10,7 l/100 km
EXTRAURBANO	7,9 l/100 km
COMBINATO	8,9 l/100 km
EMISSIONI DI CO <sub>2</sub> COMBINATE	205 g/km
CAPACITÀ SERBATOIO (OPZIONALE)	64 l (90 l)
AERODINAMICA	
COEFFICIENTE DI RESISTENZA AERODINAMICA C <sub>x</sub>	0,29
SUPERFICIE FRONTALE A	2,07 m <sup>2</sup>

# DIMENSIONI 911 CARRERA S E 4S



PASSO 2.450 MM

LUNGHEZZA 4.519 MM

LARGHEZZA 1.852 MM

LARGHEZZA CON SPECCHI RETROVISORI ESTERNI 2.024 MM



ALTEZZA 1.300 MM

CARREGGIATA ANTERIORE 1.589 MM

CARREGGIATA POSTERIORE 1.557 MM





#### Software Porsche.

Per la prima volta la 992 ha le ruote posteriori di diametro maggiore rispetto alle anteriori (20" ant. e 21" post.) e il software dello sterzo è stato realizzato direttamente dagli ingegneri Porsche.

►► specie sopra i 150 all'ora quando genera il massimo carico verticale sull'asse posteriore. Un contributo importante su una pista tecnica, brutale: di certo non è roba per deboli di stomaco. È l'ideale per saggiare il telaio e l'elettronica, elementi rivisitati per sintonizzare maggiormente l'auto con la strada. Proprio come quello offerto dal supporto motore spostato in avanti di quasi 15 centimetri e di quelli strutturali più rigidi, che irrigidiscono l'intera vettura.

Per la prima volta poi la 992 ha le ruote posteriori di diametro maggiore rispetto alle anteriori (20" ant. e 21" post.) e il software dello sterzo è realizzato direttamente dagli ingegneri Porsche, con un vantaggio notevole alla guida. Nei curvoni entri a tutta, stacchi e esci buttando giù seguendo la traiettoria. Maneggevolezza, sicurezza e performance maggiori non mancano mai.

### PERFETTA SUL BAGNATO

Nessuna incertezza neppure sul bagnato, dove all'occorrenza interviene il nuovo sistema Wet. Una diavoleria che legge la strada, riconosce l'acqua, avvisa il conducente che, così, può tarare la vettura in modo particolarmente orientato alla sicurezza. L'elettronica precondiziona Esp e Traction Control, la risposta del motore diventa più dolce, l'ala esce superati i 90 Km/h e, sulla 4S, la trazione "carica" maggiormente l'anteriore. Per tutto questo, nell'era della Porsche digitale è sufficiente un clic. ■

IL GIUDIZIO FINALE?

**CONFIDENZA**

**IMMEDIATA**, GRAZIE ANCHE ALL'ELETTRONICA CHE SEMPLIFICA LE COSE, PUR SENZA PREGIUDICARE IL DIVERTIMENTO.



LA GALLERY  
COMPLETA  
È SU INTERNET  
Inquadra con tablet  
o smartphone  
il QR Code per accedere  
al sito Auto.it

SPECIALE PORSCHE LA STORIA



# L'IDEA

LE AUTOMOBILI E GLI UOMINI

A close-up photograph of the front of a silver Porsche 356. The car's body is highly reflective, showing clear reflections of the surrounding green foliage. The license plate is black with white text, reading 'K 5286'. The image captures the iconic rounded front end, the hood, and the upper part of the front fender. The background is a soft-focus green, suggesting a natural setting.

**Coppia da mito.**  
19 settembre 1994: Ferry Porsche,  
il giorno del suo 85esimo compleanno,  
al volante della 356 n.1.

K  
5286

GENIALE  
CHE HANNO CREATO LA **LEGGENDA**

# ALLE ORIGINI DEL MITO

LA STORIA LEGGENDARIA DI UNA FAMIGLIA GENIALE. DAL FONDATORE FERDINAND, INVENTORE DEL PRIMO MOTORE IBRIDO DELLA STORIA, AL FIGLIO "FERRY" PADRE DELLA 911, AUTO CAPOLAVORO DI INGEGNERIA E DESIGN



**Pronte per la strada.** Le 911 in attesa di consegna nei cortili della fabbrica di Zuffenhausen, nei pressi di Stoccarda.

**A**ll'inizio mi sono guardato intorno, senza riuscire a trovare l'auto dei miei sogni. Così ho deciso di costruirmela da solo" (Ferdinand "Ferry" Porsche). Niente può descrivere meglio il mito Porsche di questa riflessione, scritta dal creatore della prima auto sportiva con il nome Porsche. La frase coglie

l'essenza di ciò che ha fatto diventare il marchio Porsche quello che è oggi. È l'emblema dei valori che caratterizzano il lavoro del Gruppo e i suoi prodotti. Ma prima di arrivare al creatore della 911, Ferdinand Anton Ernst "Ferry" Porsche, occorre fare un passo indietro, alla Germania prima e dopo la Grande Guerra. Il 3 settembre 1875

nasceva a Mafferdorf-Runder-Neisse, in Boemia, Ferdinand Porsche. Figlio di una famiglia di operai, Porsche aveva una forte vocazione verso la fisica, in particolare l'elettricità. Questa sua vocazione lo portò a lavorare a Vienna in un'azienda di apparecchiature elettriche. Nel 1898 entrò alla Lohner, una fabbrica di piccole vetture spinte da ►►

**Album  
di famiglia.**  
I quattro figli di Ferry  
Porsche, Butzi, Peter,  
Gerd e Wolfgang,  
"sbucano" da una  
550 spider





**Confronto.**  
Ferry Porsche,  
a sinistra, con  
il figlio "Butzi"  
attorno al  
retrotreno  
di una 911.

► motori elettrici, dove progettò il primo motore ibrido elettrico/benzina della storia.

In quegli anni sposò Aloisa Kaes e dal matrimonio nacquero la figlia Louise, che poi sposerà l'avvocato viennese Anton Piëch, e Ferdinand Anton Ernst, soprannominato "Ferry". Ferdinand Porsche proseguì a lavorare nell'industria automobilistica dirigendo l'ufficio tecnico dell'Austro-Daimler, dove contribuì al progetto delle Mercedes "SS" e "SSK". Nel 1926, dopo la fusione della Daimler con Benz e alcune incomprensioni con la nuova dirigenza, Porsche uscì per fondare la sua società di progettazione: "Dr. Ing. h. c. F. Porsche G. m. b. H. Konstruktionburo für Motoren-Fahrzeug, Luftfahrzeug und Wasserfahrzeug".

## UN'AUTO PER TUTTI

Ferdinand Porsche aveva un'idea fissa: progettare e costruire un'automobile ad alti contenuti tecnologici,

ma con un prezzo abbordabile anche per i ceti più bassi. L'idea piacque a Hitler, che ne colse la valenza propagandistica e che commissionò allo Studio Porsche il progetto di una vettura a basso costo, affidabile, a quattro posti e con consumi ragionevoli: la Volkswagen ("vettura per il popolo"). Ma dopo la produzione di alcuni prototipi di preserie, lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale pose fine allo sviluppo.

Alla fine del conflitto, la famiglia Porsche si rifugiò in Austria, a Gmünd, un piccolo paese della Carinzia, mentre Ferdinand Porsche veniva incarcerato con l'accusa di aver sostenuto l'industria bellica nazista.

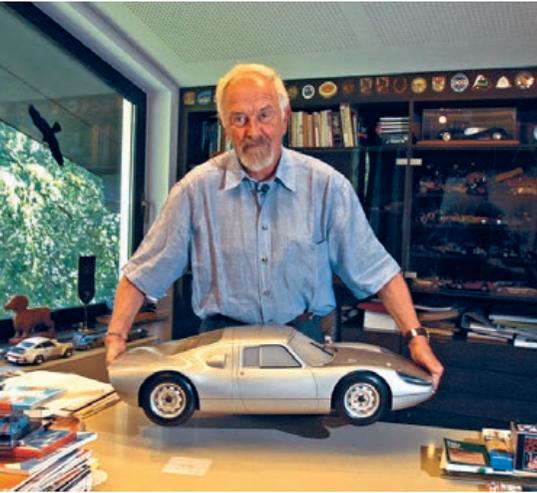
## SUBITO VINCENTE

Durante i 20 mesi di arresto del padre, il figlio Ferdinand "Ferry" Porsche iniziò la progettazione di una piccola vettura sportiva a due posti. Nell'Europa dell'immediato dopo-

guerra, per costruire un'auto occorreva ingegnarsi: la prima Porsche 356 montava un motore Volkswagen e componenti provenienti da ogni parte. I primi prototipi furono faticosamente costruiti completamente a mano, forgiando le carrozzerie di alluminio su apposite sagome di legno. La capostipite delle vetture Porsche era nata. Un mese dopo che la prima macchina lasciò la fabbrica, una 356 vinse la sua prima corsa.

## DI PADRE IN FIGLIO

Fu presto evidente che le possibilità di espansione dell'azienda nel piccolo paese austriaco erano limitate. Inoltre, dopo la scarcerazione di Ferdinand la famiglia Porsche poté tornare in Germania. La produzione in serie delle 356 venne realizzata a Zuffenhausen, con il supporto della carrozzeria Reutter di Stoccarda. Ferdinand Porsche si spense il 30 gennaio 1951, ma fece in tempo a



**Sulle piste.** In basso, Wolfgang e Ferry Porsche a bordo pista a Le Mans nel 1956. A sinistra, Butzi nel suo studio con un modello della 904 Carrera GTS, mitica berlinetta sport vincitrice della Targa Florio nel 1964 e seconda al rally di Montecarlo del 1965.



vedere i primi passi dell'azienda condotta da suo figlio "Ferry", ideatore delle favolose 356 e 911.

Ferry Porsche ebbe a sua volta quattro figli, Ferdinand "Butzi"; Gerhard; Hans-Peter e Wolfgang. Inizialmente furono tutti più o meno coinvolti nell'azienda di famiglia, così come Ferdinand Piëch, nipote di Ferry. Butzi si dedicò al disegno della prima 911, mentre Ferdinand Piëch diede grande impulso all'attività sportiva nella seconda metà degli anni '60, fino al progetto dell'invincibile Porsche 917. All'epoca le corse automobilistiche erano l'unico banco di prova per collaudare le soluzioni tecniche da trasferire sulle vetture di produzione e lo strumento fondamentale per costruire l'immagine di auto sportiva e vincente.

## I SUCCESSI SPORTIVI

Mentre le auto sportive per i clienti si diffondevano sulle strade, le Porsche

da corsa cominciarono a vincere sulle piste di tutto il mondo. Nel 1951, la piccola 356 SL conquistò una vittoria di classe a Le Mans; nel 1956 la 550 Spyder ottenne la sua prima vittoria assoluta alla Targa Florio. Gli anni '60 e '70 videro una serie di vittorie alla 1000 km del Nurburgring e alla 24 ore di Daytona.

Nel 1970 una 917 consegnò alla storia sportiva il 1° posto assoluto di una Porsche nella 24 Ore di Le Mans.

## LA SVOLTA

Agli inizi degli anni '70, la famiglia Porsche si trovò di fronte a una scelta strategica: in un periodo storico in cui in Europa dominava ancora il capitalismo familiare e le aziende passavano di padre in figlio, Ferry Porsche comprese che tra i suoi figli e nipoti non vi fosse nessuno pronto per prendere in mano le redini dell'azienda. Il figlio Butzi aveva fondato la sua azienda Porsche Design; ►►



# COME NASCE UN MARCHIO

**Vi siete mai chiesti quale sia l'origine dello stemma Porsche?** È lo stesso "Ferry" Porsche

a svelarlo nella sua autobiografia, in cui racconta che nel 1952 si cominciò a sentire l'esigenza di dare un'immagine alle automobili Porsche. Cosa inventarsi, dunque, per racchiudere la bellezza, l'eleganza e il fascino di ogni auto Porsche? Max Hoffman lanciò l'idea di trarre ispirazione dagli stemmi inglesi, soprattutto per ragioni di appeal sul mercato americano. "Durante una cena a New York disegnai su di un tovagliolo lo stemma del Württemberg e in mezzo misi quello della città di Stoccarda, il cavallino rampante, e sopra scrissi il nome Porsche. Mi misi poi il tovagliolo in tasca e, tornato a Stoccarda, lo diedi a Komenda, pregandolo di ridisegnare il progetto". Così nel 1953 apparve il logo della casa automobilistica come lo conosciamo oggi, con il suo inconfondibile cavallino di Stoccarda, ma non tutto è come appare! Solo i veri appassionati sanno che il cavallino sia in realtà una giumenta, perché il logo è tratto dal simbolo della città di Stoccarda, il cui nome significa "giardino delle giumente".

►► il genero Ferdinand Piëch era avviato a una luminosa carriera in Volkswagen-Audi.

Ferry, allora, trasformò la Porsche in società per azioni, rimanendo a capo della holding con la sorella Louise Piëch. Questa moderna decisione di affidare la responsabilità a dirigenti esterni di fiducia si dimostrò quella giusta per garantire la longevità e il successo del marchio Porsche.

Gli anni seguenti videro un'espansione dell'Azienda e della gamma, anche con modelli nati in collaborazione con il Gruppo VW-Audi.

Le vittorie sportive della Porsche, oltre che nelle categorie GT ed Endurance, si erano estese fino alla Formula 1, con la conquista di 3 edizioni del Mondiale Piloti (1984-85-86) con la McLaren motorizzata TAG-Porsche, grazie all'accoppiata Lauda-Prost, e due Campionati costruttori (1984-85).

## RINNOVAMENTO

La 356 aveva raggiunto i 76mila esemplari nel 1965, ma già alla fine degli anni '50 si erano materializzati pericolosi concorrenti nel segmento delle auto sportive, nonostante i potenti motori a 4 cilindri che equipaggiavano le versioni Carrera 4. Occorreva rinnovarsi, mantenendo però il "family feeling".

Il disegno della linea della nuova Porsche fu affidato a Ferdinand Butzi Porsche. Motore completamente nuovo, 6 cilindri contrapposti come alternativa all'obsoleto boxer 4 cilindri derivato dal Volkswagen. Gli obiettivi del progetto Tipo 901 vennero fissati da Ferry Porsche in persona: una vera coupé 2+2 posti, più spaziosa, ma di dimensioni contenute; maggiore spazio per i bagagli; comfort e tenuta di strada aumentati, superando i limiti dello chassis della 356; motore con po-

tenza analoga ai Carrera 4, ma più silenzioso, docile e facile; facilità manutenzione.

Aerodinamica, dal disegno filante, per realizzarla Porsche dovette acquistare lo storico fornitore, la carrozzeria Reutter. I fondi necessari furono trovati rinunciando, nel 1963, alla partecipazione in Formula 1. I modelli preserie della Porsche Tipo 901, presentata al Salone dell'Automobile di Francoforte del 1963, uscirono solo agli inizi del '64. Ma dovettero cambiare nome: la denominazione a tre cifre con lo 0 centrale era stata, infatti, brevettata da Peugeot. Allora Porsche sostituì lo 0 con 1 e nacque la stirpe della mitica serie 911.



## L'AZIENDA È LA SUA VITA

Se la vita della Porsche 911 viene approfondita nel successivo capitolo sulla storia delle sue versioni, la storia della famiglia Porsche arriva ai giorni d'oggi con Wolfgang Porsche, il figlio più giovane di Ferry Porsche, da quarant'anni volto del marchio e suo ambasciatore più importante. In veste di presidente del Consiglio di sorveglianza vigila su Porsche AG e sull'intero gruppo.

Wolfgang, il più giovane dei ni- ►►



### Nel segno della tradizione.

Sopra, Butzi al tavolo da disegno, sotto a destra, tre generazioni in posa, a sinistra Ferry alla guida di un prototipo del Maggiolino Cabriolet nel 1938. In basso, Hans Peter, Ferry, Wolfgang e Ferdinand Alexander Porsche nel 1953.



# UNA FAMIGLIA CHE HA SEGNATO LA **STORIA DELL'AUTO**

## **Il fondatore: Ferdinand Porsche (1875–1951)**

L'esperienza di Ferdinand Porsche nel mondo dell'auto ebbe inizio molto prima della fondazione dell'omonimo marchio. Da giovane ingegnere specializzato nella produzione di apparecchiature elettriche industriali, Ferdinand Porsche progettò il primo motore ibrido elettrico/benzina della storia, nel 1900. Nel corso della sua carriera, Ferdinand Porsche ha lavorato con Daimler, Mercedes, Daimler-Benz, Volkswagen, Auto Union e altri marchi per quasi 50 anni. La sua società di design indipendente fu l'ideatrice del Maggiolino Volkswagen nel 1931. Ferdinand Porsche morì nel 1951, all'età di 76 anni.

## **Il figlio: Ferdinand "Ferry" Porsche (1909–1998)**

Si racconta che sia nato mentre suo padre era impegnato in una gara automobilistica. Crescendo, divenne disegnatore presso la ditta di famiglia. Dopo la guerra, durante i 20 mesi in cui il padre rimase in carcere a Digione, in Francia, accusato di aver sostenuto l'industria bellica nazista, Ferry Porsche fu l'ideatore delle favolose 356 e 911 e pilotò la trasformazione dell'azienda di famiglia in società per azioni.

## **La figlia: Louise Porsche (1904–1999)**

Si sposò con l'avvocato viennese Anton Piëch, dando origine al "ramo Piëch" della dinastia di costruttori di automobili.

## **Il nipote maggiore: Ferdinand "Butzi" Porsche (1935–2012)**

Figlio maggiore di Ferry, Butzi si dedicò al design della prima 911, poi fondò una propria azienda, la Porsche Design, diventata famosa per i cronografi.

## **Il pronipote: Ferdinand Karl Piëch, nipote di Ferry (1937)**

Ha dato grande impulso all'attività sportiva nella seconda metà degli anni '60, fino al progetto dell'invincibile Porsche 917. Dopo l'uscita dal marchio Porsche, seguì una lunga carriera in Volkswagen-Audi.

## **Il nipote più giovane: Wolfgang Heinz Porsche (1943)**

Figlio più giovane di Ferdinand (Ferry) Porsche, Presidente del Consiglio di sorveglianza vigila su Porsche Automobil Holding SE e su Porsche AG. Da quarant'anni siede nel consiglio di amministrazione della Porsche.



ANNO	SIGLA	CARATTERISTICHE
<b>Modelli con motore boxer centrale / a sbalzo</b>		
<b>1948-1965</b>	356	La prima vera Porsche, con motore boxer a quattro cilindri raffreddato ad aria, con cilindrata da 1.1 a 2.0 litri. Fu un modello di notevole longevità.
<b>1964-1989</b>	911	La più classica delle Porsche, prodotta in innumerevoli versioni con successivi continui affinamenti e cilindrata variabili dall'iniziale 2 litri all'attuale 3.8 litri a sei cilindri.
<b>1965-1969 e 1976</b>	912	Versione economica della 911, equipaggiata con il motore a quattro cilindri di 1.6 litri derivato dalla 356.
<b>1969-1976</b>	914	Una due posti secchi a motore centrale in varie versioni a quattro e sei cilindri. La disposizione degli organi meccanici la fanno considerare l'antesignana dell'attuale Boxster.
<b>1971</b>	916	Versione più potente della 914, mai prodotta in serie. Aveva un tetto fisso in lamiera ed era equipaggiata con il boxer 2.4 litri della 911 S (190 hp).
<b>1975-1989</b>	930	La prima 911 Turbo con motore di tre litri (portato a 3.3 l nel 1978). Diverrà una variante fissa della 911 negli anni successivi.
<b>1987-1988</b>	959	Sportiva estrema, prodotta in serie limitata a costi elevatissimi. Racchiudeva lo stato dell'arte dell'auto sportiva del suo tempo.
<b>1989-1993</b>	964	La prima 911 prodotta anche in versione a quattro ruote motrici, con tecnologia derivata direttamente dalla 959.
<b>1990-1993</b>	965	Versione turbo della 964, prodotta con cubature di 3.3 e 3.6 litri.
<b>1993-1998</b>	993	L'ultima 911 raffreddata ad aria, secondo alcuni la più bella 911 di tutti i tempi. La linea dei fari della serie 997 è stata considerata un ritorno allo stile della 993. Mitica la 911 GT1 Stradale da 544 cv derivata dal modello da corsa.
<b>1996-2004</b>	986	Boxster: la prima spyder a motore centrale e due posti secchi dai tempi della Porsche 914, è proposta inizialmente con motore da 2.5 litri, poi portato a 2.7 litri nel 2000, e da 3.2 litri e 252 cv (in seguito 260 cv) per la versione S.
<b>1997-2005</b>	996	La prima 911 con motore raffreddato a liquido. Scandalizzò i puristi soprattutto a causa del sound dello scarico, considerato non paragonabile con quello del motore raffreddato ad aria, nonché per il design dei fari anteriori. Prodotta in versione con cilindrata di 3.4 litri, con il restyling è passata al ben più affidabile 3,6 litri, anche in versioni studiate per le competizioni (GT2, GT3).
<b>2003-2006</b>	Carrera GT	La Carrera GT è la Porsche stradale più potente, veloce e costosa di sempre. È una supercar estrema, in grado di superare i 330 km/h con il suo V10 da 612 cavalli.
<b>2005-2011</b>	987	La seconda serie della Boxster, disponibile nelle versioni da 2.7 litri e 245 CV e 3.4 litri e 295 CV (versione S), poi portate rispettivamente a 2.9 litri e 255 CV e 3.4 litri e 310 CV, oltre alla Boxster Spyder da 3.4 litri e 320 CV.
<b>2006-2012</b>	987	Porsche Cayman, ovvero la coupé basata sulla Boxster: la versione base in origine monta un 2.7 litri da 245 CV mentre la S dispone di un 3.4 litri da 295 CV; in seguito monta propulsori da 2.9 litri e 265 CV per la base, 3.4 litri e 320-330 CV (per le versioni S ed R).
<b>2005-2011</b>	997	Seconda serie della 911 raffreddata a liquido, torna ai fari ovali in stile 993. Le varianti aspirate hanno una cilindrata di 3.6 e 3.8 litri (911 Carrera S) per 325 e 355 cavalli di potenza, mentre la Turbo ha un motore 3.6 litri da 480 cv. Numerose le modifiche meccaniche, di carrozzeria e di interni.

ANNO	SIGLA	CARATTERISTICHE
<b>Dal 2011</b>	991	L'attuale 911: presentata a fine 2011, ha un motore aspirato da 3.4 litri e 350 CV (lo stesso della Boxster S ma con diversa gestione elettronica) e il vecchio 3.8 litri potenziato a 400 CV per la S, presenta inoltre passo maggiorato e carreggiata anteriore allargata rispetto alla 997, oltre a numerose modifiche di telaio, carrozzeria e interni.
<b>Dal 2012</b>	981	L'ultima Boxster con propulsori aspirati a 6 cilindri: ha un nuovo motore da 2.7 litri e 265 CV per la base e 3.4 litri e 315 CV per la S, presenta numerose novità e modifiche a telaio, capote, interni.
<b>Dal 2013</b>	981	La seconda generazione della Cayman: ha un nuovo motore da 2.7 litri e 275 CV per la base e 3.4 litri e 325 CV per la S, presenta numerose novità, sulla falsariga della sorella Boxster 981.
<b>Dal 2014</b>	918	Innovativa supercar ibrida, è la Porsche stradale più veloce e potente della storia.
<b>Dal 2016</b>	718 Boxster	La prima Boxster / Cayman a motore turbocompresso e a 4 cilindri, al momento nelle due versioni base e S rispettivamente da 300 e 350 cv.
<b>Modelli con schema Transaxle</b>		
<b>1976-1988</b>	924	La prima Porsche stradale con motore in linea e schema transaxle, ha sostituito la 914 come modello più economico della linea.
<b>1979-1982</b>	931/932	Denominazioni usate per indicare la versione Turbo della 924. Il motore due litri con l'aggiunta del turbocompressore eroga 170 cavalli.
<b>1982-1991</b>	944	La sostituta della 924. Motori da 2.5, 2.7 litri e 3.0 litri.
<b>1985-1991</b>	951/952	Denominazioni riguardanti la 944 Turbo. Prodotta nella versione standard da 220 cavalli e nella versione "S" da 250 cavalli.
<b>1992-1994</b>	968	La 968 è stata l'ultima Porsche prodotta finora con motore a cilindri in linea. Le sue linee si ispirano a quelle della 928. Il motore è il 3 litri della 944 portato a 240 cavalli.
<b>1977-1995</b>	928	Inizialmente proposta come erede della 911, la 928 è diventata una innovativa gran turismo. Schema transaxle, motore V8 e potenze da 235 a 350 cavalli.
<b>SUV e berline</b>		
<b>2002-2009</b>	Cayenne	Il Cayenne è il primo SUV della Porsche. È stato criticato dagli appassionati poiché, non essendo un'auto sportiva, non lo considerano una vera Porsche. Prodotta in versione base, S, GTS, Turbo e Turbo S, con cilindrata inizialmente di 3.2 lt e 4.8 lt, poi 3.6 lt e 4.8 lt; ha subito un restyling all'inizio del 2007. Nel 2009 è uscito l'attuale modello, completamente rivisto. Telaio e parte della meccanica sono in comune con Volkswagen Touareg e Audi Q7. È la prima Porsche della storia con motore diesel (3.0 lt di derivazione VAG).
<b>Dal 2009</b>	Panamera	La Panamera è la prima berlina, a 4 porte, 4 posti e trazione posteriore / integrale, della Porsche e mantiene comunque la sportività tipica delle vetture della casa tedesca. Ha i motori in comune con il Cayenne (incluso il diesel) ed è prodotta nel medesimo stabilimento di Lipsia.
<b>Dal 2014</b>	Macan	SUV di dimensioni medie, al di sotto del Cayenne, inizialmente proposto con motori benzina V6 turbo (3 litri) e biturbo (3,6 litri) e turbodiesel V6 (3 litri)

**"Padre" orgoglioso.** 1963,  
Ferdinand Alexander, detto Butzi,  
in posa con la sua creatura.



►► poti di Ferdinand Porsche, vedeva il nonno molto raramente, ma ne apprese i valori morali: «Mi sento legato personalmente alla famiglia, all'azienda e a tutti i dipendenti. Per la famiglia Porsche e, quindi, anche per me, le persone e i dipendenti sono sempre al centro dell'attenzione. Questi sono i valori che mio nonno Ferdinand e mio padre Ferry mi hanno trasmesso fin dalla culla. Porsche non è solo un'auto veloce, Porsche è un sistema sociale».

Quando nel 1972 il padre Ferry Porsche decise il ritiro della famiglia dalla gestione operativa, Wolfgang Porsche fu l'unico a non doversi dimettere perché, essendo il più giovane, non era ancora operativo nell'azienda di famiglia. Dopo un tirocinio in banca, Wolfgang Porsche divenne impren-

ditore. Per fare esperienze pratiche in campo automobilistico, ha lavorato per Daimler-Benz dal 1976 al 1981. Su richiesta del padre, Wolfgang entrò a far parte del Consiglio di sorveglianza della Porsche AG.

### **SVOLTA INDUSTRIALE**

All'inizio degli anni Novanta l'esistenza dell'azienda attraversò un periodo di pericolo. La famiglia trovò in Wendelin Wiedeking un abile manager il cui piano di modernizzazione, basato sul modello giapponese, sconvolse non poche persone nella storica fabbrica di Zuffenhausen. Altrettanto rivoluzionario fu il nuovo orientamento dei modelli: il Consiglio di amministrazione elaborò un'audace visione per il futuro, con il beneplacito del consigliere

di sorveglianza Wolfgang Porsche. Nel marzo 1998, si produsse l'ultimo motore Porsche raffreddato ad aria. Ferry Porsche aveva rilevato il sistema di raffreddamento ad aria dalla Volkswagen e l'aveva affinato fino ai 450 CV della Porsche 911 Turbo S del 1998, prima che venisse abbandonato per il rumore e per motivi ambientali. Quando il raffreddamento ad acqua venne adottato anche per il motore boxer di Porsche, molti fan della 911 rimasero scioccati. Tuttavia, la nuova generazione di motori gettò le basi per l'evoluzione moderna. Ferry Porsche morì il 27 marzo 1998. La scelta come portavoce della famiglia di Wolfgang Porsche, il più giovane della terza generazione, fu un chiaro segnale di investimento nel futuro. ■

# 911 STORY



# 1.049

**L'EVOLUZIONE DEL MITO**,  
DALL'INTUIZIONE GENIALE DI UN  
PROGETTISTA AI SUCCESSI COMMERCIALI  
E SPORTIVI. ECCO LE **7 GENERAZIONI** CHE  
HANNO FATTO LA STORIA DELL'AUTO



LA GALLERY COMPLETA  
È SU INTERNET  
Inquadra con tablet  
o smartphone  
il QR Code per accedere  
al sito Auto.it



**.330\***

\* è il numero  
complessivo  
di 911  
prodotte  
dal 1963  
a oggi

1963: **NASCITA** DI UN'ICONA

# 911 PRIMA SERIE

IL CAPOLAVORO DELLO STABILIMENTO DI ZUFFENHAUSEN RAPPRESENTA L'ARCHETIPO DELLA VETTURA SPORTIVA. POCHE ALTRE VETTURE AL MONDO POSSONO VANTARE UNA COSÌ LUNGA TRADIZIONE E CONTINUITÀ



**P**rogettata come modello completamente nuovo per sostituire la Porsche 356, che iniziava a sentire il peso degli anni (era nata nel 1948), venne presentata al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte nel settembre 1963, con la sigla "Tipo 901". Ferdinand "Ferry" Porsche si occupò di guidare la progettazione della parte tecnica, mentre il figlio Alexander "Butzi" ne studiava

il design. Con grande soddisfazione, perché la prima 911 del 1963 ha segnato il design di tutte le generazioni successive.

Per una questione di brevetti con Peugeot, per il lancio sul mercato nel 1964 il nome definitivo venne modificato in 911. Il motore boxer a sei cilindri raffreddato ad aria erogava 130 CV, in grado di far raggiungere alla 911 i 210 km/h di velocità.

Nel 1965 gli USA stigmatizzavano le cabriolet come auto pericolose: Porsche rispose con il tipico pragmatismo del Marchio, presentando all'IAA (International Motor Show) la 911 Targa come prima "cabriolet sicura" del mondo, dotata di un rollbar di 20 cm di larghezza, tetto rimovibile e minicapote posteriore in tessuto. Poco più tardi venne lanciato un lunotto panoramico con vetro riscaldato. Il nome della

## Simbolo di sportività

Un particolare del cruscotto della Porsche 911 prima serie ha lasciato il segno su tutte le future generazioni: i leggendari cinque quadranti della strumentazione, di dimensione decrescente dal centro verso i lati. Il contagiri è disposto al centro, di fronte al guidatore, ed è di dimensioni maggiori rispetto agli altri.





variante aperta, "Targa", deriva dalla gara di durata siciliana Targa Florio, vinta quattro volte da Porsche. Insieme alla 911 S da 160 CV, nel 1966 fece il suo ingresso un'altra icona del design: il cerchio Fuchs, che era prodotto in un pezzo unico, decisamente più leggero. Nell'autunno del 1967 uscì una nuova variante: la 911 T da 110 CV, che completava la gamma al di sotto dei modelli di punta 911 S e 911 E a iniezione. Il continuo miglioramento raggiunse un importante traguardo: a

partire dall'anno modello 1969, il passo si allungò di 57 mm, arrivando a 2.268 mm, aggiungendo stabilità al comportamento di marcia. Il 1969 segnò la fine dell'era del 2 litri: un alesaggio maggiore di 4 millimetri portò la cilindrata a 2.195 cc. Rispetto all'anno modello 1972, la cilindrata arrivò fino a 2,4 litri. Il nuovo range di potenza nella 911 S andava da 130 a 190 CV. La 911 Carrera RS 2.7 diventò una leggenda, grazie allo spoiler posteriore a coda d'anatra. ■

## LA SPORTIVA UNICA NEL MONDO DELLE SUPERCAR

### La prima serie

Generazione **PRIMA SERIE**      Periodo **1963-1973**      Produzione **111.995**



Motore  
**Boxer 6 cilindri aspirato**  
Porsche 912: boxer 4 cilindri aspirato



Cilindrata  
**1.991-2.687 cm³**  
Porsche 912: 1.582 cm³



Potenza massima  
**96 kW (130 cv) - 154 kW (210 cv)**  
Porsche 912: 66 kW (90 cv)



Coppia massima  
**174 - 255 Nm**  
Porsche 912: 192 Nm



Accelerazione 0-100 km/h  
**9.1 - 6.3 s**  
Porsche 912: 13,5 s



Velocità massima  
**210 - 240 km/h**  
Porsche 912: 185 km/h

### La regina della generazione **911 CARRERA RS 2.7**



### Era speciale perché...

- 1 La 911 Targa, prima "cabriolet sicura" del mondo, fu presentata all'IAA nel 1965.
- 2 Il nome della variante aperta, "Targa", deriva dalla gara di durata siciliana Targa Florio.
- 3 L'auto era dotata di un rollbar di ben 20 centimetri di larghezza e tetto rimovibile.
- 4 Più tardi la mini-capote posteriore venne sostituita da un lunotto con vetro riscaldato.

«La 911 è l'unica auto con la quale si può correre a Le Mans o andare a teatro»

# SPICCA IL VOLO

PER IL SUO MODELLO DI PUNTA, IL COSTRUTTORE DI STOCCARDA SCEGLIE POTENTI MOTORI TURBO E ANCHE LA SICUREZZA COMINCIA A RIVESTIRE UN RUOLO FONDAMENTALE. LA STRADA PER DIVENTARE UN'ICONA È ORMAI TRACCIATA



**I**n dieci anni molte cose cambiano nel mondo. La 911 rimase campione di vendite, ma dovette dimostrare grandi capacità di adattamento. Venne dotata di potenti motori turbo, una carrozzeria zincata e la gamma si arricchì delle versioni Cabriolet e Speedster. Le severe norme di sicurezza degli Stati Uniti, più stringenti rispetto a quelle europee, imponevano di resi-

stere a un impatto alla velocità di 8 km/h senza riportare danni. La casa di Zuffenhausen, quindi, introdusse per la seconda generazione della 911, la serie G, i caratteristici paraurti a soffietto, con labbro di gomma, davanti al cofano del bagagliaio in grado di assorbire una compressione fino a 50 mm senza danneggiare importanti parti della vettura. Nelle versioni per gli Stati Uniti, l'energia di impatto

veniva assorbita da ammortizzatori elastici offerti di serie.

Non passò molto tempo prima che il motore sei cilindri da 2,7 litri venisse portato a 3,0 litri. Dal 1983 si passò a 3,2 litri e, nel caso della 911 SC RS, la potenza salì fino a 250 CV. Il grande potenziale di sviluppo del motore Boxer raffreddato ad aria continuava a sorprendere. Dal 1974, il Boxer da 3,0 litri posteriore della 911 Turbo rag-

## Nuovi livelli di sicurezza

Le severe norme di sicurezza degli Stati Uniti in materia di crash test impongono di adottare sulla seconda serie della 911 le cinture di sicurezza a tre punti, i sedili anteriori con poggiatesta integrati e le superfici d'impatto nei volanti sportivi.



# LO SVILUPPO DEL BOXER CONTINUA A SORPRENDERE

La seconda serie

		
Generazione <b>SERIE G</b>	Periodo <b>1974-1989</b>	Produzione <b>198.496</b>



	
<b>Motore</b> <b>Boxer 6 cilindri aspirato o turbo</b>	<b>Cilindrata</b> <b>2.687-3.299 cm<sup>3</sup></b>
<small>Porsche 912 E: boxer 4 cilindri aspirato</small>	<small>Porsche 912 E: 1.971 cm<sup>3</sup></small>
	
<b>Potenza massima</b> <b>110 kW (150 cv) - 221 kW (300 cv)</b>	<b>Coppia massima</b> <b>235 - 412 Nm</b>
<small>Porsche 912 E: 66 kW (90 cv)</small>	<small>Porsche 912 E: 122 Nm</small>
	
<b>Accelerazione 0-100 km/h</b> <b>9.1 - 5.2 s</b>	<b>Velocità massima</b> <b>210 - 260 km/h</b>
<small>Porsche 912 E: 13,5 s</small>	<small>Porsche 912 E: 177 km/h</small>

La regina della generazione  
**911 TURBO 3.3**



**i** Era speciale perché...

- 1** Dal 1974, il boxer 3.0 litri posteriore della nuova 911 Turbo eroga una maggiore potenza.
- 2** La tecnologia derivata dalle corse inizialmente assicura al motore 260 cv.
- 3** Dal 1977, l'aggiunta dell'intercooler e l'aumento della cilindrata a 3.3 litri fa raggiungere i 300 cv.
- 4** Le prestazioni: 5.2 secondi per l'accelerazione da 0 a 100 km/h; velocità massima 260 km/h.

La 911 Turbo 3.3 con l'intercooler diventa il simbolo del Marchio Porsche



giunse livelli di potenza nettamente più elevati. La tecnologia di sovralimentazione spingeva la supersportiva fino a 260 CV.

Dal 1977, un intercooler aggiuntivo e l'aumento di cilindrata a 3,3 litri lo fecero volare fino a 300 CV, mettendo a segno prestazioni che alla metà degli anni '70 erano impareggiabili. Il turbo segnava la nascita di un altro mito. Ciononostante all'orizzonte si addensano nubi minacciose: le nuove vetture sportive Porsche con tecnologia Tran-

saxle (motore anteriore, cambio al retrotreno) e i modelli 924 e 944 a quattro cilindri, insieme alla 928 a otto cilindri, erano pronti a spodestare la 911. Tuttavia non riuscirono a imporsi e la richiesta del mitico modello originale rimase elevata. Nel 1982 fu offerta per la prima volta anche la variante Cabriolet, oltre alla Coupé e alla Targa. Nel 1989, come canto del cigno della seconda generazione della 911, venne presentata una 911 Carrera Speedster, con carrozzeria larga per ospitare il motore turbo. ■

# È IL RILANCIO!

LA TERZA GENERAZIONE DELLA VETTURA SPORTIVA È UNA SCOMMESSA SUL FUTURO DELL'AZIENDA, CHE STAVA ATTRAVERSANDO UNA DIFFICILE FASE ECONOMICA



**L**a 911 vinse la scommessa dell'innovazione e del mercato, trasformandosi in una vettura moderna e longeva. Quanto avanzata fosse la nuova 911, lo dimostrò la prima versione della Tipo 964, la Carrera 4, per la prima volta a trazione integrale. Era una vettura all'avanguardia grazie alla distribuzione della potenza, al controllo elettronico e alla regolazione idraulica.

Nel 1989 fu il turno della 911 Carrera 2 con trazione posteriore. Al contempo, accanto alla Coupé fecero il loro debutto anche le versioni Cabriolet e Targa.

Il sei cilindri da 3,6 litri raggiunse un'ulteriore cilindrata massima e, nei modelli Carrera 2/4, erogava 250 CV. La novità tecnica del propulsore Boxer era la doppia accensione, sviluppata in origine da Porsche per i motori

aeronautici, poiché poteva vantare un'elevata sicurezza di esercizio. Al contempo, si eliminò quasi completamente la portanza aerodinamica sull'asse posteriore, per merito dello spoiler posteriore estraibile. Ma le novità non finivano qui: fece il suo ingresso il cambio Tiptronic adattivo, che permetteva cambiate fluide senza interruzione della potenza propulsiva. Tra le varianti più rimarchevoli della

#### La tecnologia entra a bordo

La 911 di terza generazione non solo entusiasmava per i valori di sportività, ma anche per il comfort di guida che offriva. Il guidatore poteva sfruttare i vantaggi di una dotazione composta da ABS, Tiptronic, servosterzo e airbag. Lo spoiler posteriore era estraibile elettricamente.





generazione 964 vi fu la 911 Anni-versario: nel 1993 il modello speciale in edizione limitata venne commercializzato in soli 911 esemplari. Con parafranghi anteriori e posteriori allargati, univa il propulsore della Carrera 4 alla carrozzeria da coupé e all'auto-telaio da 17 pollici della 911 Turbo. Porsche abbinò un esclusivo colore esterno Violametallic a un equipaggiamento completamente in pelle grigio Rubicon.

Altri modelli esclusivi della serie: la

911 Speedster del 1993 era dotata di parabrezza ribassato, struttura del tetto modificata e di una copertura dietro ai sedili anteriori con le due caratteristiche gobbe.

Tra le versioni di punta della 911 (Tipo 964), c'erano i modelli sovralimentati. Innanzitutto la 911 Turbo, che adottava il motore da 3,3 litri e 320 CV del modello precedente, che nella 911 Turbo S sprigionava 381 CV. All'inizio del 1993, si passò al nuovo motore da 3,6 litri e 360 CV. ■

## NUOVA ALL'85% PER ESSERE SEMPRE AL VERTICE ALL'AVANGUARDIA

La terza serie

		
Generazione <b>TIPO 964</b>	Periodo <b>1988-1994</b>	Produzione <b>63.762</b>



	
Motore <b>Boxer 6 cilindri aspirato o turbo</b>	Cilindrata <b>3.600 cm³</b>
	
Potenza massima <b>184 kW (250 cv) - 265 kW (360 cv)</b>	Coppia massima <b>310 - 520 Nm</b>
	
Accelerazione 0-100 km/h <b>6 - 4.8 s</b>	Velocità massima <b>256 - 280 km/h</b>

La regina della generazione  
**911 TURBO 3.6**



### **i** Era speciale perché...

- 1** Una "prima volta" per la 911: il modello Carrera 4 ha quattro ruote motrici.
- 2** La trazione integrale era stata inizialmente progettata per le auto sportive 959.
- 3** Il controllo della trazione, elettronico e idraulico, era all'avanguardia per i suoi tempi.
- 4** Per la prima volta su un'auto di serie, la trazione 4 usava i sensori dell'ABS.

La novità tecnica del propulsore Boxer era la doppia accensione.

# L'ULTIMA AD ARIA

LA 993 È MOLTO APPREZZATA DAI COLLEZIONISTI, PERCHÉ È L'EVOLUZIONE FINALE DEL MOTORE BOXER CON RAFFREDDAMENTO AD ARIA CHE, CON L'AGGIUNTA DELLA DOPPIA ACCENSIONE, TOCCÒ QUOTA 285 CV



**U**n punto fermo non solo per gli appassionati dell'auto sportiva di Zuffenhausen: la quarta generazione di 911 – la Tipo 993 – è una delle versioni più desiderabili nella storia di questa classica. Sebbene solo la linea del tetto rimase praticamente invariata, dal 1993 il nuovo modello affascinava con un'accattivante interpretazione del DNA stilistico della 911. L'alternanza di

forme concave e convesse, paraurti integrati e cristalli privi di scanalature insieme alla parte posteriore allargata con fascia luminosa inclinata destarono entusiasmo in qualsiasi appassionato di auto sportive. Persino i parafranghi anteriori più piatti, ottenuti grazie al nuovo design poli-ellissoidale dei gruppi ottici, riscosero subito un ampio consenso.

Anche dal punto di vista tecnico,

la serie 993 sottolineava il suo ruolo d'eccezione nel segmento delle vetture sportive, per esempio con il telaio LSA in alluminio interamente riplasmato, che coniugava componentistica leggera, stabilità e agilità. Fino ad allora le sospensioni multilink rappresentavano l'ultimo stadio evolutivo dell'asse posteriore "Weissach", che ha fatto la storia con le sue caratteristiche autosterzanti e che ha prodotto

#### Tettuccio a scomparsa

Inizialmente la Porsche 993 venne offerta solo nelle versioni Coupé e Cabriolet. Poi, nel 1995, la 993 Targa debuttò con un concetto inedito: invece di una parte del tetto removibile, disponeva di un tetto in vetro di ampie dimensioni, in grado di scomparire elettricamente sotto al lunotto.



# TELAIO IN ALLUMINIO E MOTORE BITURBO

La quarta serie

		
Generazione <b>TIPO 993</b>	Periodo <b>1993-1998</b>	Produzione <b>68.881</b>



	
Motore <b>Boxer 6 cilindri aspirato o turbo</b>	Cilindrata <b>3.600 - 3.746 cm³</b>
	
Potenza massima <b>200 kW (272 cv) - 331 kW (450 cv)</b>	Coppia massima <b>330 - 585 Nm</b>
	
Accelerazione 0-100 km/h <b>6.6 - 4.1 s</b>	Velocità massima <b>265 - 300 km/h</b>

La regina della generazione  
**911 GT2**



## Era speciale perché...

- 1** Il nuovo chassis LSA in alluminio della 993 coniugava leggerezza con stabilità e agilità.
- 2** La nuova 911 Turbo a trazione integrale e doppio turbocompressore erogava 408 cv.
- 3** Il motore 3.6 biturbo primeggiava per le più basse emissioni allo scarico del suo tempo.
- 4** Il motore posteriore della 911 GT2, in edizione limitata, erogava 450 cv.

La prima 911 concepita con un nuovo telaio realizzato in alluminio.



una maggiore dinamica di guida e un comfort ulteriormente migliorato. La nuova generazione stabilì nuovi punti di riferimento anche relativamente alla trazione: nel 1995 la 911 Turbo con trazione integrale di serie utilizzava due turbocompressori. Risultato: 408 CV. Contemporaneamente il 3,6 litri biturbo fece registrare i valori di emissione dei gas di scarico più bassi di tutti i motori di serie di quel periodo. Sulla 911 GT2 a due ruote motrici in edizione limitata erogava 450 CV. Dopo le versioni

Coupé e Cabriolet. La Targa debuttò nel 1995. A questa si aggiunse un'altra variante di carrozzeria: la Carrera 4S a trazione integrale, seguita poco dopo dalla Carrera S, che implementava la carrozzeria larga e l'autotelaio della 911 Turbo. Venne eliminato solo lo spoiler posteriore. Il Boxer a sei cilindri a due valvole, dal 1995, con l'aggiunta della doppia accensione, toccò quota 285 CV. Anche il cambio manuale venne riprogettato con l'aggiunta di una sesta marcia e innesti più precisi. ■



# SOLO PER AMATORI

A LOS ANGELES SI SVOLGE UN ESCLUSIVO RADUNO PER PORSCHE RAFFREDDATE AD ARIA CHE ARRIVANO SULLA WEST COAST DA OGNI ANGOLO DEGLI STATES

**G**iallo limone. Blu Alberto. Rosso Bahia. Verde Speedway. Le verniciature dai colori vivaci fanno capire subito che questo raduno Porsche è davvero particolare. Altrettanto amato come la gamma di colori delle vetture è il suo iniziatore: Patrick Long, che ha creato dal nulla l'evento "Luftgekühlt" (in tedesco "Raffreddato ad aria"). Il 35enne

pilota ufficiale Porsche statunitense ha conseguito due vittorie a Le Mans. La prima nel 2004 sulla Porsche 911 (996) GT3 RSR, la seconda nel 2007 con una Porsche 911 (997) GT3 RSR. Al raduno informale nel cuore di Los Angeles si danno appuntamento i modelli storici Porsche raffreddati ad aria. È la passerella più glamour del mondo per tutte le Porsche 911 ante serie 996 del

1997, la prima ad adottare il raffreddamento ad acqua. Si tratta, dunque, di un evento particolare, rivolto a tutti i collezionisti incalliti: si va dalle auto da strada, fino a quelle elaborate per la pista. Per esempio, nell'ultima edizione ha sfilato una Porsche 914/6 GT Lufthansa, che tra il 1970 e il 1972 inanellò giri record al Nürburgring e a Hockenheim. ■



**Casual & cool**

A distanza di sei anni, l'evento è diventato l'appuntamento cult dove ammirare esemplari pronti per le gare d'epoca, modelli di qualità museale e altri che tradiscono l'uso quotidiano del fortunato proprietario. 356, 911 e tutte le Porsche raffreddate ad aria occupano ogni anno spazi espositivi sempre più grandi.



DALL' IDEA DI UN APPASSIONATO PILOTA, È NATO **"LUFTGEKÜHLT"** IL RADUNO CALIFORNIANO DELLE PORSCHE CLASSICHE RAFFREDDATE AD ARIA



# ARRIVA L'ACQUA

CON LA 996, PORSCHE TROVA LA DIREZIONE PER IL FUTURO: CONSERVARE LE PROPORZIONI TRADIZIONALI UNENDOLE ALLA TECNOLOGIA MODERNA, PER REINVENTARE UNA LEGGENDA DELLE VETTURE SPORTIVE



**N**el 1997 Porsche osò rompere con il raffreddamento ad aria. Dopo 34 anni, la nuova 911 (Tipo 996) inaugurò un nuovo corso. L'attenzione si concentrò sulla riduzione dei costi di produzione e l'ottemperanza alle norme vigenti in materia di sicurezza ed emissioni allo scarico.

Per rendere la nuova serie della 911 idonea al futuro, la Tipo 996 partiva

dal design. Il risultato fu una carrozzeria tanto elegante, quanto pulita. Le misure furono aumentate, mentre il passo acquistò 80 millimetri, venendo allungato per la seconda volta nella storia della serie. La larghezza beneficiava di tre centimetri in più, a tutto vantaggio dello spazio interno. La più grande rivoluzione, però, si consumò in coda: il principio della struttura piatta del motore Boxer

rimase, ma non il raffreddamento ad aria, che non poteva più rispettare le sempre più stringenti norme antinquinamento. Il nuovo sistema di raffreddamento era pronto per affrontare il futuro e anche i valori di potenza non erano da meno: da una cilindrata di 3,4 litri il 6 cilindri a 4 valvole erogava 300 CV, pari a quelli della leggendaria 911 Turbo 3.3. La potenza proposta dal rin-

#### **Abitacolo rinnovato**

La Tipo 996 segnò una grande svolta nella storia della 911, con il nuovo design che reinterpretava la linea classica. Anche la plancia subì un aggiornamento: i cinque strumenti circolari si incastrano l'uno nell'altro, rompendo con le convenzioni.





## IL PRIMO CAPITOLO DI UNA NUOVA ERA

### La quinta serie

 Generazione <b>TIPO 996</b>	 Periodo <b>1997-2005</b>	 Produzione <b>175.262</b>
---	--	---



 Motore <b>Boxer 6 cilindri aspirato o turbo</b>	 Cilindrata <b>3.387 - 3.600 cm<sup>3</sup></b>
 Potenza massima <b>221 kW (300 cv) - 355 kW (483 cv)</b>	 Coppia massima <b>350 - 640 Nm</b>
 Accelerazione 0-100 km/h <b>6.0 - 4.1 s</b>	 Velocità massima <b>275 - 319 km/h</b>

### La regina della generazione **911 GT2**



### Era speciale perché...

- 1** Rimase la struttura boxer a sei cilindri, ma non il raffreddamento ad aria.
- 2** La nuova unità raffreddata ad acqua fu un investimento per il futuro della 911.
- 3** Il motore 4 valvole, 6 cilindri all'inizio erogava 300 cv con una cilindrata di 3,4 litri.
- 4** Dopo il rinnovamento del motore, si arrivò a 320 cv e 345 cv per la versione "Anniversario".

Il nuovo sistema di raffreddamento era pronto per affrontare il futuro.

novato motore da 3,6 litri salì a 320 CV e successivamente a 345 CV nel modello del 40° anniversario. L'aggiornamento interessò anche la 911 Turbo, dotata di un nuovo motore Boxer a 6 cilindri raffreddato a liquido da 3,2 litri, già vincitore a Le-Mans nel 1998. Grazie alla doppia sovralimentazione, nelle vetture di serie sprigionava ben 420 CV. In questo modo la 911 divenne il primo modello di serie Porsche a superare i 300 km/h. Nella 911 GT2 il livello di potenza aumentò

fino a 483 CV. In questa sportiva ad alte prestazioni venne adottato per la prima volta il sistema frenante PCCB con dischi carbo-ceramici, di serie sulla GT2. Con la stessa versione, ma senza supporto del turbocompressore, la 911 GT3 inaugurava una nuova epoca: assicurava un divertimento di guida ottimale. Nella serie 996 il motore aspirato da 3,6 litri uscì dapprima con 360 CV, poi la potenza venne aumentata a 381 CV. Nel 2003 venne lanciata la 911 GT3 RS ancora più estrema. ■

# SUPER POTENTE

INCLUSI I MODELLI SPECIALI, A PARTIRE DAL 2004 LA GAMMA 911 ARRIVA A 24 VERSIONI, DINAMICHE E POTENTI, INTEGRATE DA NUMEROSE OPZIONI DI PERSONALIZZAZIONE



**C**on il design della 997, Porsche inasprì il carattere della 911 e conferì alla vettura un aspetto ancora più dinamico e potente. La Porsche 911 assunse una versatilità finora mai vista: era disponibile come Coupé e Targa, Cabriolet e Speedster, con trazione posteriore e integrale, carrozzeria più snella e allargata, con motori raffreddati ad acqua aspirati e turbo, come GTS nonché nelle versioni

sportive GT2, GT2 RS, GT3 e due versioni GT3 RS. La Carrera appariva più mascolina, grazie alla coda dalle linee più muscolose, mentre i modelli S, GT e Turbo acquistavano larghezza. Rispetto alle versioni precedenti, la linea della 997 era delimitata dai gruppi ottici circolari trasparenti con andamento verticale. In seguito al restyling del luglio 2008, il frontale si caratterizzò con i fari bi-xeno e luci

diurne a LED. Dal punto di vista tecnico, la Porsche 911 Tipo 997 conquistò il massimo dei voti. Il 6 cilindri da 3,6 litri della Carrera erogava 325 CV. I modelli S presentavano motori con cilindri più ampi di tre millimetri, per una cilindrata di 3,8 litri, risultando la più elevata di sempre in una 911 di serie.

Nell'aggiornamento del 2008, Porsche intervenne profondamente, introdu-

## Cambio sportivo

I modelli della Tipo 997 vengono forniti con cambio manuale a 6 marce, con la possibilità di avere la leva accorciata per un utilizzo più sportivo. È anche disponibile, come optional, il cambio automatico Tiptronic S "adattivo", con convertitore di coppia idraulico a slittamento controllato e possibilità di blocco.





## TECNOLOGIA MODERNA IN UN'ANIMA CLASSICA

La sesta serie



Generazione  
TIPO 997



Periodo  
2004-2012



Produzione  
213.004



Motore  
Boxer 6 cilindri aspirato  
o turbo



Cilindrata  
3.596 - 3.800 cm<sup>3</sup>



Potenza massima  
239 kW (325 cv) - 456 kW (620 cv)



Coppia massima  
370 - 700 Nm



Accelerazione 0-100 km/h  
5.2 - 3.5 s



Velocità massima  
280 - 330 km/h

La regina della generazione  
911 GT2 RS



Era speciale perché...

1

Quello della 911 Turbo fu il primo motore a benzina a essere dotato di turbocompressore con turbine a geometria variabile.

2

I 3,8 litri di cilindrata e l'iniezione diretta permisero di passare da 480 a 500 cv.

3

La 911 Turbo S fu la prima a essere dotata di un cambio a doppia frizione a sette rapporti.

4

La 911 GT2 RS completava un giro sulla Nordschleife dell'Nürburgring con un tempo di 7 minuti e 18 secondi.

La 997 guadagnò ulteriore efficienza grazie all'impiego dell'iniezione diretta.

cedo l'iniezione diretta. Consumo ed emissioni calarono decisamente, a fronte di un deciso aumento della potenza: 345 CV per il 3,6 litri, 385 CV nel 6 cilindri da 3,8 litri. Si arrivò così alla nuova 911 Carrera GTS da ben 408 CV, che colmava il divario tra le versioni S e la GT3.

Anche la 911 Turbo beneficiò di questa offensiva tecnologica: il suo motore da 3,6 litri fu il primo motore a benzina a essere dotato di turbocompressore con turbine a geometria variabile. Il succes-

sivo passaggio ai 3,8 litri di cilindrata e all'iniezione diretta permise di raggiungere i 480 CV e, successivamente, 500 CV. Nella 911 Turbo S si arrivò a 530 CV, abbinati per la prima volta a un cambio a doppia frizione a sette rapporti. Al vertice figurava la 911 GT2 RS: il suo propulsore erogava 620 CV. La spirale di potenza coinvolse anche i modelli GT3, che passarono da 415 a 435 CV. La RS 3.8 toccò i 450 CV. Al vertice si piazzava la GT3 RS 4.0, che portò la cavalleria a 500 CV. ■

# UN MILIONE DI 911

È IL TRAGUARDO RAGGIUNTO DA UN ESEMPLARE DELLA SETTIMA SERIE, USCITO DALLA CATENA DI MONTAGGIO DI ZUFFENHAUSEN NEL LUGLIO DEL 2017, CHE STABILISCE NUOVI STANDARD NEL DESIGN AUTOMOBILISTICO



**D**al 2011 la serie 991 rappresentò il livello di sviluppo più alto della vettura, che esprimeva una potenza ineguagliata dalle precedenti 911. Veniva adottata un'aerodinamica adattiva che la 911, come prima sportiva Porsche di serie, derivava dalla supersportiva ibrida 918 Spyder. Ci fu anche l'esordio del Porsche Communication Management, con migliore connettività, monitor

multitouch e informazioni sul traffico. A livello tecnico, l'icona del marchio è diventata più muscolosa e potente che mai. La carrozzeria leggera in struttura composita di acciaio-alluminio, ulteriormente irrigidita, contribuiva a ottenere una riduzione di peso fino a 45 kg. Il sei cilindri di base partiva da una cilindrata di 3,4 litri, che sviluppava comunque 350 CV. Sul modello S, il 3,8 litri proponeva 400

CV, che salivano a 430 per la GTS. Con l'aggiornamento della 991 presentato nel 2015, anche i modelli 911 Carrera beneficiarono della potenza dei due turbocompressori e l'introduzione di un 3,0 litri che permetteva alle varie Carrera, Carrera S e GTS di disporre di 370, 420 e 450 CV. Per la prima volta, una 911 Carrera accelerava da zero a 100 km/h in meno di 4 secondi, a fronte di una

## Il classico incontra il digitale

Il restyling degli interni della 991 riprendeva l'architettura della Carrera GT. Univa gli elementi classici della 911, come i cinque strumenti circolari, uno dei quali come schermo multifunzione ad alta risoluzione, a un design moderno e a un'ergonomia migliorata.





riduzione di consumi ed emissioni. I valori delle versioni Turbo e GT sono ancora più alti e raggiunsero i 700 CV nella 911 GT2 RS, che era in grado di toccare i 340 km/h, diventando la 911 di serie più veloce della storia del modello. E la 911 GT3 RS da 520 CV, con il suo motore aspirato a regime elevato da 4,0 litri, è il più grande concentrato di tecnologia da competizione che Porsche abbia mai offerto in una vettura da strada. Un elemento di spicco della gamma

era la 911 Targa che, con un ampio rollbar al posto dei montanti B, riprendeva l'idea classica di questo concetto e la univa a una raffinata struttura del tetto. Altre versioni di rilievo erano la 911 Carrera T, la 911 R e la 911 GT3 RS. Un posto d'onore nella storia del marchio è riservato alla vettura che l'11 maggio 2017 uscì dalla catena di montaggio di Zuffenhausen: la milionesima 911. Il gioiello da 450 CV rimase di proprietà di Porsche AG. ■

## UNA VETTURA DA STRADA CON "INTELLIGENT PERFORMANCE"

La settima serie

 Generazione <b>TIPO 991</b>	 Periodo <b>2011-2018</b>	 Produzione <b>217.930</b>
---	--	---



 Motore <b>Boxer 6 cilindri aspirato o turbo</b>	 Cilindrata <b>3.436 - 3.800 cm³</b>
 Potenza massima <b>257 kW (350 PS) - 515 kW (700 PS)</b>	 Coppia massima <b>390 - 750 Nm</b>
 Accelerazione 0-100 km/h <b>4.8 - 2.8 s</b>	 Velocità massima <b>287 - 340 km/h</b>

La regina della generazione  
**911 GT2 RS**



### Era speciale perché...

- 1** Questa 911 poteva contare su una carreggiata più larga e al passo allungato di dieci centimetri.
- 2** Ha un'aerodinamica adattiva che deriva dalla supersportiva 918 ibrida Spyder.
- 3** Dal 2011 al 31 ottobre 2018 sono stati costruiti 217.930 esemplari della serie 991.
- 4** 1.049.330 sono le Porsche 911 prodotte dal 1963 al 31 ottobre 2018.

La migliore 911 di tutti i tempi...  
fino alla prossima generazione.

# L'OGGETTO DEL **DESIDERIO**

SEMINUOVE O D'EPOCA, IL MERCATO DI TUTTE LE SERIE 911 NON CONOSCE FLESSIONI, ANZI. ALCUNI MODELLI HANNO ORMAI RAGGIUNTO QUOTAZIONI DA CAPOGIRO. MA QUALCHE BUON AFFARE È ANCORA POSSIBILE.

**Da collezione.**

Le 911 T,E,S costruite dal 1966 (la "S" per prima) al 1973, con cilindrata di 2.0, 2.2 e 2.4 litri possono toccare quotazioni variabili dai 130 mila euro per una "T" ai 260 mila euro per una "S"



911

Porsche Classic



Lo sguardo degli appassionati è da sempre rivolto alle 911 di ogni generazione, un modello unico, indescrivibile e iconico. E poiché la 911 è l'oggetto del desiderio, il mercato dell'usato non conosce flessioni. Lo prova il fatto che alcuni modelli vintage abbiano ormai raggiunto quotazioni a dir poco pazzesche.

Gli appassionati sanno, per esempio, che la prima sigla commerciale della Gran Turismo di Stoccarda fu "901". Ma la sigla "901" non piaceva alla Peugeot, perché già depositaria di tutti i numeri a tre cifre con lo zero al centro; da qui la trasformazione in 911, a partire dalla fine del 1964.

Ma fatta la premessa, una cosa è certa: comprando una 911 si è sicuri che, seminuova o d'epoca, manterrà un valore elevato. L'esempio più concreto arriva dalle 911 T,E,S costruite dal 1966 (la "S" per prima) al 1973, con cilindrata di 2.0, 2.2 e 2.4 litri. Possono toccare quotazioni variabili dai 130 mila euro per una "T" ai 260 mila euro per una "S". E pensare che fino a cinque o sei anni fa una 911 T si poteva trovare anche a 30 mila euro. Poi il mercato ha dettato la sua legge.

Molto ricercate anche le 911 generazione 993, costruite dal 1994 a metà 1998, amate dai "porschisti" perché le ultime

con il 6 cilindri Boxer 3.6 litri aspirato, raffreddato ad aria. Nell'ultima configurazione erogava 286 cv. Oggi una 993 4S del 1997 viaggia a cavallo dei 100 mila euro. Più abbordabile la 993 Carrera del 1994: si può trovare attorno ai 60/70.000 euro. Meno fortunate le 996, specie quelle prodotte fra il 1998 e il 1999, colpevoli di alcune "maggagne" come quella del liquido di raffreddamento che si mescolava all'olio del motore, facendo patatrac.

### 997, UN BUON AFFARE

Molto interessanti sono invece le 997: modello presentato nel 2005, finalmente con un restyling dei fari anteriori e non solo, per ricordare più da vicino la 993. Rispetto alla precedente 996 ha significativi miglioramenti tecnici a partire dal motore, con cilindrata di 3.6 litri da 325 cv per le 911 Carrera standard, di 3.8 litri (355 cv) per le 911 Carrera S. Una Coupé 911 Carrera S del 2007 si può trovare a un prezzo medio di 35 mila euro. Un Cabriolet va da 38 mila a 41 mila euro, relativamente al 2007 e al 2008.

Nel 2011 è stata presentata la Serie 991 (tuttora in produzione, aggiornata nel Model Year 2015) che ha dimensioni maggiori



#### Assistenza completa.

Oltre al programma Porsche Approved per l'usato, per i pezzi di ricambio c'è il "Porsche Classic".



e un design rivisto, specie posteriormente. I motori "base" sono il 3.4 da 350 cv di Carrera e il 3.8 da 400 cv della Carrera S. Un esemplare Carrera S del 2011 si può trovare attorno ai 45 mila euro; che salgono a 70 mila se immatricolato nel 2015. Se poi passiamo alle attuali GT3, spinte da un 6 cilindri Boxer di 3.8 litri da 475 cv, oppure dal 4 litri da 500 cv, si può dire che siano già oggetti da collezione. Eredi, se vogliamo, della mitica 911 Carrera RS (RennSport) del 1972, mossa da un Boxer di 2.7 da 210 cv raffreddato ad aria, a iniezione meccanica e con carrozzeria alleggerita, cofani e

portiere erano d'alluminio, con lamiere non strutturali assottigliate. Si riconosceva per il celebre alettone posteriore "a coda d'anatra" (ducktail), le strisce adesive sulla fiancata coi cerchi in lega in tinta. Qui le quotazioni volano con cifre superiori ai 600 mila euro.

Infine va menzionata la 993 Turbo, con trazione integrale e sovralimentazione con 2 turbocompressori più intercooler (totale 408 cv), prodotta fino alla metà del 1998 e quotata 180 mila euro. Così come tutta la serie delle Turbo, dalla prima del

TRA LE **911** PIÙ RICERCATE  
LA **SERIE 993** ANNI '90  
L'ULTIMA VARIANTE CON  
IL **BOXER** SEI CILINDRI  
ASPIRATO DI **3.6 LITRI**  
RAFFREDDATO AD ARIA

1975 alla GT2 RS del 2010. L'abitacolo dispone un roll-bar, il motore è biturbo con 620 cv, scaricati solo sull'assale posteriore. Come la GT2 RS ancora a listino, Model Year 2018, che però di cavalli ne ha 700 cv e costa 294 mila euro, nuova di fabbrica. Un investimento già da nuova. Specie se consideriamo che circa l'80% degli esemplari di 911 costruiti dal 1963 ad oggi sono ancora in circolazione.

Oltre al programma Porsche Approved per l'Usato con un massimo di 9 anni, c'è anche il "Porsche Classic": offre ogni pezzo di ricambio e consente di restaurare la propria amata. ■

# ERA L'AUTO DA **UN MILIONE** DI DOLLARI

LA BOLLA SPECULATIVA PER PORSCHE 911R È FINITA. LA SERIE SPECIALE DI 911 ESEMPLARI, LANCIATA A 195 MILA EURO DI PREZZO, ERA ARRIVATA 1,3 MILIONI DI DOLLARI DI VALUTAZIONE: ORA È TORNATA A 280 MILA.

di Fabiano Polimeni

**I**l vitello d'oro ha le gambe corte. A rimettere i piedi per terra, pur con il rispetto e l'ammirazione totale, tocca alla Porsche 911 R. La serie speciale, realizzata nel 2016 in 991 esemplari, inno alla "old school", motore boxer sei cilindri aspirato, cambio manuale (addirittura) a sei marce e altri dettagli. Questa serie limitata è stata "sold out" di fatto prima di essere presentata. A un prezzo, 195 mila euro e qualche spicciolo, non proprio regalato. Paradigma dell'auto sportiva tutta da guidare, 911 R ha incontrato un successo che è degenerato in escalation. Fino ad arrivare a essere offerta

a oltre 1,3 milioni di dollari. Cifra spropositata, degna di hypercar che hanno necessitato di ben altri investimenti per essere progettate, sviluppate e realizzate.

Un idolo pagano, che non crolla come il vitello d'oro dei tempi di Mosé, ma si sta progressivamente ridimensionando. Una bolla speculativa, bisogna chiamarla proprio in questo modo. Le quotazioni negli ultimi mesi sono calate. Sino ai 280 mila dollari presso Gooding&Company, valutazione decisamente realistica per un'auto sportiva senza dubbio speciale. Ma non certo unica. Van bene il motore motore della 911 GT3, il sei cilindri boxer di 4.0



litri e 500 cavalli di potenza, il cambio manuale realizzato in collaborazione con ZF non a 7 marce come per le altre 911, ma un nuovo elemento a 6 rapporti. Ai quali possiamo aggiungere l'asse posteriore sterzante e i 50 kg in meno (1370 kg) rispetto alla sempre amata GT3 RS. Ma non basta, le quotazioni sono calate, perché il prezzo era comunque troppo distante da una non molto diversa 911 GT3.

Porsche tiene certamente al valore e al prestigio dei suoi prodotti. Ma anche alla soddisfazione dei suoi clienti. Lo confermò Andreas Preuninger (Director GT Model

Line) a Car and Driver. "Non mi piace la speculazione. Non è mai stato un obiettivo per Porsche: le edizioni limitate non sono fare per questo. Se abbiamo domanda, cerchiamo di soddisfarla. Controlleremo la situazione per non far diventare nostri nuovi clienti degli speculatori. Chi compra una Porsche deve usarla".

Proprio per questo a stretto giro l'amato, dai puristi, cambio manuale tornò di lì a poco sulla GT3. Qualcuno ci avrà sicuramente guadagnato senza sentire il ruggito celestiale del flat six aspirato, ma alla fine la situazione pare tornata a numeri più morali. ■

# L'AMORE, SENZA ETÀ

“E' UNA GIOIA GUIDARLA!” L'EMOZIONANTE RACCONTO DI UN APPASSIONATO CHE HA RIPORTATO A NUOVA VITA UNA 911 2.2 T COUPÉ DEL 1971.

**È** come andare al canile per scegliere un cucciolo. Parti con le idee chiare sulla taglia, il sesso, il colore; ma poi non riesci a resistere e il primo che vedi te lo porti a casa!». Così Giulio ricorda l'emozione provata nell'andare a scegliere di persona le Porsche 911 usate, selezionate tra gli annunci su Internet. Giulio non è un collezionista. È un appassionato di auto sportive tedesche fin da ragazzo, in libreria ha tutta la collezione di “Auto”. E con un amore che non ha mai tradito, che mai ha vacillato: la Porsche 911 2.2 T, di un anno vicino al 1970, in cui Giulio è nato, di color arancio lava. Su questo non transige, non la voleva bianca!

Giulio non è proprio un neofita delle Porsche classiche: una certa esperienza l'ha accumulata con la 911 Porsche 3000Sc Coupé del 1980, che ha posseduto in precedenza. È stato fortunato: la seconda 911 che è andato a vedere era in buone condizioni di carrozzeria e ottime di motore. Ispezionandola accuratamente, ha constatato che era completa e originale in tutte le sue parti, aveva solo i consueti segni dell'usura, molti rattoppi di carrozzeria, una rumorosissima marmitta modificata. Era stata immatricolata per la prima volta in Italia nel 1971, ritargata alla fine degli anni '80. Aveva il Certificato d'origine Porsche, che ne garantisce l'autenticità e la corrispondenza alla fiche e alle caratteristiche della serie a cui appartiene (telaio, motore, colore originale...), una specie di visura storica o di certificato d'archivio della vettura.

Funzionante (anche se non benissimo...) e circolante, l'ha portata a casa da Torino guidandola. Poi ci ha girato per qualche mese, per conoscerla meglio, prima di affidarla a un'officina specializzata in restauri di Porsche d'epoca, dove ha seguito passo-passo le lavorazioni di rigenerazione completa, per riportarla allo stato che potremmo definire nuovo di zecca! Un salto indietro nel tempo a

## Come il primo giorno.

Ecco come si presenta la 911 2.2 del '71 dopo il lungo restauro. Il colore originale è l'arancio lava.

quel 1971, quando la Porsche 911 2.2 T Coupé usciva dal Concessionario con il timbro vocale inconfondibile del motore 6 cilindri boxer raffreddato ad aria, proprio mentre Giulio gattonava per casa...

## IN OFFICINA

Il primo passo è stato lo smontaggio totale della macchina. E quando diciamo “completo”, non è un eufemismo! Il piano di Giulio era di effettuare un restauro completo, affidato sì alle mani di esperti, ma con il gusto di dedicarsi personalmente a qualche lavoretto alla sua portata. Per esempio, è molto fiero di come ha sverniciato la griglia di ventilazione del cofano motore, che era stata pitturata di nero, per riportarla alla cromatura originale.

Il primo passo è stata la selezione tra pezzi in buono stato, quelli da sostituire e quelli da scartare, perché non originali (come la marmitta sportiva non originale, aperta). La filosofia seguita è stata quella “conservativa”, cioè di mantenere il più possibile, restaurandole, le parti originali. Ove non più possibile, si è potuto ricorrere al fornitissimo catalogo di ricambi originali del servizio Porsche Classic, che la Casa tedesca mette a disposizione degli appassionati collezionisti del Marchio.

Il motore era in buone condizioni. Le fasce erano state ►►





**Selezione.** Il primo passo è stata la selezione tra pezzi in buono stato, quelli da sostituire e quelli da scartare, perché non originali.



**Arancio lava.** La carrozzeria è stata spogliata di tutte le parti mobili e passata in forno per la termosverniciatura per poi essere sabbata e verniciata con primer. Una volta ripristinata l'integrità strutturale, formale ed estetica, la carrozzeria è passata alla prima fase di posa della vernice di fondo. Poi è passata in verniciatura per le tre mani di colore, con il codice originale 2323 Porsche. In basso a sinistra, il cambio è stato smontato e sostituiti alcuni pezzi. Gli interni, foto sotto, sono stati rivestiti a nuovo, così come il cruscotto e i sedili.



► appena rifatte. È stato, però, necessario smontare e sostituire parti usurate del cambio, la coppia conica, i cuscinetti e, ovviamente, le guarnizioni.

La carrozzeria in lamiera d'acciaio è stata spogliata di tutte le parti mobili. Dopo averla passata in forno per la termosverniciatura, si è potuto procedere a una sabbiatura molto più leggera, che non andasse a consumare o deformare le parti più delicate e sottili. Si sono potute così individuare le parti ammalorate, approssimative riparazioni a stucco o "a toppa" da eliminare. Una fiancata era completamente storta a causa delle successive riparazioni. Nella fase di lattoneria è stato necessario cambiare diverse parti: i pannelli esterni delle portiere, il fascione posteriore, i parafranghi posteriori e anteriori – quest'ultimo finito come applique d'arredo in casa di Giulio! – ecc. Il fondo è stato rifatto solo dove necessario. Per la parte sotto i sedili posteriori, che era ammalorato, esiste il ricambio completo, ma si è preferito ricostruire dalla lastra la parte sotto con le nervature originali. È stato sostituito il longherone e la cappelliera.

"Porsche classic" fornisce il ricambio del fondo per le due mezze parti e Giulio ha preferito sostituire solo il minimo necessario, la parte del guidatore.

Una volta ripristinata l'integrità strutturale, formale ed estetica, la carrozzeria è passata alla prima fase di verniciatura per posare il primer. Poi è passata in verniciatura per le tre mani di colore, con il codice originale Porsche. Sono stati rinnovati i cerchi originali in alluminio, lucidati, anodizzati e verniciati. I dischi freno sono stati messi nuovi, come anche gli ammortizzatori. Nel frattempo il motore, pulito a lucido e con il cambio rinnovato, è stato provato al banco. La parte meccanica si è rivelata in ottime condizioni. Le sensazioni di Giulio al momento dell'acquisto si erano dimostrate corrette.

### L'ABITACOLO RIMESSO A NUOVO

Gli interni, così come la carrozzeria, sono gli elementi che più si usurano con il tempo. Per questo è stato necessario procedere a un completo rivestimento a nuovo degli elementi originali. Sono stati ricoperti i pannelli ►





► delle portiere con materiali nuovi su specifiche conformi all'originale Porsche, così come il cruscotto, i sedili rivestiti con nuova similpelle. Cambiata la moquette.

Il parabrezza è stato sostituito con uno nuovo acquistato da "Porsche classic", perché quello originale aveva il perimetro opacizzato. L'impianto elettrico nel 1971, per fortuna, era semplice. È stato facile revisionarlo.

Nel sottoscoeca, il collettore del riscaldamento è stato lucidato.

Per le gomme sono state rispettate le misure di omologazione, ma con pneumatici attuali, perché la linea di gomme d'epoca, oltre a costare tre volte tanto, gli è stata sconsigliata per motivi di sicurezza e guidabilità. Per il resto... financo il portatarga è quello originale del 1970.

## FINALMENTE ALLA GUIDA

«È una gioia guidarla. Al volante non sembra un'auto di 50 anni fa». Ma è, comunque, una macchina delicata e "modesta" nella sua essenzialità. Il rombo cattivo del suo motore a 6 pistoni di piccola cilindrata contrasta con le ruote strette dell'epoca. Lo sterzo non è assistito, ma si lascia manovrare docilmente con le punte delle dita. La senti rollare quando entri in curva e l'avantreno, un po' fluttuante, ha bisogno di caricare le ruote anteriori per rispondere con precisione. Dosando l'acceleratore, la si fa curvare con il retrotreno con uno stile di guida "vintage" da pelle d'oca, che fa emozionare gli appassionati! ■

## IL SERVIZIO "PORSCHE CLASSIC"

**Più del 70% delle vetture Porsche costruite finora sono ancora in circolazione.**

Per i fortunati possessori di questi gioielli d'epoca, all'interno di Porsche AG è stato costituito il servizio "Porsche Classic", che assicura agli appassionati il mantenimento e la cura delle vetture storiche Porsche che non vengono più prodotte in serie da almeno 10

anni. Sono comprese vetture sportive leggendarie, come la 356, la 914, la 959 e la 911 fino a includere la 996, tutte le vetture a quattro e otto cilindri, come la 924, la 928, la 944, la 968 e la Porsche Boxster, tipo 986. Servita in assistenza la supersportiva Carrera GT. Con la produzione e la preparazione dei pezzi originali, "Porsche Classic"



## Porsche 911 T 2.2

Il "Touring" divenne il modello base della serie 911 dal 1968 al 1963. Prodotta negli anni 1969-70-71, ha il paraurti con rostri cromati con supporti in gomma, cofano posteriore con griglia di ventilazione cromata, griglia del clacson cromata, listelli sottoporta larghi, specchi retrovisori esterni tondi e cromati, marchio Porsche color argento, logo 911 T color argento, dritto e montato al centro, tergicristalli verso sinistra, maniglie apriporta esterne con leva a pressione nella parte interna.

### SPECIFICHE TECNICHE

Motore: posteriore longitudinale 6 cilindri 2195 cm<sup>3</sup>  
12 valvole triplo barile carburatore

**POTENZA MASSIMA:** 125 CV (92kW) a 5800 giri/min (regime massimo 6500 giri/min)

**COPPIA MASSIMA:** 176 Nm (17,9 mkg) a 4200 giri/min

**TRASMISSIONE:** posteriore

**CAMBIO:** manuale a 5 rapporti

**PNEUMATICI:** 185/70/15

**DIMENSIONI:** 4163 x 1610 x 1320

**PESO:** 1020 (a vuoto)

è l'interlocutore più competente per l'assistenza, la riparazione e il restauro delle vetture Porsche. Per eseguire questo tipo di interventi, "Porsche Classic" ha a disposizione anche attrezzi speciali originali, come per esempio i calibri per il telaio della carrozzeria, accanto a tutta la documentazione tecnica e all'archivio storico. La distribuzione capillare di pezzi originali ha uno scopo: ogni Porsche deve rimanere sempre una Porsche.



### Parti meccaniche tutte rinnovate.

Sono stati rinnovati i cerchi originali in alluminio, lucidati, anodizzati e verniciati. I dischi freno sono stati messi nuovi, come anche gli ammortizzatori. Nel frattempo il motore, pulito a lucido e con il cambio rinnovato, è stato provato al banco. La filosofia seguita è stata quella "conservativa", cioè di mantenere il più possibile, restaurandole, le parti originali. Dove non più possibile, si è potuto ricorrere al fornitissimo catalogo di ricambi originali del servizio Porsche Classic.



# LA PASSIONE DEI **PEZZI UNICI**

QUANDO UNA "SEMPLICE  
NOVEUNDICI NON  
BASTA: DA **MAGNUS  
WALKER** A **ROB  
DICKINSON** PASSANDO  
PER **ALOIS RUF**, TRE MODI  
DI INTERPRETARE  
IL MITO PORSCHE



IL RUMORE DELLA PORTIERA  
QUANDO ENTRI, L'ODORE  
DELLA BENZINA CHE INIZIA  
A DIFFONDERSI QUANDO  
ACCENDI IL MOTORE,  
LA SENSAZIONE  
CHE PROVI QUANDO  
INSERISCI LA MARCIA.

**UNA 911 ABBRACCIA  
TUTTI I SENSI.**

(MAGNUS WALKER).





**PIACERE DI GUIDA.** LE AUTO SPORTIVE  
NON DEVONO NECESSARIAMENTE ESSERE  
SENZA COMPROMESSI (ALOIS RUF).



**Mix di fascino.**

L'auto dei sogni di Alois Ruf, la R56.11. Il carattere della classica 356 e le capacità di manovra della 911 si fondono in questa vettura sportiva Ruf. Le sospensioni, i freni e lo sterzo derivano dalla 911 mentre la trasmissione è un amalgama di entrambi i modelli.



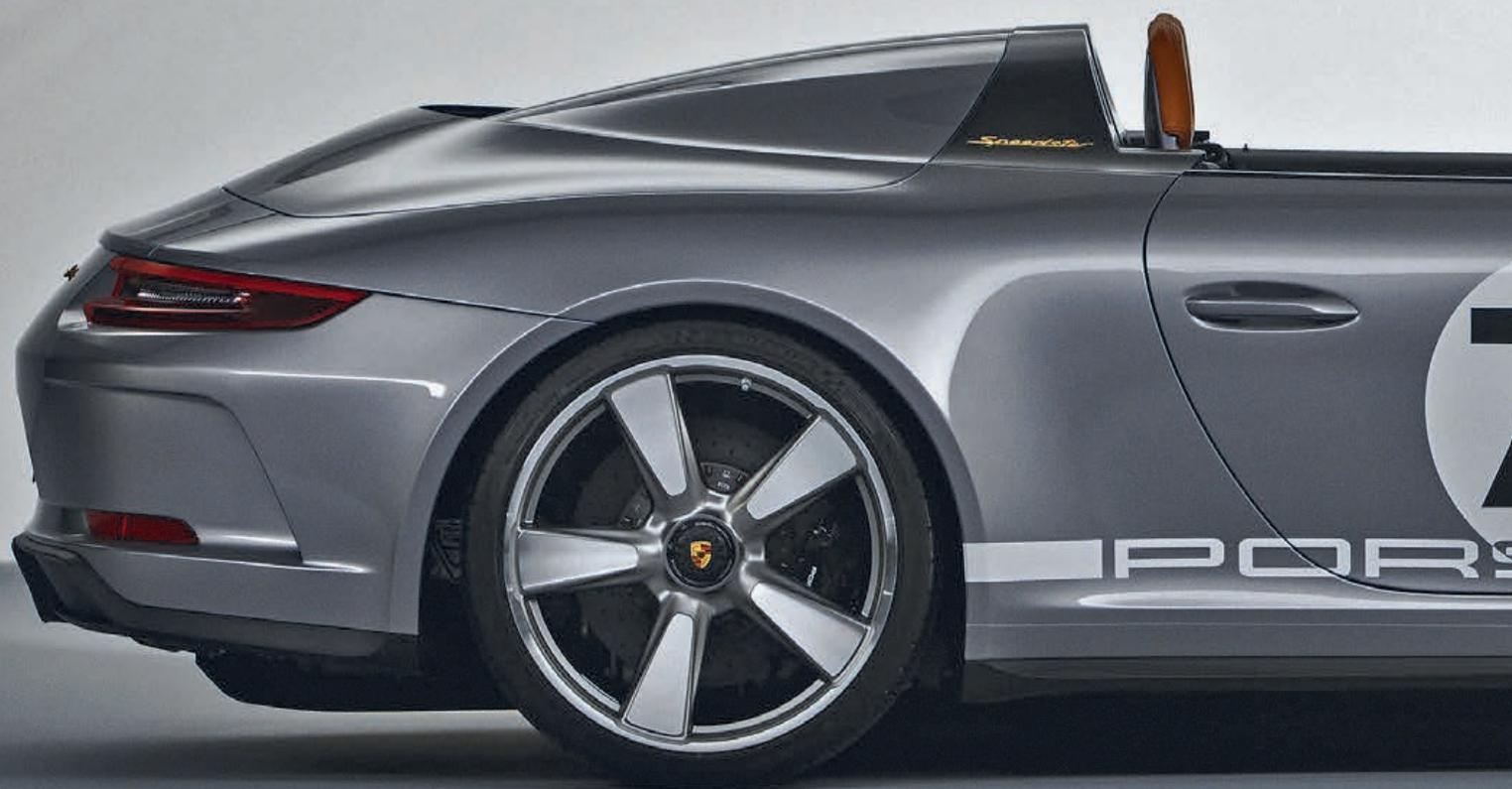
### La versione di Singer.

La storia è semplice: l'ex cantante Rob Dickinson a New York compra una 911 d'antan e la personalizza al punto tale che altri «porschisti» gli chiedono di «lavorare» sulle loro auto. E così Dickinson fonda la Singer Vehicle Design, e si dedica a trasformare e reinventare vecchie 911.



LAVORARE  
SU ESTETICA,  
INTERNI  
E MECCANICA  
ESALTANDONE  
LO **SPIRITO**  
**ORIGINALE.** (ROB DICKINSON)

# SPEED



# STER!

1.948 PEZZI UNICI. QUESTA  
LA TIRATURA PREVISTA PER LA 911  
SPEEDSTAR CHE ANDRÀ  
IN PRODUZIONE A BREVE.  
UN GIOIELLO DA 500 CAVALLI  
PER CELEBRARE IL 70 ANNI  
DEL MARCHIO DI STOCCARDA



## Dettagli.

Molti i pezzi riprodotti con cura, come il tappo del serbatoio stile anni '50 posizionato nel mezzo del cofano, la classica sagoma 'Talbot' degli specchietti retrovisori laterali o il profilo unico dei proiettori anteriori.





**Nero carbonio.**

Una copertura in carbonio dietro i sedili nasconde la struttura di protezione in caso di ribaltamento. Due lamelle a contrasto di colore nero collocate fra le due 'gobbe' aggiungono un tocco di aerodinamicità, mentre sul deflettore dell'aria in plexiglas trasparente campeggia l'incisione del logo '70 anni di Porsche'.



**Superpoteri.**

Il motore piatto a sei cilindri eroga oltre 500 CV di potenza e arriva fino a 9.000 giri al minuto.



**/FÀ·SCI·NO/** L'ESERCIZIO CONSAPEVOLE  
O INCONSAPEVOLE DEL POTERE DI SEDUZIONE.

**Six cylinder sound.**

Gli sviluppatori della GT hanno pensato l'impianto di scarico con terminali in titanio.





SEMPRE DI **CORSA!**



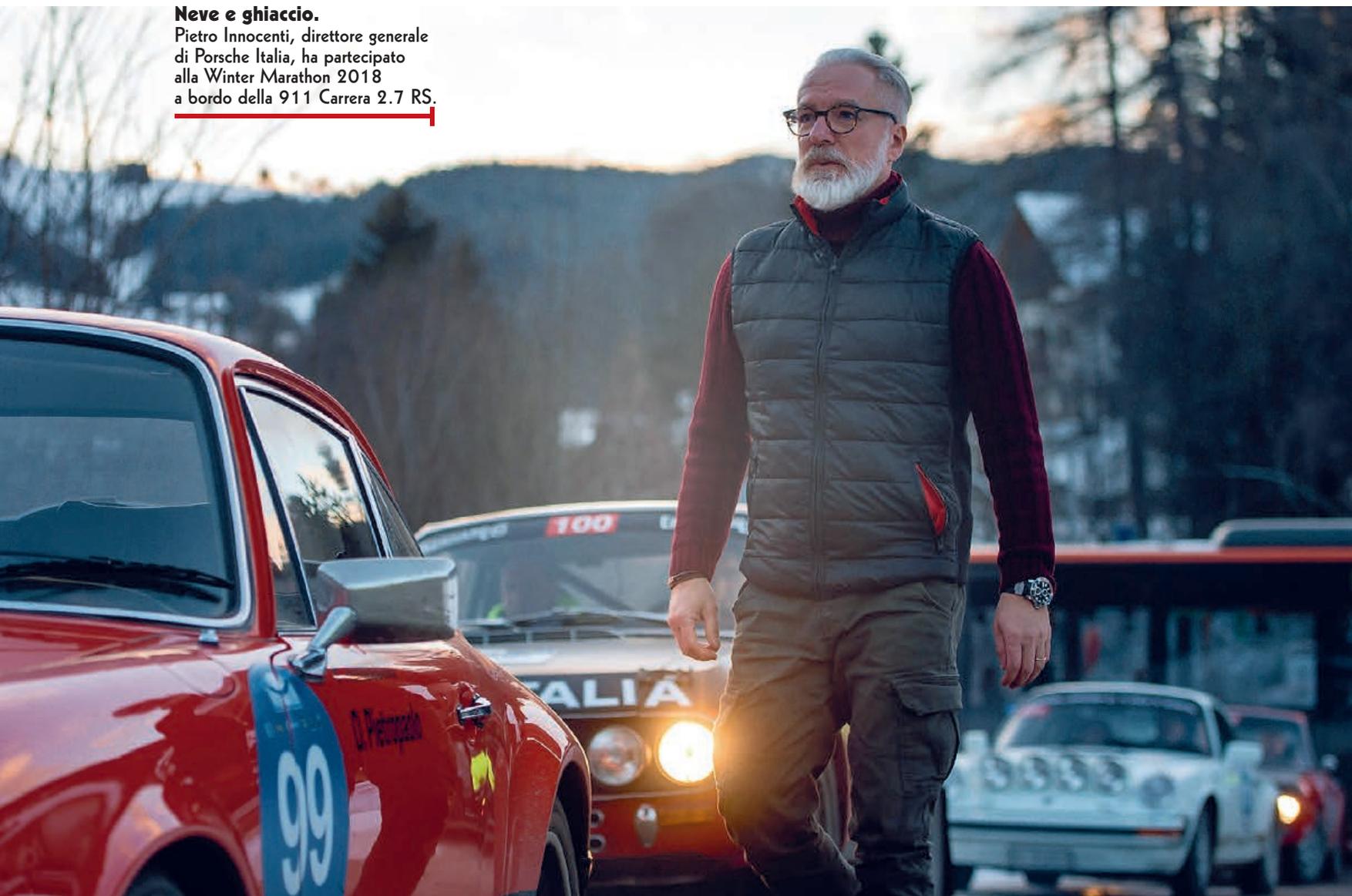
**/COM·PE·TI·ZIO·NE/** "GARA, LOTTA, CONTRASTO  
FRA PERSONE O GRUPPI CHE CERCANO  
DI SUPERARSI, DI CONQUISTARE UN PRIMATO".

ALLA **WINTER  
MARATHON**  
2018, HANNO  
PARTECIPATO  
32 PORSCHE  
STORICHE. UNA  
**356 SPEEDSTER**  
DEL 1956 E UNA  
**911RS** DEL 1973  
LE PIÙ AMMIRATE



**Neve e ghiaccio.**

Pietro Innocenti, direttore generale di Porsche Italia, ha partecipato alla Winter Marathon 2018 a bordo della 911 Carrera 2.7 RS.







LA SERIE TRICOLORE  
DI PORSCHE ITALIA  
RITORNA IN PISTA  
A **MONZA**  
DAL 5-7 APRILE

#### **Carrera Cup 2018.**

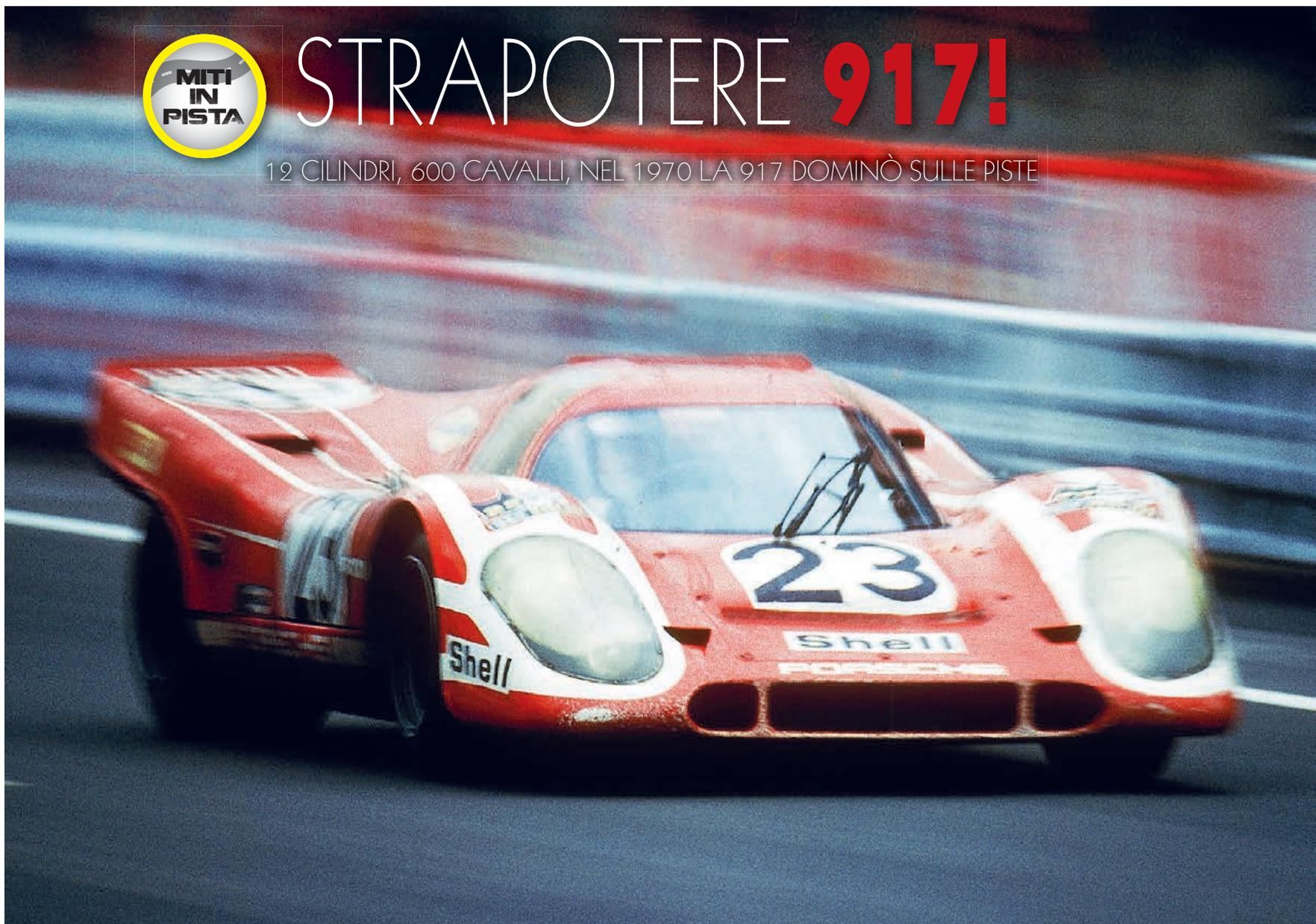
Il 2018 è stato il dodicesimo anno di attività del prestigioso campionato monomarca Porsche Carrera Cup Italia. Nella foto i vincitori di stagione, da sinistra: Massimiliano Cariola, Pietro Innocenti, Giuliano Bottazzi, premiato come Team Manager di Dinamic Motorsport, il vincitore assoluto Gianmarco Quaresmini, Alessio Rovera, secondo classificato, Diego Bertonelli, terzo classificato e Valentina Albanese, responsabile Motorsport di Porsche Italia.





# STRAPOTERE 917!

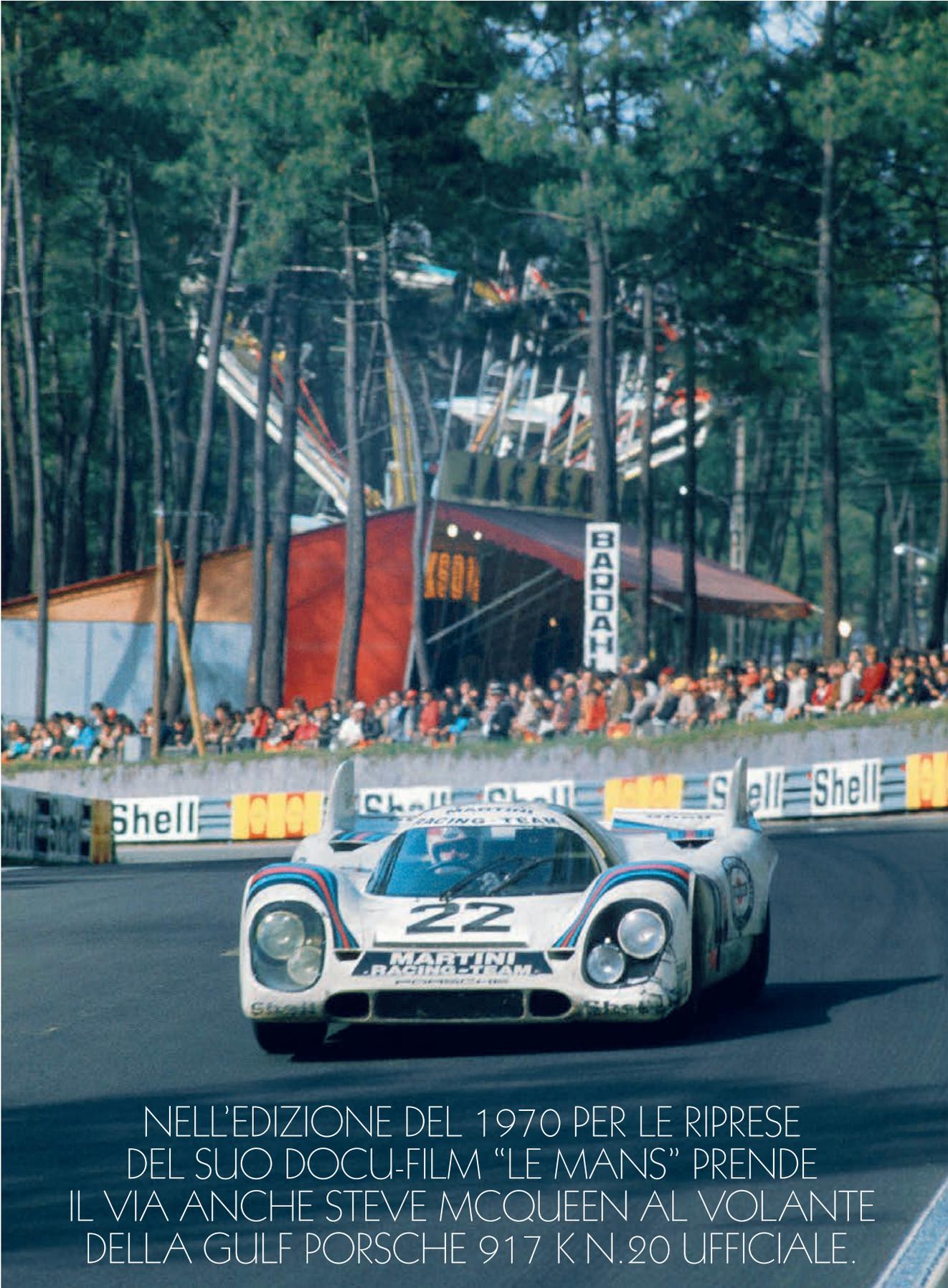
12 CILINDRI, 600 CAVALLI, NEL 1970 LA 917 DOMINÒ SULLE PISTE



**P**resentata al Salone di Ginevra del 1969, la 917 derivava esteticamente dalla 908, anche se l'abitacolo era stato spostato in avanti per far spazio al potente motore, progettato per competere con i 5 litri. Il debutto in gara fu alla 1.000 km di Spa (1969), dove evidenziò subito problemi di carico aerodinamico alle alte velocità. E la 917 era veloce davvero. Tanto che all'inizio degli anni Settanta domina le piste di gara di tutta Europa. Il motore a dodici cilindri da quasi 600 cv porta anche a casa la vittoria complessiva nel Campionato mondiale di auto sportive. Il mostro da 4,5 litri ripete la sua impresa la stagione successiva, prima a Le Mans e poi al WC. Mitico, resta alla storia, il record sul giro a Le Mans

l'11 giugno 70, quando Kurt Ahrens pennella le curve una dopo l'altra. Sul traguardo il trentenne pilota tedesco fa fermare il cronometro a 3:19.08. Tre secondi più veloce della pole position dell'anno precedente. Ma le macchine da corsa di grande cilindrata sono troppo potenti per gli organizzatori. Nel frattempo sono diventate in grado di raggiungere velocità fino a 400 km/h, specie su rettilinei come Mulsanne. Troppo rischioso per chi corre: così si decide di cambiare drasticamente i regolamenti.

Da quel momento in poi, la capacità cubica massima consentita è limitata a tre litri. Nel 1971 si apre così la stagione del turbo, ma questa è un'altra storia da raccontare. ■



NELL'EDIZIONE DEL 1970 PER LE RIPRESE  
DEL SUO DOCU-FILM "LE MANS" PRENDE  
IL VIA ANCHE STEVE MCQUEEN AL VOLANTE  
DELLA GULF PORSCHE 917 K N.20 UFFICIALE.