

# SUPERCAR

LE SPORTIVE DA SOGNO

## PORSCHE



**I MODELLI CON MOTORE A QUATTRO CILINDRI**

356 - 912 - 914 - 924 - 944 - 968



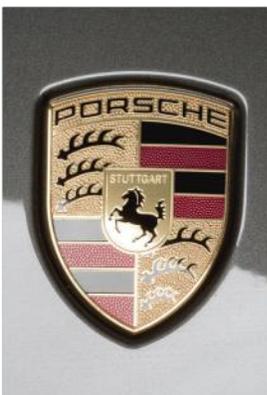
LA SPARTANA SPEEDSTER NEL 1958 SI EVOLVE  
NELLA **CONVERTIBLE D**, DOTATA DI PARABREZZA  
PIÙ AMPIO E DI FINESTRINI DISCENDENTI

# LESA MAESTÀ?

di Fabrizio Greggio

**A**rduo parlare della Porsche prescindendo dalla sua vettura più iconica, la 911. Dal 1965 questa sportiva è stata l'ambasciatrice più illustre della Casa tedesca, al punto da identificarsi con essa. Un legame inscindibile che dura tutt'oggi. Giunta all'ottava generazione, la 911 è una sorta di manifesto programmatico del marchio, la massima espressione dell'eccellenza meccanica e stilistica della fabbrica di Stoccarda. Per molti porschisti esiste solo lei, insieme al suo intramontabile sei cilindri boxer. Sarebbe quindi inconcepibile ipotizzare una monografia dedicata alla Porsche senza la sua creazione più illustre. Tuttavia, abbiamo voluto fare una scelta controcorrente, raccontando una storia diversa, le cui protagoniste sono le vetture con motore a quattro cilindri. E guai a bollarle frettolosamente come figlie di un dio minore. Fra queste, infatti, campeggia la 356, prima vettura a fregiarsi del prestigioso marchio, una regina di umili origini considerando che i primi esemplari impiegavano componenti meccanici della Volkswagen Maggiolino. Fu lei a imporre il nome Porsche nell'Olimpo dei costruttori di automobili e a scrivere i capitoli iniziali di una entusiasmante avventura scandita da successi commerciali e trionfi sportivi. Sarà lei a cedere il testimone alla 911, apparsa come prototipo al Salone di Francoforte del 1963, peraltro con la sigla 901. Il successo planetario di questa autentica primadonna (ruolo peraltro ampiamente meritato) ha però relegato nell'ombra numerose Porsche che avrebbero meritato ben altra attenzione. A partire dalla 912, nata dall'incontro tra la scocca della nuova 911 con il glorioso boxer raffreddato ad aria dell'ultima evoluzione della 356, la SC. Certo, mancano il prestigio e le prestazioni del sei cilindri, ma la 912 rimane una sportiva di razza, più docile ed economica. A leggere Volkswagen-Porsche 914 molti storcono il naso; stessa reazione si registra spesso nei confronti della famiglia delle cosiddette "transaxle", formata dalla 924, 944 e 968 (ovviamente ci sarebbe anche la 928, ma il suo motore V8 la esclude dalla nostra carrellata). Queste ultime sono ree di avere un quattro cilindri in linea, raffreddato a liquido e per di più montato davanti. Un peccato mortale. A eccezione della 356, le nostre interpreti potrebbero venire etichettate come Porsche "popolari", non degne di essere considerate supercar da sogno. Noi, invece, riteniamo che i sogni debbano essere raggiungibili, realizzabili, alla portata. Almeno qualche volta. ●●

“Raccontiamo una storia diversa, senza la 911. Le **vetture a quattro cilindri** sono le nostre protagoniste”



6

**356**

È lei la prima vettura a recare il nome Porsche. Nasce nel 1948 a Gmünd, in Austria, dove l'azienda si è trasferita da Stoccarda nel 1944 per sfuggire ai bombardamenti. Si evolve in quattro serie, fino al 1965. All'inizio condivide molti componenti con il Maggiolino



40

**912**

Subito dopo la commercializzazione della costosa 911, viene proposta nel 1965 una versione più economica. La scocca è quella della 911, ma l'allestimento viene semplificato e in luogo dei sei cilindri si monta il boxer 1.600 della 356 SC depotenziato a 90 CV



74

**924**

Nel 1975 avviene una rivoluzione: la Porsche svela la sua coupé entry level. È mossa da un motore (Audi) a quattro cilindri in linea, raffreddato a liquido e montato davanti. Il cambio è al retrotreno, in blocco con il differenziale. Inizia la generazione delle cosiddette "transaxle"

106

**944**

L'evoluzione della 924 riesce a far breccia nel cuore degli appassionati. Il suo quattro cilindri di 2,5 litri è firmato Porsche e deriva dal poderoso V8 della 928. Eroga 163 CV, che nella versione turbo arrivano a 250. Viene declinata alla fine della sua carriera anche con carrozzeria cabriolet. Il suo ciclo vitale termina nel 1991, dopo circa 173.000 esemplari costruiti



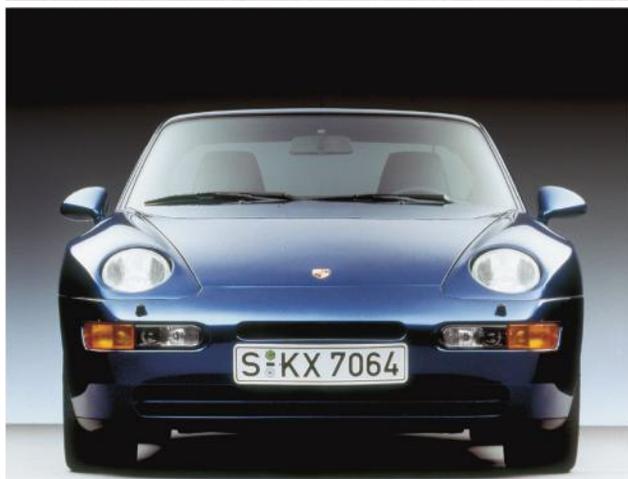
FERDINAND PORSCHE FONDA IL SUO STUDIO DI PROGETTAZIONE **NELL'APRILE DEL 1931** A STOCCARDA

# LA PORSCHE NON È SOLO 911: LA SUA STORIA VIENE SCANDITA ANCHE DALLE "TRANSAXLE"

48

914

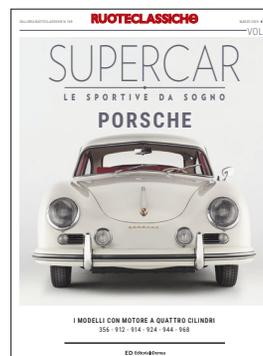
Nata da una collaborazione con la Volkswagen, è sempre stata snobbata dai porschisti. Eppure l'originale carrozzeria tipo "Targa" e lo schema con motore posteriore-centrale la rendono una sportiva di carattere, pur con potenza ridotta. Merita di essere riabilitata



140

968

Arriva nel 1991 e chiude l'avventura delle "transaxle". La linea del muso anticipa il disegno della Porsche 911 serie 993; i proiettori e i gruppi ottici posteriori rimandano alla 928 GTS. I parafranghi risultano ben integrati nella linea della fiancata. Il motore è un 3.000 da 240 CV, a quattro valvole per cilindro e con l'innovativa distribuzione VarioCam



## IN COPERTINA

La 356 presenta linee tondeggianti e ricche di un fascino senza tempo. Traggono ispirazione da una vettura da competizione d'anteguerra: la Typ 64, la berlinetta aerodinamica costruita nel 1939 per partecipare alla Berlino-Roma, corsa che non ebbe mai luogo per lo scoppio della seconda guerra mondiale

Galleria Ruoteclassiche  
Numero 169 - Marzo 2025  
Periodico mensile

DIRETTORE RESPONSABILE  
Gian Luca Pellegrini

Registrazione del Tribunale di Milano n. 85 del 11/02/2002.

## SUPERCAR LE SPORTIVE DA SOGNO PORSCHE

A cura di: Fabrizio Greggio

Testi di: Alfredo Albertini, Fabrizio Greggio, Alberto Pasi

Grafica e impaginazione: Daniele Velini

Archivio: Massimo Calzone, Stefano Negri

Fotolito: Editoriale Domus

Stampa: Elcograf SpA, stabilimento di Bergamo (BG)

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (Milano).

Telefono (+39) 02 824721 - redazione@ruoteclassiche.it  
www.edidomus.it

DISTRIBUZIONE PER L'ITALIA

SODIP SRL, via Bettola, 18 - 20092

Cinisello Balsamo (MI), telefono (+39) 02 660301.

Copyright © 2025

Editoriale Domus S.p.A. Rozzano (MI)

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus S.p.A.

Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al numero (+39) 02 82472459  
E-mail: responsabledati@edidomus.it

È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.

## LE NOSTRE PROVE

18 - 356 A

QUATTORRUOTE

Settembre 1958 La coupé 1.600 viene lodata per lo stile e il comportamento

26 - 356 CARRERA 2

AUTO ITALIANA

23 Novembre 1961 L'asso nella manica è il motore a doppio asse a camme in testa

28 - 356 B SUPER 90

CABRIOLET - QUATTORRUOTE

Febbraio 1962 Pietro Taruffi elogia la tedesca dopo averla guidata per 1.500 km

38 - 356 SC

QUATTORRUOTE

Ottobre 1963 Impressioni sull'ultima serie della 356, appena presentata a Francoforte

46 - 912

AUTO ITALIANA

15 Aprile 1965 Analisi della nuovissima entry level della gamma

54 - 914

QUATTORRUOTE

Agosto 1970 Sotto la lente la sportiva nata dalla collaborazione con VW

82 - 924

QUATTORRUOTE

Gennaio 1976 Presa di contatto con la capostipite delle "transaxle"

84 - 924

QUATTORRUOTE

Luglio 1978 Ecco come va su strada la prima Porsche con motore anteriore

92 - 924 TURBO

QUATTORRUOTE

Dicembre 1978 Finalmente prestazioni da vera Porsche

96 - 924 TURBO

QUATTORRUOTE

Maggio 1979 La sovralimentazione giova alla piccola della famiglia

112 - 944 TURBO

QUATTORRUOTE

Marzo 1985 Questa versione regala emozioni da pista

116 - 944 S

QUATTORRUOTE

Agosto 1986 Il motore aspirato si evolve e adotta le quattro valvole per cilindro

120 - 944 TURBO - S

QUATTORRUOTE

Novembre 1986 Confronto tra la versione turbo e quella aspirata

130 - 944 TURBO

QUATTORRUOTE

Dicembre 1988 Ecco come va la Turbo con il motore da 250 CV

144 - 968

QUATTORRUOTE

Settembre 1991 Benché sia un quattro cilindri, risulta piacevole come un sei

**DA SOGNO A REALTÀ**

Ancor prima dello scoppio della guerra, Porsche desidera costruire una sua vettura sportiva, che diventa realtà nel 1948. I primi esemplari, su base VW e con carrozzeria di alluminio, sono assemblati a mano, a Gmünd, in Austria

**356 CABRIOLET - COUPÉ**

Nel ritrovato stabilimento di Zuffenhausen inizia la produzione della 1.1 litri con 40 CV, carrozzeria di acciaio e parabrezza diviso in due. Nel 1951 una 356 SL vince la classe alla 24 Ore di Le Mans: inaugura una lunga serie di affermazioni

**356 SPEEDSTER**

Sono introdotti i motori 1.300 e 1.500 con nuovo blocco diviso in tre parti. Esca di scena il propulsore di 1.1 litri. Debutta una versione più economica della Cabriolet, battezzata Speedster, che conosce un grande successo negli Usa

**356 A**

Dal 1954 al 1956 sono più di 400 le vittorie ottenute un po' ovunque dalla 356. Debutta la tipo A-T1 con cinque diversi motori: 1.3 da 44 e 60 CV, 1.6 da 60 e 75 CV e 1.5 bialbero da 100 CV, destinato alla Carrera. Cambio con due supporti

**356 A CARRERA GT**

Evoluzione del progetto in T2 che interessa sterzo, frizione, lubrificazione e dotazioni. Lunotto più grande sulle coupé. Sulla 1.6 i terminali di scarico escono dai rostri dei paraurti. La Carrera si sdoppia: De Luxe da 100 CV e GT da 110 CV

# INIZIA LA LEGGENDA

TERMINATA LA SECONDA GUERRA MONDIALE, **"FERRY" PORSCHE** PENSA A UNA SUA VETTURA. LA **356** PRENDE FORMA NEL 1948, NEL CAPANNONE DI UNA EX SEGHERIA, UTILIZZANDO COMPONENTI DELLA VW

di **Alberto Pasi**

**PASSAGGIO DI CONSEGNE**

Le prime 52 Porsche furono assemblate a mano a Gmünd e avevano carrozzeria di alluminio. La produzione vera e propria iniziò a Stoccarda nel 1950; i primi esemplari sono pressoché identici a quelli costruiti in Austria, ma dalla primavera vengono introdotti importanti aggiornamenti, tra cui motore 1.286 cm<sup>3</sup> da 44 CV, che affiancò il 1.086 cm<sup>3</sup> da 40 CV

Come nasce un mito come la 356? Ci sono molti modi per introdurre un capitolo così importante per la storia dell'automobile sportiva, ma ci piace iniziare questo articolo citando un piccolo ma significativo momento. Senza addentrarci nelle situazioni familiari e politiche nate nell'immediato dopoguerra, dobbiamo solo ricordare che la Porsche si era trasferita in Austria, a Gmünd, dove aveva ripreso, utilizzando come base una vecchia segheria, la sua attività, ora dedicata principalmente alla riparazione delle Volkswagen e alla costruzione di macchinari agricoli e da lavoro. Nel 1946, grazie a Carlo Abarth, all'epoca ancora pilota, e all'ingegner Rudolf Hruska, "Ferry" Porsche

venne contattato da Piero Dusio, proprietario della Cisitalia, per la progettazione di una monoposto da GP con motore 12 cilindri boxer di 1.500 cm<sup>3</sup> dotato di compressore (la 360). Al rientro da uno dei rari e complicati viaggi a Torino per verificare i progressi nella costruzione della vettura, Porsche ritornò con la mente a poco prima dello scoppio della guerra, quando con suo padre Ferdinand avrebbe voluto progettare una macchina sportiva a proprio nome. Pensò, in quel viaggio, che fosse giunto il momento di agire: "La visita a Torino mi aveva stimolato alla realizzazione di questa idea, perché quello che Dusio stava facendo con le sue gran turismo (le favolose 202, ndr) utilizzando le parti Fiat, potevamo benissimo farlo anche noi con componenti Volkswagen". Dunque, nel 1947 partirono i ➔

**CONVERTIBILE D**

La Speedster viene sostituita dalla Convertibile D con parabrezza più alto, nuova capote e sedili meglio imbottiti. È prodotta nel 1958-1959 in 1.330 unità. La cilindrata delle Carrera sale a 1.6 litri: De Luxe passa a 105 CV, GT a 115

**356 B**

Nuova serie con importante restyling di carrozzeria con fari anteriori e paraurti più alti, parte inferiore del frontale inclinata all'indietro. In abitacolo volante a calice. Arrivano il 1.600 da 90 CV e il modello Roadster, erede della Convertibile D

**356 B CARRERA 2**

Con la T6 arrivano ulteriori modifiche come il lunotto più grande, il cofano motore con doppia griglia e quello anteriore meno tondeggiante. Presentata la Carrera 2 con il motore da 2 litri e 130 CV, in vendita dal 1962 e dotata di freni a disco

**356 C**

Inizia la produzione della C come coupé, cabriolet e hardtop, 1.6 da 75 e 95 CV, 2 litri da 130 CV. I freni sono a disco. Barra stabilizzatrice anteriore maggiorata; sospensione posteriore più flessibile. Giunto Giubo per lo sterzo

**DUE PEZZI**

Alcuni dettagli della 356 del 1951: i paraurti sono integrati nella carrozzeria e il parabrezza è a V, diviso in due parti.

La ruota di scorta è ancora orizzontale e mancano gli strapuntini posteriori. I finestrini posteriori da ottobre diventano apribili

LA PRIMA SERIE HA MOLTE COMPONENTI MECCANICHE DI **DERIVAZIONE VW** MA IL TELAIO SCATOLATO È DI PORSCHE

# LA CABRIOLET NASCE IN CONTEMPORANEA CON LA COUPÉ. **PRESTAZIONI E FASCINO NON CAMBIANO**



## ARRIVA LO STEMMMA

Nell'ottobre del 1952 viene montato il nuovo cambio sincronizzato Porsche; l'impianto frenante venne maggiorato con tamburi di 280 mm di diametro (e il fissaggio delle ruote diviene a colonnette e non più con viti).

Tra le altre novità introdotte nel corso di quell'anno figurano il parabrezza a V in un pezzo unico, i dischi ruota dotati di fori per il raffreddamento e i paraurti distanziati dalla carrozzeria e con modanatura in gomma. Nell'abitacolo spiccano il volante bianco a due razze con al centro il nuovo stemma della Casa di Stoccarda, la strumentazione con numeri verdi anziché bianchi, gli strapuntini posteriori e i sedili anteriori reclinabili. La ruota di scorta nel vano anteriore viene alloggiata verticalmente

↻ lavori per costruire la prima Porsche, numero di progetto 356.

## IL PROTOTIPO "CENTRALE"

Base di partenza fu la Typ 64 (nota anche come Typ 60K10), la berlinetta aerodinamica costruita per partecipare alla Berlino-Roma del 1939, gara che però non si disputò a causa dello scoppio della guerra. La nuova vettura aveva un telaio a traliccio in tubi di acciaio e utilizzava il motore Volkswagen da 1.131 cm<sup>3</sup> potenziato a 35-40 CV, montato davanti all'asse posteriore, mentre il cambio a quattro marce era posto dietro il propulsore. Anche le sospensioni e i freni erano di derivazione VW. La carrozzeria di questa spider biposto era di alluminio, così il peso totale dell'auto non arrivava a 600 kg. Omologata l'8 giugno 1948, il mese dopo la vettura colse una prima vittoria a Innsbruck, guidata dal tecnico e pilota Herbert Kaes, nipote dello stesso Ferdinand Porsche. A questo punto era necessario trovare i capitali per iniziare la produzione, che arrivarono dall'uomo d'affari zurighese Bernhard Blank, tramite l'intermediazione del disegnatore edile Rupprecht von Senger. "Oltre alla spider con motore centrale, avevamo già ini-

ziato a occuparci delle versioni cabriolet e coupé - scriveva "Ferry" Porsche nella sua biografia - che tuttavia erano molto diverse dalla 356-1 il cui telaio a traliccio non soltanto occupava molto spazio, ma prodotto in serie limitata sarebbe stato abbastanza costoso". Venne così realizzato un nuovo progetto con telaio di lamiera scatolata e motore collocato come sul Maggiolino, ovvero a sbalzo dietro l'asse posteriore. Il 4 cilindri boxer, che quasi raddoppiava la potenza originale, era stato elaborato e in particolare montava nuove testate con valvole a V e alimentazione tramite due carburatori. Modificate anche le sospensioni (lo schema rimaneva a quattro ruote indipendenti con barre di torsione trasversali) e i freni, adeguati alle maggiori prestazioni perché Porsche aveva acquistato l'impianto a tamburi in Inghilterra dalla Lockheed. Il peso della coupé 356/2, che aveva carrozzeria di alluminio, saliva a 664 kg, un valore comunque molto interessante. Il primo ordine di acquisto arrivò dalla Svizzera, dal citato Blank, distributore diretto della Porsche fino al 1951; nel 1949 fu proprio lui a organizzare la prima apparizione della Porsche in un Salone di rilevanza internazionale, quello di Ginevra. Al momento non ↻

**LAME IN EVOLUZIONE**

In queste pagine una Cabriolet del 1952. A partire dall'autunno, quindi per il model year 1953, i paraurti, già modificati pochi mesi prima, vengono ulteriormente staccati dalla carrozzeria e dotati di rostri



NEL 1948 LA PORSCHE RINNOVA IL CONTRATTO IN ESSERE CON VW DA PRIMA DELLA GUERRA. E OTTIENE CHE LE SUE AUTO SIANO VENDUTE E ASSISTITE DALLA **RETE VOLKSWAGEN**





NEL 1951 LA CASA PARTECIPA PER LA PRIMA VOLTA ALLA 24 ORE DI LE MANS. **LA 356 SL** DI VEUILLET-MOUCHE VINCE LA CLASSE



☞ si poteva fare di più, anche perché le forniture di parti dalla VW arrivavano con il contagocce.

### CAMBIO DI ROTTA

Fu Heinz Heinrich Nordhoff, nuovo direttore generale della VW nel 1948, ad aiutare Porsche. Grazie a lui fu rinnovato e migliorato il contratto di collaborazione tra le due aziende sia per la fornitura di parti meccaniche sia per la possibilità, fondamentale, di vendere le auto tramite la rete di distribuzione della Casa di Wolfsburg. La situazione restò tuttavia stagnante, perché dal 1948 al 1950 la Porsche costruì a Gmünd appena 52 vetture, tutte con carrozzeria di alluminio (di cui solo otto cabriolet). Si lavorava alla giornata e i guadagni erano quasi nulli. Già da tempo si pensava di abbandonare l'inadatto sito austriaco per tornare

nella sede originaria tedesca, a Zuffenhausen, vicino a Stoccarda. Questa era però occupata dagli americani e lo spazio che potevano dare a Porsche era solo sufficiente ad accogliere gli uffici amministrativi. Venne allora affittato un capannone di circa 120 m<sup>2</sup> per i reparti progettazione e vendita, mentre il reparto produzione trovò posto presso la Reutter che alla fine del 1949 ricevette la commessa per costruire 500 carrozzerie, non più di alluminio perché raro e troppo costoso, ma di acciaio. Contemporaneamente fu affidato alla Glaser l'incarico di costruire un piccolo lotto di cabriolet. Il sostegno finanziario fu ottenuto con gli acconti dei rivenditori VW, pari a 200.000 marchi, esattamente quanto Porsche stava investendo per avviare la produzione a Stoccarda. La prima 356 costruita a Zuffenhausen venne consegnata ☞

### PARABREZZA CURVO

Nell'autunno del 1955 debuttò la 356 A che a prima vista si distingue per il parabrezza curvo e i nuovi indicatori di direzione anteriori integrati in una piccola griglia che nasconde le trombe. Il pavimento viene abbassato di 35 mm. Nell'abitacolo, nuova plancia con palpebra ricoperta di finta pelle. Inedita la strumentazione a tre elementi; appena dietro la leva del cambio si trova il comando del riscaldamento

1954: ARRIVA LA SPEEDSTER

# L'IDEA GENIALE PER GLI AMERICANI

**N**onostante i successi nelle gare, l'importatore Usa aveva difficoltà nel vendere le 356: troppo care e piccole per conquistare gli appassionati delle auto sportive. La chiave di volta fu la Speedster, richiesta alla Porsche per sfondare nelle assolate California e Florida come modello di accesso e di prezzo invitante. La Speedster aveva il parabrezza avvolgente e la plancia bassa, con una cornice lucida imbullonata, i finestrini di celluloidi erano asportabili e una modanatura

cromata percorreva l'intera fiancata. La capote, priva di rivestimento interno, era più bassa e andava considerata come una copertura d'emergenza. Per fortuna era proposto come accessorio l'hardtop, da montare durante l'inverno. Nell'abitacolo la plancia aveva una palpebra superiore di materiale imbottito; il cruscotto riuniva tre strumenti circolari (tachimetro, contagiri e termometro olio) e poche spie. I sedili racing erano privi di regolazione per lo schienale.

## PIÙ ECONOMICA

L'auto in foto è una delle prime su base 356 A e monta il 1.6 S da 75 CV. Voluta dall'importatore Usa, era ridotta all'essenziale per costare meno. Notare il rivestimento antiriflesso della plancia e i sedili sportivi con schienale fisso

I rivestimenti interni di finta pelle erano decisamente spartani, ma ben fatti; a copertura del pianale un semplice tappeto di gomma. A capote montata, l'accessibilità richiedeva qualche contorsionismo e una volta seduti bisognava stare accovacciati. Nonostante ciò, la Speedster piacque perché era un'auto da usare tutti i giorni e nei fine settimana poteva gareggiare a testa alta. La Speedster seguì l'evoluzione della 356, fino al 1958.





## LE CARTE VINCENTI DEL PROGETTO 356 SONO IL FAVOREVOLE RAPPORTO **PESO/POTENZA** E LA GRANDE MANEGGEVOLEZZA



### LA PRIMA CARRERA

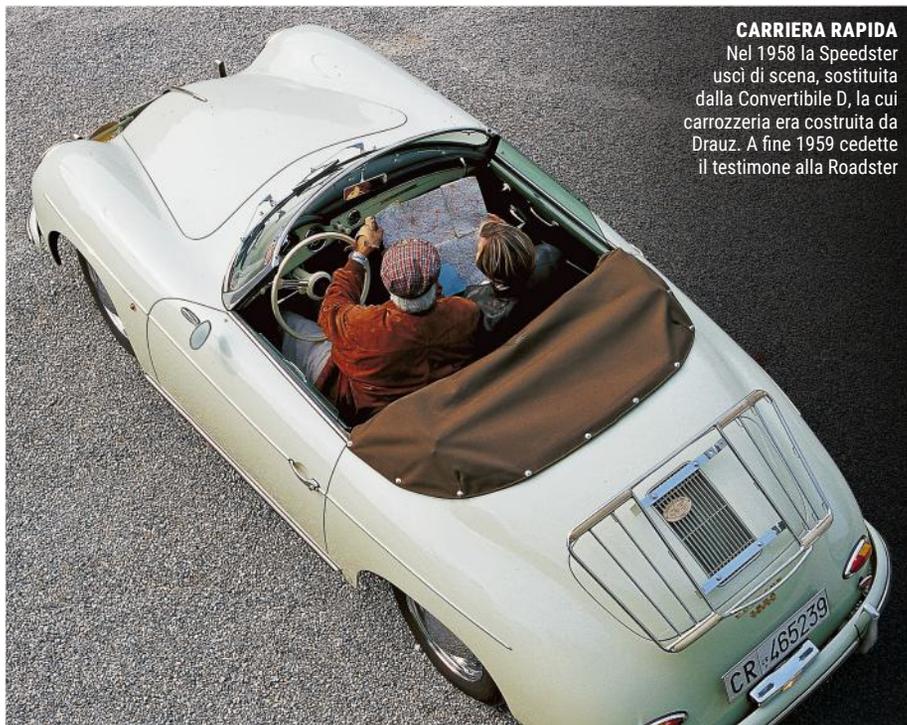
Alla Carrera Panamericana del 1954, le 550 Spyder di Hans Hermann (numero 55) e di Jaroslav Juhan (numero 56) conquistarono il terzo e quarto posto della classifica generale. Per celebrare questo prestigioso piazzamento, Porsche decise di battezzare Carrera i modelli con il quattro cilindri bialbero progettato da Fuhrmann. La prima, del 1955, era mossa dal 1.500 cm<sup>3</sup> da 100 CV; una unità molto complessa che per il montaggio in fabbrica richiedeva ben 120 ore di lavoro, otto delle quali solo per la messa in fase

☞ il 26 maggio del 1950. Pochi mesi più tardi, al Salone di Parigi, avvenne l'incontro tra Max Hoffman, geniale importatore negli Stati Uniti di marchi europei quali Jaguar, Mercedes-Benz, BMW e Rolls-Royce, e i vertici della Porsche: fu l'inizio del successo della Casa nel ricco e promettente mercato americano. Fu Hoffman a insistere per equipaggiare la 356 con motori di cilindrata superiore a 1.100, considerata davvero troppo piccola per la clientela americana, soprattutto per una sportiva. E sempre a Hoffman si deve il logo della Porsche: a fine 1951, nel corso di un pranzo a New York con "Ferry", disse che occorreva trovare un simbolo per la Casa. Fino a quel momento infatti sulle vetture compariva solo la scritta Porsche. L'idea venne accolta con favore e nel 1952 sul mozzo del volante della 356 apparve un cavallo che impenna, ispirato allo stemma di Stoccarda, al centro di uno scudo che riprende il simbolo dello stato del Württemberg-Hohenzollern.

### SERVONO PIÙ CAVALLI

Tra i mille problemi da risolvere uno riguardava i freni. Come disse "Ferry" Porsche, "la prima serie era dotata di freni Lockheed comprati in Inghilterra. La Ate, detentrica della licenza

dell'azienda di Leamington, non produceva però quel tipo di freni e in più l'impiego di parti originali inglesi ci era stato vietato. Nel frattempo, la VW aveva sviluppato un freno idraulico che noi quindi utilizzammo apportando in seguito delle alette di raffreddamento ai tamburi per una migliore dispersione del calore. Solo dal 1951 la Ate fu in grado di fornirci i freni duplex della Lockheed". Da marzo di quell'anno, a due mesi dalla scomparsa di Ferdinand Porsche, si ridusse la produzione del motore da 1.1 litri con 40 CV (dopo i primi esemplari di 356 la cubatura era stata ridotta da 1.131 a 1.086 cm<sup>3</sup> per agevolare l'ingresso nelle competizioni; uscì poi di scena nel 1954) in favore di una unità di 1.286 cm<sup>3</sup> (la corsa restava di 64 mm, mentre l'alesaggio passava da 73,5 a 80 mm) dotata di cilindri di alluminio con canna cromata sviluppati dalla Mahle e capace di 44 CV. Nella primavera del 1952 arrivò il motore di 1.488 cm<sup>3</sup> (80x74 mm), sempre con distribuzione ad aste e bilancieri, da 60 CV. Rispetto alla prima 356 del 1948, la velocità massima era salita da 135 a 160 km/h. Pochi mesi dopo, precisamente tra settembre e ottobre, ecco il nuovo boxer di 1.5 litri da 55 CV (tipo 546), seguito dalla versione S con 70 CV (tipo 528), che elevava la velocità massima della 356 da 160 a 170 km/h.



#### CARRIERA RAPIDA

Nel 1958 la Speedster uscì di scena, sostituita dalla Convertibile D, la cui carrozzeria era costruita da Drauz. A fine 1959 cedette il testimone alla Roadster



In Porsche erano ben consapevoli che con il motore di origine Volkswagen non si poteva andare oltre. Ciò spinse la giovane Casa tedesca a studiare un propulsore di propria concezione ad alte prestazioni. Il compito venne affidato già nel 1950 a Ernst Fuhrmann, che iniziò a disegnare un 4 cilindri boxer con doppio asse a camme in testa e lubrificazione a carter secco. Caratterizzato dalla corsa molto corta (66 mm a fronte di un alesaggio di 85 mm), questo propulsore (tipo 547) di 1.498 cm<sup>3</sup> e 100 CV fu svelato al Salone di Parigi del 1953 sulla 550 Spyder, vettura da competizione prodotta dal 1953 al 1956 in 90 unità. Alla rassegna parigina subito si fantasticò sulla possibilità di vedere quel motore anche sui modelli stradali. Il sogno si concretizzò con la 356 A Carrera 1500 GS, presentata al Salone di Francoforte del 1955; al Salone di Pa-

rigi del 1958 debuttò il 1.600 (1.588 cm<sup>3</sup>) da 115 CV; la cubatura salì infine a 2 litri (1.966 cm<sup>3</sup>) nel 1961; la potenza toccò i 130 CV.

#### ARRIVA LA SPEEDSTER

Dopo l'introduzione nell'autunno del 1952 dei citati motori tipo 546 e 528, nonché del nuovo cambio sincronizzato progettato in casa, il 1953 non segnalò particolari novità meccaniche, a eccezione di una nuova versione del motore Super di 1.3 litri (tipo 589) da 60 CV con albero a gomiti su supporti di banco a rulli, disponibile da novembre. L'anno dopo segnò una tappa importante nella storia, non solo della Porsche: a settembre vide infatti la luce una delle sportive più iconiche: la Speedster. Lo spunto era stato fornito da Max Hoffman durante un incontro a New York nel maggio 1952 ➔

#### PIÙ VISIBILITÀ

Rispetto alla Speedster, la Convertibile D si presenta con alcune piccole ma importanti modifiche. Il parabrezza è più alto, la capote presenta un lunotto più ampio e i cristalli alle porte sono discendenti. In abitacolo tornano i classici sedili 356 A al posto di quelli leggeri a schienale fisso

**RESTYLING**

Con la tipo B i punti di contatto con la Volkswagen Maggiolino sono ormai ridotti a ben poca cosa. Rispetto alla A, sono collocati in posizione più alta i proiettori e i paraurti; questi ultimi sono inoltre dotati di nuovi rostri. La maniglia del cofano anteriore è più larga e inedita sono le coppe ruota. Nella zona inferiore del frontale compiono due prese d'aria per raffreddare i nuovi freni a tamburo di alluminio, provvisti di alettatura assiale

**TANTE MODIFICHE**

Altre novità della B erano i deflettori ai finestrini, simili a quelli già in uso sulle Cabriolet, il piantone di sterzo più corto, il nuovo volante a calice, i sedili più comodi e la panchetta posteriore con schienali singoli ribaltabili: la nuova conformazione permette di aumentare di 60 mm lo spazio per la testa dei passeggeri posteriori. La leva del cambio (la trasmissione, già modificata sulle ultime A, beneficia di un nuovo supporto anteriore) è accorciata e piegata a gomito. Per quanto riguarda i motori, arriva il Super 90

☞ con "Ferry" Porsche e Erwin Komenda (responsabile del design). Hoffman sottolineò che aveva bisogno di un modello aperto più economico della costosissima America Roadster con carrozzeria di lega leggera, in pratica una vettura da competizione costruita in meno di 20 esemplari. Serviva una sportiva da schierare contro le spider MG, Triumph, Austin-Healey e Corvette, molto amate dai giovani yankee. In quell'occasione l'imprenditore americano d'adozione garantì una prima commessa di 200 esemplari. Prese così forma la Speedster, che grazie al parabrezza più basso e removibile, ai finestrini asportabili e alla capote "d'emergenza", guadagnava una estetica ben più corsaiola della 356 Cabriolet; l'allestimento semplificato (furono eliminati anche i sedili posteriori) consentì di risparmiare sul peso, che diminuì di circa 90 kg. Per assicura-

re una migliore accelerazione, la Speedster adottava rapporti più corti sulla III e IV marcia. Al debutto il motore offerto era il 1.500 nelle edizioni da 55 o 70 CV; nel 1955 entrò nella gamma anche la rara versione Carrera 1500. Indirizzata a un pubblico giovane, la Speedster divenne subito la Porsche preferita da chi voleva cimentarsi nelle competizioni; tra i clienti più noti al grande pubblico vi fu il giovane James Dean, il quale nel 1955 sostituì la sua MG TD con una fiammante Speedster 1500 S. La leggera spider si rivelò grande un successo, totalizzando ben 4.147 esemplari.

**1955, UN ANNO DA RICORDARE**

Dalla fine del 1954 la 356 adottò motori con basamento in tre pezzi: sezione destra, sinistra e coperchio, sul quale era fissato ☞

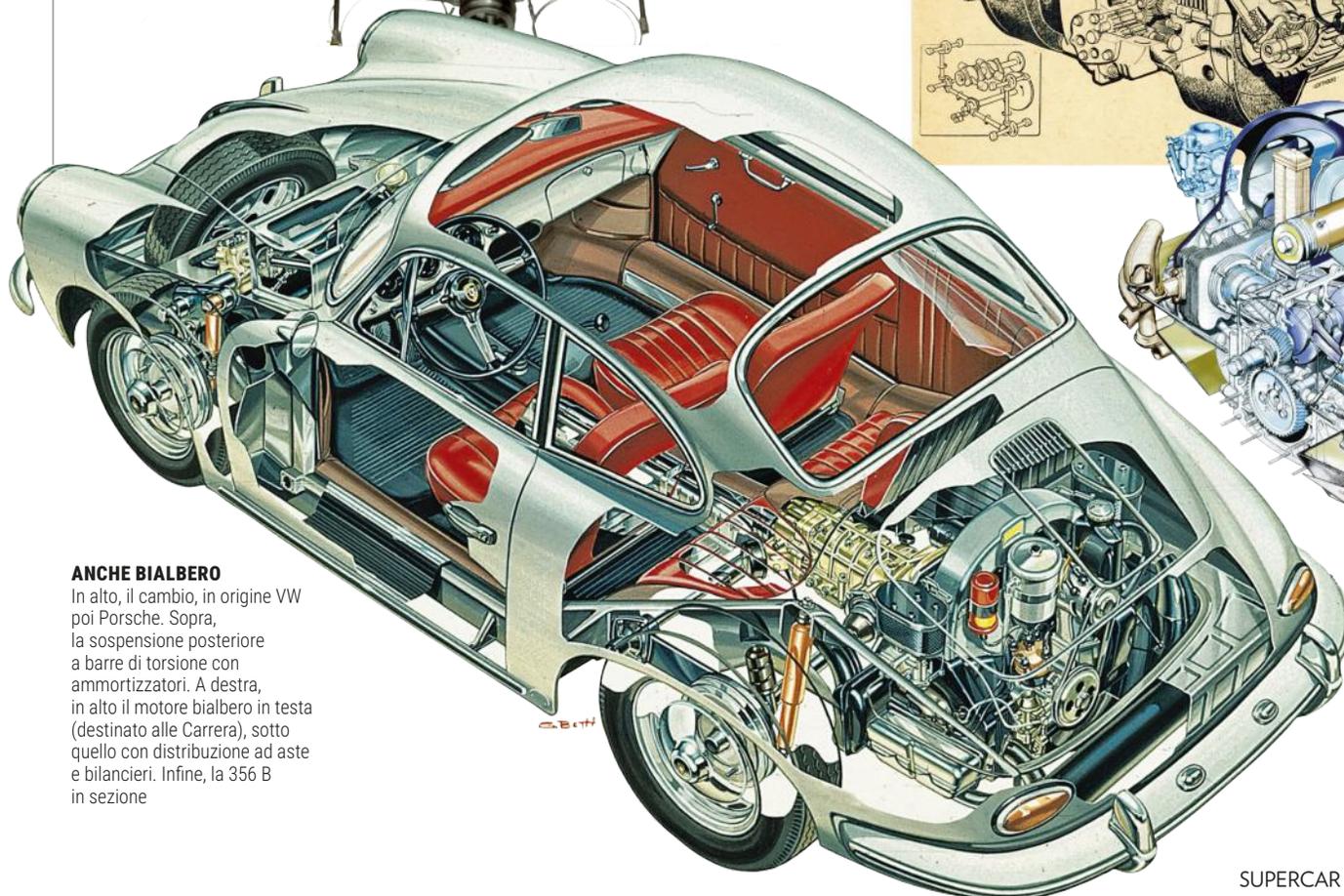
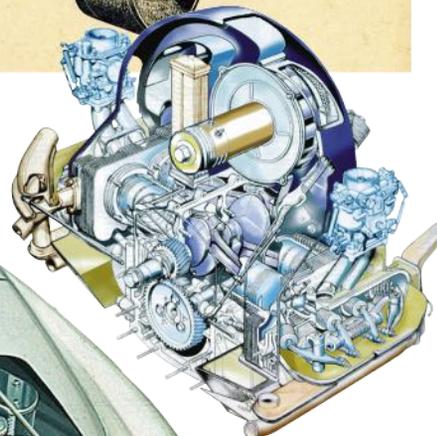
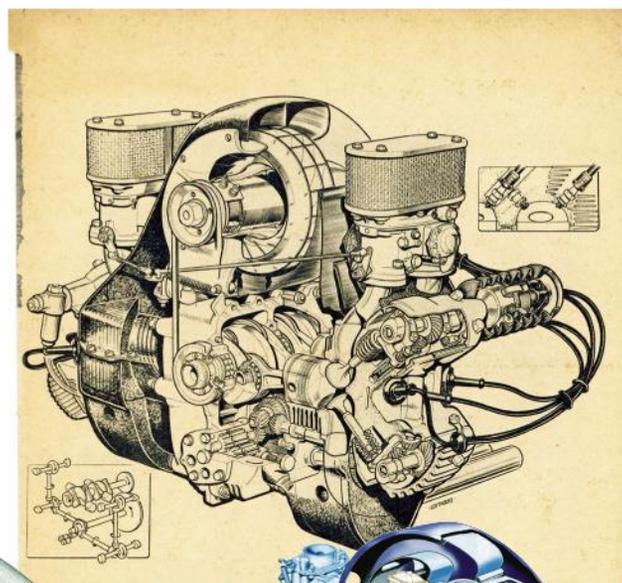
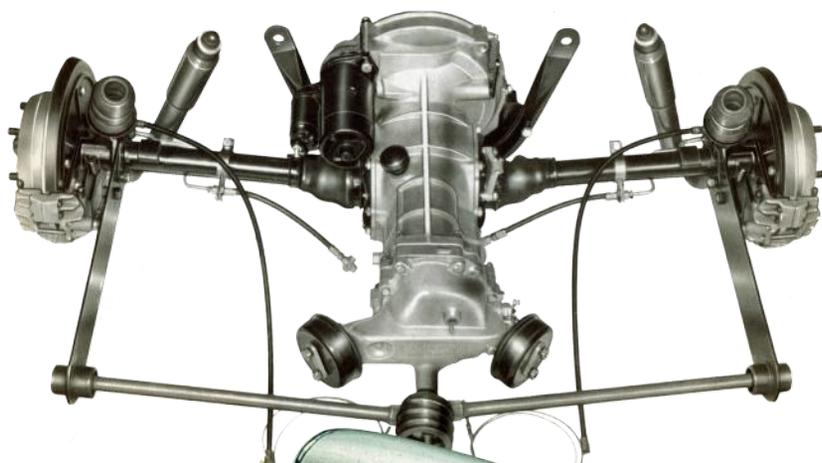
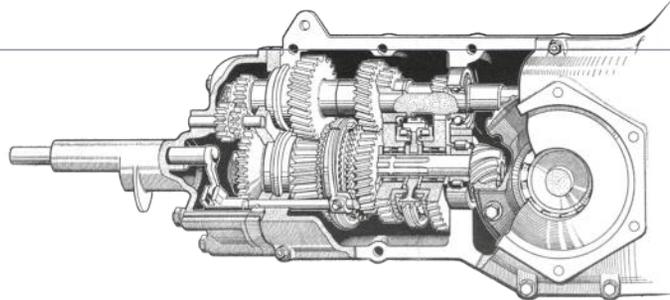
## LA TECNICA

TELAIO SCATOLATO  
E MOTORI BOXER

**C**i sono due capisaldi nella 356: il particolare telaio in lamiera di acciaio stampato formato da due longheroni uniti al pavimento a piattaforma, semplice, economico e adatto a dare spazio più che sufficiente a persone e bagagli, e il motore boxer a quattro cilindri con raffreddamento ad aria. Questo deriva inizialmente dall'originario propulsore Volkswagen di 1.131 cm<sup>3</sup>, che viene però rivisto per incrementarne le prestazioni: alimentato da due carburatori invertiti Solex, eroga 40 CV. Quasi subito la cilindrata scende a 1.086 cm<sup>3</sup> (tipo 369); la potenza rimane invariata. Nel 1951 si affianca il 1.286 da 44 CV (tipo 506); alla fine dello stesso

anno è introdotto il 1.500 da 60 CV (tipo 527). Nell'autunno del 1952 ecco in rapida successione il 1.500 da 55 CV (tipo 546) e il 1.500 Super da 70 CV (tipo 528). Da novembre del 1953 viene proposto il motore Super di 1.3 litri da 60 CV (tipo 589). Un anno dopo una modifica costruttiva importante: i basamenti in tre parti. Nel 1955, con la 356 A, il 1.500 viene sostituito dal 1.600, nelle versioni da 60 CV (tipo 616/1) e da 75 CV (tipo 616/2). Alla fine del 1957 il 1.300 esce di scena. Con la 356 B, che debutta a Francoforte nel 1959, si aggiunge un nuovo 1.600, il Super 90 con 90 CV (tipo 616/7). Il motore 1.600 da 75 CV tipo 616/12, con cilindri di ghisa e radiatore

olio modificato, sostituisce i 616/1 da 60 CV e 616/2 da 75 CV. Nel 1963, con la 356 C, rimangono solo il 1.600 da 75 CV (tipo 616/15) e da 95 CV (tipo 616/16). Capitolo a parte sono i motori Carrera con distribuzione a due alberi in testa e lubrificazione a carter secco. Propulsori complessi e delicati, nati per le competizioni. Il primo, introdotto nel 1955, ha una cubatura di 1.498 cm<sup>3</sup> e 100 CV (tipo 587/1); la potenza poi viene elevata a 110 CV. A ottobre del 1958 debutta il 1.600 da 105-115 CV (tipo 692). La massima evoluzione arriva nel 1961 con il Carrera di 1.954 cm<sup>3</sup> da 130 CV (tipo 587); la Carrera 2 inizia la commercializzazione nella primavera del 1962.



## ANCHE BIALBERO

In alto, il cambio, in origine VW poi Porsche. Sopra, la sospensione posteriore a barre di torsione con ammortizzatori. A destra, in alto il motore bialbero in testa (destinato alle Carrera), sotto quello con distribuzione ad aste e bilancieri. Infine, la 356 B in sezione



LA CARRERA MONTA IL RAFFINATO  
**BIALBERO "FUHRMANN"**  
A CARTER SECCO. L'ULTIMA VERSIONE  
DI 2 LITRI EROGA BEN 130 CV

**LA PIÙ POTENTE**

La Carrera 2 viene presentata nell'ottobre 1961, ma le consegne iniziano nella primavera dell'anno successivo; costa più del doppio della 356 1.6. Montava il motore tipo 587/1 da 130 CV. Disponibile come coupé e cabriolet, tocca i 200 km/h ed è dotata di freni a disco. Viene costruita in circa 440 esemplari, di cui quasi 130 in versione C

☞ il supporto per la dinamo. Si recide ogni legame con il boxer della VW Maggiolino. A settembre 1955 debuttò la 356 A; da quel momento le 356 costruite prima assunsero la denominazione ufficiosa pre-A. La prima ad entrare in produzione fu la 356 A-T1 (Technische Programm I), subito riconoscibile per il parabrezza curvo, per la nuova forma del tetto, per l'inedito pannello sottoporta piatto con modanatura in gomma. All'interno spiccava la nuova plancia con palpebra imbottita (coupé e cabriolet). All'osservatore attento non sfuggivano i cerchi ruota da 15" (anziché da 16"). La gamma motori fu rivista con l'introduzione del 1.600 (tipo 616) da 60 e 75 CV, che affiancava il 1.300 da 44 e 60 CV. Inoltre, come accennato, arrivò la prima Carrera con il bialbero da 100 CV, che consentivano di toccare la fatidica soglia dei 200 km/h. La Porsche ormai stava

andando a gonfie vele, come dimostrò la 356 numero 10.000 festeggiata con una cerimonia tenutasi il 16 marzo del 1956.

**LA "GHIACCIAIA"**

Nel settembre 1957 fu la volta della T2, rivista nei motori (nuovi carburatori, frizione e scarico) e con un nuovo sterzo della ZF. Pochi mesi prima la Carrera 1.5 era stata proposta negli allestimenti De Luxe (100 CV) e GT (110 CV), quest'ultima pensata per le corse e alleggerita di ben 65 kg (835 anziché 900 kg). Priva di riscaldamento - tanto da essere soprannominata la "ghiacciaia" - era stata spogliata di tutto quanto ritenuto superfluo (finestrini laterali e lunotto di plexiglas). Vantava di serie il serbatoio della benzina da 80 litri e montava freni maggiorati (la superficie frenante passava da

# LE CABRIOLET SONO UN SUCCESSO, SUPERANDO QUOTA **14.000 UNITÀ** E L'ULTIMO ESEMPLARE CHIUDE LA PRODUZIONE DELLA 356

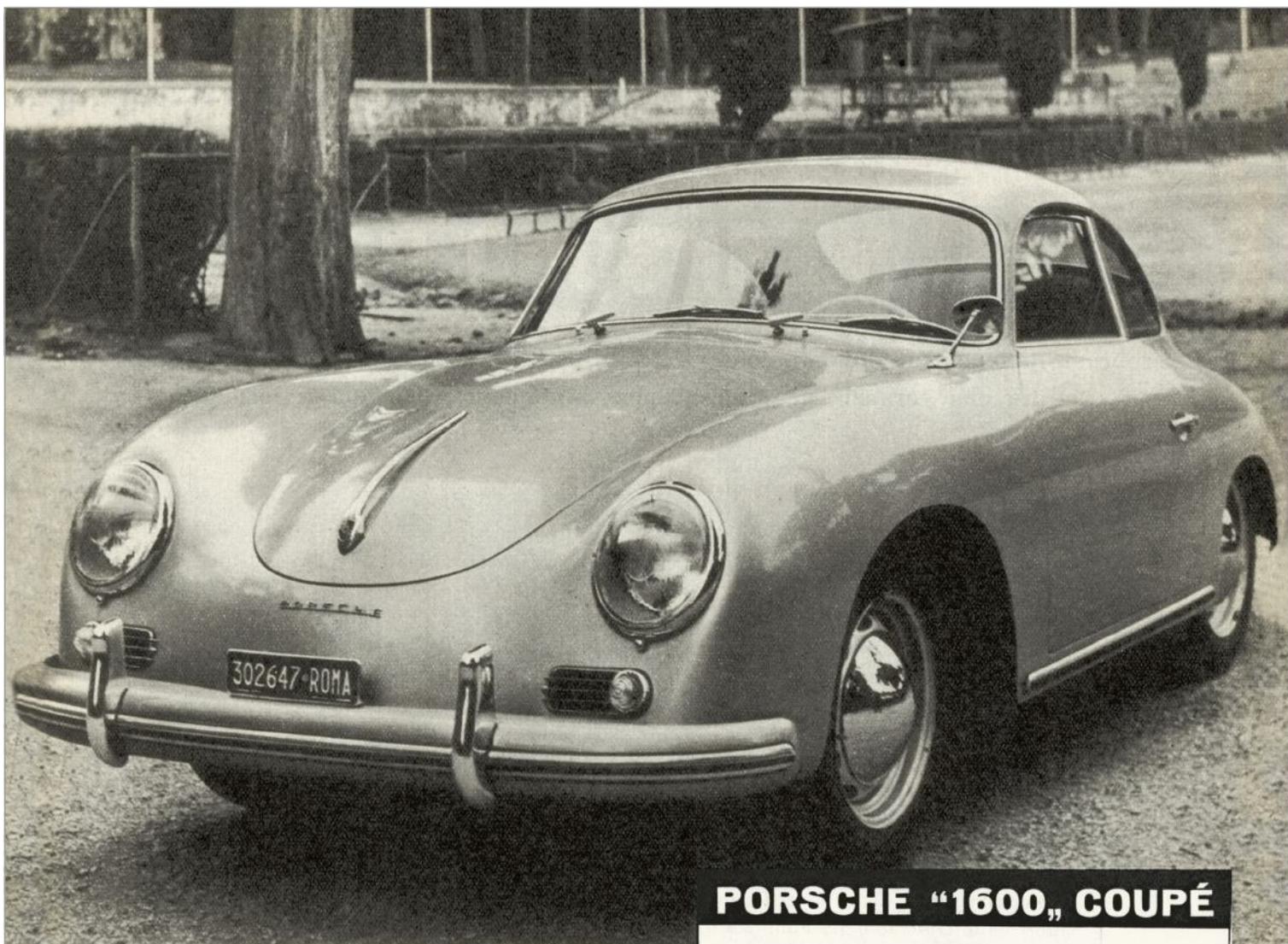


788 a 960 cm<sup>2</sup>). Alla fine dell'anno i 1.300 uscirono di scena. Nel 1958 la Speedster fu sostituita dalla Convertibile D, la cui carrozzeria era costruita da Drauz, mentre Reutter si occupava delle coupé e cabriolet. Al Salone di Francoforte 1959 debuttò la 356 B-T5 ampiamente rivista nell'estetica. Dal punto di vista meccanico, comparvero tamburi con raffreddamento migliorato (72 alette assiali) e nuovo sterzo con ammortizzatore idraulico. La novità più ghiotta, però, riguarda l'inedito motore Super 90 (90 CV), che affianca i 1.600 da 60 CV e 75 CV. La Super 90, che aveva una potenza simile alla Carrera, montava ammortizzatori Koni di serie e una balestra di compensazione al retrotreno. La Convertibile D venne sostituita dalla Roadster. Nel 1960 debuttò la Hardtop, costruita da Karmann. Alla fine dell'anno la Porsche contava 1.250 dipendenti

e raggiunse le 39.747 auto complessivamente prodotte. Nel 1961 apparve la Carrera 2 (1.966 cm<sup>3</sup> e 130 CV) e la gamma fu ulteriormente migliorata (parabrezza e lunotto più grandi e due prese d'aria sul cofano posteriore) con il modello T6. L'ultima serie, nata nel 1963 e denominata 356 C, prevedeva motori 1.600 da 75 e 95 CV, oltre al 2 litri da 130 CV, sospensioni migliorate e, dopo i primi circa 200 esemplari, freni a disco Ate-Dunlop. La produzione terminò il 28 aprile 1965, anche se 10 cabriolet furono costruite per la polizia olandese nel maggio 1966. La Casa denuncia un totale di 76.302 vetture allestite; tuttavia gli esperti del modello ritengono che la cifra sia di circa 79.000 esemplari. Il testimone passò alla 911, entrata in produzione nell'estate del 1964. Il primo capitolo della storia Porsche si chiudeva. All'inizio con molti rimpianti. ●●

## L'ULTIMA È CABRIOLET

Rispetto alla B, la tipo C cambia esteticamente solo per le diverse coppe ruota, dovute all'adozione dei freni a disco. Le sospensioni vengono modificate per assicurare un maggior confort di marcia. Un giunto elastico Giubo è montato tra la scatola guida e il piantone. L'ultima 356 di serie è una Cabriolet C, che lascia lo stabilimento di Zuffenhausen il 28 aprile del 1965



# PROVA SU STRADA

**Q**uando nell'immediato dopo guerra Piero Dusio, che aveva ottenuto brillanti successi con la Cisitalia, pensò di costruire una « grand prix », si rivolse per la progettazione allo studio che Ferdinando Porsche aveva aperto in Austria. Vennero così a Torino il prof. Eberan von Eberhorst, l'ing. Ruska e il sig. Carlo Abarth, e spesso venne dall'Austria il giovane ing. Henry Porsche, figlio del celebre Ferdinando.

In tale occasione fu vista per la prima volta a Torino una Volkswagen carrozzata spyder due posti, con un motore un

## PORSCHE "1600,, COUPÉ

Casa costruttrice:

Dr. Ing. h. c. F. PORSCHE - Stuttgart - Zuffenhausen (Deutschland)

Concessionaria e assistenza: AUTOGERMA - Bologna

*All'inizio della prova la vettura aveva fatto km. 12.312; alla fine si era raggiunto il chilometraggio di 12.841 km.*

po' truccato. C'è chi ricorda di aver provato questa macchina sulle colline torinesi. Era l'embrione di quella che doveva diventare l'attuale Porsche, che ha riscosso tanti successi, specie su circuiti misti, fra cui ricordiamo il secondo posto conquistato nell'ultima edizione nella Targa Florio. La vettura da noi provata è l'ultimo tipo « 1600 » coupé normale. Essa è targata Roma 302647, telaio n. 101994, motore n. 67413.

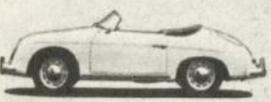
### ESTETICA

La sagoma è fin troppo nota. La sua linea caratteristica rispetta al massimo, per un'autovettura, le leggi dell'aerodinamica: noi la troviamo piacevole.

### GRADO DI FINITURA

Le finiture sono quelle di una vettura di classe, curata in ogni particolare.

# L'ATTUALE PRODUZIONE PORSCHE

CARROZZERIA	DATI TECNICI	M O T O R I						
		1600	1600 Super	1500 GS Carrera "De Luxe"	1500 GS Carrera "Gran Turismo"			
 <b>COUPE'</b>	Motore Aliesaggio (mm) 82,5 Corsa (mm) 74 Cilindrata (cmc) 1582 Potenza massima (CV/giri al min.) 60/4500 Rapporto compressione 7,5 Cambio quattro marce tutte sincronizzate, più retromarcia anteriore, contenuto 52 litri, di cui 5 di riserva. Serbatoio carburante anteriore, contenuto 80 litri, 15 di riserva. Gomme 5,60-15 Sport Peso a vuoto DIN (Kg) 850 Velocità massima (Km/h) 160 Consumo carburante secondo DIN (L/100 Km) 7,6	a 4 cilindri 2 a 2 orizzontalmente contrapposti, 4 tempi, raffreddato ad aria, posteriore. 82,5 74 1582 75/5000 8,5 5,60-15 Sport 850 175 8,2	85 66 1498 100/6200 9 5,90-15 Supersport 930 ca. 200 9,4	85 66 1498 110/6400 9 5,90-15 Supersport 885 ca. 200 9,4	2.485.000 2.950.000 4.100.000 4.100.000			
	 <b>CABRIOLET</b> (sedili in vera pelle)	Motore Aliesaggio (mm) 82,5 Corsa (mm) 74 Cilindrata (cmc) 1582 Potenza massima (CV/giri al min.) 60/4500 Rapporto compressione 7,5 Cambio quattro marce tutte sincronizzate, più retromarcia anteriore, contenuto 52 litri, di cui 5 di riserva. Serbatoio carburante anteriore, contenuto 80 litri, 15 di riserva. Gomme 5,60-15 Sport Peso a vuoto DIN (Kg) 850 Velocità massima (Km/h) 160 Consumo carburante secondo DIN (L/100 Km) 7,6	a 4 cilindri 2 a 2 orizzontalmente contrapposti, 4 tempi, raffreddato ad aria, posteriore. 82,5 74 1582 75/5000 8,5 5,60-15 Sport 850 175 8,2	85 66 1498 100/6200 9 5,90-15 Supersport 930 ca. 200 9,4	3.000.000 3.000.000 3.250.000 300.000 4.450.000 300.000			
		 <b>HARDTOP</b>	Motore Aliesaggio (mm) 82,5 Corsa (mm) 74 Cilindrata (cmc) 1582 Potenza massima (CV/giri al min.) 60/4500 Rapporto compressione 7,5 Cambio quattro marce tutte sincronizzate, più retromarcia anteriore, contenuto 52 litri, di cui 5 di riserva. Serbatoio carburante anteriore, contenuto 80 litri, 15 di riserva. Gomme 5,60-15 Sport Peso a vuoto DIN (Kg) 850 Velocità massima (Km/h) 160 Consumo carburante secondo DIN (L/100 Km) 7,6	a 4 cilindri 2 a 2 orizzontalmente contrapposti, 4 tempi, raffreddato ad aria, posteriore. 82,5 74 1582 75/5000 8,5 5,60-15 Sport 850 175 8,2	85 66 1498 100/6200 9 5,90-15 Supersport 930 ca. 200 9,4	2.890.000 328.000 3.150.000 328.000 4.350.000 328.000		
			 <b>SPEEDSTER</b>	Motore Aliesaggio (mm) 82,5 Corsa (mm) 74 Cilindrata (cmc) 1582 Potenza massima (CV/giri al min.) 60/4500 Rapporto compressione 7,5 Cambio quattro marce tutte sincronizzate, più retromarcia anteriore, contenuto 52 litri, di cui 5 di riserva. Serbatoio carburante anteriore, contenuto 85 litri, 15 di riserva. Gomme 5,60-15 Sport Peso a vuoto DIN (Kg) 760 Velocità massima (Km/h) 160 Consumo carburante secondo DIN (L/100 Km) 7,6	a 4 cilindri 2 a 2 orizzontalmente contrapposti, 4 tempi, raffreddato ad aria, posteriore. 82,5 74 1582 75/5000 8,5 5,60-15 Sport 760 175 8,2	85 66 1498 100/6200 9 5,90-15 Supersport 885 ca. 200 9,4	2.850.000 2.825.000 4.000.000 4.000.000	
				Sopraprezzo per: <ul style="list-style-type: none"> <li>letto apribile (N 4) Lit. 160.000</li> <li>dischi cromati (N 105) Lit. 55.000</li> <li>paraurti USA (N 104) Lit. 35.000</li> <li>gomme fasce bianche (N 107) Lit. 20.000</li> </ul>	TUTTI I PREZZI PER VETTURE RESE FRANCO BOLOGNA - SDOGANATE			

## LA TECNICA

Questa vettura deriva in tutte le sue caratteristiche dalla nota Volkswagen.

Il motore, che è stato maggiorato, ha conservato la caratteristica di essere « piatto », cioè con alesaggio maggiore della corsa. I cilindri, pur conservando la stessa architettura, non sono più in ghisa, ma in alluminio, e nell'interno vi è riportato a spruzzo uno strato di cromo.

Il motore montato sulla vettura da noi provata ha un rapporto potenza-cilindrata relativamente basso (38 HP/litro) e questo, consentendo non eccessive sollecitazioni agli organi, garantisce un ottimo coefficiente di durata. D'altro canto la profilatura della carrozzeria è stata studiata da un punto di vista aerodinamico, per cui le potenze richieste, specie alle alte velocità, non sono eccessive, come dimostra il relativamente piccolo aumento di consumo in funzione dell'aumento di velocità.

L'alimentazione è realizzata da due carburatori doppio corpo, cioè, praticamente, con un carburatore per cilindro.

Nel tipo in esame la lubrificazione è normale sotto pressione, mentre, per il tipo « Carrera », è con carter secco a pompa di recupero.

Il cambio con il sistema di sincronizzazione Porsche, è di uso estremamente facile. Normale il gruppo differenziale.

La sospensione non ha subito praticamente variazioni rispetto a quella che è stata ed è tutt'ora la sospensione della Volkswagen. Anteriormente le ruote indipendenti sono mantenute parallele per mezzo di due bracci oscillanti longitudinali. L'elemento elastico è costituito da due barre di torsione trasversali, composte da foglie di acciaio fortemente serrate e costituenti sezione quadra.

Ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice completano la sospensione anteriore.

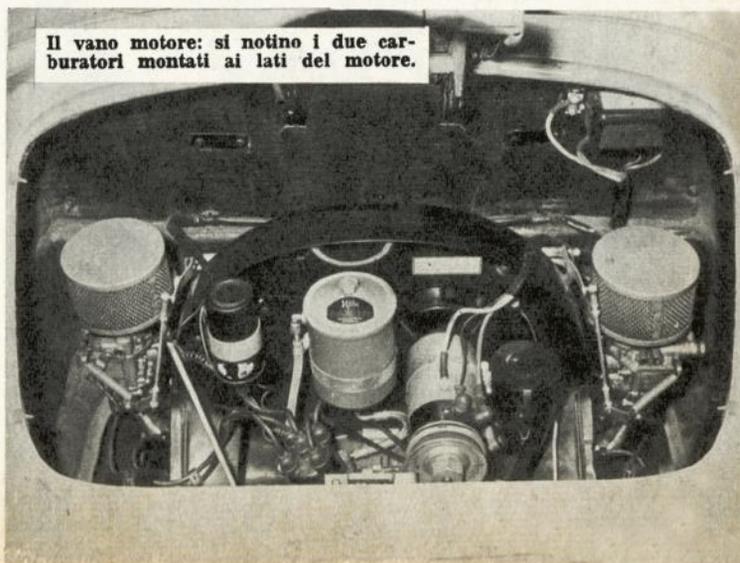
Posteriormente la sospensione è anch'essa a ruote indipendenti. Il centro di rotazione delle ruote è più alto di quello di uscita dal

differenziale per cui esse risultano convergenti verso il centro in alto. Le ruote sono sostenute da una robusta lamina che funziona anche da braccio di spinta, e che è incernierata al telaio su un elemento elastico torsionale di forma cilindrica, che assicura la sospensione, ed il cui carico può essere regolato. Anche qui ammortizzatori idraulici completano la sospensione.

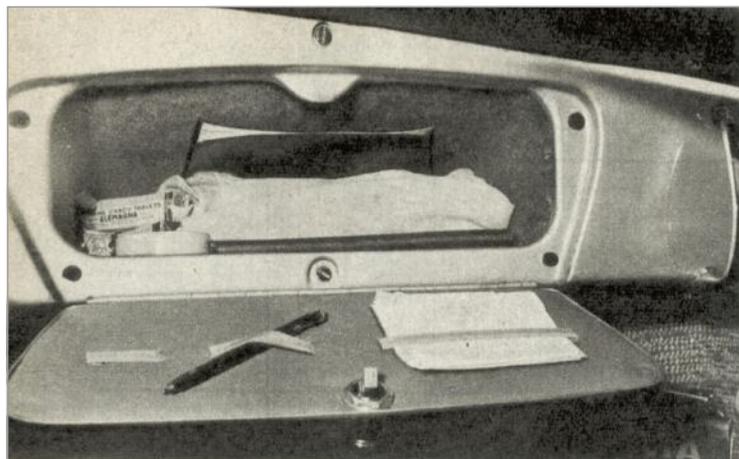
La Porsche viene fornita su tre tipi di telaio: 1600, 1600 super, 1500 G S « Carrera de Luxe » e 1500 G S « Carrera Gran Turismo » le ultime due con caratteristiche sportive.

Su tali complessi sono montati 4 tipi di carrozzeria: Coupé, Cabriolet, Hardtop, Speedster.

Il Cabriolet e l'Hardtop non vengono forniti per il modello « Carrera G.S. ».



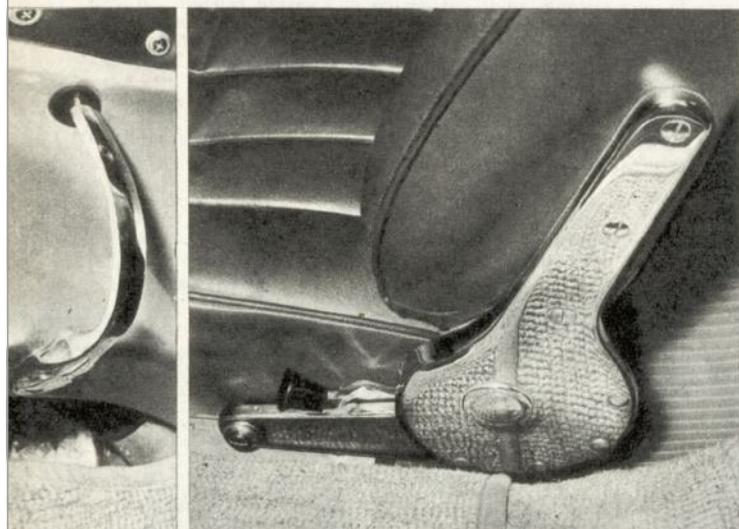
Il vano motore: si notino i due carburatori montati ai lati del motore.



Il cruscotto lato passeggero con lo sportellino recante nel retro un elastico per fermare oggetti come fogli di carta, matite, ecc.



Il vano posteriore con la spalliera del sedile di fortuna abbassata e formante un piano per il bagaglio: si notino i passanti per le cinghie fissaggio bagagli.



A sinistra, la pratica e robusta maniglia di sostegno per il passeggero: è montata sulla plancia portastrumenti. A destra, particolare del sedile con il comando di inclinazione della spalliera.

PROVA SU STRADA PORSCHE «1600 COUPÉ»



CAPACITA' TRASPORTO PERSONE E BAGAGLI

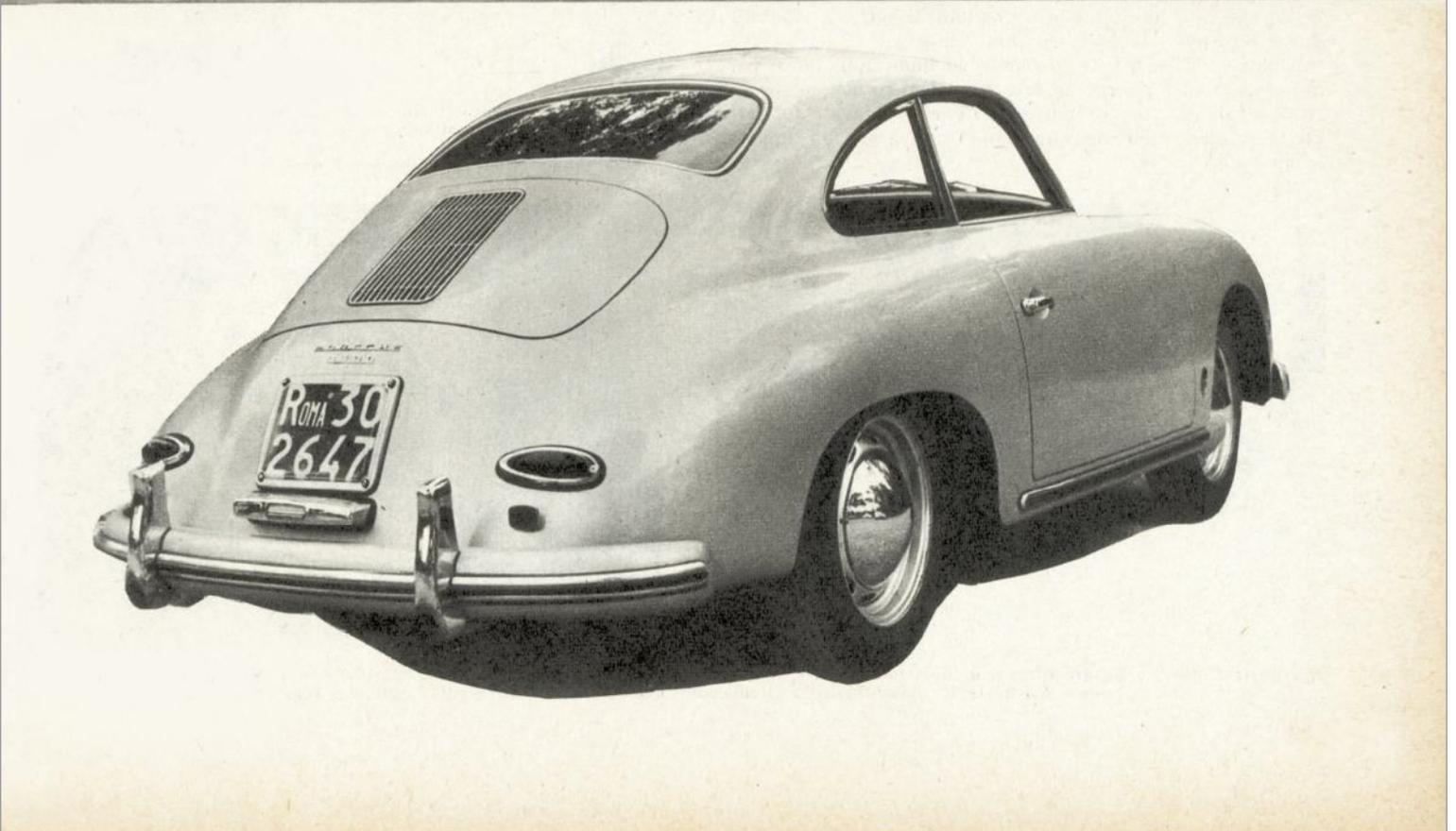
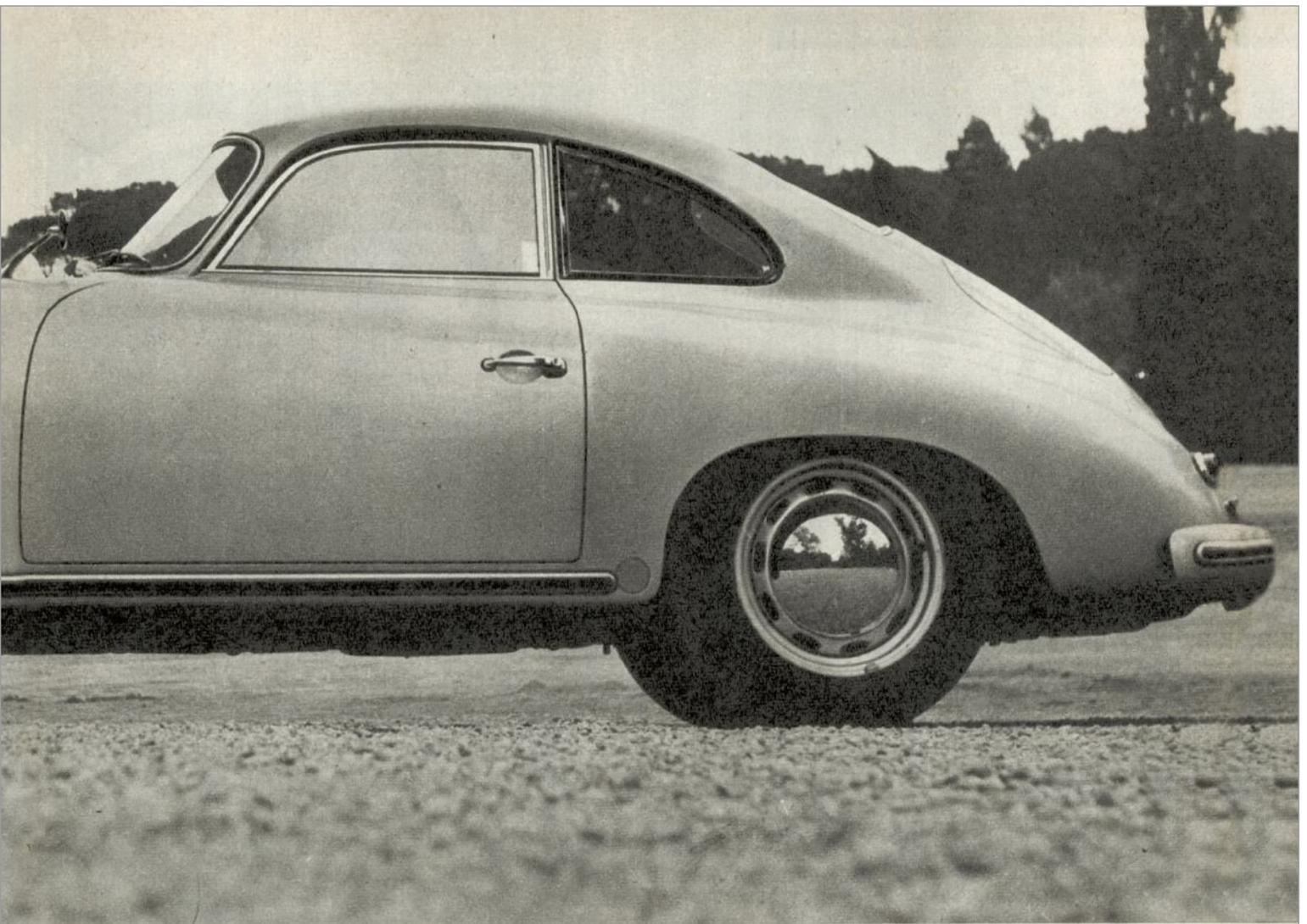
La vettura è per due persone comodamente alloggiate, con possibilità di abbondante bagaglio, che si può collocare posteriormente sul piano che si forma ribaltando la spalliera del sedile di fortuna. Comodi anelli consentono di fissare il bagaglio stesso, mentre altro spazio per i bagagli è ricavato sotto il cofano anteriore che contiene inoltre la ruota di scorta, gli attrezzi ed il serbatoio della benzina.

Il sedile di fortuna posteriore di cui abbiamo parlato, consente una abbastanza comoda sistemazione per una persona che sieda trasversalmente, in quanto lo spazio esistente fra la spalliera del cuscino anteriore e quella del cuscino posteriore non consente l'abitabilità ad una persona di media statura, seduta in maniera normale.

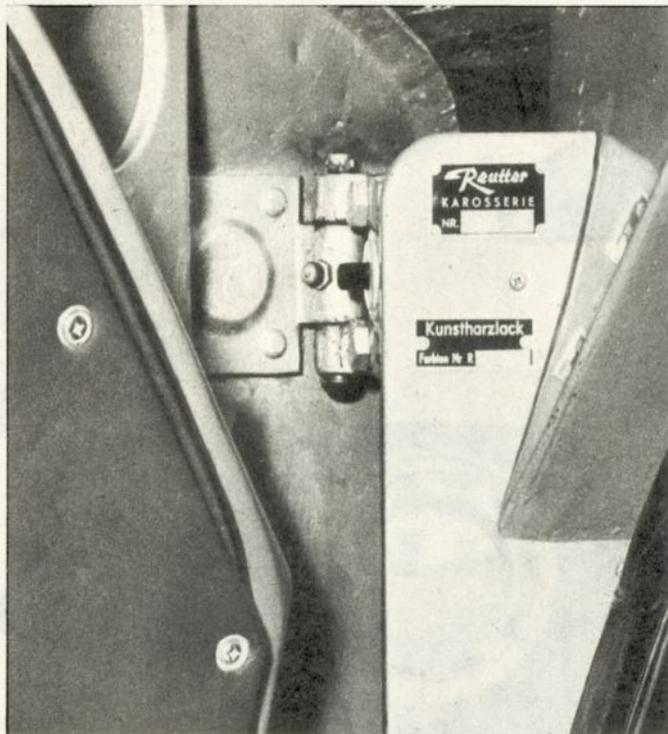
Una pecca dell'abitabilità di questa vettura è nell'entrata e nell'uscita, non molto agevole per le persone un po' voluminose, e che richiede sempre, specie per il posto di guida, lo spostamento del sedile nella posizione tutta arretrata.

ASSETTO DI GUIDA

Come in molte macchine tedesche di tipo sportivo, il sedile di questa vettura è veramente studiato per rendere comoda la guida. La forma a cucchiaino, sia della spalliera che del sedile vero e proprio, e la possibilità di inclinare la spalliera stessa con rapida e comoda manovra, fanno sì che, anche sulle strade più tormentate e sulle curve prese a forte velocità, non ci si stanchi per mantenersi ben appoggiati.



**PROVA SU STRADA PORSCHE «1600 COUPÉ»**



La robusta cerniera degli sportelli con l'ingrassatore.

**VISIBILITA'**

L'inclinazione verso terra della parte superiore del cofano rende buona la visibilità, il che a prima vista non sembrerebbe possibile dato che il parabrezza, pur essendo avvolgente, è limitato in altezza.

Lo specchio retrovisore è funzionale; inoltre con l'aggiunta dello specchio laterale che è montato di serie, la visibilità posteriore può ritenersi bene assicurata.

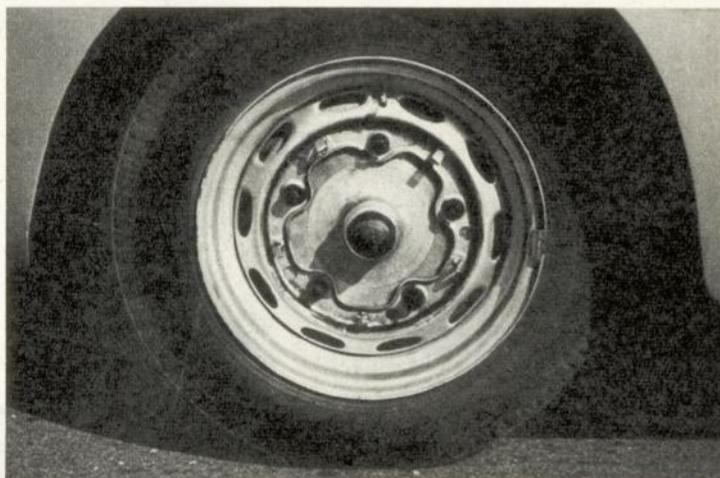
Una comoda maniglia consente un buon appiglio al passeggero, mentre piccole finiture, per esempio alcune speciali applicazioni per tenere matite, carte, ecc., ricavate sul retro dello sportello del cruscotto, danno una gradevole impressione di accuratezza.

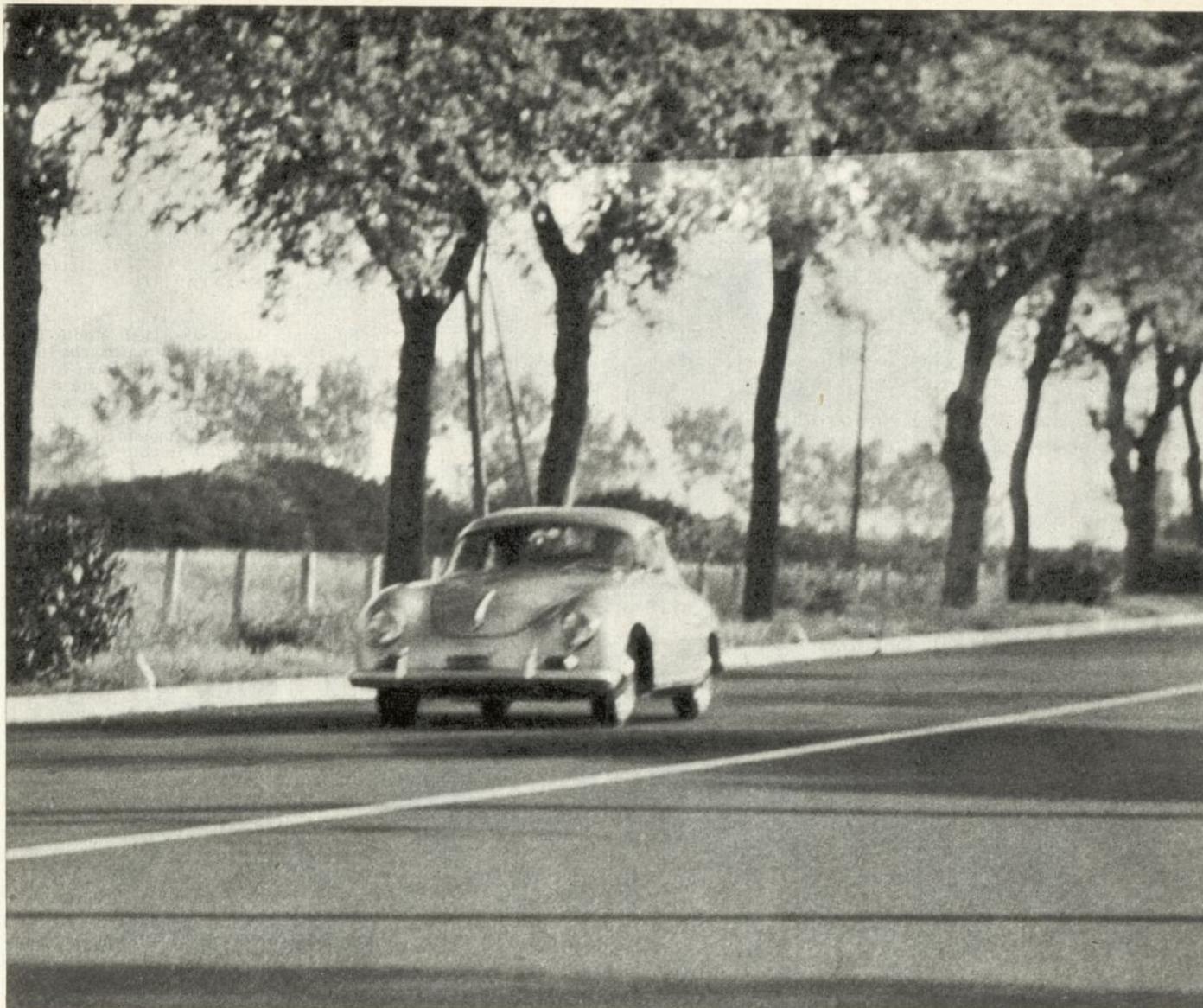


La pedaliera: si notino a sinistra due pulsanti, quello in basso per le luci abbaglianti e antiabbaglianti, quello in alto per il comando della pompetta lavaggio vetri, sistemazione che abbiamo trovato comoda e pratica.



A sinistra: questi sono gli attrezzi di dotazione forniti di serie. A destra: la ruota senza il coprizzo. Si noti come questo, che arriva sino ai bulloni del fissaggio ruota, toglie la circolazione dell'aria al mozzo e alla parte del tamburo freno.





## COMPORTAMENTO SU STRADA

Per noi, che circa cinque anni fa avevamo già guidata a lungo la Porsche, la condotta di questo nuovo tipo, che a differenza di quello conosciuto, è munito di barra stabilizzatrice anteriore e di ponte posteriore a ruote convergenti all'interno verso l'alto, è stata veramente una piacevole sorpresa.

E' scomparso ogni accenno alla sovra-sterzata, e l'assoluta assenza di coricamento rende piacevole la guida veloce, specie sulle strade in salita, e il motore a basso numero di giri e forte « momento » consente una buona ripresa in uscita di curva.

Grazie al motore piazzato posteriormente e ad un ottimo silenziatore il confort nell'interno è buono.

La ripresa, come dicemmo, è rapida ed efficacissima al disopra dei 2000 giri motore.

Il consumo, come era prevedibile date le caratteristiche del motore, risente poco degli alti regimi: ecco perché, anche viaggiando ad alta velocità, esso non sale molto e si tiene, per i percorsi extraurbani, intorno ai dieci km/litro.

Risente invece parecchio del numero delle accelerate e delle brusche variazioni di regime, come dimostra il consumo urbano, che va da un minimo di 6,666 km/litro ad un massimo di 4,325 km/litro.

Il motore è elastico, però vi è sempre la mancanza di « uniformità » nel funzionamento, che è caratteristica dei 4 cilindri contrapposti.

Il cambio comodo e rapido, consente l'imbocco facile di qualsiasi marcia. Le sospensioni, tutte su barre di torsione, hanno come caratteristica che, pur essendo morbide, contengono l'oscillazione in limiti molto ristretti. Lo sterzo è dolce, tuttavia lo vorremmo lievemente più rapido e più serrato; buona la frenata. Pensiamo però che lo smaltimento del calore non sia molto facile, specie quando sono montati i coprimozzo, e temiamo quindi che, per effetto di lunghe sollecitazioni, possa dare un po' di « fading ».

Nel complesso la vettura ci ha dato una veramente buona impressione. E' da ritenersi fra le migliori vetture di questo tipo.

F. MOSCARINI

**PROVA SU STRADA PORSCHE "1600 COUPÉ,,**

**VELOCITA'**

Velocità massime, al tachimetro, indicate dal costruttore 1° = 47/52 km/h; 2° = 75/80 km/h; 3° = 115/125 km/h; 4° = 150/160 km/h.

Velocità massima effettiva raggiunta sulla base del chilometro lanciato (media 4 passaggi con 2 persone a bordo) = 164,383 km/h.

- Condizioni atmosferiche: temperatura 20° C; pressione 747 m/mHg.
- Regime motore: giri/min = 5000/5200.

**MARCIA IN SALITA**



**PROVA IN SALITA**

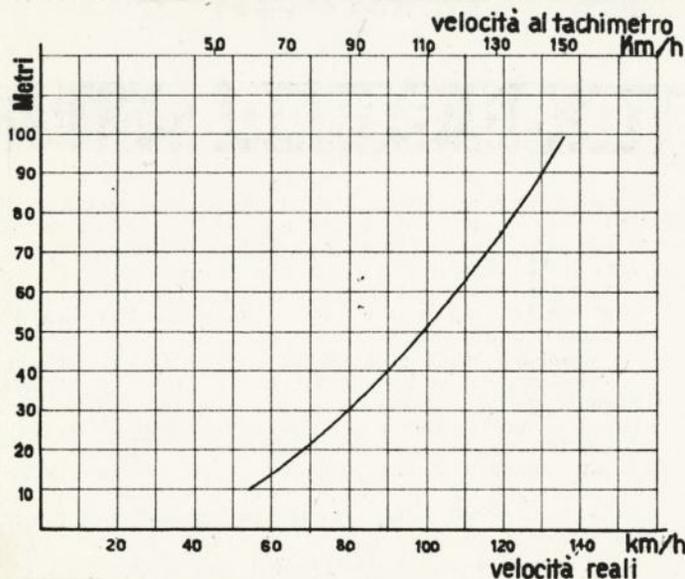
Effettuata sulla salita del Monte Cavo (m. 949 sul livello del mare) che nasce dalla provinciale Rocca di Papa-Ariccia-Albano, il giorno 16-5-58 alle ore 6.

Detto percorso si svolge su una distanza di km. 4,800, ha un dislivello di m. 299 ed include una pendenza massima del 14 per cento. Fondo stradale in cattive condizioni.



La prova è stata compiuta in 4'39"6/10 alla media cioè di 61,802 km/h - temperatura 10° C - brecciolino sulle curve.

**FRENATA**



Lunghezza della frenata per l'arresto alle varie velocità effettive con decelerazione istantanea massima di 8 m/sec<sup>2</sup> e con sforzo sul pedale, costante, di kg. 32.

La prova è stata effettuata su strada normale piana con manto in asfalto e nel due sensi frenando in un punto prestabilito e misurando la distanza a cui la vettura si fermava dopo una frenata realizzata nel modo migliore.

Spazi di arresto alle varie velocità di tachimetro con decelerazione istantanea massima di 8 m/sec<sup>2</sup>.

km/h 60	mt. 10	km/h 110	mt. 51,5
km/h 70	mt. 18	km/h 120	mt. 61
km/h 80	mt. 24	km/h 130	mt. 74
km/h 90	mt. 33	km/h 140	mt. 86
km/h 100	mt. 42	km/h 150	mt. 100

## RIPRESA

### SULLA BASE DEL CHILOMETRO CON 2 PERSONE A BORDO

Da fermo con l'uso del cambio, in 35,47 sec. pari a 101,494 km/h

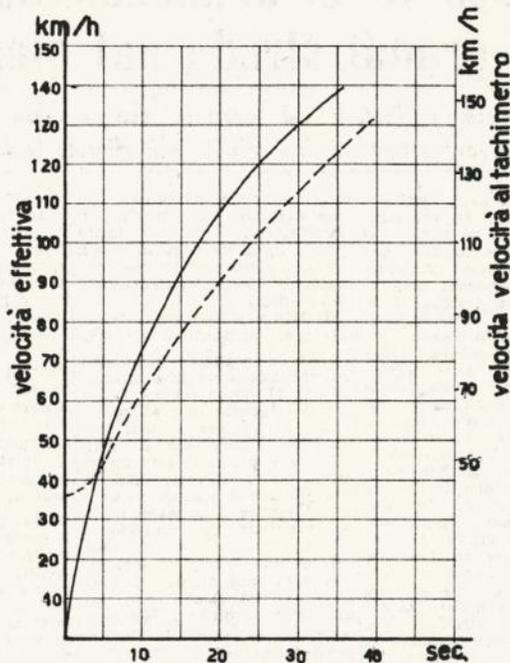
Da 36 km/h in quarta velocità, in 39,8 sec. pari a 90,452 km/h

• Media di due passaggi.

### IN FUNZIONE DELLA VELOCITA'

RIPRESA DA FERMO CON L'USO DEL CAMBIO	
Velocità	Tempo
0 — 40 km/h	4 sec.
0 — 60 km/h	7 sec.
0 — 80 km/h	11,6 sec.
0 — 100 km/h	17,5 sec.
0 — 120 km/h	25 sec.
RIPRESA DA 36 KM/H IN « QUARTA »	
36 — 60 km/h	9 sec.
36 — 80 km/h	16 sec.
36 — 100 km/h	23,5 sec.
36 — 120 km/h	33,5 sec.

Condizioni atmosferiche: temperatura 20° C; pressione 747 m/mHg



Le curve esprimono il tempo necessario a raggiungere le varie velocità. La curva superiore si riferisce alla ripresa con partenza da fermo con l'uso del cambio; la curva inferiore indica la ripresa con partenza da 36 km/ora con cambio sempre in quarta. A destra velocità indicate dal tachimetro e a sinistra le velocità effettive corrispondenti.

## CONSUMO

### BENZINA

Carburante consigliato dal costruttore: Benzina 85-90 NO Research Method.

Carburante usato durante le prove: « Esso Extra ».

Consumo denunciato dal costruttore:

7,8 litri/100 km = 13,157 km/litro.

Consumi riscontrati:

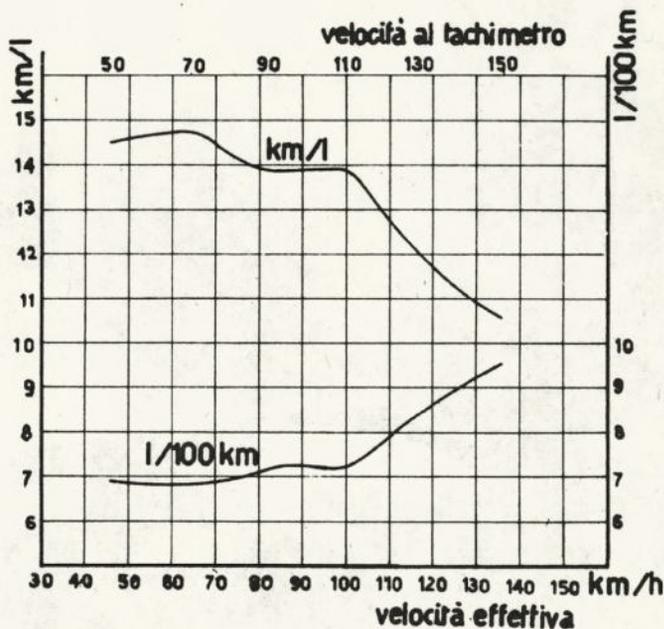
Traffico extraurbano: medio = 10 km/litro = 10 litri/100 km

Traffico urbano:

minimo = 6,666 km/litro = 15 litri/100 km  
 massimo = 4,326 km/litro = 23,116 litri/100 km

VELOCITA'	CONSUMO
50 km/h	14,57 km/litro = 6,86 litri/100 km
60 km/h	14,70 km/litro = 6,80 litri/100 km
70 km/h	14,75 km/litro = 6,78 litri/100 km
80 km/h	14,30 km/litro = 6,90 litri/100 km
90 km/h	13,94 km/litro = 7,17 litri/100 km
100 km/h	13,90 km/litro = 7,20 litri/100 km
110 km/h	13,88 km/litro = 7,20 litri/100 km
120 km/h	12,90 km/litro = 7,80 litri/100 km
130 km/h	12,31 km/litro = 8,12 litri/100 km
140 km/h	11,2 km/litro = 9,00 litri/100 km
150 km/h	10,57 km/litro = 9,46 litri/100 km

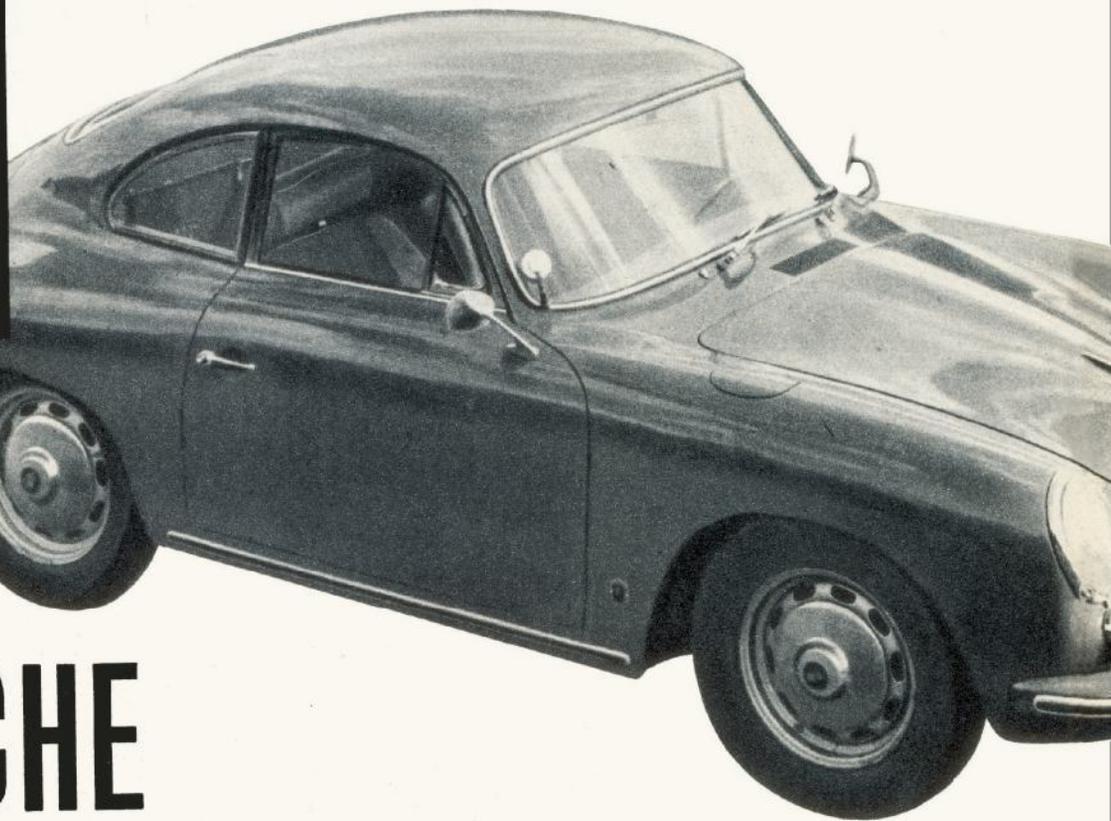
Condizioni atmosferiche: temperatura 20°; pressione: 747 mmHg.



Le curve indicano il consumo di carburante in km/litro e litri per 100 km, in funzione della velocità al tachimetro e di quella effettiva.

**IMPRESSIONI  
DI  
GUIDA  
DI  
AUTO  
ITALIANA**

di Bernard Cahier



**PORSCHE  
CARRERA  
2000**

**L'ultima "creatura" della  
Casa di Stoccarda si è  
rivelata adatta sia ad una  
guida tranquilla in città  
sia alle più elevate  
velocità su autostrada**

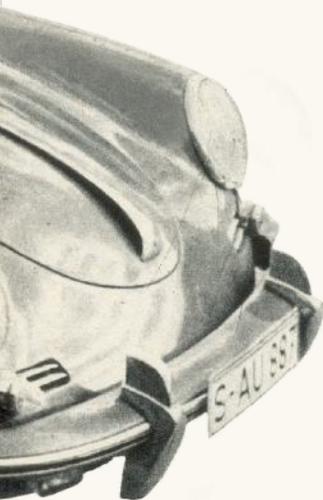
**STOCCARDA** — In occasione della Targa Florio, cui avevo partecipato al principio dell'anno, ero rimasto colpito dalle prestazioni della nuova Porsche da 2 litri, che si era piazzata al secondo posto nella classifica generale. Successivamente, a Le Mans, la stessa « 2 litri » confermava le proprie possibilità affermandosi in maniera convincente nella categoria e aggiudicandosi il quinto posto nella classifica generale. Era la prima volta che la nuova 2 litri dimostrava di essere estremamente efficiente e sicura. Era logico che la Porsche volesse sperimentare questo motore, in una versione con silenziatore, su una delle « Carrera » di sua produzione. Dopo mesi e mesi di prove, la « Carrera » 2 litri ha dato tante soddisfazioni e prestazioni così notevoli, che si è deciso di metterla in produzione, in occasione dell'Esposizione di Francoforte.

Grazie al cortese appoggio dell'ingegnere capo della Porsche, von Rucker, e del direttore delle corse von Hanstein, ho avuto il privilegio di essere il primo giornalista a provare questa vettura. Mi sono recato negli stabilimenti Porsche di Stoccarda, dove sono stato accolto da von Rucker, il quale mi ha fornito tutti i ragguagli sulla sua nuova creatura.

A parte il doppio, ampio scappamento, la « Carrera » 2 litri appare simile a tutti i modelli Porsche 1962, caratterizzati dal nuovo serbatoio della benzina di forma piatta con bocchettone di riempimento situato sul parafrangente destro. Sotto il parabrezza si trova, poi, una griglia che fa parte del nuovo sistema di ventilazione. Il finestrino posteriore è più ampio e dietro vi sono ora due griglie



La nuova Porsche «Carrera» 2 litri: la carrozzeria è la medesima per tutti i tipi della Casa tedesca e ha subito modifiche riguardanti il parabrezza, il cofano anteriore, l'aggiunta di una griglia all'altezza dei tergicristalli, il bocchettone del serbatoio sul parafrangente anteriore destro; nella foto sotto il titolo si noti il lunotto posteriore di maggiore dimensione e le due griglie.



perché gli attuali sono perfettamente idonei; comunque, essi saranno sempre disponibili per le vetture più veloci. D'altro canto, la Porsche non intendeva rimanere indietro neppure in questo campo. Fra l'altro tali freni sono stati impiegati quest'anno con successo nella «1000 chilometri» del Nürburgring, dove una «Carrera speciale», appunto dotata di questo nuovo modello, si è affermata nella classe sport 2 litri.

Era giunto il momento che avevo tanto atteso: eccomi installato nel comodo abitacolo della «Carrera» 2 litri mentre von Rucker mi gridava: «Si diverta, ma non superi i 6800 giri. Tenga il regime basso in città: rimarrà stupito di questa nuova «Carrera»». Poco dopo uscivo dallo stabilimento accelerando dolcemente per cominciare a rendermi conto del comportamento di quest'ultimo rampollo di una nobile stirpe.

La prima impressione è stata di scorrevolezza e, dato l'intenso traffico sul tratto fino all'autostrada, mi è sembrato il momento più opportuno per guidare «stile famiglia», in presa diretta e con i giri al minimo. Così, mentre marciavo in quarta a 2000 giri al minuto, osservavo il comportamento della vettura: niente strappi, ma una marcia dolce e costante; abbassando l'acceleratore, il motore non si ingolfava, ma rispondeva con vivacità. Non potevo non ripensare ai giorni in cui, guidando io stesso un'altra «Carrera» mi affannavo, in città, a mantenere il livello dei giri ben al di sopra

dei 4000, per impedire che il motore perdesse potenza e scoppiettasse. Perciò era una sorpresa quest'aspetto inatteso della nuova Porsche.

Soddisfacente doveva risultare ben presto la vettura anche su strada aperta nonostante i 997,920 chili di peso.

Le marce si rivelavano ben distanziate: la prima arrivava a 52 km/ora, la seconda a 105 e la terza appena oltre i 160. Mi è stato possibile raggiungere rapidamente un'elevata velocità di crociera di 190 km/ora e, mentre lanciavo la vettura lungo un'autostrada relativamente libera di traffico, mi è capitato di toccare in vari tratti i 210 km/ora; una volta mi è anche successo di superare, sia pure per un pelo, i 6800 giri al minuto, che equivalgono a 217 km/ora: avevo anzi l'impressione che avrei potuto forzare oltre, ma naturalmente non ho provato per amore del motore e per la parola data. A quella velocità la vettura dava un senso di sicurezza e comodità.

Viaggiando a tale velocità, si deve poter contare su buoni freni, e i freni a disco sperimentali assolvevano il loro compito. Tuttavia, dato che non c'era il servofreno, occorreva esercitare una notevole pressione sul pedale. Come doveva spiegarmi più tardi lo stesso von Rucker, la vettura che stavo provando era dotata di «pastiglie» dei freni di tipo da corsa, che danno il massimo rendimento solo se ben riscaldate.

Un'altra caratteristica interessante della «Carrera» da 2 litri consiste nel fatto che, pur marciando a 160 km/ora, di per sé una buona velocità, il motore funziona a soli 5000 giri/minuto. E' stato molto interessante registrare le cifre più significative relative all'accelerazione e alla velocità:

da 0 a 70 km/h	=	5" 8/10
» » » 30 »	=	6" 6/10
» » » 100 »	=	7" 8/10
» » » 110 »	=	10" 1/2
» » » 130 »	=	13"
» » » 160 »	=	19" 2/10
Velocità massima	=	209 km/h
Chilom. da fermo	=	28"

Calcolando la media dei quattro chilometri percorsi da fermo, ho registrato il tempo sorprendente di 28"8, con un tempo record di 17"8 migliore di quello ottenibile con la veloce Abarth Carrera, molto più leggera e con potenza praticamente identica, tempo non troppo inferiore a quello della Ferrari GT.

Durante la prova non si è registrato alcun effetto «fading» alla frizione, ma è stato difficile inizialmente trovare il regime di giri adatto per ottenere il migliore avviamento.

Come tutti gli ultimi modelli Porsche, anche questo è caratterizzato da una leggera tendenza sovrasterzante, che si accentua in misura notevole solo accelerando troppo bruscamente nelle curve strette. Ma questo non costituisce un problema e anche qui tutta quella potenza facilitata.

del radiatore, invece di una sola. Naturalmente la modifica più interessante la si nota sotto il cofano. La cilindrata è stata elevata da 1582 a 1966 cc. Von Rucker mi ha spiegato come sia stato possibile raggiungere un livello così alto senza modificare il blocco motore semplicemente elevando l'alesaggio da 87,5 a 92 mm. e la corsa da 66 a 74 mm., con il risultato di aumentare straordinariamente la coppia, sebbene nell'edizione da corsa la potenza sia rimasta quasi immutata.

La vettura che aveva partecipato alla Targa Florio sviluppava 165 CV ed una coppia spettacolosa (21 chilogrammetri a 5200 giri/minuto), notevolmente al di sopra di quanto avveniva fino allora con il motore 1700 da corsa. Comunque, nella «Carrera» che ho guidato io la potenza era stata riportata a un tranquillo livello di 138 CV diminuendo la compressione, applicando un albero a camme diverso e carburatori a doppia strozzatura di dimensioni 40 invece di 46. Nonostante questa diminuzione di potenza, la coppia si è mantenuta molto elevata: 18 chilogrammetri a 4800 giri/minuto.

Il fatto che sempre nuove case usino i freni a disco ha indotto la Porsche ad applicare anch'essa questo tipo di freni ed anzi, per il prestigio della casa, a crearne un modello originale, studiato da von Rucker, che offre diversi vantaggi: una maggiore leggerezza rispetto a quello inglese (che pesa 400 grammi di più), è infatti tutto in alluminio ed ha alette d'aerazione.

Non credo che, almeno per qualche tempo, questi freni a disco verranno messi in produzione

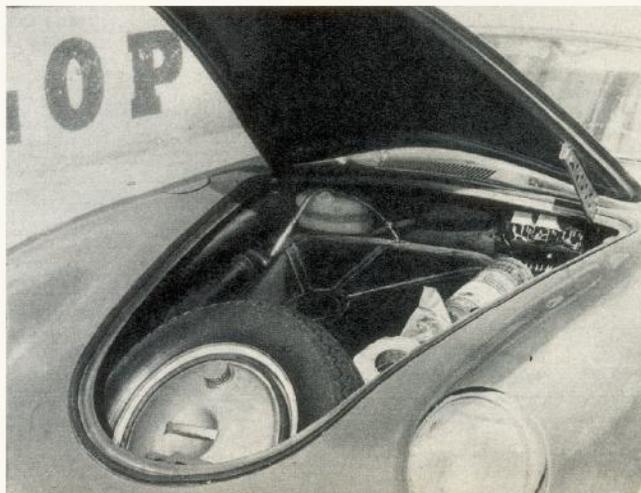
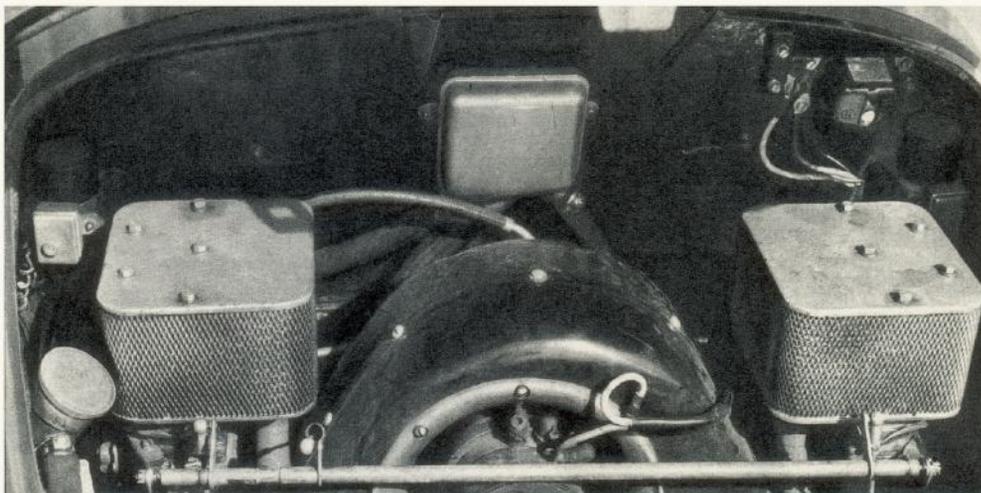


Foto sopra: il motore della Porsche «Carrera» 2 litri, a 4 cilindri orizzontali contrapposti, raffreddati ad aria; la potenza è di 130 CV a 5700 giri/minuto. Foto a fianco: il nuovo cofano anteriore di maggiore capacità grazie al coperchio più largo e al serbatoio del carburante di formato piatto, che occupa ora un minore spazio.

PROVE SU  
STRADA

# PORSCHE

**“SUPER 90”** Per giudicare le macchine molto veloci, oltre alle rilevazioni ottenute dagli apparecchi è importante il parere di un pilota esperto e autorevole, capace di condurre con sicurezza la vettura ai limiti delle prestazioni. Per questa prova Quattroruote ha ottenuto la collaborazione straordinaria del noto corridore ing. Piero Taruffi.



L'ing. Piero Taruffi al volante della Porsche « Super 90 »; sul sediletto posteriore è il « cronostatigrafo », il nostro apparecchio rilevatore delle prestazioni.

**M**a quanto è scomodo entrare! Non ce la faccio!» disse mia moglie quando la invitai a provare con me la Porsche « Super 90 ». « E' semplicissimo, guarda come faccio io; prima infilo la gamba destra appoggiandomi con una mano al volante, così mi siedo, e poi introduco la gamba sinistra, e sono dentro ». « Ma io ho la gonna stretta, non posso infilare una gamba per volta, ci vorrebbero i pantaloni » ribatté lei. « Allora tira indietro tutto il sedile (si sposta facilmente), ti metti a sedere con le spalle voltate verso l'interno e poi ruoti su te stessa portando dentro le due gambe contemporaneamente ».

Questa fu la nostra seconda discussione sulla Porsche « Super 90 », la prima era stata sull'estetica della vettura.

Poi cominciammo la prova. Io decantavo la posizione di guida, secondo me ottima; mia moglie invece trovava a ridere sulla eccessiva vicinanza del volante alle gambe, e del cruscotto e del parabrezza al viso, trovava scarsa la visibilità attraverso i vetri laterali e il lunotto. -

« Mi sembra di soffocare, questa è una cabina spaziale, non una automobile » commentava: « Ma non capisci, questo è il bello », dicevo; « il parabrezza così vicino permette una maggiore visibilità; il cruscotto così alto e vicino è proprio al punto giusto: così hai tutti gli strumenti vicini, l'occhio li controlla tutti bene e subito sopra ha la visuale della strada: guarda quanta visibilità! » « Ma



Può una vettura di classe derivare da una utilitaria? Certamente sì, e la Porsche ne è un esempio.

La Porsche nacque come elaborazione della Volkswagen grazie a una idea del progettista della popolare utilitaria, l'ingegner Ferdinand Porsche.

La prima Porsche venne costruita nel 1949: aveva una cilindrata di 1100 cc.

Ora la Porsche è una delle più famose Case del mondo, costruisce vetture che rientrano in una categoria particolare, e cioè quella delle vetture sportive, ma con finiture di gusto e di classe, e ciò spiega il loro elevato prezzo. La vettura provata per noi

da Taruffi è la versione cabriolet; ha le stesse caratteristiche meccaniche della versione coupé e precisamente: motore a 4 cilindri contrapposti, raffreddato ad aria; alesaggio x corsa mm. 82,5 x 74, cilindrata 1582 cc. Potenza massima 90 CV (DIN), 102 CV (SAE), a 5500 giri/minuto. Valvole in testa, motore e trazione posteriori, cambio a 4 velocità, tutte sincronizzate. Corpo vettura: cabriolet 2 posti + 2; freni a tamburo, sospensione a quattro ruote indipendenti, peso kg. 870. Dimensioni: passo m. 2,1; lunghezza m. 4,01; larghezza m. 1,67; altezza m. 1,33. Velocità massima 180 km/h. Prezzo di listino 3.360.000 lire.





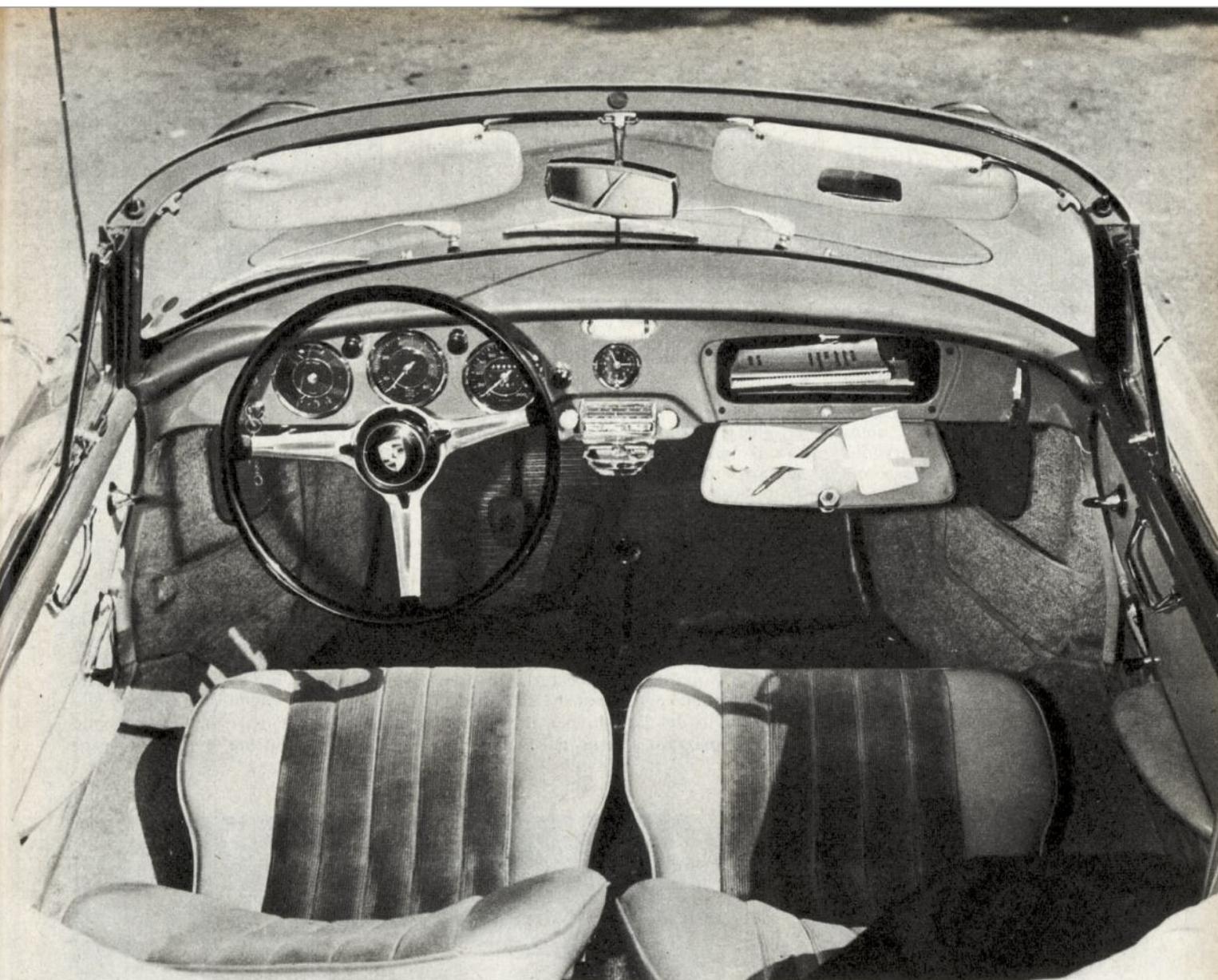
PORSCHE «SUPER 90»



Due viste della Porsche che attestano la cura posta dal costruttore per l'aerodinamica della carrozzeria.

il cofano non si vede» insisteva lei. «Ma a che serve vederlo» rispondevo io. «Basta vedere il limite di ingombro dei parafranghi». Furono le sue ultime critiche, poi ammise che il comfort era notevolissimo. Per me, notato che il piede sinistro deve stare troppo al centro della vettura e che il comando del clacson, piuttosto duro, richiede di dover allontanare la mano dalla normale impugnatura del volante, tutto il resto andava benissimo. Ciò che maggiormente approvai fu la comodità dei sedili, che fasciano i fianchi e si adattano perfettamente alla schiena. Ebbi modo di apprezzarli sul percorso stradale Roma-Bologna, alla fine del quale arrivai freschissimo; altrettanto fresco mi sentii dopo aver pro-





**Posto guida: come si vede la strumentazione è formata da tre strumenti circolari. Si notino anche i due sedili a poltroncina.**

vato la vettura sulla pista di Vallelunga, ricca di curve, sul ritmo della Targa Florio. Lo schienale del cuscino opportunamente conformato, e regolabile a mezzo leva nell'inclinazione, permette al pilota di manovrare il volante a giusta distanza e senza doversi aggrappare ad esso nel portare la vettura nelle curve prese a forte velocità.

Ho apprezzato l'accurata accessibilità dei vari comandi: la leva del cambio è piazzata in posizione comoda, e la sua manovra è facilissima; l'innesto di qualsiasi marcia, «prima» compresa, anch'essa sincronizzata, è dolce e senza impuntamenti, e si effettua con lieve sforzo. Anche mia moglie dovette convenire

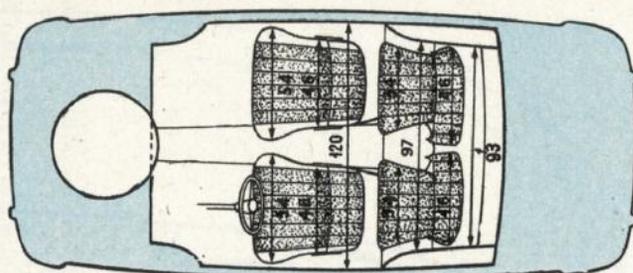
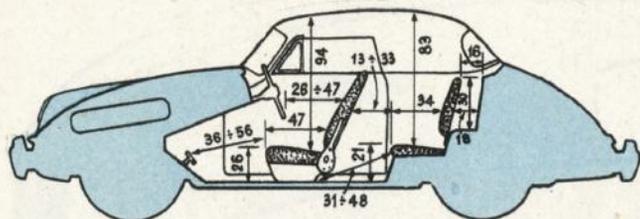
che aveva sottomano un cambio da « signora anche principiante! ».

Nella guida in città la vettura è abbastanza apprezzabile, considerando che trattasi di una Gran Turismo con buone prestazioni. Non è certo un motore da mandare al minimo dato che potenza e coppia diventano apprezzabili oltre i 3000 giri, ma se si vuol riprendere in 4ª a 1000 giri lo si può fare; si avverte solo una vibrazione del motore, che scompare verso i 1500 giri, senza peraltro dare strappi e giochi sulla trasmissione. La vettura è sufficientemente piccola per trovare un comodo parcheggio. Lo sterzo nella manovra da fermo richiede però un certo sforzo e il motore è un poco rumoroso. Queste pecche si perdono appena usciti di città, e si im-

bocca una strada sinuosa e con poco traffico: la guida è piacevolissima e sicura. Il volante di guida, pur rimandando le ruote in maniera molto diretta (la sterzata totale avviene con 2,5 giri), diviene più leggero. La vettura è notevolmente e progressivamente sottosterzante, per cui aumentando la velocità su una stessa traiettoria curvilinea, si deve ampliare l'angolo di sterzata e lo sforzo necessario a produrre il movimento.

Tutto questo nella Porsche « Super 90 » è ottenuto in maniera così progressiva che il pilota ha istintivamente la sensazione del corrispondente aumento d'andatura. Viaggiando al limite dell'aderenza nella fase centrale di una curva molto lunga, la macchina tende a partire sulle

PROVE SU STRADA  
**PORSCHE « SUPER 90 »**



Le principali misure di abitabilità espresse in centimetri.

quattro ruote, il che significa che il costruttore ha ottenuto un notevole sfruttamento del potere curvante.

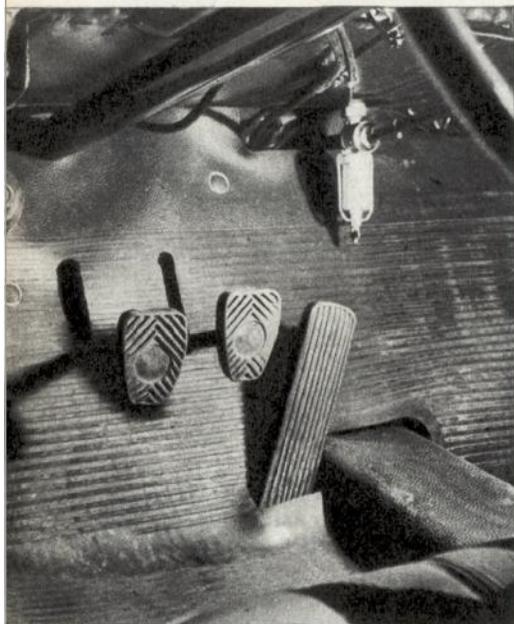
Attenzione con l'acceleratore! Se lo si lascia andare la vettura parte di coda. In tal caso il pilota deve rapidamente manovrare in assetto sovrasterzante: ciò è facilitato dallo sterzo diretto, che evita al guidatore successivi fulminei giri di volante. Ma queste sono situazioni che capitano più che altro nella guida da corsa fuori limite. Notare che la vettura è studiata per turismo molto veloce.

Mi ha gradevolmente sorpreso la sicurezza e la stabilità che la Porsche

« Super 90 » possiede quando la si voglia frenare, con lo sterzo già girato, all'ingresso di una curva. Tale manovra non è ortodossa, però può capitare di doverla effettuare quando si arrivi troppo veloci in una curva, della quale non si sia esattamente valutata la velocità di entrata. In tali condizioni, anche abbastanza al limite, ho sentito sicuro e perfettamente aderente il treno anteriore. Mia moglie trovava la corsa del pedale della frizione troppo lunga; a me è capitato, nell'innestarla, di premere qualche volta anche il bottone dell'invio del liquido per il tergilci-stallo piazzato a tergo del pedale.

La frenata è risultata sempre molto efficace, progressiva e dolce. E' necessario però spingere sul pedale con una discreta pressione (50 kg. su frenate al limite). Lo spostamento del pedale e il conseguente rallentamento è ben proporzionato e consente di graduare ottimamente l'effetto frenante e di ottenere alla perfezione il rallentamento voluto.

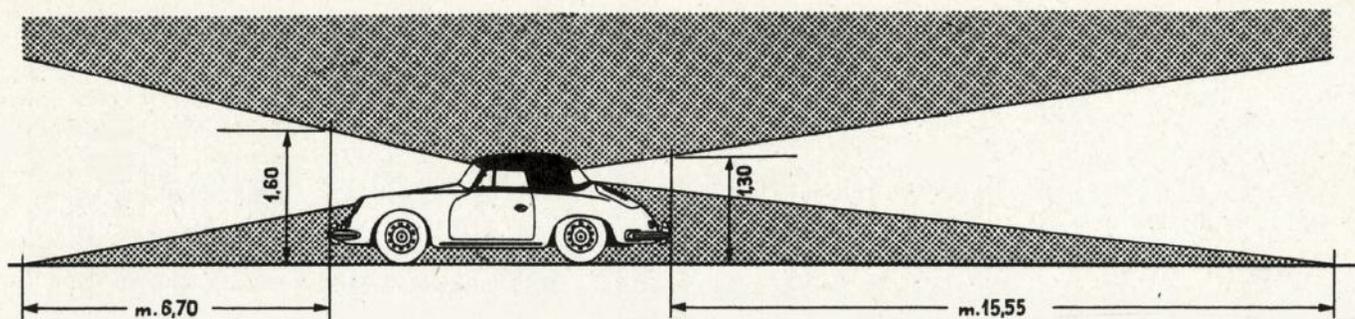
Ebbi modo di constatare a fondo queste qualità nella prova della vettura effettuata sulla Roma-Viterbo-Siena-Firenze-Bologna, percorso della vecchia Mille Miglia (che conosco alla perfezione). Partii con mia moglie alle tre del mattino, per non trovare



La pedallera: a sinistra in alto è il pulsante di comando del lavavetro, a destra il rubinetto di inserimento della riserva.

Il vano anteriore: è completamente occupato dal serbatoio carburante e dalla ruota di scorta.



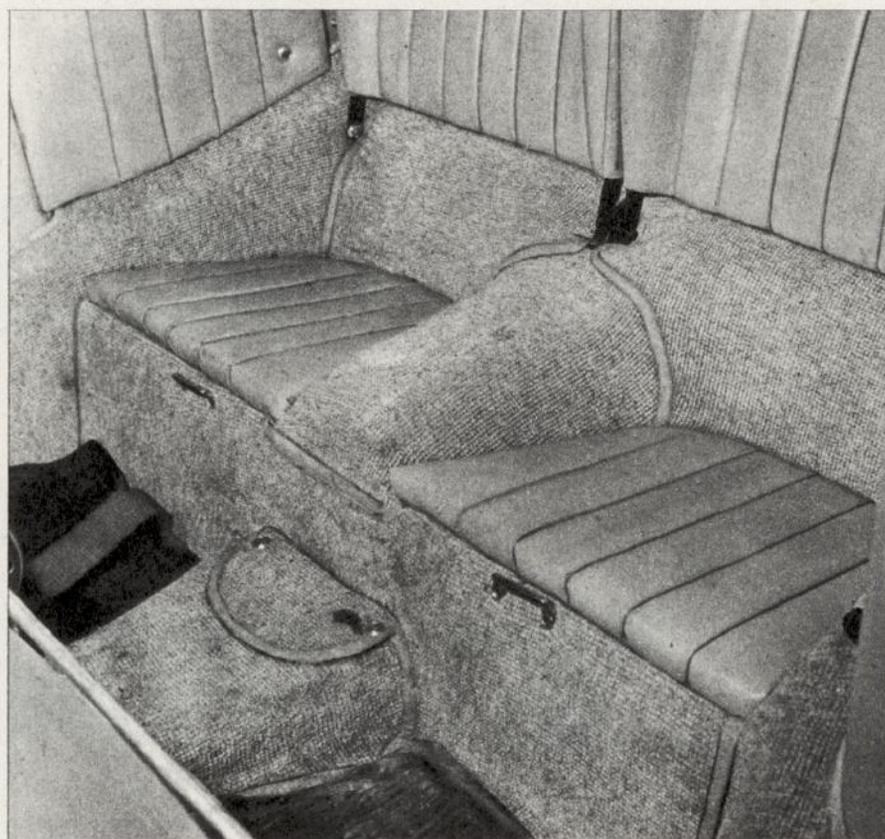


Schizzo della visibilità longitudinale dal posto di guida.

traffico, e potei così guidare a quella che io considero andatura da « turismo veloce », cioè all'80-90 % del limite massimo. La sera precedente avevo controllato la pressione delle gomme. Il serbatoio era pieno, e al completo lo spazio dietro i sedili, occupato dai bagagli: una valigia armadio di 80 x 40 x 20 centimetri, un'altra quasi della stessa misura ed altre tre molto piccole. Apprezzai la possibilità di ottenere un perfetto piano di carico abbassando la spalliera dei due sedili di fortuna, i passanti per la cinghia blocca-bagagli e lo specchio retrovisore esterno, che serve quando il carico è tale da occultare la visibilità posteriore attraverso il lunotto.

Discreta la luce dei fari e buono il riscaldamento interno della vettura (la temperatura esterna a quell'ora non superava i 10°). Successivamente, quando, viaggiando di giorno con una temperatura di 30°, volemmo mettere in funzione il sistema di aerazione, lo trovammo non sufficiente.

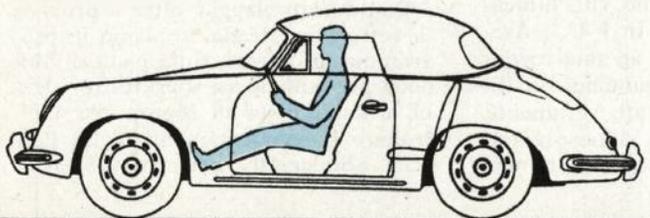
Feci a velocità elevata la discesa di Radicofani, tutta avvallamenti e così



I sediletti posteriori: gli schienali si ribaltano per formare un piano di carico.

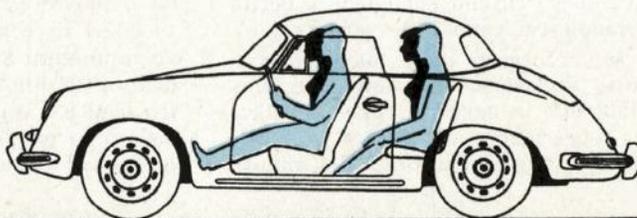
### PESI E CENTRAGGI RISCONTRATI

Minime condizioni di peso in esercizio, vettura parzialmente rifornita (metà serbatoio carburante) e solo guidatore: kg. 990 dei quali kg. 420 (42,5 %) all'avantreno e kg. 570 (57,5 %) al retrotreno.



Autovettura nelle minime condizioni di peso in esercizio.

Massime condizioni di peso in esercizio, vettura completamente rifornita, quattro persone a bordo: kg. 1225 dei quali kg. 500 (40 %) all'avantreno e kg. 725 (60 %) al retrotreno.



Autovettura nelle massime condizioni di peso in esercizio.


 PROVE SU  
STRADA

PORSCHE « SUPER 90 »



ebbi modo di apprezzare il comportamento della vettura, non notai tamponamenti. Il molleggio delle sospensioni era molto ben integrato da quello dei cuscini per cui le asperità stradali venivano bene attutate.

Mi accorgevo delle buche soprattutto attraverso il volante che, specialmente in curva, oscillava e vibrava leggermente. All'entrare in Firenze, che raggiunsi in ore 3 e 6 minuti,

il motore diede segni di carenza di benzina: girai il rubinetto della riserva, facilmente accessibile, chiara nella dicitura esplicativa, e facile da manovrare. Al primo rifornimento rifeci il pieno con litri 43,5. Avevo totalizzato km. 300 ad una media di oltre 97 km/h, consumando un litro ogni 6,9 km: risultato veramente ottimo su un percorso sinuoso come la Roma-Firenze. Impiegai 10 minuti

ad attraversare Firenze, e 35 minuti a percorrere l'autostrada Firenze-Bologna; totale ore 3 e 51 di tempo netto da Roma a Bologna.

Con questo viaggio, oltre a provare la vettura su strada, avevamo in programma un « test » sulla pista di Modena per collaudare soprattutto i freni, e sulla pista di Monza per controllare il comportamento della Porsche « Super 90 » nelle curve veloci.

La precedente prova di Vallelunga mi aveva soddisfatto. Passando da quella stradale a quella « in circuito » avevo apprezzato la perfetta e giusta posizione dei pedali, freno e acceleratore per effettuare la manovra di « punta e tacco ». A Vallelunga, dove riuscì facile andare a 90 di media, notai un normale comportamento nella doppia curva ad S sinistra-destra del circuito. Il peso della vettura, distribuito in percentuale maggiore sul retro, mi aveva costretto ad aumentare il tempo per effettuare il passaggio dalla curva a sinistra a quella destra: poiché mancava la barra posteriore antirollio, la macchina effettuava un marcato coricamento, accentuato in questo caso dalla balestra trasversale, a causa del quale la caratteristica sovrasterzante della vettura delle precedenti edizioni, diventava sottosterzante in questo ultimo modello. Notai anche che, specialmente entrando nella curva a tornante, dovevo effettuare la rotazione del volante più lentamente per non slittare troppo con

il retrovettura, al centro della curva. All'uscita, in accelerazione, la ruota posteriore interna non aveva tendenza a patinare.

La prova all'autodromo di Modena provò soprattutto l'efficienza dei freni. Li sollecitai impiegandoli energicamente per rallentare la vettura lanciata nei tre rettilinei del percorso. E' questa una prova molto dura: percorsi dieci giri alla media di 107 km/h. Non notai alcuna diminuzione di efficienza frenante totale o parziale per fenomeno di « fading », ma solo un leggero aumento della corsa del pedale, dovuto a consumo della guarnizione.

Da Modena proseguì per Monza. Sull'autostrada Modena-Milano il motore raggiunse (in un solo senso) dopo tre chilometri di lancio, 5800 giri, e potei così cronometrare diverse volte la vettura ad oltre 180 km/h, dato che la pavimentazione di questa strada è più scorrevole della via Cristoforo Colombo presso Roma, dove erano state effettuate le prove tecniche ufficiali. Alle alte velocità, il rumore

del motore è piuttosto alto ed assordante, invece la carrozzeria è silenziosa.

A Monza feci alcuni giri alla media di 141 km/h avendo forte vento contrario nel rettilineo del traguardo, lungo il quale non riuscivo a raggiungere i 5200 giri; invece nel rettilineo opposto il contagiri segnava i 5900, corrispondenti a quasi 190 km/h. Entrando nelle due curve di Lesmo notai, come a Vallelunga, che dovevo iniziare la rotazione del volante più lentamente del solito perché la vettura non tendesse a partire col retro.

Conclusi il viaggio a Montecarlo, via Torino-Colle di Tenda, per assistere a quel Gran Premio.

Avevo totalizzato circa 1500 chilometri senza aver effettuato alcuna riparazione. La Porsche « Super 90 » mi aveva lasciato un'impressione piacevolissima: è una piccola Gran Turismo veramente efficiente.

Precisazione finale: la Porsche provata era del penultimo modello, che differisce dall'attuale unicamente per modifiche di carrozzeria.

## RISULTATI DELLE RILEVAZIONI

### VELOCITÀ

Velocità massima indicata dal costruttore: 180 km/h

Velocità massima effettiva raggiunta sulla base del chilometro lanciato (media di due passaggi; vettura a medio carico): 178,217 km/h.

### RIPRESA

#### CON PARTENZA DA FERMO

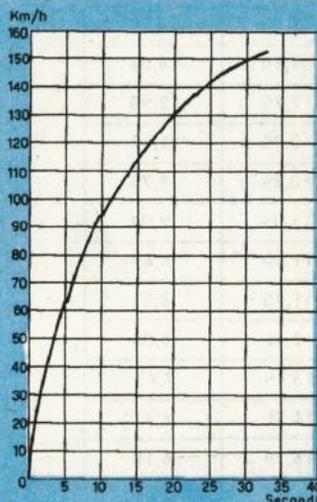
#### SULLA BASE DEL CHILOMETRO

Da fermo (vettura a medio carico) = in 32,95 sec. pari a 109,256 km/h.

Gli ultimi 5 metri del km di base sono stati percorsi a una velocità di 155,170 km/h.

#### IN FUNZIONE DELLA VELOCITA'

VELOCITA'	TEMPO
0 — 20 km/h	0,8 sec.
0 — 40 km/h	2,3 sec.
0 — 60 km/h	4,5 sec.
0 — 80 km/h	7,2 sec.
0 — 100 km/h	11,2 sec.
0 — 120 km/h	16,6 sec.
0 — 140 km/h	24,0 sec.



La curva esprime il tempo necessario a raggiungere le varie velocità con partenza da fermo e uso del cambio. Le velocità indicate sono effettive; vettura a medio carico.

## RIPRESA CON PARTENZA DA 40 KM/H

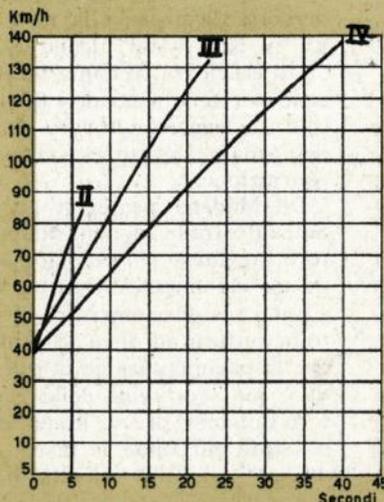
### SULLA BASE DEL CHILOMETRO

Da 40 km/h in quarta (38,850 km/h effettivi - vettura a medio carico) in 40 sec. pari a 90 km/h.

Gli ultimi 5 metri del km di base sono stati percorsi a una velocità di 138,459 km/h

### IN FUNZIONE DELLE MARCE

Velocità	Tempo		
	in 2 <sup>a</sup>	in 3 <sup>a</sup>	in 4 <sup>a</sup>
40 — 60	2,9	4,9	8,3
40 — 80	5,8	9,4	15,5
40 — 100		14,1	23,3
40 — 120		19,2	31,9

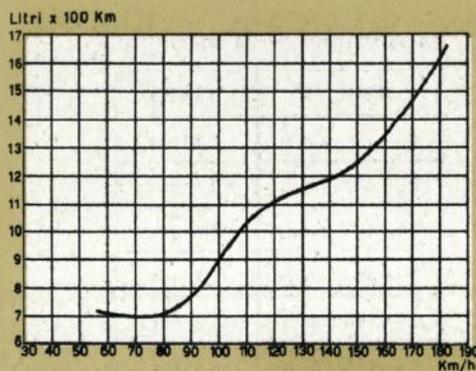


Le curve esprimono il tempo necessario a raggiungere le varie velocità con partenza da 40 km/h al tachimetro (38,850 km/h effettivi) in « seconda », « terza » e « quarta ». Le velocità indicate sono effettive; vettura a media carico.

## CONSUMO

Carburante consigliato dal costruttore: Supercarburante.  
Carburante usato durante le prove: Esso « Extra ».

VELOCITA'	CONSUMO	
	litri/100 km	km/litro
60	7,10	14,08
70	7,00	14,28
80	7,10	14,08
90	7,70	12,98
100	8,95	11,17
110	10,25	9,75
120	11,05	9,04
130	11,50	8,69
140	11,75	8,51
150	12,45	8,03
160	13,45	7,43
170	14,75	6,77
180	16,25	6,15
Max	16,64	6,01



La curva esprime il consumo in funzione della velocità effettiva della vettura in litri per 100 km. Vettura a medio carico, cambio in quarta velocità.

## RUMOROSITÀ

Mediante un fonometro è stata rilevata la rumorosità all'interno della vettura, al sedile anteriore su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio di velocità in «quarta».

La linea continua esprime la rumorosità, indicata in decibel, con cappottina chiusa, quella a tratti invece la rumorosità con cappottina aperta.

Per questa rilevazione il rumore di fondo è di 32 db con cappottina chiusa e di 40 db con cappottina aperta. Da notare inoltre che fino a 85 db la misura avviene secondo le modalità della curva isofonica di 70 phon, mentre oltre gli 85 db la misura avviene secondo le modalità della curva isofonica di 100 phon.

VELOCITA'	RUMOROSITA'	
	Vett. aperta	Vett. chiusa
50 km/h	96 db	82 db
75 km/h	97,5 db	87 db
100 km/h	98 db	94 db
125 km/h	99,5 db	97 db
175 km/h	102 db	98,5 db

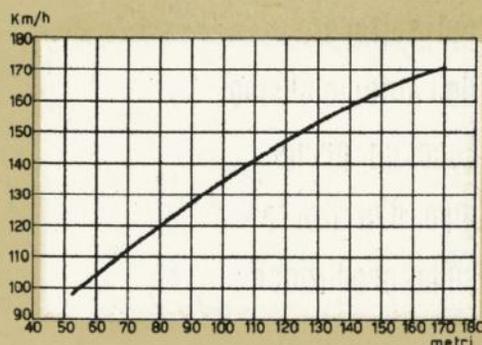


## FRENATA

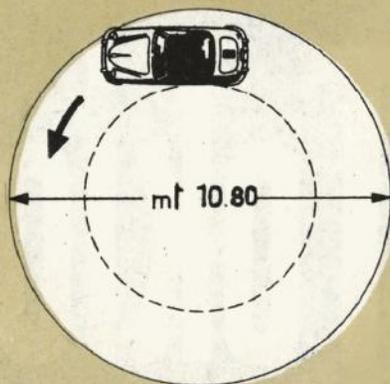
Mediante il nostro « cronostati-grafo » e l'indicatore elettrico di pressione al pedale abbiamo misurato gli spazi di frenata (in metri) in funzione della velocità effettiva della vettura. Il grafico riporta i risultati delle rilevazioni con vettura a medio carico, con buone condizioni di fondo stradale.

Sforzi al pedale freno: minimo kg. 31,4; medio kg. 40,2; massimo kg. 50.

VELOCITA' EFFETTIVA (km/h)	SPAZIO D'ARRESTO (metri)
100	55
110	67
120	80
130	94
140	109
150	125
160	143
170	167



## STERZO



Giri al volante per sterzata completa: 2 1/2

Diametro volante: cm. 41

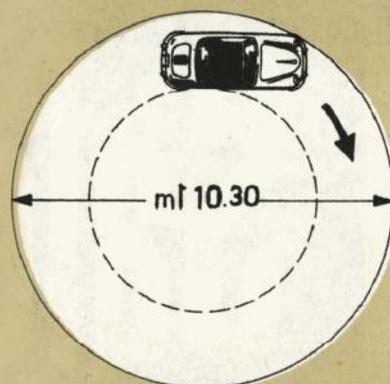
Diametro di sterzata denunciato dal costruttore: circa m. 11

Diametri di sterzata descritti dal punto di massimo ingombro:

a sinistra m. 10,80

a destra m. 10,30

● il punto d'ingombro massimo corrisponde allo spigolo anteriore della carrozzeria.



IMPRESSIONI DI GUIDA A FRANCOFORTE

## Porsche "356 SC"

La serie «356» delle vetture Porsche è quella che non ha subito modifiche sostanziali alla linea. E' rimasta insomma, almeno all'esterno, la classica Porsche che tutti conosciamo.

Sono invece state apportate varie modifiche alla parte meccanica: prima fra tutte l'adozione dei freni a disco alle quattro ruote, con conseguente modifica dei semi-assi posteriori mentre per il freno di stazionamento vengono utilizzati freni a tamburo solidali con quelli a disco posteriori.

Altre modifiche sono state apportate al motore, che sviluppa ora una potenza di 95 CV (DIN) a 5800 giri/minuto, grazie anche ad una nuova testata.

Sono state modificate anche le sospensioni, e l'interno è stato migliorato nelle finiture e nell'intento di assicurare un maggior confort di marcia.

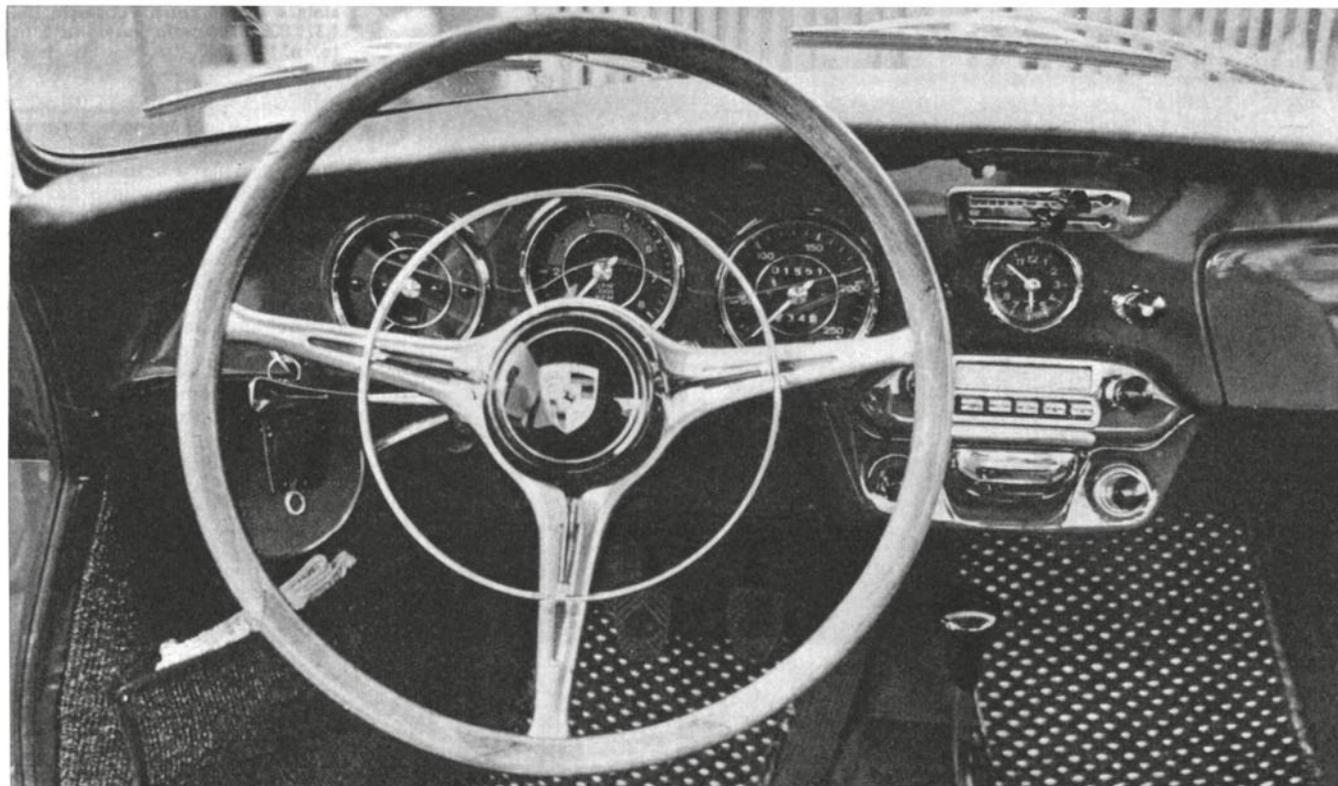
**S**ulla «356 SC», la nuova quattro cilindri nella versione più spinta, abbiamo effettuato una corsa lungo l'autostrada attorno a Francoforte. La vettura è veramente ben rifinita ed è munita di tetto apribile (anche elettricamente) a richiesta. I freni sono tutti quattro a disco, senza servo-comando: il motore eroga 95 CV (DIN), ma quelle che soprattutto abbiamo apprezzato durante la sia pur breve prova, sono la morbidezza e la compattezza che questa vettura ha raggiunto. Chi, come noi, ha abbondantemente guidato la Porsche, si



trova di fronte ad una vettura diversa, in cui il problema della tenuta e della stabilità, sia in curva che in velocità, ha avuto un'accurata soluzione. Lo studio dei vari angoli di incidenza e le prove effettuate, evidentemente a lungo, fanno sì che oggi al volante di questo tipo di vettura, ci si senta sicuri, e non assillati dalla preoccupazione di dover correggere comportamenti abnormi. Anche la rumorosità è stata ridotta, ed a 4500 g/m

il confort di marcia è veramente sensibile. Un solo appunto: questa Porsche non dà in alcun modo la sensazione della velocità, per cui potrebbe avvenire che persone non pratiche arrivino in curva ad una velocità più alta del necessario. La frenata è senz'altro ottima (e l'assenza del servo-freno non ci ha assolutamente infastidito): essa è perfettamente equilibrata e consente una facile ed efficace modulazione.

**Il posto guida della nuova Porsche: particolarmente bello il nuovo volante, a razze metalliche, rivestito in legno sul cerchio.**



IL MAGAZINE UFFICIALE DELLA PORSCHE,  
**CHRISTOPHORUS**, VIENE PUBBLICATO PER LA PRIMA  
VOLTA NEL 1952. IN COPERTINA, OVVIAMENTE, LA 356



**SPORTIVA PER TUTTI**

Considerata da chi poteva permettersi la 911 come la Porsche dei "poveri" perché costava molto meno e aveva prestazioni inferiori, la 912 ebbe un ruolo strategico per le sorti della Casa e nei primi anni fu il modello di maggior successo

**912**

Per contenere il prezzo, che rimane pressoché identico a quello della 356 SC (dalla quale eredita il motore a quattro cilindri da 1.6 litri), ha una dotazione ridotta rispetto alla 911; la strumentazione, per esempio, ha solo tre elementi

**SCocca CONDIVISA**

Le vendite iniziano in aprile e la 912 condivide con la più prestigiosa 911 il telaio, le sospensioni, lo sterzo e i freni (a disco). Anche se le prestazioni non fanno sgranare gli occhi, la vettura convince per la guida facile e la maneggevolezza

**912 TARGA**

In produzione dal dicembre 1966, la versione con tetto asportabile e lunotto morbido ripiegabile non differisce meccanicamente dalla coupé. Con il model year 1969, il lunotto fisso di vetro, prima optional, diventa di serie

**912 E**

In piena crisi petrolifera la Porsche riesuma la sigla 912 abbinata alla E, lettera che indica l'alimentazione a iniezione (Einspritzung). Nata solo per gli Usa, monta il motore quattro cilindri 2 litri da 90 CV di origine VW. Viene prodotta per un anno

# BIGLIETTO D'INGRESSO

CON IL PENSIONAMENTO DELLA 356 E L'IMPEGNATIVO DEBUTTO DELLA COSTOSA 911, ALLA PORSCHE SERVE UN **MODELLO DI ACCESSO** PIÙ ECONOMICO. NASCE LA **912**, CON IL BOXER A QUATTRO CILINDRI DI 1.6 LITRI

di **Alberto Pasi**

**IDENTITÀ NASCOSTA**

Se non fosse per la sigla numerica che compare sul cofano motore, la 912 è identica alla 911, commercializzata solo pochi mesi prima. Il fascino della carrozzeria, il blasone del marchio e un prezzo decisamente interessante ne fanno subito un successo anche se le prestazioni (90 CV e 185 km/h) non fanno gridare al miracolo. In queste foto è ritratto un esemplare classe 1965





**C**ertamente alla Porsche erano rimasti sorpresi del successo ottenuto con la 356. Nata in un momento storico particolarmente difficile come il secondo dopoguerra, costruita nei primi anni con molte componenti Volkswagen e con una approssimativa indagine di mercato, la piccola vettura sportiva destinata a benestanti clienti aveva fatto breccia sul mercato, rendendo famoso il marchio di Stoccarda. Dopo quasi 15 anni di produzione e oltre 76.000 vetture costruite era però giunto il momento di un modello totalmente nuovo in grado di succedere alla 356 e di dare ulteriore impulso alle vendite della Porsche nel mondo. L'erede - inizialmente battezzata 901, sigla poi contestata dalla Peugeot che aveva già

registrato la combinazione delle tre cifre con lo zero centrale - si chiamerà 911 e diventerà l'emblema della Casa tedesca con una carriera "infinita". Tuttavia la nuova e inedita coupé 2 litri a sei cilindri, commercializzata nel novembre 1964, pose un bel problema che doveva essere risolto molto velocemente.

#### QUESTIONE DI COSTI E DI TEMPI

A causa di un prezzo decisamente elevato (in Italia la 911 era a listino a 4.600.000 lire contro i 2.980.000 della 356 SC), la nuova sportiva della Porsche si poneva fuori dalle possibilità economiche di molti appassionati, escludendo parte della tradizionale clientela del marchio. Pertanto nella primavera del 1965 la gamma si ampliò con la 912, un modello realizzato sulla

#### DOTAZIONE RIDOTTA

L'abitacolo è più scarso di quello della 911 e la strumentazione di serie è limitata a tre elementi con il grande contagiri al centro. I sedili mantengono lo schienale ribaltabile per migliorare l'accesso ai due posti di fortuna posteriori. Il motore deriva dal quattro cilindri boxer della 356 e la potenza sviluppata è di 90 CV con una erogazione molto lineare sin dai bassi regimi. Il cambio è a quattro marce (cinque a richiesta). Sotto, la 912 Targa con lunotto ripiegabile e tettuccio asportabile





**CARICO ASSICURATO**  
Grazie alla nuova scocca, abitabilità e luminosità sono nettamente migliori rispetto alla 356. Gli schienali degli strapuntini posteriori sono abbattibili per poter formare un piano di carico e sono presenti le cinghie per assicurare le borse. Con il model year 1967 la sigla 912 cambia grafia e viene posta al centro del cofano motore. Anche la scritta Porsche viene modificata e le lettere non sono più unite tra loro, bensì separate



**DA TRE A CINQUE**

Con il model year 1967 la plancia viene arricchita. La strumentazione ha grafica rinnovata e comprende cinque elementi (da sinistra, indicatore livello benzina, termometro olio, tachimetro, contagiri e orologio). Le cifre dei quadranti sono all'inizio verdi; nel 1968 diventeranno bianche. Un listello di metallo satinato orna la parte inferiore della plancia. Restyling per il volante

↻ base della 911, ma proposto in Italia allo stesso prezzo dell'uscente 356 SC. Come fu ottenuto un tale risultato? La necessità di una 911 entry level era già stata avvertita a inizio anni 60; "Ferry" Porsche aveva commissionato lo sviluppo di un nuovo motore a quattro cilindri, derivato da quello a sei della 901 (la futura 911). Si era anche esplorata la possibilità di aumentare la cilindrata del boxer della 356 a 1.8 litri e di adottare l'iniezione Kugelfischer. Entrambi i progetti non ebbero però seguito e furono abbandonati, sia per motivi di costi sia per il poco tempo a disposizione. Si scelse dunque la via più rapida ed economica, ovvero quella di aggiornare l'esistente 1.600 della 356 SC (tipo 616/16), dotandolo di un diverso rapporto di compressione (9,3:1 anziché

to, era di 185 km/h. Nel 1964 cinque 911 furono modificate in configurazione 912 (la sigla della vettura era inizialmente 902) per effettuare i test su strada, compito agevolato poiché scocca, sospensioni, sterzo e freni derivavano direttamente dalla sei cilindri.

**SUCCESSO ANNUNCIATO**

Proponendosi con un peso di circa 970 kg, la 912 era ben più leggera della 911 (circa 100 kg) e con 40 CV in meno della sorella maggiore 2 litri si guidava più facilmente, risultando anche più maneggevole e molto meno assetata di benzina. Non meno importante nell'ottenere l'apprezzamento dei clienti fu l'affidabilità. Il contenimento del prezzo non era però determinato solo dall'im-

piego del motore del boxer di 1.6 litri (1.582 cm<sup>3</sup>). Infatti, anche se la qualità complessiva dell'auto risultava comunque elevata e in linea con gli standard

## RIDIMENSIONATA NELLE PRESTAZIONI E NEL PREZZO DI LISTINO RISPETTO ALLA 911, AVVICINA AL MONDO PORSCHE MIGLIAIA DI AUTOMOBILISTI

9,5:1) e di minime modifiche alla distribuzione. L'alimentazione venne affidata a due carburatori doppio corpo Solex 40 P II-4.

**TELAIO DELLA 911**

Il risultato fu un propulsore (tipo 616/36) capace di erogare 90 CV a 5.800 giri/minuto (cinque in meno della 356 SC) e una coppia di 12,4 kgm a 3.500 giri. Il cambio restava a quattro marce, ma era di nuovo tipo (la trasmissione a cinque rapporti era a richiesta; divenne di serie nel 1966) e la velocità, seppur non da prima-

Porsche, dei tagli sui costi produttivi furono conseguiti intervenendo a livello di equipaggiamento; per esempio, la strumentazione contava solo tre elementi contro i cinque della 911 (che oltretutto esibivano una grafica differente) e la plancia era semplificata. Anche se le prestazioni non erano strabilianti, la 912 diventò subito protagonista del mercato, vendendo inizialmente ben più della 911: alla fine del 1965 ne vennero costruite ben 6.401 contro i 3.390 esemplari di 911. La prima generazione della 912 seguì gli sviluppi delle 911: dopo la coupé, infatti, al Salone di Francoforte del ↻

**VIA IL TETTO**

La produzione della Targa (il nome rimanda sia alla Targa Florio, dove la Casa trionfò più volte, sia a un tipo di scudo, con riferimento alla protezione offerta dal rollbar), è avviata alla fine del 1966. Inizialmente il lunotto è di plastica e ripiegabile; viene poi proposto come optional un lunotto fisso avvolgente in vetro, che diventa di serie con il model year 1969. Nel medesimo anno sul rollbar compaiono tre lunghe feritoie verticali. Sempre per il 1969, su tutte le 911 e 912 il passo è allungato di 57 mm



➔ 1965 debuttò la versione Targa, con tetto asportabile e lunotto di materiale plastico apribile con una cerniera, la cui produzione iniziò però nel dicembre 1966. Per il model year 1967 vennero introdotte alcune modifiche più o meno rilevanti: nuovi supporti motore, nuove serrature porta, comando clacson, strumentazione rinnovata nella grafica e ampliata a cinque elementi. Per i modelli 1969, la cui produzione prese avvio come da tradizione ad agosto dell'anno prima, gli interventi furono ben più rilevanti. Come per la 911, il passo venne allungato di 57 mm (da 2.211 a 2.268 mm), i parafranghi ricevettero una forma leggermente svasata, l'impianto frenante fu maggiorato, nel rollbar della Targa furono ricavate tre lunghe feritoie per migliorare l'aerazione nell'abitacolo e il lunotto fisso di vetro, proposto nel 1967 come optional, divenne di serie. A richiesta cerchi di lega da 15 pollici. Aggiornamenti riguardarono anche l'abitacolo:

pannelli porta con tasche maggiorate e maniglie incorporate nei braccioli, volante rivisto, plancia con nuovo impianto di ventilazione. La dotazione di serie invece comprendeva frecce d'emergenza, lunotto con sbrinatori, vano portaoggetti illuminato e moquette al pavimento. Si trattava dell'ultima evoluzione della 912, il cui compito si poteva considerare ormai esaurito anche perché non era più necessario fornire un sostegno alla 911, il cui successo era ormai ben consolidato. In più era già in cantiere il progetto realizzato con la VW per la 914 a quattro e a sei cilindri, che ne avrebbe preso

il posto dall'estate del 1969. A fine carriera la 912 totalizzò ben 30.745 unità allestite.

**SORPRENDENTE RINASCITA**

Ma la storia della 912, o meglio della sua sigla, ha in realtà un finale inaspettato. A sei anni dall'uscita di produzione il modello tornò in scena con la versione E che, contrariamente all'antenate, venne destinata solo al mercato americano. La 912 E, pressoché identica alla coeva 911 2.7 (serie G), si proponeva - al pari della progenitrice - come modello economico di accesso alla gamma Porsche, in attesa dell'arrivo della 924, presentata nel Vecchio Continente nel 1975. Al fine di contenere il prezzo, la 912 E era equipaggiata con un quattro cilindri boxer di 2 litri, evoluzione del motore VW

**PRODUZIONE LIMITATA**

Della Targa, che chiude la carriera assieme alla coupé nel luglio 1969, sono stati prodotti circa 2.500 esemplari. I cerchi Fuchs di lega erano disponibili con sovrapprezzo. Questo modello venne richiesto anche dai reparti di Polizia stradale della Germania Ovest, della Svizzera e dell'Olanda e persino da alcuni dipartimenti giapponesi. Nell'altra pagina, in alto, l'interno del model year 1969: volante rivisto, pannello frontale della plancia nero con lavorazione "a intreccio" e pannelli laterali con disegno differente

## LA TARGA NASCE CON IL LUNOTTO DI MATERIALE PLASTICO, APRIBILE. ARRIVERÀ QUELLO FISSO DI VETRO, PRIMA OPTIONAL E POI DI SERIE

di 1.7 litri (montato sulla 411 LE), che la Casa di Stoccarda aveva impiegato anche sulla 914. Dotato di iniezione elettronica L-Jetronic, era abbinato al cambio a cinque marce con rapportatura specifica. Capace di soli 90 CV, non consentiva emozionanti prestazioni (la velocità di punta era di 180 km/h), tuttavia risultava meno impegnativa della 911 e soprattutto garantiva costi di gestione più contenuti, un plus negli anni della crisi petrolifera. Prodotta in 2.099 unità (secondo altre fonti sono 2.092) solo come model year 1976, è oggi molto rara e in Europa pressoché sconosciuta. ●●



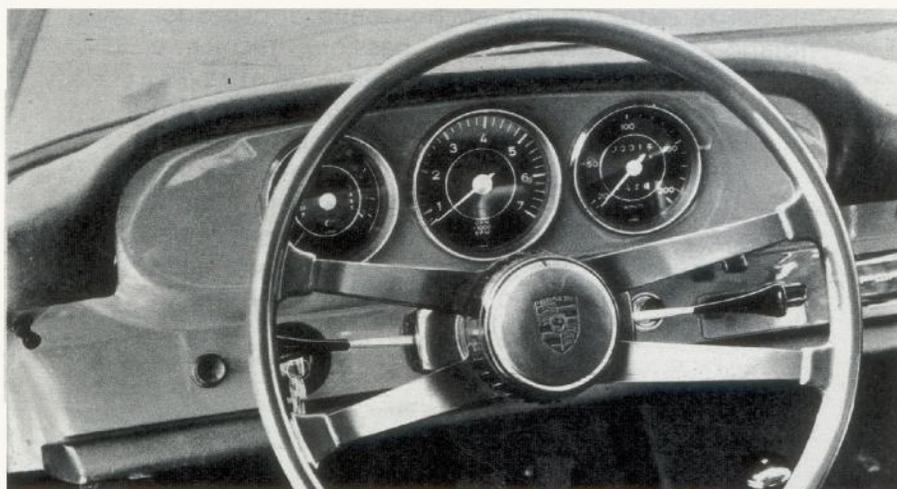
**POCHE DIFFERENZE**

Esteticamente la 912 E del 1975-1976 si distingue dalla 911 2.7 (serie G) solo per i cerchi di acciaio stampato con coprimozzo cromato (gli stessi delle prime 911), ma a richiesta erano disponibili i Fuchs di lega, montati su questo esemplare. Tra gli optional proposti, tettuccio apribile elettrico, alzacristalli elettrici e lavafari

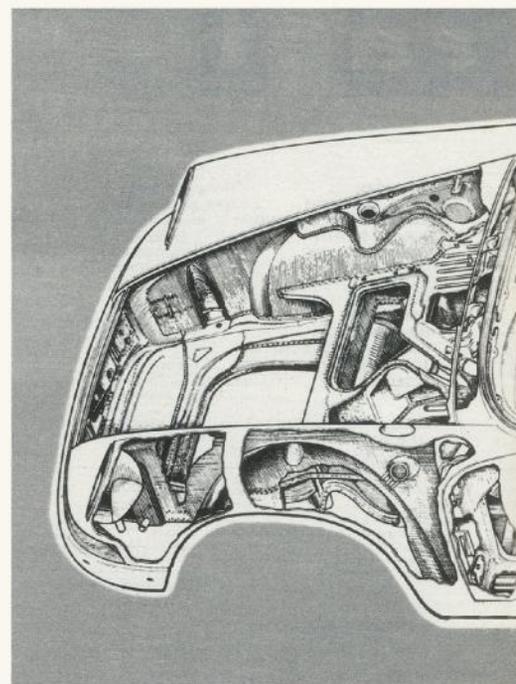
## NOVITA' DELLA CASA SPORTIVA DI STOCCARDA

# LA PORSCHE 912

La nuova versione della già nota "911" sostituisce la 356 C: scompare così l'ultimo tipo della Porsche classica. La 912 ha la carrozzeria del tutto simile a quella della "911" mentre il motore è il 4 cilindri da 90 CV DIN

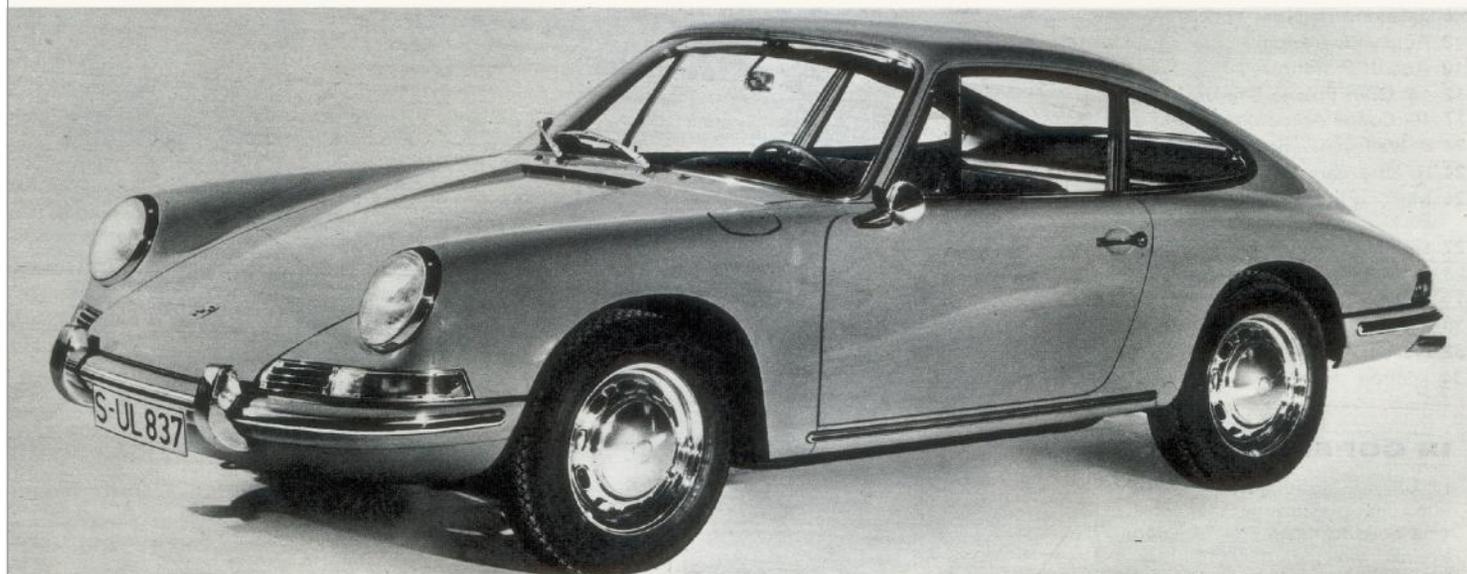


Il cruscotto della Porsche 912 comprende un contagiri elettrico. Il tachimetro, l'indicatore del livello carburante e della pressione dell'olio. Il tergicristallo è a tre velocità.

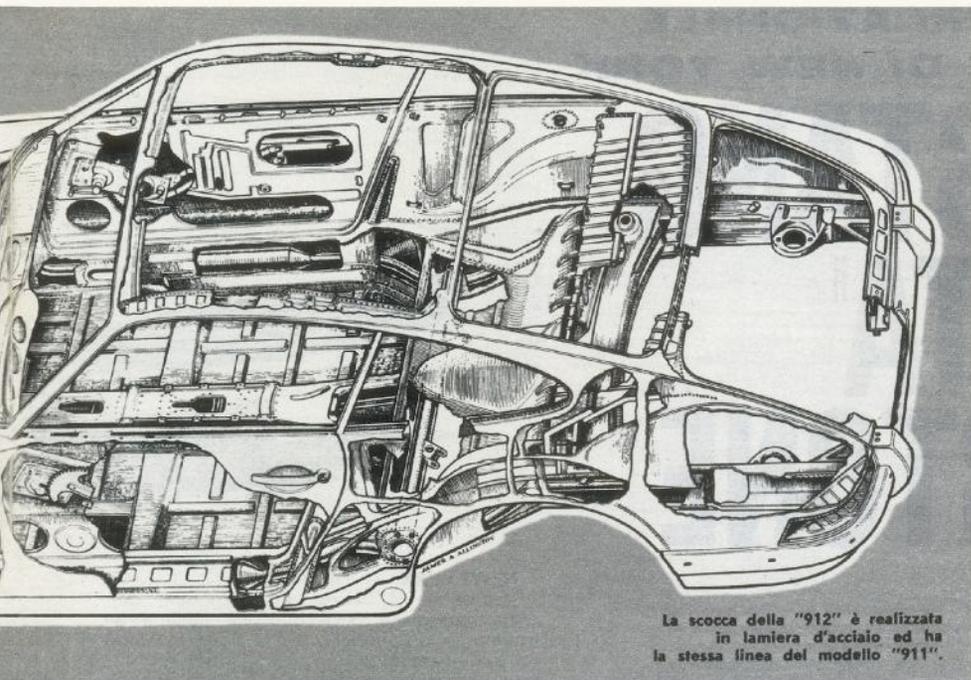


**STOCCARDA** — Quando la Porsche ha presentato, l'anno scorso, la "911" col nuovo motore 6 cilindri, era stato abbastanza facile prevedere che in seguito la scocca della nuova macchina avrebbe rappresentato il "tipo unico" della fabbrica tedesca, tipo unico offerto in più versioni, vale a dire con motori e prestazioni differenti. Ciò perché, come vuole la logica industriale, l'unificazione della carrozzeria avrebbe coinciso con la riduzione dei costi, elemento che è piuttosto importante per una fabbrica ormai giunta a produrre una cinquantina di veicoli al giorno e perciò passata dallo stadio artigianale a quello industriale moderno. La facile previsione si è avverata in questi giorni, con la presentazione della Porsche "912" che a guardarla pare appunto identica alla "911"; ed in realtà lo è, tolti alcuni piccoli particolari.

La Porsche 912, quindi, viene a completare la gamma delle macchine nuove, sostituendo sulle linee di montaggio la 356 C che pur essendo stata rammodernata recentemen-



La nuova Porsche 912, presentata in questi giorni dalla casa di Stoccarda, vista di tre quarti anteriore.



La scocca della "912" è realizzata in lamiera d'acciaio ed ha la stessa linea del modello "911".

te non sarà più fabbricata. A questo punto c'è da fare una necessaria, spontanea digressione: la scomparsa della "356" fa sparire l'ultimo tipo della Porsche classica, della Porsche che era sostanzialmente rimasta quella che era quando è nata, nonostante le modifiche e gli aggiornamenti. La "linea Porsche", inconfondibile, non ci sarà più e sarà sostituita da una nuova, che non la ricorda che parzialmente, concedendo molto alla estetica moderna. E' un fenomeno parallelo a quello della Volkswagen, che tra l'altro con la Porsche — si sa — ha molti punti in comune. E' bene? E' male? Staremo a vedere: da un punto di vista "sentimentale" spiace constatare che la classica linea Porsche scompare, ma bisogna anche ammettere ch'essa era un poco invecchiata. E soprattutto che la nuova, quella della 911 ed ora della 912, è molto più razionale, non soltanto per l'estetica ma per le maggiori comodità ch'essa permette: bagagliaio ampio, abitacolo confortevole e luminoso.

La Porsche 912 si distingue dalla 911 a 6 cilindri per finiture un poco meno raffinate. Ad esempio: il cruscotto è sostanzialmente identico quanto a strumenti e comandi, ma anziché essere rivestito di un pannello di legno è semplicemente verniciato; così come il volante, che è della stessa forma, con le originali e comodissime quattro razze, ma che è in materiale plastico nero anziché in legno. La differenza sostanziale consiste nel motore, che sulla nuova 912 è il tradizionale 4 cilindri orizzontali contrapposti, anziché il 6 cilindri. Si tratta del motore finora utilizzato sulla 356 SC, cioè la versione con potenza di 90 CV (DIN); la trasmissione avviene attraverso un nuovo cambio, che può essere a quattro o cinque rapporti.

Le prestazioni annunciate dalla Casa sono: velocità massima 185 Km/ora; potenza massima 90 CV a 5800 giri; coppia massima 12,4 mkg. a 3500 giri. La produzione Porsche, che è di circa 50 vetture al giorno, sarà perciò basata d'ora in avanti sulla 911 e sulla 912, oltre che sulle "904" a caratteristiche nettamente sportive. La gamma, secondo le intenzioni della casa, doveva comprendere la "906", cioè la macchina sportiva con la carrozzeria della 904 e motore a 6 cilindri. La macchina cioè che ha corso come prototipo alla 1000 Km. di Parigi 1964 e che Auto Italiana ha dettagliatamente presentato in quella occasione. Le recenti decisioni della CSI,

che ha stabilito per il campionato del mondo marche la nuova categoria sport-prototipi (non se ne conosce ancora la denominazione esatta!) togliendo le Gran Turismo competizione primitivamente previste, hanno costretto la Porsche a modificare i programmi ed a sospendere la costruzione della 6 cilindri sportiva, che era prevista in una piccola serie.

Il prezzo della nuova 912 è stato fissato in 16.250 marchi (pari a lire 2.519.000) con il cambio a quattro velocità e in 16.590 marchi (pari a lire 2.572.000) con il cambio a cinque velocità. Per avere un termine di paragone ricordiamo che il prezzo in Germania della Porsche 356 SC era di 16.450 marchi (pari a lire 2.550.000). Non sono stati ancora fissati i prezzi per i vari mercati europei. E' stato comunque annunciato che per il momento la nuova 912 non sarà venduta sul mercato americano né su quello inglese, per i quali occorrono equipaggiamenti speciali.

FRANCO LINI

## La scheda tecnica

**MOTORE:** posteriore, 4 cilindri orizzontali contrapposti, raffreddamento ad aria, alesaggio mm. 82,5, corsa mm. 74, cilindrata totale cc. 1582, rapporto di compressione 9,3 : 1, potenza massima 90 CV DIN a 5800 giri/1', coppia massima 12,4 mkg. a 3500 giri/1'.

**TRASMISSIONE:** posteriore, frizione monodisco a secco; cambio a quattro velocità tutte sincronizzate; a richiesta cambio a 5 velocità con supplemento di prezzo; rapporti del cambio: prima 3,09 : 1; seconda 1,76 : 1; terza 1,13 : 1; quarta 0,81 : 1; comando a cloche.

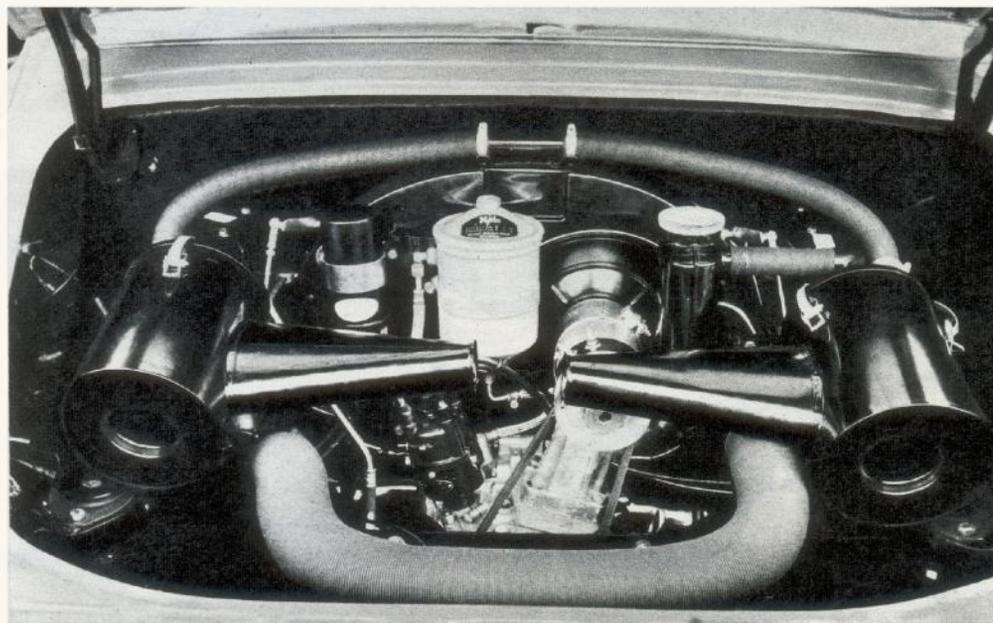
**STERZO:** a cremagliera con articolazioni "for life".

**SOSPENSIONE:** anteriore a ruote indipendenti, barre di torsione longitudinali e ammortizzatori a doppio effetto. Posteriore a semiassi oscillanti, barre di torsione trasversali e ammortizzatori a doppio effetto.

**FRENI:** a disco sulle quattro ruote.

**CARROZZERIA:** coupé, posti 2+2.

**DIMENSIONI:** lunghezza max. 4163 mm.; larghezza max. 1610 mm.; altezza 1320 mm.; passo 2211 mm.; raggio di sterzata mt. 10,3; peso a vuoto 970 kg.; velocità massima 185 km/ora; contenuto del serbatoio carburante lt. 56+6 di riserva.



Il motore a quattro cilindri orizzontali contrapposti della "912" deriva dal 4 cilindri 356-C.

**FRUTTO CONDIVISO**

Il progetto 914 prende avvio nel 1966 con un accordo tra la Casa di Stoccarda e quella di Wolfsburg. Il prototipo è pronto nel 1968 e la produzione inizia l'anno successivo. Motori a quattro e a sei cilindri, sempre boxer raffreddati ad aria

**914/4**

Prende il posto della 912 e vanta soluzioni molto interessanti, a partire dal posizionamento centrale del motore. Il doppio marchio scontenta un po' tutti, così come il motore da 1.7 litri con 80 CV. Nonostante l'ottimo Cx di 0,37, sfiora solo i 180 km/h

**914 2.0**

Uscita di scena alla fine del 1971 la sei cilindri, con il model year 1973 debutta il quattro cilindri 2.000 a iniezione da 100 CV che si affianca al 1.700, a sua volta sostituito l'anno dopo dal 1.800 a carburatori da 85 CV (in Usa a iniezione, con 76 CV)



# UNIONE MAL VISTA

**DUE ALLESTIMENTI**

La 914 debutta al Salone di Francoforte del 1969 negli stand Porsche, VW e Karmann. Il design non ha alcun punto di contatto con la 911, ma la configurazione è di tipo "Targa". Rispetto alla versione base, la S si distingue per il rollbar rivestito di vinile con cornici lucide. Sulle quattro cilindri i paraurti sono in tinta; ma a richiesta è possibile ottenerli con modanatura cromata (di serie sulla 914/6)

FIRMATA ANCHE DALLA VOLKSWAGEN, LA **914** HA IL BOXER POSTERIORE-CENTRALE E UNA LINEA ORIGINALE. DESTINATA A SOSTITUIRE LA 912, **MONTA SIA IL QUATTRO CHE IL SEI CILINDRI**. MOTORI DA 1.700 A 2.000 CM<sup>3</sup>

di **Alberto Pasi**



**P**er i puristi della Porsche, la 914 è più che altro un "inciampo" nella storia della Casa di Stoccarda. Al di là delle qualità e dei difetti della vettura, che prese il posto della 912, c'è prima di tutto un problema di immagine, o, come si direbbe oggi, di marketing. Il fatto è che questo modello reca anche il marchio VW, quindi quello di un costruttore generalista, che ha poco o nulla a che fare con una blasonata casa costruttrice di auto esclusivamente sportive. Nel momento in cui le varie 908 e 917 si stanno imponendo sui circuiti più famosi del mondiale Marche, suscita una certa perplessità che un nuovo modello, presentato al Salone di Francoforte del 1969, sia proposto con i due marchi abbinati.

**MATRIMONIO DIFFICILE**

In realtà, i due costruttori tedeschi sono legati da una lunga e proficua collaborazione, che nasce nel 1948, quando Heinz Nordhoff, al timone della Volkswagen, e "Ferry" Porsche stringono un accordo in base al quale la VW avrebbe fornito componenti per la neonata 356 e garantito assistenza tramite la sua rete di concessionari. Da allora sono circa una sessantina i progetti sviluppati a Stoccarda su commissione della Casa di Wolfsburg, dai particolari meccanici a vetture complete. E veniamo alla seconda metà degli anni 60. La Porsche ha presentato nella primavera del 1965 la 912, versione economica della 911, semplificata nell'allestimento e dotata del boxer a quattro cilindri della 356 SC. All'inizio le vendite sono molto promettenti e la 912 supera la sorella maggiore come volumi. Tuttavia questa quattro cilindri si rivela

**SOLUZIONE PRATICA**

I ridotti ingombri in altezza del motore boxer e il suo posizionamento centrale hanno permesso di ricavare al posteriore un vano bagagli, dove tra l'altro può essere alloggiato il tetto rigido, di vetroresina con rivestimento di colore nero opaco con texture granulosa. La finitura del vano è un po' grezza, in linea con l'abitacolo (nell'altra pagina), che risulta spartano e dotato di molti dettagli economici. Dal 1971 il paraurti posteriore presenta una zona più arrotondata intorno alla targa



costosa da produrre e di conseguenza il prezzo di listino cresce rapidamente, rendendola meno appetibile rispetto alla più performante 911. Serve quindi una entry level del tutto inedita, da produrre su larga scala, impegno però per il quale Porsche non è pronta. Dal canto suo, la VW necessita di una due posti che rimpiazzino le coupé Karmann-Ghia; tuttavia manca a Wolfsburg l'esperienza nella progettazione e nello sviluppo di vetture sportive. Benché il Maggiolino sia ancora apprezzato, inizia a farsi pressante l'esigenza di diversificare la gamma, sì articolata, ma composta da modelli comunque derivati dalla celeberrima berlina. Nordhoff e Porsche si accordano per un nuovo progetto: la 914. La scocca verrà realizzata nello stabilimento della Karmann a Osnabrück e quindi con grande vantaggio per la Porsche, che non deve investire in costosi

macchinari; in un primo momento l'intesa prevede che la 914 con il boxer a quattro cilindri porti il marchio VW, mentre la versione con il sei cilindri sia a tutti gli effetti una Porsche. Il 1° marzo 1968 il prototipo della 914 è pronto, ma il 12 aprile viene a mancare Heinz Nordhoff, cui subentra Bob Lutz. Il progetto, basato su un gentleman's agreement, rischia di naufragare perché Lutz ritiene che la VW abbia i diritti esclusivi sul design della vettura e che quindi la Porsche debba acquistare le scocche a ➔

LA 914 È MOLTO CARA PER ESSERE  
UNA VW E **TROPPO LENTA**  
PER ESSERE UNA VERA PORSCHE

NELLE PREVISIONI SI DOVEVANO COSTRUIRE  
**ALMENO 30.000** ESEMPLARI L'ANNO. IL RISULTATO  
 MIGLIORE, PERÒ, SARÀ SOLO DI 27.660 UNITÀ



#### PIÙ STRUMENTI

Tra le novità introdotte con il model year 1973, la console centrale che raggruppa la strumentazione supplementare (orologio, termometro olio e voltmetro), dotazione a richiesta. Davanti al pilota tachimetro, contagiri (a seconda del motore cambia la numerazione a fondo scala) e livello benzina. Dall'anno prima il sedile del passeggero diventa regolabile: così sparisce l'anacronistico poggiatesta registrabile

#### AVANZA IL NERO OPACO

Uscita di scena la sei cilindri, il ruolo di top di gamma spetta, dal model year 1973, alla nuova 914 2.0, che monta un 4 cilindri da 2 litri con 100 CV di potenza, sempre di origine Volkswagen. Paraurti e scritta posteriore sono ora neri. I cerchi Fuchs sono di serie (optional su 1.7 e 1.8). Nel quadrante di sinistra, sopra l'indicatore livello benzina e accanto alla spia dell'olio, compare una scritta: "Per avviare il motore: sedersi - allacciare le cinture - girare la chiave"

☞ un prezzo che tenga conto degli investimenti fatti per la realizzazione della carrozzeria presso la Karmann. Per Stoccarda sono condizioni inaccettabili, ma alla fine si giunge a un compromesso e all'inizio del 1969 viene fondata la VW-Porsche Vertriebsgesellschaft GmbH, con partecipazione divisa al 50%. La 914 verrà commercializzata in Europa come VW-Porsche, mentre negli Usa recherà solo il marchio Porsche e sarà venduta attraverso la rete Audi-Porsche.

#### VOLKSWAGEN ABBANDONA

Come previsto, la carrozzeria tipo "Targa" viene costruita dalla Karmann, presso la quale avviene l'intero processo produttivo della versione 914/4 con motore VW 1.700 da 80 CV, mentre il montaggio della meccanica della 914/6 (equipag-

giata con il sei cilindri di 1.991 cm<sup>3</sup> della 911 T a carburatori da 110 CV) è appannaggio della fabbrica di Zuffenhausen. La produzione della 914/4 prende avvio nell'estate del 1969, con inizio consegne in autunno, mentre la "sei" arriverà un po' dopo, a febbraio 1970. La storia di questo matrimonio non ha però vita lunga. Le difficoltà economiche della VW e la decisione di giocare il futuro rinnovando completamente la gamma e passando allo schema meccanico "tutto avanti" con motori raffreddati a liquido pongono la 914 al di fuori degli interessi della Casa di Wolfsburg, che a primavera 1974 abbandona il progetto, assicurando comunque la fornitura dei motori. La 914 esce di scena nel 1976, dopo aver raggiunto le 118.969 unità, di cui 115.631 con motore quattro cilindri nelle tre cubature che si sono succedute: 1.700 (1969-1973), 1.800 (1974-1975) e ☞

## LA SEI CILINDRI

UN'OCCASIONE  
MANCATA

**D**el progetto iniziale fa parte anche la 914/6, sempre marchiata in Europa Volkswagen-Porsche. A livello estetico non cambia quasi nulla, ma la versione con il sei cilindri presenta paraurti cromati e rollbar rivestito di vinile con cornici cromate. Di serie monta cerchi di acciaio a 10 fori come quelli dell'allestimento standard della 911, ma a richiesta sono disponibili quelli di lega Fuchs o Mahle, sempre da 15". Cambia anche la misura dei pneumatici che passa da 155SR-15 a 165HR-15. Poche le differenze di dotazione, tra cui il tergicristallo a tre velocità anziché a due, il contagiri e il tachimetro con scala differente e l'indicatore per la temperatura dell'olio. A livello tecnico, la novità più importante risiede nel motore, perché qui troviamo il sei cilindri della 911 T (del 1968) di 1.991 cm<sup>3</sup> a carburatori (due Weber triplo corpo da 40 mm) con una potenza di 110 CV a 5.800 giri e una coppia di 18 kgm a 4.200 giri. Il cambio è a cinque marce. Rispetto alla 914/4, le prestazioni sono di ben altro livello: 201 km/h e 9,9 secondi sullo 0-100 km/h, dati analoghi a quelli della 911 T, anche se quest'ultima pesa circa 80 kg in più. L'impianto frenante viene adeguato montando all'anteriore dischi ventilati. A differenza della 914/4, l'allestimento non viene curato dalla Karmann, che in questo caso provvede solo alla carrozzeria, bensì avviene nello stabilimento della Porsche, sulla linea che prima occupava la 912. La commercializzazione inizia a febbraio 1970 con un prezzo in Italia che è di 3.780.000 lire, superiore di ben 1.430.000 lire rispetto alla 914/4, ma appena di 210.000 lire inferiore a quello della 911 T, che nel frattempo (proprio dal 1969) viene equipaggiata con il boxer di 2.2 litri da 125 CV (205 km/h e 0-100 km/h in 10 secondi). Nonostante le doti dinamiche, da alcuni giudicate superiori a quelle della 911 per via della più equilibrata distribuzione dei pesi,

**VITTORIA STORICA**

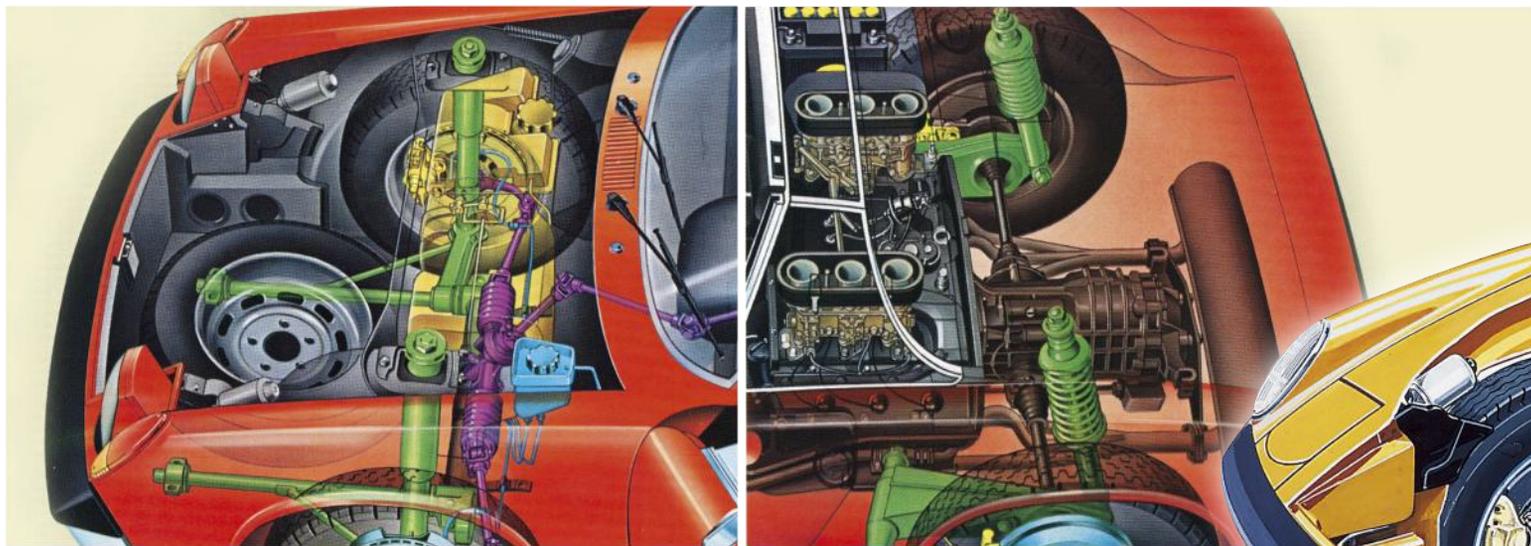
Da ricordare la vittoria nell'agosto 1970 sul circuito del Nürburgring alla Marathon de la Route, gara della durata di 86 ore. Tre 914/6 GT preparate e con motore da 160 CV si aggiudicarono il podio, con arrivo in parata. Vinsero Haldi/Larrousse/Marko percorrendo 10.184 km, pari a 360 giri



la 914/6 paga lo scotto di una strettissima parentela con la Volkswagen. E infatti la produzione si chiude alla fine del 1971, dopo appena 3.338 esemplari. Tre gli errori commessi: estetica eguale alla "povera" 914/4, motore non aggiornato rispetto alla 911 T e prezzo troppo vicino a quest'ultima che, seppur versione "economica", è pur sempre una vera Porsche (e non è macchiata dal logo VW). I maligni sostengono come in Porsche abbiano sempre avvertito qualsiasi modello che potesse oscurare, anche solo in parte, la luce della 911.

**MOTORE "VECCHIO"**

La 914/6, qui con i cerchi Fuchs a spicchi, rappresenta il top di gamma e monta il sei cilindri da 2 litri con 110 CV montato sulla 911 T sino al 1968. L'abitacolo è analogo alla 914/4, con parte della componentistica appena migliore e l'aggiunta nella strumentazione del termometro olio



NEI PRIMI ANNI **IL 45% DELLA PRODUZIONE**  
È VENDUTA NEGLI USA, DOVE LA 914  
ESIBISCE SOLO IL NOME PORSCHE

#### SCHEMA SPORTIVO

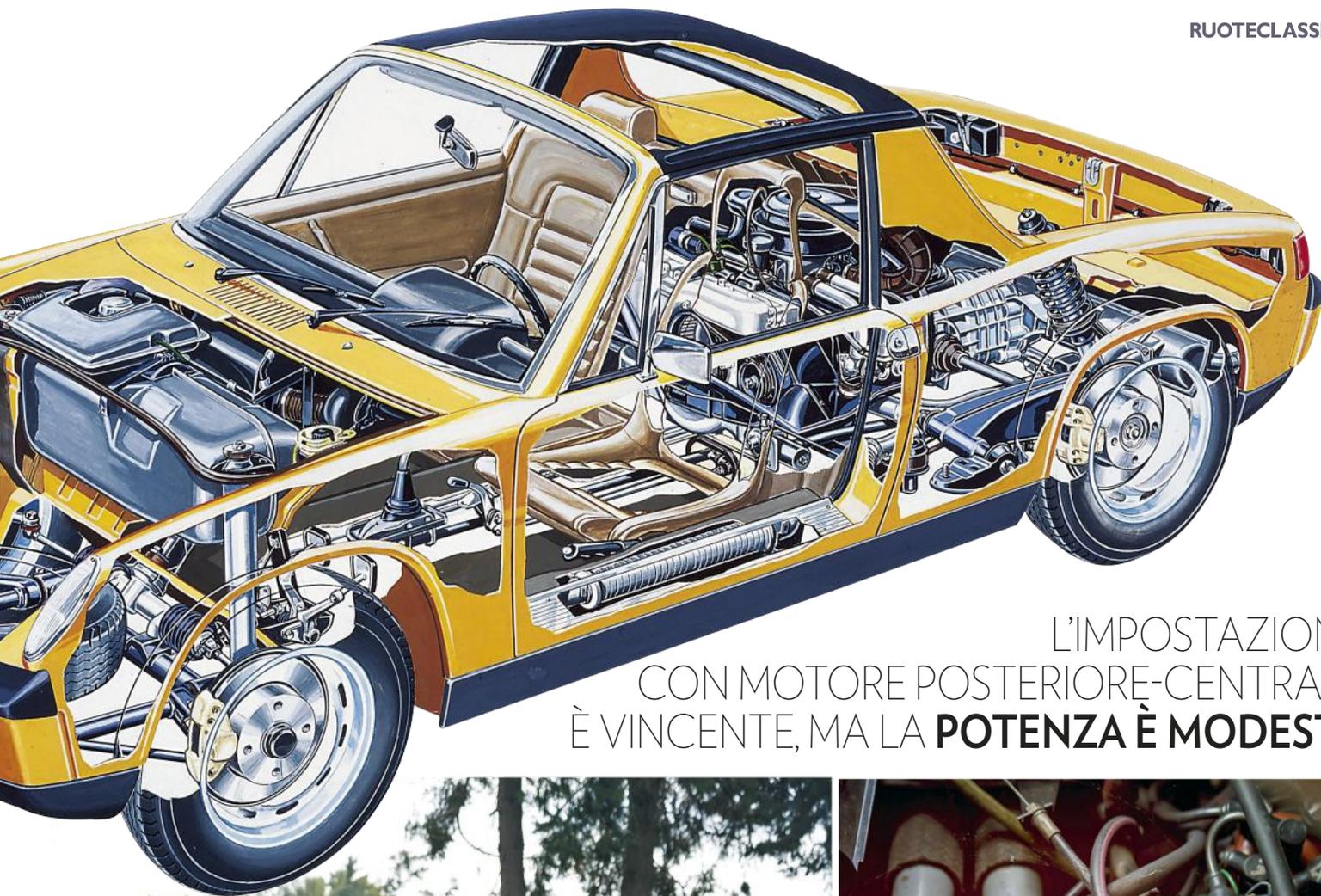
Nei disegni in alto possiamo vedere le sospensioni indipendenti a bracci oscillanti con ammortizzatori idraulici a doppio effetto, lo sterzo a cremagliera con giunti snodati e il posizionamento centrale del motore (in questo caso il sei cilindri) con il cambio posteriore longitudinale. La 914 ha sicuramente uno schema meccanico da autentica sportiva. Peccato che la potenza sia sempre insufficiente

➔ 2.000 (1973-1976). Vita decisamente più breve ha la sorella maggiore 914/6, il cui ciclo vitale termina già alla fine del 1971 dopo appena 3.338 esemplari.

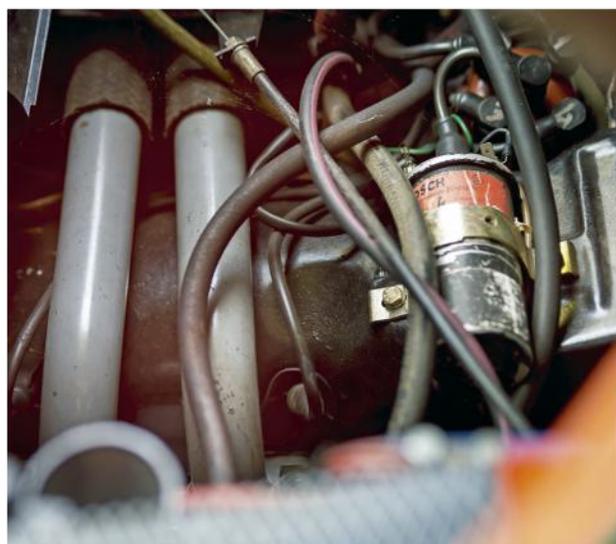
#### PESI BEN DISTRIBUITI

La grande esperienza maturata nelle competizioni dalla Porsche spinge i tecnici a elaborare un'auto a motore centrale, in modo da bilanciare i pesi tra i due assi (al 53% al posteriore) al fine di ottenere una grande stabilità. Per non sacrificare l'abitabilità (la 914 è una due posti, anche se sarebbe possibile alloggiare una terza persona al centro) il passo è più lungo della 911 (2.450 mm contro 2.268), ma gli sbalzi corti la rendono di aspetto compatto e su strada maneggevole. La scocca portante di acciaio è dotata di un rollbar e di un tettuccio di vetroresina asportabile, che una volta

sganciato trova posto in un alloggiamento previsto nel vano posteriore. A proposito: caratteristica della 914 è l'avere due vani bagagli, uno anteriore da 160 litri e uno posteriore da 210. Altra originalità sono i fari a scomparsa azionati elettricamente. Much attenzione è posta alla sicurezza; oltre alla scocca rinforzata da quattro elementi trasversali, figurano piantone dello sterzo collassabile con volante a calice e quattro freni a disco con doppio circuito, con il posteriore dotato di limitatore di pressione per evitare il bloccaggio delle ruote motrici. Il serbatoio della benzina, da 62 litri, è piazzato dietro il vano bagagli anteriore, protetto da una paratia. Per quanto riguarda le sospensioni, all'avantreno ci sono bracci trasversali e barre di torsione longitudinali, mentre al posteriore lo schema è a bracci obliqui con molle elicoidali. Immagine e solidità



L'IMPOSTAZIONE  
CON MOTORE POSTERIORE-CENTRALE  
È VINCENTE, MA LA **POTENZA È MODESTA**



non mancano alla 914, ma la scelta del motore è una delle cause dello scarso gradimento da parte della clientela. Il quattro cilindri boxer deriva infatti da quello della VW 411 LE, proposta proprio in quel 1969: si tratta del 1.679 cm<sup>3</sup> a iniezione elettronica con 80 CV che sulla 914/4 è accoppiato a un cambio a cinque marce, realizzato dalla Porsche. Il livello di potenza non è esaltante e addirittura è inferiore di 10 CV rispetto al motore della 912. Anche se il peso è contenuto in poco più di 900 kg, non sembra proprio di stare alla guida di una Porsche: la velocità massima è di 177 km/h e servono 13 secondi nel classico 0-100 km/h. In Italia il prezzo (giugno 1970) è di 2.350.000 lire (con 100.000 lire in più c'è la versione S che prevede rivestimento di vinile nero del rollbar con profili lucidi e interni meglio rifiniti). Un bel risparmio se si pensa che la 911 T, ora

con il 2.2 litri, costa quasi 4 milioni di lire; tuttavia la 914 viene percepita come eccessivamente cara per essere una VW e troppo poco performante per essere una Porsche. Alla stessa cifra poi ci sono le Alfa Romeo, soprattutto la 1750 GT Veloce (132 CV e 190 km/h). Nel corso della sua vita la 914/4 viene aggiornata esternamente (poco) e negli interni, ma le modifiche più rilevanti riguardano i propulsori. Per il model year 1973 debutta il 1.971 cm<sup>3</sup> da 100 CV a iniezione che consente all'auto, battezzata 914 2.0, di toccare i 190 km/h e di scattare da 0 a 100 km/h in 10,5 secondi. Il prezzo è di 2.955.000 lire. L'anno dopo viene proposto per l'Europa il 1.795 cm<sup>3</sup> a due carburatori da 85 CV (negli Usa l'alimentazione è a iniezione e la potenza è di 76 CV) in sostituzione del 1.679 cm<sup>3</sup> a iniezione. Ma ormai è pronta la 924, l'inizio di una nuova avventura per la Porsche. ●●

#### SERBATOIO PROTETTO

In alto, un bel disegno della 914/4 base in trasparenza che permette una vista generale delle componenti meccaniche. Si notano anche i quattro freni a disco (ventilati all'anteriore solo sulla 914/6) e il posizionamento a ridosso dell'abitacolo del serbatoio benzina (da 62 litri su tutte le versioni) protetto davanti da una paratia; sulla 914/6 è proposto come optional quello da 100 litri. Qui sopra, una 914 2.0 e il primo piano sui collettori di aspirazione e sulla bobina di accensione del boxer Volkswagen



## VW PORSCHE "914"

Fece sensazione la notizia. Le prime fotografie del prototipo sorpreso in prova fecero parlare gli appassionati. Una Porsche per i poveri si diceva, o una Volkswagen per i ricchi? E' un po' la vettura per gli uni e per gli altri. Come Porsche è economica, come Volkswagen è cara. Le due Case tedesche, sostenitrici del motore posteriore fuoribordo, diceva un giornale americano, optano per il « mezzo ». Era chiaro che l'esperienza delle corse doveva avere il suo peso nella impostazione della nuova Porsche ed era anche chiaro che se la Volkswagen si interessava alla cosa la vettura doveva avere delle caratteristiche costruttive da vettura di grande serie con

soluzioni di facile montaggio ed esecuzione. Così in effetti è stato. La VW Porsche « 914 », questo è il nome dell'automobile di cui stiamo parlando, ha oltre a soluzioni stilistiche nuove ed originali, anche una impostazione costruttiva estremamente semplificata e razionale. Sul nostro mercato la vettura è presente in due versioni, una standard e una lusso, caratterizzata da diversi allestimenti all'esterno e all'interno. Esiste anche un'altra versione equipaggiata col motore sei cilindri due litri di cilindrata della Porsche « 911 T ». Le due versioni citate prima, e quella da noi provata montano invece il motore quattro cilindri della VW « 411 LE » a iniezione.



**PROVE SU  
STRADA**

<b>CASA COSTRUTTRICE:</b>	Porsche - Stuttgart-Zuffenhausen (Germania)
<b>IMPORTATORE PER L'ITALIA:</b>	Autogerma - Via Marzabotto 2 - Bologna
<b>PREZZI:</b>	2.350.000 lire listino 2.400.000 lire su strada
<b>TERMINE DI CONSEGNA:</b>	7 giorni
<b>FORMA DI GARANZIA:</b>	Per sei mesi o 10.000 km, comprendente i pezzi di ricambio e la mano d'opera. Esecuzione gratuita a 1000 km di una operazione di verifica e regolazione con solo addebito dei materiali di consumo (lubrificanti e carburante). Dal km 2500 al 50.000 tagliandi a prezzo fisso rinnovabili per altri 50.000 km
<b>POTENZA FISCALE:</b>	18 CV
<b>TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE:</b>	Lire 52.050
<b>GAMMA COLORI:</b>	blu Adriatico, giallo limone, avorio chiaro, arancio Signal, verde Irlanda, arancione, nero (speciale), argento metallizzato, rosso metallizzato, verde metallizzato, blu metallizzato
Dati vettura in prova: Motore n. W.0028128 - Telaio n. 470.290.3380 - Candele Bosch W 145 T 2 - Alimentazione ad iniezione Bosch - Pneumatici Michelin 155 SR - 15.	

## ESTERNO

La linea della VW Porsche « 914 » presenta aspetti originali. La spider come è stata concepita finora dalla scuola inglese e italiana sta forse vivendo i suoi ultimi giorni? A grandi linee la impostazione stilistica della « 914 » può essere definita così: linee squadrate, lunghezza della coda e della parte anteriore pressoché identica, sparizione del tetto in tela, sostituito da un pannello mobile in plastica che viene sistemato nel bagagliaio, ampio elemento centrale ad arco (roll-bar) con funzioni di irrigidimento e tenuta in caso di ribaltamento. Non sono elementi nuovi in assoluto; erano già apparsi sulle Porsche « Targa », sulla Matra, su una fuoriserie di Vignale su telaio Fiat « 1200 » del 1958 e, in tempi più recenti, sulla « Spicup » di Bertone su telaio BMW.

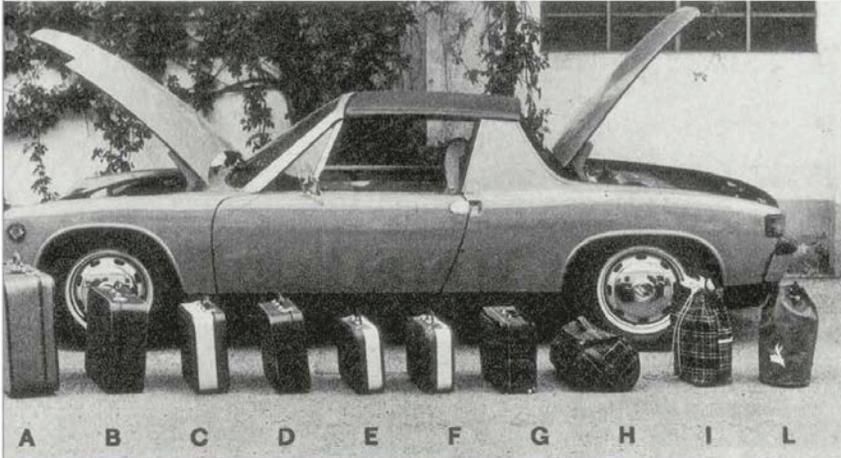
A noi la « 914 » piace. Non tanto per la purezza del disegno e per le proporzioni, quanto per il fatto che ha aspetto nuovo e originale. La parte più riuscita, secondo noi, è la posteriore, dove le linee sono libere dai vincoli degli ingombri della fanaleria. Il disegno sem-

plice, lineare, a profilo abbassato molto piatto, dà alla vettura un andamento particolare. Peccato le ruote siano un po' strette per il rapporto carrozzeria/carreggiata. La parte anteriore è quella che sconcerta un po', soprattutto per la sistemazione delle luci di posizione, in alto, sulla linea del parafrangente. E' chiaro che questa disposizione è dovuta alle regolamentazioni vigenti circa l'altezza delle luci, però altera un poco l'andamento della fiancata: sfuggente nella coda si alza invece nella parte anteriore. La fanaleria anteriore è sdoppiata: sotto il profilo del paraurti in gomma sono sistemate le luci di profondità in una grigliatura, mentre i fari ribaltabili a scomparsa sono quelli delle mezze luci: questi ultimi quando sono alzati danno alla « 914 » un aspetto caratteristico, ma non molto riuscito esteticamente. La versione da noi provata è quella normale; quella di lusso (la « S ») è caratterizzata da una fascia cromata sotto il profilo del paraurti in gomma, da un'altra fascia cromata sotto il paraurti posteriore, anch'esso in gomma, e dal rivestimento del roll bar in finta pelle nera opaca con profili cromati ai bordi.





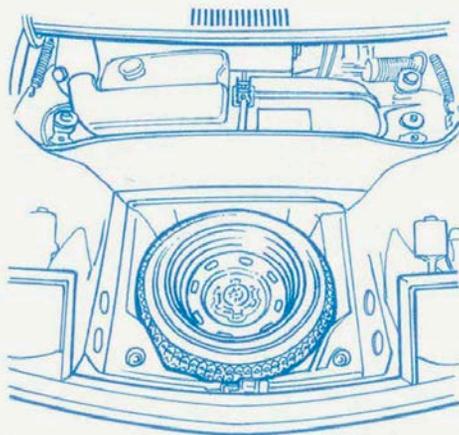
VW PORSCHE • 914 •



Le misure delle valigie che hanno trovato posto nel bagagliaio anteriore e posteriore della VW/Porsche « 914 »

Valigia	Lunghezza cm.	Larghezza cm.	Altezza cm.	Volume dmc.		
A	75	X	21	X	50	78,7
B	54	X	16	X	39	33,7
C	44	X	13	X	33	18,8
D	44	X	13	X	33	18,8
E	41	X	11	X	28	12,6
F	41	X	11	X	28	12,6
G	45	X	15	X	31	20,9
H			Ø 28	X	50	30,7
I			Ø 30	X	48	34,0
L			Ø 21	X	44	15,1

Totale volume valigie 275,9 dmc.



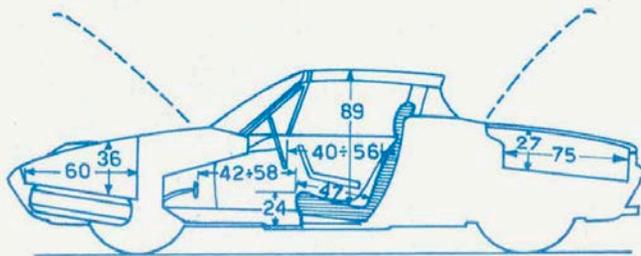
Particolare del vano anteriore col serbatoio e la ruota di scorta.



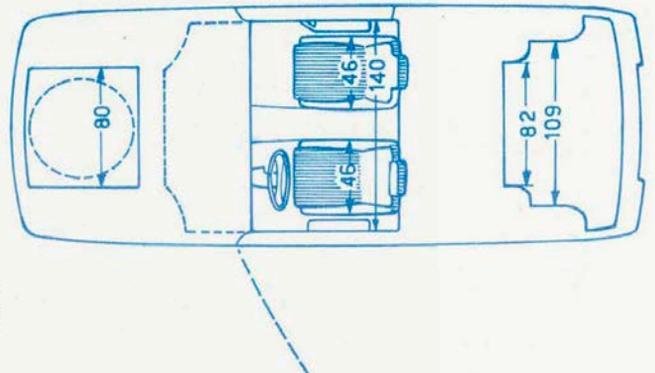
Minime condizioni di peso in esercizio: vettura parzialmente rifornita (metà serbatoio carburante) e solo guidatore: kg 990 dei quali kg 455 (46 %) all'avantreno e kg 535 (54 %) al retrotreno.



Massime condizioni di peso in esercizio: vettura completamente rifornita, cinque persone a bordo e kg 50 di bagaglio: kg 1105 dei quali kg 530 (48 %) all'avantreno e kg 575 (52 %) al retrotreno.



Le misure di abitabilità sono espresse in centimetri. Corsa regolazione sedile anteriore cm 16. Capacità vano portabagagli: totale tra anteriore e posteriore circa 280 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado di apertura delle portiere e dei coperchi.



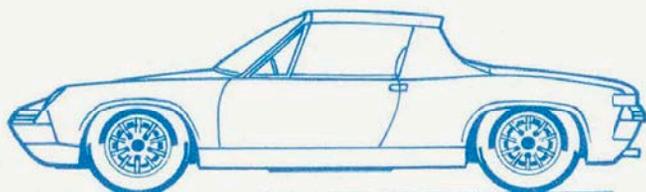
## ALTEZZA DA TERRA

Per effettuare la rilevazione, la vettura viene posta in piano, quindi si misura l'altezza minima da terra con a bordo il conducente e con mezzo serbatoio carburante (condizioni di minimo carico). Successivamente la vettura viene caricata al massimo compreso il pieno del serbatoio carburante e si rileva, anche in queste condizioni, l'altezza da terra.

I dati relativi sono:

minimo carico 135 mm (traversa supporto motore);

massimo carico 130 mm (stesso punto).



min. carico mm 135  
max. carico mm 130

## ASSETTO FARI

A minimo carico il fascio di luce batte a 66,5 metri.  
A massimo carico il fascio di luce batte a 100 metri.

## SICUREZZA

Intendiamo per sicurezza quell'insieme di accorgimenti adottati dal costruttore, all'interno e all'esterno della vettura, perché in caso d'incidente gli eventuali investiti e gli occupanti il veicolo subiscano il minor danno possibile. Teniamo a precisare, tuttavia, che la «sicurezza» non ha alcuna relazione con la «solidità», requisito, quest'ultimo, valutabile con mezzi diversi da quelli da noi usati.

Ecco il significato dei simboli da noi aggiunti a fianco alle varie voci analizzate

(-) = negativo

(+) = positivo

(~) = indifferente

### ESTERNO VETTURA

Modanature:	non ci sono	(+)
Maniglie:	del tipo fisso ad impugnatura incassata	(+)
Paracolpi:	lisci in gomma	(+)
Tappo del serbatoio:	nel vano bagagli	(+)

### INTERNO VETTURA

Attacchi per le cinture:	previsti	(+)
Visiere:	imbottite	(+)
Cruscotto:	imbottito	(+)
Parabrezza:	stratificato	(+)
Specchietto retrovisore:	sopra il parabrezza e quindi in posizione razionale	(+)
Volante:	a calice	(+)
Freno a mano:	a lato del sedile guidatore	(+)
Maniglie degli sportelli:	protette	(+)
Alzacristalli:	sporgono, ma sono morbidi	(~)
Comandi sul cruscotto:	nessuno fuoriesce dalla plancia	(+)
Appiglio per il passeggero:	esiste	(+)
Centine soffitto:	non esistono sul tettuccio rigido	(+)

Si tratta di una vettura curata nei vari elementi fondamentali delle precauzioni per la sicurezza passiva.

## Esame fisiologico del posto guida e dell'abitabilità



ISTITUTO DI MEDICINA  
DELLO SPORT

### STATURE TIPO IN CM.

	Bassa	Media	Alta
Altezza	159	172	189
Altezza busto	85,9	91,8	98,1

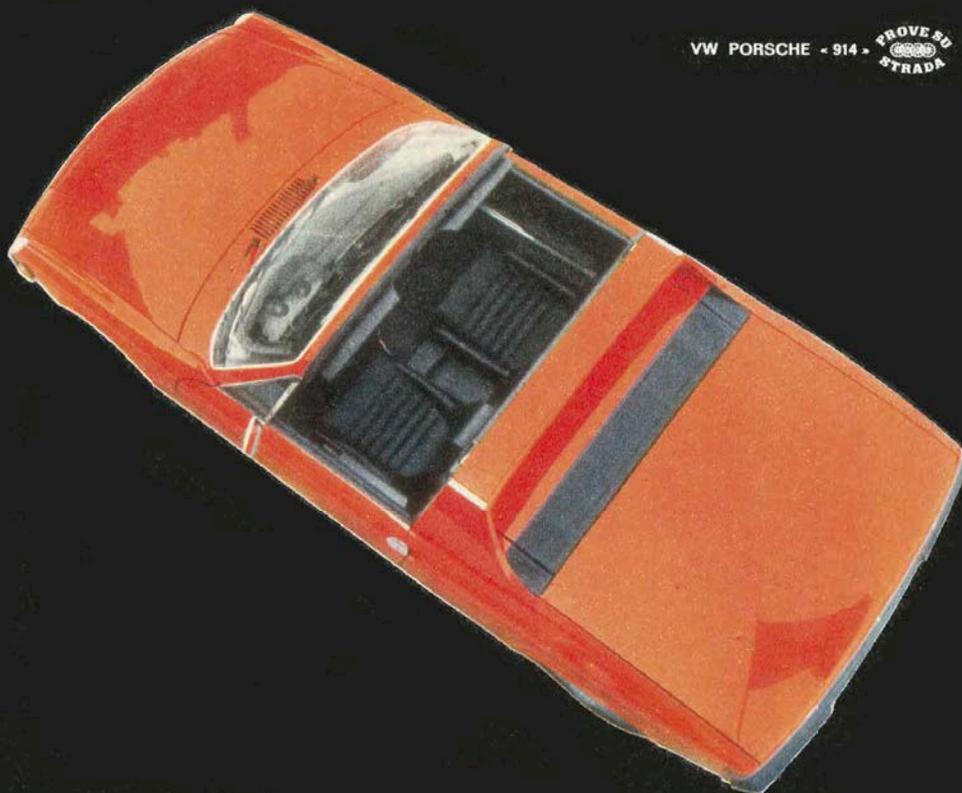
N.B. - Le caratteristiche antropometriche dei soggetti prescelti comprendono oltre l'80% della popolazione del nostro Paese.

### RILEVAMENTO AL POSTO DI GUIDA

Note

Statura	Alta	Media	Bassa	
TESTA	22	27	26	Posizione della testa e del collo naturale con visibilità buona per le tre stature. Spazio al soffitto sufficiente per media e bassa statura.
TORACE	24	24	24	L'ancoramento laterale del tronco è migliorabile, e lo schienale del sedile potrebbe sorreggere meglio la colonna vertebrale.
BRACCIA/VOLANTE	26	23	23	Le marce sono inserite staccando le spalle dal sedile per bassa e media statura. Posizione distesa per alta statura.
GAMBE/PIEDI	23	24	24	Piano del sedile non sufficiente per trattenere le cosce nelle curve.
RILEVAMENTI SEDILE PASSEGGERO	23	25	26	La sagomatura dello schienale è tale da non sorreggere bene la colonna vertebrale. Piano del sedile corto per gli alti e poco avvolgente.

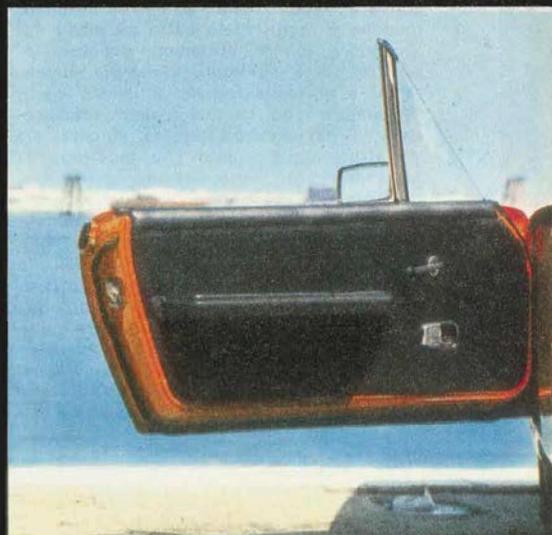




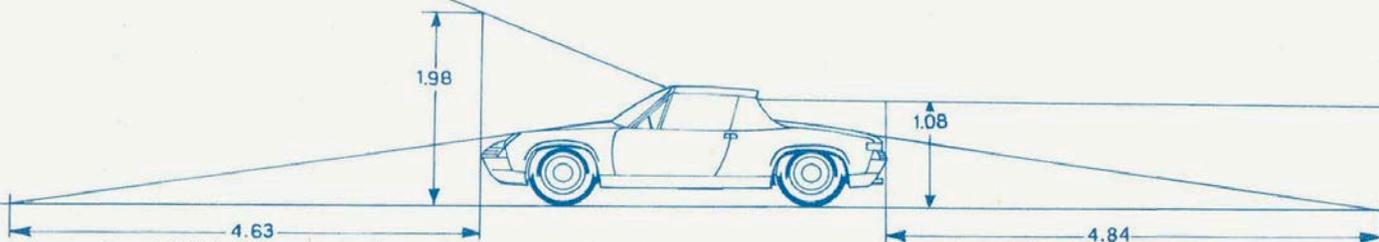
VW PORSCHE - 914 - PROVE SU STRADA

gen ha anche buone possibilità di carico per i bagagli. I vani sono due: uno anteriore piuttosto profondo, però non larghissimo, e uno posteriore largo e lungo, ma di altezza ridotta, che diminuisce ulteriormente quando si sistema il tettuccio rigido. Comunque, ripetiamo, la capacità dei vani bagagli è sufficiente per due persone. Il grado di finitura, anche considerando il prezzo piuttosto elevato della vettura, è di buon livello, e non tanto per i materiali impiegati (che ci sono sembrati di ottima qualità) quanto per il disegno estremamente semplice e lineare dell'interno, che permette di avere elementi semplici da assemblare e da rifinire; nessun preziosismo, tutto è ridotto all'essenziale, ma molto ben disegnato e semplificato: di qui la facilità di montaggio e il bell'effetto dell'esecuzione. La posizione di guida è in genere buona per le varie stature: il volante ha una disposizione verticale di impostazione sportiva, la pedaliera del tipo a perno inferiore è ben dimensionata e facile da azionare, tutti gli altri comandi sono ben disposti e semplici da usare. Se abbiamo detto che l'interno è, secondo noi, curato perché il disegno dei vari elementi è molto semplice dobbiamo dire la stessa cosa dei comandi. Anche qui essi sono ridotti all'essenziale, sono comodamente raggiungibili (ad eccezione della leva del cambio che è un po' distante per bassa e media statura) e di facile identificazione. Alla sinistra del volante, che ricorda quello dell'e Porsche, ma ha dimensioni minori, troviamo la levetta che aziona il lampeggio diurno, gli indicatori di direzione e il passaggio dai fari abbaglianti agli anabbaglianti quando è inserito il comando a scatto, che è sul lato sinistro della plancia. Questo co-

mando inoltre incorpora anche, ruotandolo, la regolazione della intensità della illuminazione della strumentazione. Alla destra del volante sulla plancia troviamo l'accendisigari, il comando a rotazione del tergicristallo con quello del lavavetro incorporato e che si aziona a pressione, un poco più a destra c'è il complesso delle leve che regolano la climatizzazione interno vettura. Esiste anche un interruttore che inserisce l'avvisatore acustico da città o strada sistemato a sinistra del volante tra lo stesso e il comando delle luci. Al centro sul tunnel troviamo la leva del cambio e, un poco più arretrata, la levetta che aziona il ri-

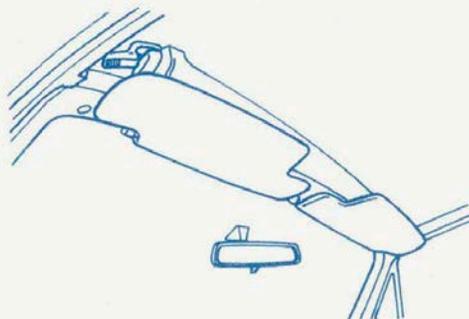


PROVE SU STRADA VW PORSCHE - 914 -

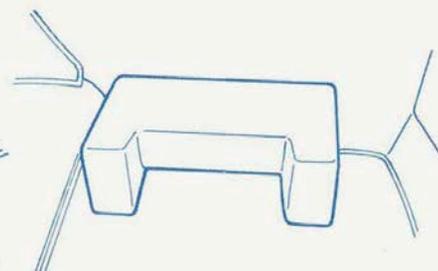


La visibilità dal posto guida per una persona di media taglia. Quella posteriore è attraverso lo specchio retrovisore.

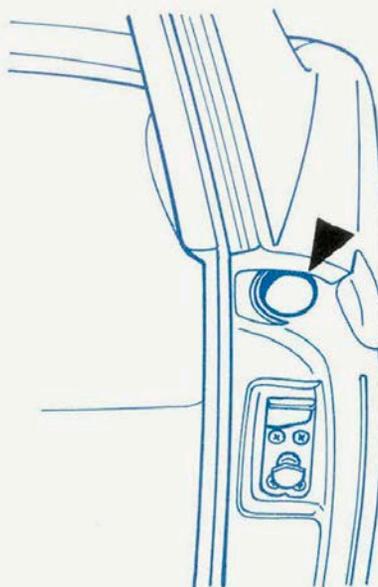
scaldamento. Il freno a mano è sistemato sul lato sinistro vicino al sedile del guidatore e per permettere di scendere senza urtarlo è possibile, dopo averlo tirato per frenare la vettura, abbassarlo sino alla posizione orizzontale. Piuttosto comodi da usare i quattro ganci che fissano la capote che sono sistemati ai lati del parabrezza e vicino ai bordi del « roll bar ». La dotazione degli accessori è piuttosto contenuta, tenendo conto del prezzo della vettura. I particolari montati però sono tutti ben realizzati: comoda per esempio la tasca rigida che fa anche da bracciolo al lato del guidatore, sulla plancia c'è un cassetto con serratura e il passeggero dispone di maniglia appiglio e di bracciolo sulla portiera. Ai lati dello specchietto retrovisore ci sono le due alette parasole orientabili lateralmente mentre lo specchietto retrovisore è dotato di scatto antiabbagliante. C'è inoltre uno specchietto esterno in posizione comoda vicino al deflettore fisso lato guidatore sulla portiera. Dal momento che la capote è rigida essa assolve anche le funzioni di hard-top per la stagione invernale. Praticamente, quindi, su questa spider non si deve affrontare la spesa per l'« hard-top ». Tra i due sedili anteriori ci sono due piccole vaschette che possono contenere oggetti. Quando la capote è aperta, però, se questi oggetti sono leggeri, tendono a spostarsi. Noi francamente l'avremmo preferita del tipo chiudibile con un coperchio. Accendisigari e riscaldamento completano la dotazione accessori della « 914 ». La strumentazione è raggruppata sotto gli occhi del guidatore in tre strumenti circolari. Al centro c'è il contagiri, di ampie dimensioni e di facile lettura, a destra c'è il tachimetro con contachilometri totalizzatore e parziale, all'estrema sinistra c'è lo strumento circolare che incorpora la spia freno a mano in alto a sinistra, la spia olio al centro a sinistra, quella dinamo a destra, mentre sotto c'è l'indicatore livello carburante con spia della riserva. La spia fari abbaglianti è nel contagiri, in basso, mentre in alto ci sono quelle delle frecce, la spia luci e fari è invece in basso nel quadrante del tachimetro. Come si può vedere la dotazione non è certo ricca: mancano un manometro olio e un termometro olio che sarebbero utilissimi su una vettura dal



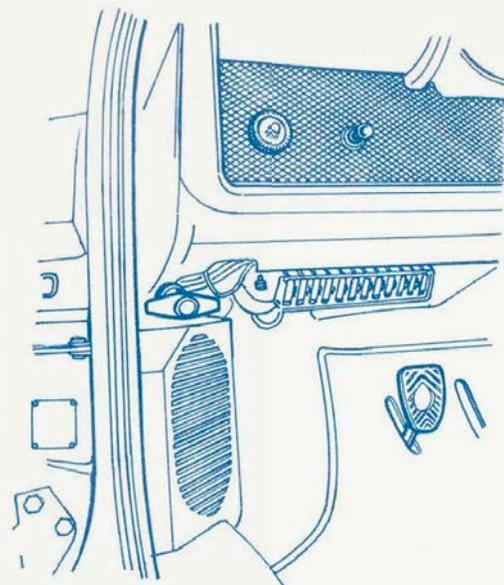
Le due alette parasole, orientabili lateralmente, sono fissate sul montante superiore del parabrezza. Lo specchietto retrovisore è incollato sul parabrezza e ha lo scatto antiabbagliante.



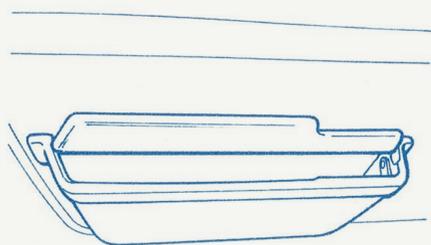
Il pratico poggiatesta in gomma ricoperto in moquette che permette, dal momento che il sedile lato passeggero è fisso, di trovare la corretta posizione per le gambe.



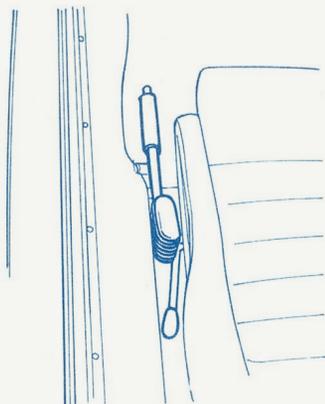
La bocchetta rotonda indicata dalla freccia è l'uscita aria dall'abitacolo.



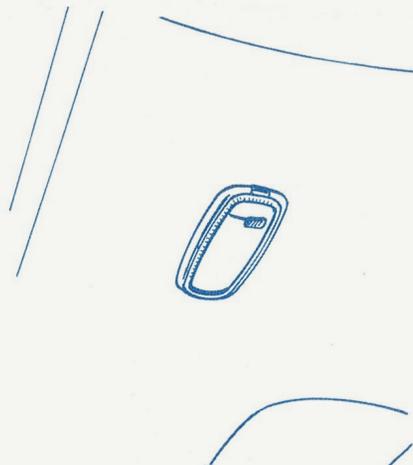
La levetta apertura cofano anteriore, la scatola portafusibili; sulla plancia l'interruttore dei fari e il deviatore città/strada dell'avvisatore acustico.



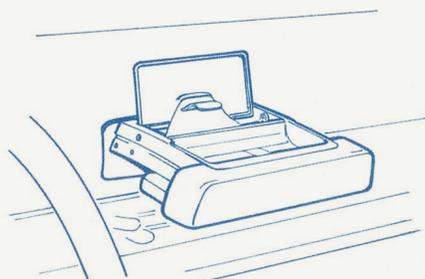
Sulla portiera lato guidatore c'è una pratica tasca rigida il cui coperchio in gomma serve da bracciolo.



Il freno a mano è sul lato sinistro tra il brancardo ed il sedile del guidatore. La piccola levetta regola l'inclinazione del sedile.

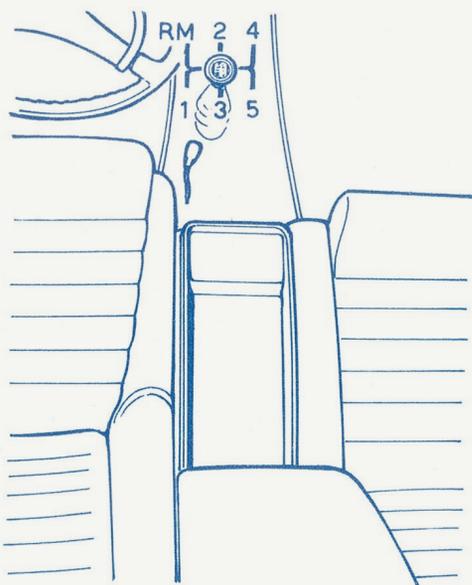
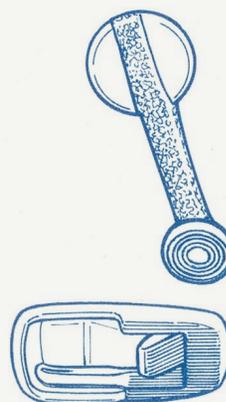


La piccola plafoniera sistemata tra i due sedili.

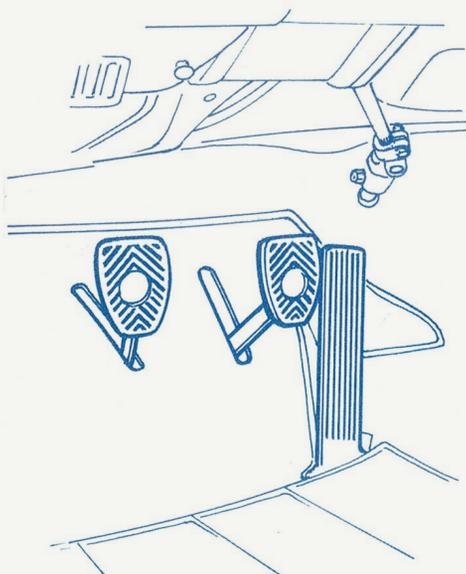


Il portacenere sistemato sulla plancia.

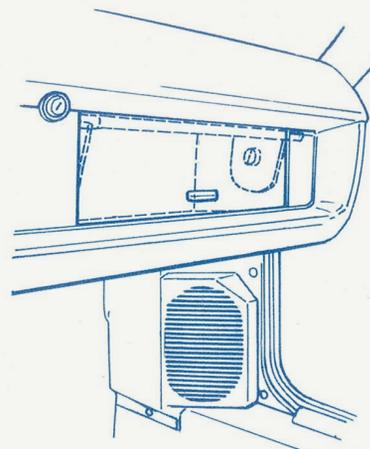
Particolare della leva alzacrystallo e del comando apertura portiera con la linguetta di bloccaggio.



Le posizioni delle singole marce. La piccola levetta serve a inserire il riscaldamento. Tra i due sedili c'è una vaschetta rigida però non molto profonda.



La pedaliera del tipo a perno inferiore. Visibile anche lo snodo del piantone di sterzo.



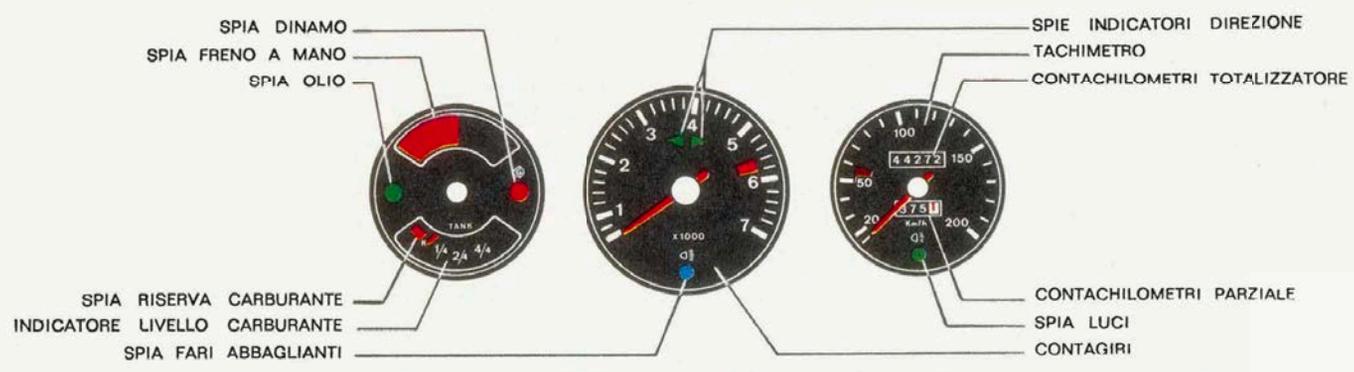
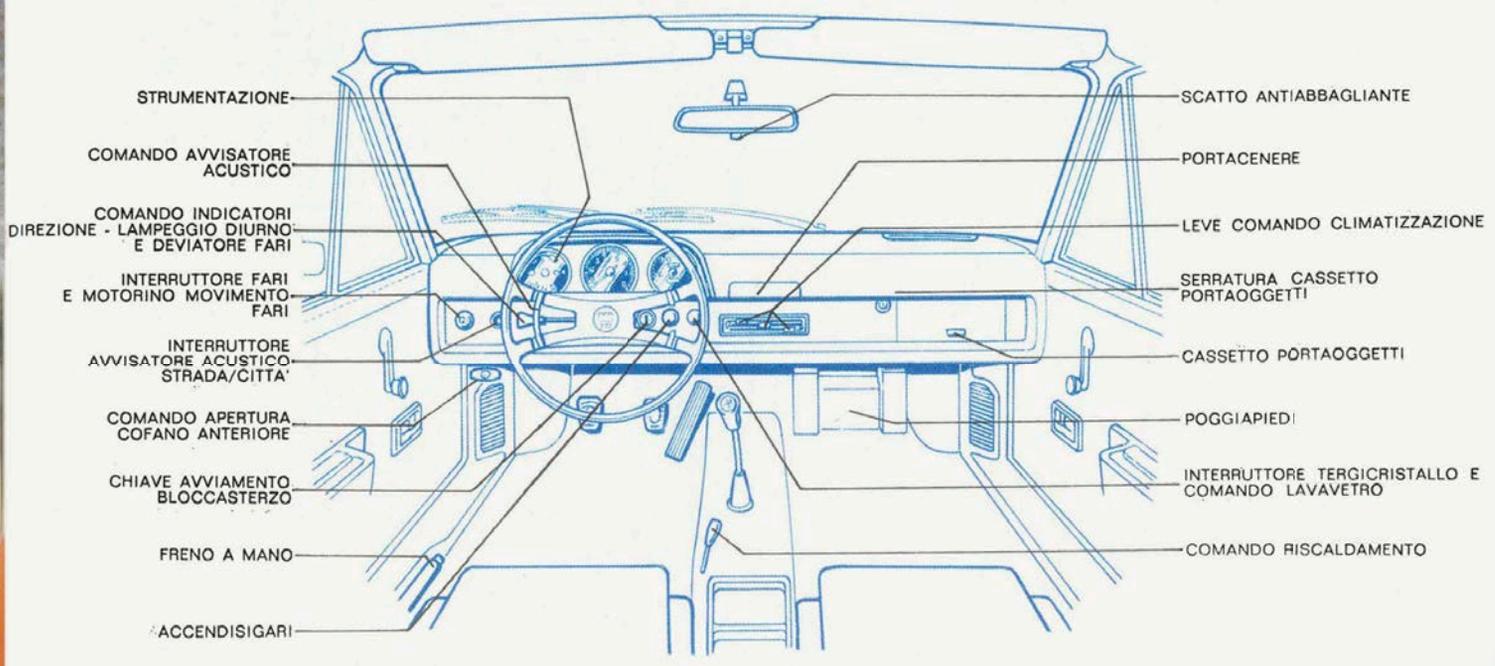
Particolare del vano portaoggetti con coperchio a scomparsa. C'è anche la serratura; la parte grigliata a destra in basso è l'alloggiamento dell'altoparlante.



carattere sportivo come la «914». La visibilità di marcia e di manovra è buona sia in avanti che ai lati, solamente quella di tre quarti posteriore è ostacolata dalle dimensioni del roll-bar. C'è inoltre da segnalare che anche chiusa la vettura ha buone doti di visibilità. Le

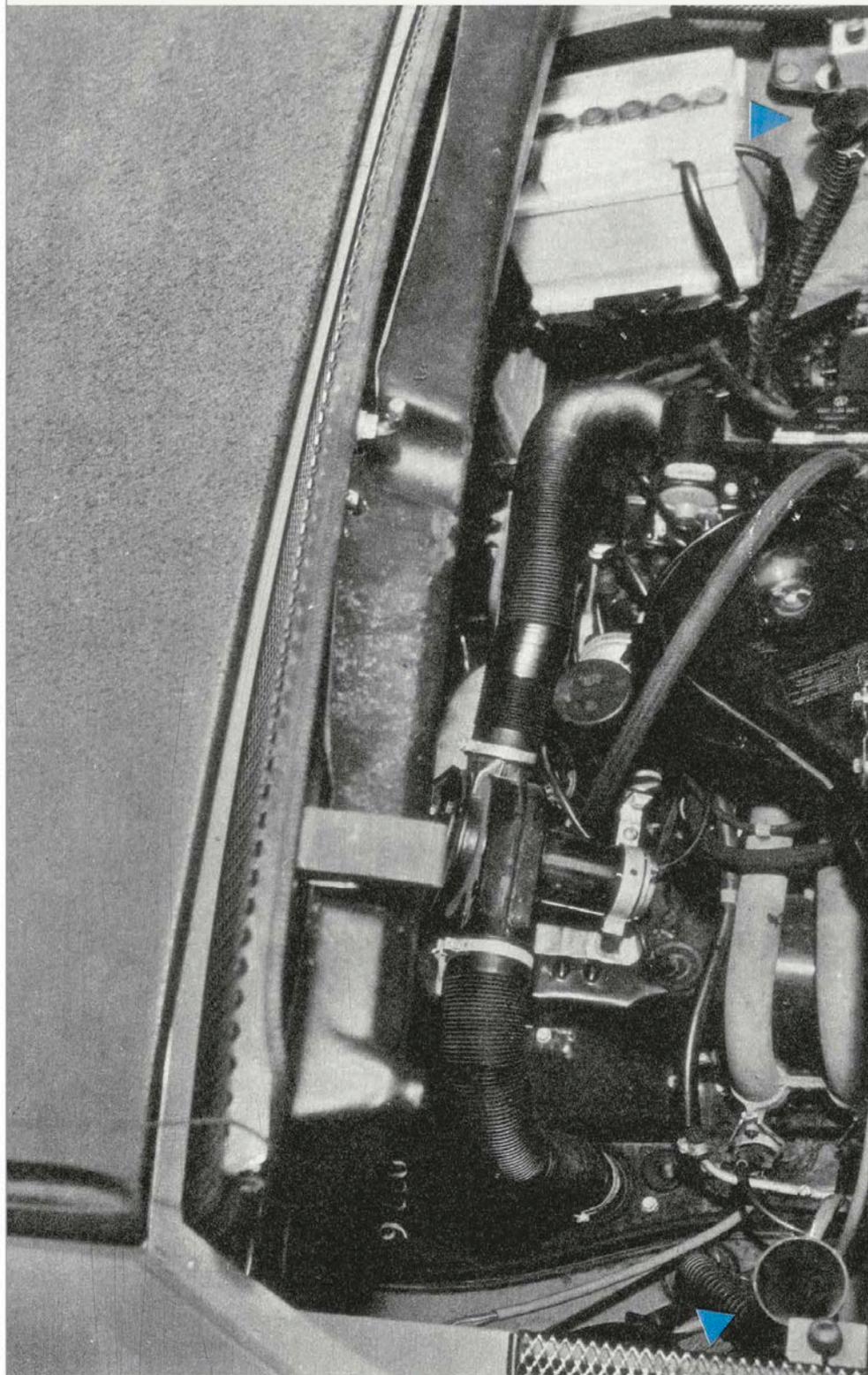
operazioni di piccola manutenzione sono in genere effettuabili abbastanza agevolmente. Scomodo al buio il controllo del livello dell'olio perché l'astina è in una posizione non molto ben visibile; per quanto riguarda il controllo degli altri livelli (batteria, olio freni e lavavetro) non

ci sono problemi di sorta. Scomodo il cambio ruota a bagagliaio pieno dal momento che la ruota di scorta è sotto al piano di carico. Buona la tenuta acqua del corpo vettura anche se ci sono state infiltrazioni dal bordo superiore della finestratura.



**SCARTI AL TACHIMETRO** scarto medio da 60 a 180 km/h = + 4,6 %

Velocità indicata km/h	60	80	100	120	140	160	180
Velocità effettiva km/h	55,980	75,040	95,000	114,960	134,540	154,240	174,240
Scarto corrispondente %	+ 6,7	+ 6,2	+ 5,0	+ 4,2	+ 3,9	+ 3,6	+ 3,2



Il vano motore visto dall'apertura della superficie grigliata aspirazione aria. L'accessibilità ai gruppi non è certo delle migliori. Indicati dalle frecce sono i canali di scolo dell'acqua che potrebbe filtrare dalla grigliatura.

## LA TECNICA

Indubbiamente la cosa più notevole della VW Porsche «914» è la sistemazione centrale del motore nella parte posteriore. Abbandonata la soluzione fuori bordo cara alle due case tedesche ci si è orientati verso soluzioni più moderne e chiaramente ispirate alle corse. Il motore è il quattro cilindri contrapposti di 1679 cc alimentato ad iniezione e raffreddato ad aria della Volkswagen «411 LE», sistemato in posizione centrale, e accoppiato a un cambio di velocità a cinque rapporti tutti sincronizzati sistemato

### DATI CARATTERISTICI FONDAMENTALI

Rapporto corsa/alesaggio **0,733**

Essendo questo rapporto inferiore a 1 definiremo questo motore a corsa corta o quadro.

Cilindrata unitaria **419,75 cc**

Velocità media stantuffo (a 4900 g/m) **10,8 m/sec.**

La velocità media dello stantuffo serve soprattutto a dare un'idea delle sollecitazioni meccaniche sull'assieme pistone-biella-albero a gomiti.

Pressione media effettiva **8,8 kg/cmq (DIN)**

Indice di elasticità **2,110 (DIN)**

L'indice di elasticità tiene conto del variare della coppia con il variare del numero dei giri e quindi della possibilità di ripresa della macchina anche a bassa velocità; in genere più è elevato tale indice, più il motore è elastico.

Rapporto peso/potenza **11,3 kg/CV (DIN)**

Indica, grosso modo, per le basse e medie velocità la possibilità di ripresa della vettura. Ovviamente l'accelerazione cresce con il diminuire di questo rapporto.

## PRINCIPALI CARATTERISTICHE DENUNCIATE DAL COSTRUTTORE

all'esterno. Lo schema delle sospensioni è a ruote indipendenti con bracci triangolari oscillanti di guida, barra di torsione trasversale, ammortizzatori idropneumatici telescopici con funzione di guida, in sostanza una specie di McPherson; al retrotreno ruote indipendenti con bracci trasversali oscillanti, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici integrati da molle cave in gomma a effetto progressivo. I freni sono a disco sulle quattro ruote senza servofreno e limitatore di frenata sulle ruote posteriori. Lo sterzo è del tipo a cremagliera.

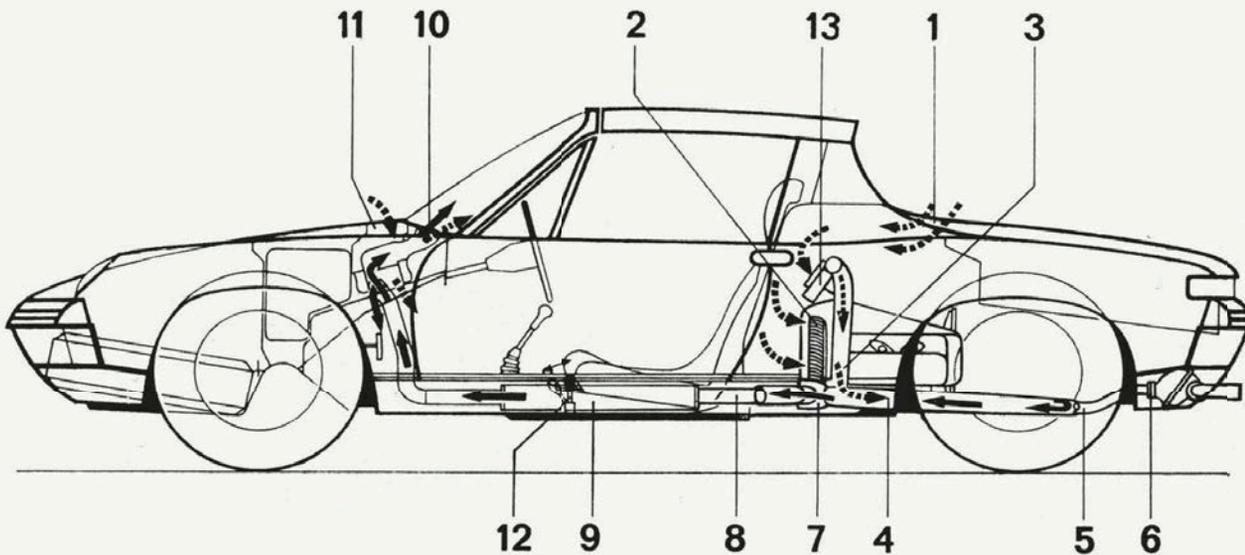
**Motore:** 4 cilindri orizzontali contrapposti - Alaggio 90 mm - Corsa 66 mm - Cilindrata 1679 cc - Rapporto di compressione 8,6 : 1 - Potenza max. 80 CV (DIN) a 4900 giri/min. - Coppia max. 13,5 mkg (DIN) a 2700 giri/min. - Potenza specifica 47,6 CV/litro (DIN) - Valvole in testa, aste e bilancieri - Albero a camme centrale (ingranaggi) - Lubrificazione forzata, filtro e radiatore olio - Capacità carter 3,5 litri - Alimentazione ad iniezione a comando elettronico - Filtro aria a bagno d'olio - Pompa carburante elettrica - Candele Bosch W 145 T 2 o Beru 145/14/3 - Impianto elettrico 12 V, alternatore 470 W, batteria 45 Ah - Raffreddamento ad aria a circolazione forzata.

**Trasmissione:** Motore posteriore centrale, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco a comando idraulico - Cambio a 5 velocità tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,09 : 1, II) 1,89 : 1, III) 1,26 : 1, IV) 0,93 : 1, V) 0,71 : 1.

RM) 3,13 : 1 - Comando a leva centrale - Coppia conica ipoidale - Rapporto al ponte 4,43 : 1 - Pneumatici 155 SR-15.

**Corpo vettura:** Coupé 2 posti, 2 porte - Telaio a piattaforma - Avantreno a ruote indipendenti, barre di torsione longitudinali - Retrotreno a ruote indipendenti, semiassi oscillanti, molle elicoidali - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Freni idraulici a pedale, a disco (Ate) all'avantreno, doppio circuito - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Stabilizzatore idraulico telescopico di sterzata - Capacità serbatoio carburante 62 litri (riserva 5 litri).

**Dimensioni e pesi:** Passo 2 m - Carreggiata anteriore 1,34 m - Carreggiata posteriore 1,39 m - Lunghezza 3,96 m - Larghezza 1,65 m - Altezza 1,20 m - Altezza minima da terra 12 cm - Diametro di sterzata 11 m - Peso a vuoto 900 kg.



## SCHEMA DELL'IMPIANTO DI CLIMATIZZAZIONE DELLA « 914 »

Tutta l'aria fresca diretta al motore viene aspirata dalla ventola attraverso la griglia ① al cofano motore. La parte del flusso destinata al riscaldamento dell'abitacolo viene deviata da un particolare manicotto ③ per lato immediatamente dopo la ventola ②. Se a regimi bassi del motore (in città) la leva ⑩ d'inserimento del riscaldamento è completamente tirata, un elettroventilatore ⑪ aspirerà una ulteriore quantità di aria fresca, avviandola agli stessi manicotti ③ per intensificare il flusso di riscaldamento.

Dai manicotti, l'aria fresca (ancora fredda) passa attraverso i due termoscalambiatori ④ al motore. I termoscalambiatori sono delle scatole metalliche chiuse, attraverso le quali vengono fatti passare i condotti di scarico ⑤. Tutti i giunti ⑥ dell'impianto di scarico che potrebbero staccarsi,

si trovano all'esterno dei termoscalambiatori.

Tutto l'impianto di scarico del motore si trova sotto la parte posteriore della vettura investita dal vento di marcia. Dai termoscalambiatori, l'aria calda passa attraverso condotti di collegamento, scatole delle valvole ⑦, tubi ⑧ e silenziosi ⑨; nei longheroni della carrozzeria, per giungere ai distributori disposti appaiati. Le bocchette di uscita dell'aria calda si trovano: alla base del parabrezza ⑩ e nel vano pedali. Le scatole delle valvole ⑦ sono disposte nel circuito dell'aria calda in modo che vi sia sempre, cioè anche a riscaldamento escluso, un passaggio di aria nei termoscalambiatori sopra i tubi di scarico. Inoltre si può far giungere aria fresca all'abitacolo indipendentemente dall'aria di riscaldamento del motore tramite l'impianto di ventilazione ⑪ sistemato davanti al parabrezza.

PROVE SU  
STRADA  
VW PORSCHE - 914 -



## COMPORAMENTO SU STRADA

Diciamo subito che la velocità massima della « 914 » non è molto elevata per una vettura del genere. Il valore raggiunto è stato infatti di 172,877 km/h contro i 177 dichiarati dal costruttore. Questo dato evidenzia i limiti di potenza del motore. C'è da dire però che il costruttore dichiara che i 170 km/h sono da identificarsi nella velocità di crociera. E in effetti, grazie anche al contenuto regime di rotazione (a 4200 giri/min. si è a circa 150 km/h tachimetrici) il motore ci è parso in grado di sostenere per lunghi tratti velocità di questo genere. Nella accelerazione la situazione è da considerarsi buona: il tempo di 33,740 secondi sulla base del chilometro, è su valori accettabili considerando le caratteristiche di potenza del motore; nella ripresa invece il tempo di 41,085 secondi fa capire chiaramente come i rapporti del cambio siano lunghi e come per un corpo vettura del genere la potenza del motore sia un po' sottodimensionata. Nella marcia in salita la media di 79,448 km/h fa capire quali siano le doti di maneggevolezza e di tenuta della vettura. Pur non disponendo di potenze elevate, è possibile, proprio grazie alla tenuta di strada, ottenere ottimi risultati. La tenuta di strada è senza dubbio l'elemento migliore della vettura. Il comportamento è sostanzialmente neutro, a tratti leggermente sottosterzante, la « 914 » è caratterizzata da un limite di tenuta, il punto critico per intenderci, molto alto. E'

possibile inserirsi nelle curve a velocità considerevoli senza sentirsi in difficoltà. La tendenza a puntare la ruota anteriore esterna, dà al guidatore la sensazione del comportamento in curva della vettura e non dà sgradevoli sensazioni di perdite di aderenza dell'avantreno: perdite di aderenza o alleggerimenti che non si manifestano nemmeno ad alta velocità. A nostro avviso l'unico neo nella tenuta della « 914 » sta nella scarsa potenza: raggiunto il limite può aiutare molto una riserva di potenza; l'accelerata, se ben data, fa molto di più di una sterzata, ma qui la potenza disponibile è scarsa. Comunque la tenuta di strada della « 914 » ci è parsa ineccepibile sia in velocità, che nelle curve lente, che sui terreni sconnessi. Il consumo è un po' elevato. Forse la scarsa potenza fa pigiare di più sull'acceleratore, tant'è vero che le punte massime dei consumi le abbiamo avute su percorsi misti e in città, mentre in autostrada anche ad alta velocità si mantengono su valori tutto sommato contenuti. Del motore abbiamo in un certo senso già parlato; non è un motore di tono sportivo, non ha potenza elevata, ma è elastico e ci è parso in grado di sopportare agevolmente le lunghe sgropate su autostrada anche se a scapito della sua elasticità va un po' il fatto che i rapporti al cambio sono lunghi. Il cambio di velocità è molto ben sincronizzato, ma la manovrabilità lascia molto a desi-

derare. Ci sono impuntamenti, l'innesto è impreciso e a caldo si manifestano indurimenti. Peccato, forse valeva la pena di studiare un cambio nuovo o un diverso sistema di comando per ovviare a questi inconvenienti, che su una vettura sportiva sono gravi. La frizione è buona, ma anche qui il comando lascia un poco a desiderare. A tratti si indurisce e occorre schiacciarla fino in fondo per azionare completamente la levetta spingidisco. Ottimi i freni, in tutte le condizioni, sia a minimo che a massimo carico, senza problemi di sovralfrenata su un'assale piuttosto che su un altro. Un poco elevato invece lo sforzo al pedale soprattutto a bassa velocità, ma questo non è uno svantaggio perché permette di regolare meglio la frenata. Il comportamento delle sospensioni è buono anche su fondi sconnessi, c'è però un certo coricamento laterale del corpo vettura in curva, il confort è buono nel complesso anche se si deve sopportare un po' di rumore del motore. Non ci sono invece i movimenti di beccheggio tipici in accelerata della « 911 ». Ottimo lo sterzo, costante come sforzo, non si alleggerisce in velocità; è molto pronto e ha il pregio, per una vettura sportiva, di far sentire al guidatore veramente la strada. E' anche pronto nelle correzioni improvvise senza tendere a « prendere sotto »; si avverte un certo indurimento in curva ma anche questo va ascritto a pregio, perché permette di « sentire » meglio la vettura. Abbastanza agevoli le manovre, data anche la leggerezza della vettura.





## Le prestazioni fondamentali

Rilevazioni effettuate a cura dell'Istituto Sperimentale Auto e Motori - Roma

### VELOCITA' MASSIMA

Dichiarata: 177 km/h  
Effettiva: 172,877 km/h

### ACCELERAZIONE E RIPRESA

#### SUL CHILOMETRO:

Accelerazione a minimo carico da fermo con uso del cambio:

secondi 33,740/1000,  
media 106,698 km/h  
(Velocità di uscita 149,937 km/h).

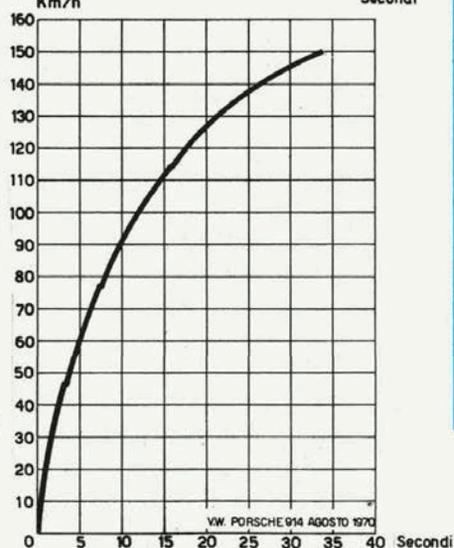
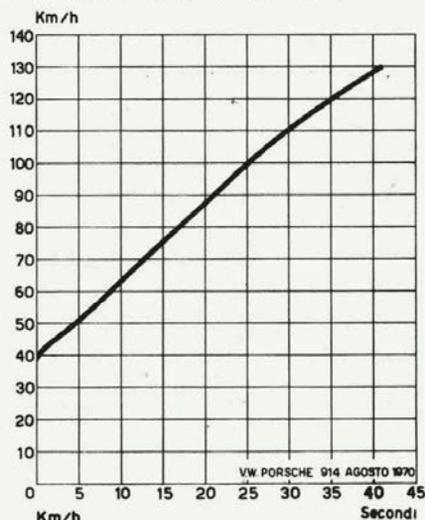
Ripresa a minimo carico da 40 km/h, nel rapporto più alto:

secondi 41,085/1000,  
media 87,623 km/h,  
velocità iniziale 39,901 km/h  
(Velocità di uscita 130,104 km/h).

NB. - Questo grafico riporta le possibilità di accelerazione della vettura nella condizione più favorevole (a minimo carico e con uso del cambio) e in quella più sfavorevole (da 40 km/h in quinta); lo spazio compreso tra le due curve comprende la zona di utilizzazione della vettura.

#### PROVA - SEMAFORO -:

m 0-400; 18,093 secondi (minimo carico)



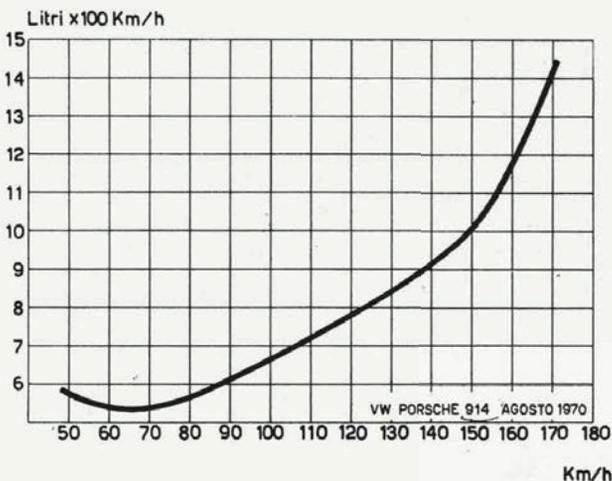
### CONDIZIONI ATMOSFERICHE DELLA PROVA

Temperatura 14,5°C - Pressione atmosferica 758 mm Hg  
- Umidità relativa 77 %  
Condizioni carburante: temperatura 18°C - Densità 725 gr/l.

### CONSUMI

#### CARBURANTE

extraurbano:	urbano:
min. 8 lt/100 km	min. 10 lt/100 km
max. 13 lt/100 km	max. 16 lt/100 km



Curva di consumo a velocità costante: cambio in V marcia

### STERZATA

Giri volante per sterzata completa: 3

Diametro volante: 38 cm  
Diametro di sterzata:  
a sinistra: 10,8 m  
a destra: 11,2 m  
Dichiarato: 8,9 m

## MARCIA IN SALITA

Salita del Tuscolo, in Comune di Grottaferrata nei pressi di Frascati (Roma), lunghezza km 3,2; dislivello totale 170 m. Fondo stradale in buone condizioni.

**TEMPO E MEDIA:**  
In 2'25" (79,448 km/h)

## PROVA DI SORPASSO

Si effettuano 10 prove in un senso e 10 in un altro, considerando non valide quelle in cui vengono eventualmente abbattuti i coni. Si prende la media dei tempi migliori come indice della facilità e rapidità con cui la vettura è in grado di eseguire la manovra.



Tempo minimo medio: 3,985 sec. (108,407 km/h)  
Miglior tempo tra 10 passaggi in un senso e 10 nell'altro.

## I CAMBI MARCIA

Rilevazione eseguita con un microinterruttore collegato al pedale della frizione.

passaggio I-II 0,397 sec.  
II-III 0,281 sec.  
III-IV 0,332 sec.

Tempo medio 0,337 sec.  
SFORZO AL PEDALE FRIZIONE: 17 kg

## FRENATA

Spazi frenata in funzione della velocità effettiva. Fondo stradale buono. Misurazione col « cronostatigrafo ». Sforzo medio al pedale: kg 29,5.

Velocità km/h	metri
60	17,6
80	30,8
100	47,3
120	66,9
140	91,8
160	121,6

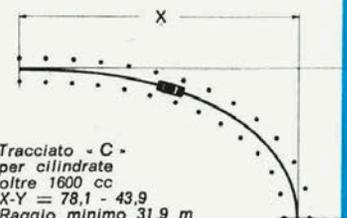
## RUMOROSITA'

Rilevata all'interno della vettura, al sedile anteriore su strada pianeggiante, rettilinea e con fondo buono. Cambio di velocità in « quinta ». Velocità indicate al tachimetro. Rumore di fondo 44 db.

Velocità km/h	decibel ant.
40	94
60	94
80	94
100	96
120	99
140	102
160	105

## CLOTOIDE

La clotoide è una linea curva usata per raccordare rettilinei con curve a raggio costante. Serve a determinare la velocità massima a cui la vettura può affrontare situazioni analoghe. Durante la prova non si fa uso del freno per non variare il comportamento della vettura.

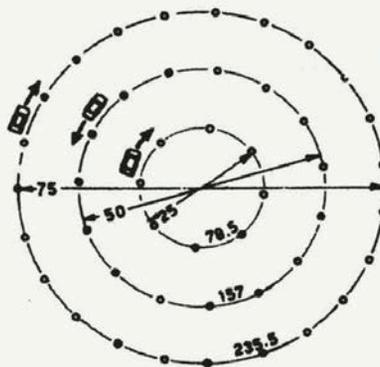


Tracciato - C - per cilindrate oltre 1600 cc  
X-Y = 78,1 - 43,9  
Raggio minimo 31,9 m

Tempo totale: 4,85 sec.  
Velocità entrata: 80,899 km/h  
Velocità uscita: 63,261 km/h

## « STEERING PAD » o prova dei cerchi

Sul terreno piano sono tracciati 3 cerchi concentrici rispettivamente di 25 - 50 - 75 metri di diametro, individuati con coni di gomma. Si prende la media tra il tempo migliore a rotazione destra e quello a rotazione sinistra, tempi rilevati graficamente dal « cronostatigrafo », con l'approssimazione del decimillesimo di secondo.

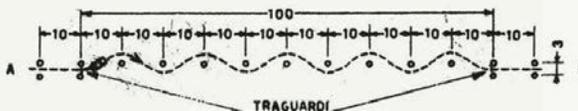


Tempi minimi medi:  
75 m di diametro: 14,855 sec. (57,851 km/h)  
50 m di diametro: 12,260 sec. (46,101 km/h)  
25 m di diametro: 8,665 sec. (32,614 km/h)

Risultati tra media miglior tempo con rotazione sinistra e destra.

## « SLALOM » o prova di maneggevolezza

Si fanno 10 prove in un senso e 10 nell'altro, e si prendono in considerazione i tempi migliori. Se nel corso della prova vengono abbattuti i coni, la prova non è valevole. La media dei due tempi minimi realizzati dà un indice di maneggevolezza della vettura.



Miglior tempo tra 10 passaggi in un senso e 10 nell'altro.  
Tempo minimo medio: 10,480 sec. (34,351 km/h).

# LA PAGELLA

		Inaufficiente (0-17)	Sufficiente (18-21)	Discreto (21-24)	Buono (24-27)	Ottimo (27-30)	NOTE	
<b>ESTETICA</b>	Linea						Linea indubbiamente originale. Può sconcertare, ma indubbiamente colpisce.	
	Modernità							
	Originalità							
	Gamma colori							
<b>FINIZIONE</b>	Esterno	materiale					Finizione ottima grazie al disegno semplice soprattutto all'interno.	
		esecuzione						
	Interno	materiale						
		esecuzione						
	Particolari							
<b>POSTO GUIDA</b>	Posizione guidatore						La leva del cambio è in posizione scomoda, tanto da costringere a staccare le spalle dallo schienale. Fanaleria e avvisatore acustico ottimi. Buono il tergicristallo a due velocità. Migliorabile nella dotazione la strumentazione. Difficile l'azionamento della chiave per l'apertura delle portiere.	
	Posizione comandi fondamentali							
	Conforto							
	Accesso							
	Visibilità							
	Fanaleria							
	Avvisatore acustico							
	Tergicristallo							
	Strumentazione							
<b>SEDILE PASSEGGERO ANTERIORE</b>	Accesso						Accesso ottimo, ma confort migliorabile.	
	Conforto							
<b>BAGAGLIAIO</b>	Dimensioni						Superficie regolare e ben sfruttabile, ma la ruota di scorta disturba perché è sotto il piano di carico. Soddisfacente la capacità per due persone.	
	Possibilità di carico							
	Facilità di carico							
<b>ACCESSORI</b>	Ventilazione						Ventilazione e riscaldamento ottimi. Esecuzione dei particolari buona. Ad elevata andatura è meglio tenere alzati i cristalli laterali se si viaggia senza capote per non avere troppa vorticosità nell'abitacolo.	
	Riscaldamento							
	Esecuzione							
	Dotazione normale							
	Accessori a richiesta							
<b>MOTORE</b>	Potenza	basso regime					Non certo potente ma abbastanza elastico. Bene insonorizzato l'abitacolo tenendo conto che il motore è proprio dietro ai sedili.	
		alto regime						
	Elasticità							
	Insonorizzazione							
<b>FRIZIONE</b>	Dolcezza di azionamento						Brusca da azionare, poco progressiva specie a caldo. Non molto resistente dopo un uso intenso.	
	Progressività							
	Resistenza							
<b>CAMBIO DI VELOCITA'</b>	Comando						Manovrabilità decisamente migliorabile. Ottima invece la sincronizzazione.	
	Sincronizzazione							
<b>STERZO</b>	Prontezza						Pronto e preciso anche alle alte velocità. Migliorabile il diametro di sterzata, buono il ritorno.	
	Dolcezza							
	Precisione							
	Ritorno							
	Diametro di sterzata							
<b>FRENI</b>	Efficienza						Ottimi anche se lo sforzo al pedale è un po' elevato.	
	Resistenza							
<b>SOSPENSIONI</b>	Comportamento						Coricamento laterale corpo vettura abbastanza sensibile, ma buon molleggio.	
<b>TENUTA DI STRADA</b>	Ad elevata velocità in rettilineo						La caratteristica migliore della vettura. Sicura in tutte le condizioni. Ha il limite di tenuta molto in alto e permette una guida veloce, ma poco affaticante. Solo in caso di scappata di coda si avverte la mancanza di potenza del motore. Occorre fare attenzione nella guida veloce perché, superato il limite, la vettura non dà preavviso della sbandata.	
	Sensibilità al vento laterale							
	Terreno asciutto liscio	a bassa velocità						
		ad alta velocità						
	Terreno asciutto sconnesso	a bassa velocità						
		ad alta velocità						
	Terreno bagnato liscio	a bassa velocità						
ad alta velocità								
Terreno bagnato sconnesso	a bassa velocità							
	ad alta velocità							
<b>VELOCITA'</b>	Massima						Adeguate anche se non elevatissima.	
<b>ACCELERAZIONE</b>							Discreta, ma non brillante.	
<b>RIPRESA</b>	Nel rapporto più alto da 30 km/h						Vettura un po' lenta nella ripresa.	
<b>CONSUMO</b>	Urbano						Consumi un po' elevati a causa della scarsa potenza del motore. Si tende sempre a pigliare sull'acceleratore.	
	Extra urbano	lento						
		medio						
		veloce						
	Autonomia							

(Riproduzione riservata - ex artt. 65 e 7 Reg. Legge Dir. d'autore)

- PRO:**
- Ottima tenuta di strada
  - Frenata sicura
  - Sterzo preciso
  - Finizione curata

- CONTRO:**
- Manovrabilità cambio e frizione da migliorare
  - Prezzo elevato
  - Consumo un po' elevato
  - Motore poco potente

## MOTORE AL CENTRO

# Una guida per gli esperti

Del motore al centro, della sua storia, del suo diffondersi nel mondo delle corse e della produzione abbiamo scritto diffusamente in *Quattroruote* di gennaio 1969.

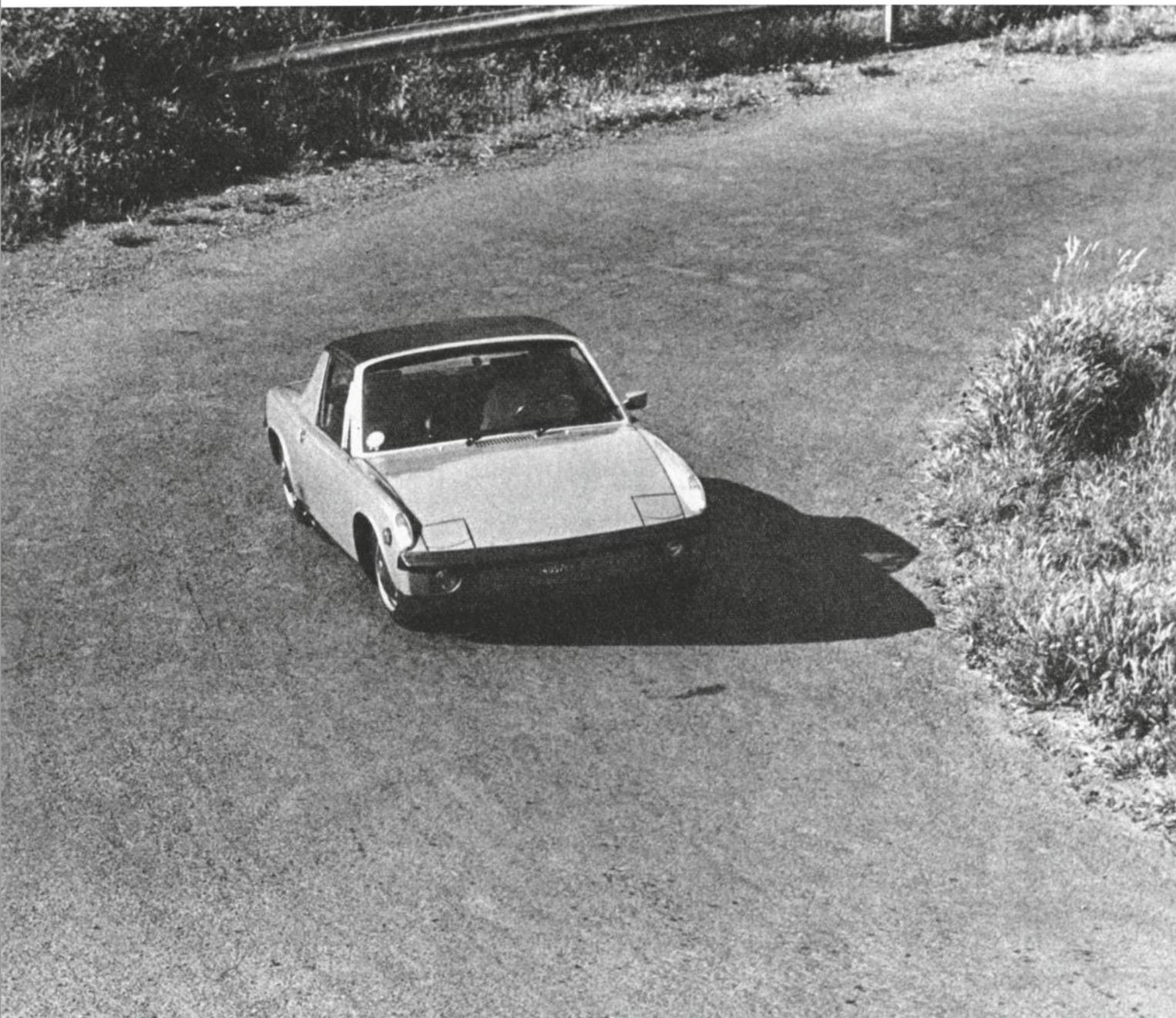
In questi ultimi tempi la disposizione del motore al centro si è ormai completamente affermata nel campo delle vetture da competizione, e da questo al campo delle macchine sportive il passo è stato breve; molte gran turismo di un

certo prestigio oggi adottano il motore al centro.

Queste automobili, generalmente acquistate da appassionati piuttosto esperti, che conoscono già molti « segreti » della guida, finora venivano costruite in numero limitato; adesso invece con la Volkswagen Porsche « 914 » per la prima volta il motore al centro entra nella produzione di gran serie. Per questo, oltre che per il successo che questo tipo di vettura sta

incontrando, ci soffermiamo sulla guida che la particolare disposizione del motore al centro consiglia.

Se tutte le vetture da competizione adottano il motore al centro ciò significa che tale disposizione assicura una tenuta di strada nettamente migliore, però è anche vero che nelle automobili da corsa, dove il peso maggiore (circa il 30%) è costituito dal motore, il rapporto ponderale motore/macchina è diverso, e quindi



## UNA GUIDA PER GLI ESPERTI



Le due foto illustrano il comportamento in curva della vettura sovrasterzante (la « 911 ») in controsterzo, e della « 914 » neutra che percorre la curva senza correzioni allo sterzo.

questa disposizione influisce più decisamente sul comportamento della vettura in curva.

Il vantaggio sensibile delle vetture con motore al centro è dovuto soprattutto alla diminuzione del momento d'inerzia della vettura stessa, fattore di importanza fondamentale per quanto riguarda la tenuta di strada. Questa migliora col diminuire di tale momento. Il momento d'inerzia a sua volta varia a seconda della distanza del motore inteso come massa dal baricentro della vettura: ovviamente aumentando tale distanza aumenta l'inerzia al movimento rotazionale del veicolo. Il va-

lore di questa inerzia è quindi inferiore nelle vetture con motore al centro, e perciò il motore al centro permette di avere macchine con un inserimento in curva molto migliore di quelle a disposizione di masse tradizionali. Se poi (eventualità teorica) la distanza tra baricentro e le masse è zero, la vettura in curva seguirà la sua traiettoria sino al limite di aderenza senza dar luogo a fenomeni di sbandamento.

Questa superiorità delle vetture a motore centrale nella tenuta di strada dà a chi è al volante particolari sensazioni. La stabilità è tale che ci si avvicina al limite

di aderenza con grande facilità senza effetti di sovra o sottosterzo, quindi con comportamento neutro. Se però un guidatore di scarsa esperienza e sensibilità si fida troppo di queste qualità di tenuta di strada può avere sorprese sgradevoli. Infatti mentre nelle macchine tradizionali, cioè con motore al di fuori degli assali, l'approssimarsi del limite di aderenza, e quindi dell'uscita di strada, viene preannunciato da sbandate o imbardate (è il caso della classica « scodata ») nelle vetture a motore centrale questo « campanello d'allarme » non esiste; solo piloti di grande sensibilità ed esperienza possono avvertire quando è giunto il momento di effettuare la possibile manovra di emergenza.

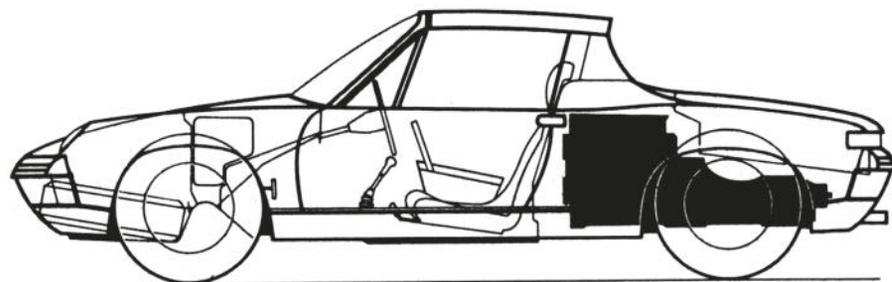
Ci sono poi altre precauzioni da tenere presenti. L'automobile a motore centrale risente molto di più dei movimenti del volante (e quindi dello sterzo) che altri tipi di vetture.

Per esempio il controsterzo che si può effettuare con una certa tranquillità nelle vetture con motore a sbalzo posteriormente, grazie al maggiore potere direttivo del retrotreno che tende a fare chiudere la curva, in quelle a motore centrale la manovra deve essere effettuata con una certa cautela, perché ogni « richiamo » o correzione dello sterzo viene immediatamente avvertito e provoca una deviazione dalla traiettoria. Nel caso della Volkswagen Porsche, in via teorica, la tenuta di strada risulterebbe ancora migliore grazie alla particolare natura del motore a cilindri orizzontali contrapposti, che contribuisce ad abbassare la posizione del baricentro.

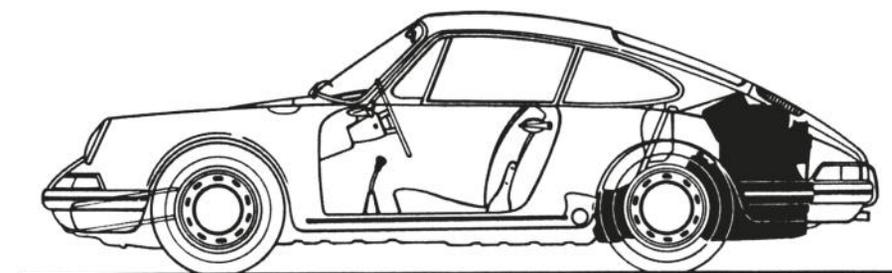
Conseguenza del motore al centro, è la migliore distribuzione dei pesi, che, avvicinandosi alla ripartizione del 50% sui due assali, permette di avere, grazie all'eguale deriva delle ruote, traiettorie in curva più precise.

Anche la frenata, sempre grazie all'eguale ripartizione dei pesi sui due assali, risulta migliore.

ROBERTO BONETTO



La disposizione del motore sulla « 914 » è, come si vede nel disegno, centrale. Nella condizione di minimo carico i centraggi sono 46% anteriormente e 54% al retrotreno; a massimo carico diminuisce il divario e si ha 48% all'avantreno e 52% al retrotreno.



Sulle Porsche « 911/12 » il motore è invece a sbalzo cioè all'esterno. Nella versione con motore a sei cilindri il peso gravante sull'assale posteriore è attorno al 60%. Ciò porta ad una guida con caratteristiche sovrasterzanti cioè con tendenza a « chiudere » la curva.

CARROZZERIA TIPO "TARGA" E BOXER **IN POSIZIONE  
POSTERIORE-CENTRALE.** NONOSTANTE,  
LA POTENZA CONTENUTA, LA 914 DIVERTE



## EVOLUZIONE

1975

### FU VERA PORSCHE

La 924 costituisce il modello di accesso al mondo Porsche. Con il passare degli anni la sua naturale evoluzione la porta ad avere prestazioni più elevate in parallelo a un aumento della cubatura del motore, che rimane sempre a quattro cilindri

### 924

La prima serie risale alla fine del 1975 e viene introdotta come model year 1976. Cerchi di lamiera, un solo specchietto, profili lucidi ai finestrini laterali, fiancate lisce. Motore a quattro cilindri aspirato di 1.984 cm<sup>3</sup> da 125 CV; velocità 200 km/h

1978

### 924 TURBO

Con la 924 Turbo, la coupé tedesca entra in una nuova era: la potenza sale a 170 CV, la velocità a 225 km/h, i freni sono a quattro dischi, l'assetto più sportivo. Si riconosce per le nuove feritoie frontali, la presa Naca sul cofano e lo spoiler posteriore

1979

### 924 CARRERA GT

Al Salone di Francoforte viene presentata la 924 Carrera GT, dotata di motore sovralimentato e di intercooler, con 210 CV. I parafranghi allargati e la presa dinamica sul cofano anticipano per certi versi la linea della successiva 944 del 1981

1981-1982

### LA SOSTANZA NON CAMBIA

Per il model year 1982, uscito a fine 1981, la 924 fa registrare piccole variazioni di allestimento interno. L'anno seguente, lo spoiler alla base del lunotto entra nella dotazione di serie: il Cx migliora, passando da 0,36 a 0,33



### QUALITÀ TEDESCA

La plancia di poliuretano, dal design lineare, è ben fatta. Gli strumenti principali sono davanti al pilota, quelli secondari sulla console centrale. La cuffia di gomma della leva del cambio, a quattro marce (a cinque o automatico optional), verrà presto sostituita con una di pelle, così come il volante, che da

due razze passerà a un tipo con cuscino centrale rettangolare e infine a tre razze come quello della 911. I sedili, comodi e ben profilati, hanno il rivestimento centrale di tessuto con disegno a quadri, che sarà poi sostituito da uno spigato grigio. Dietro ci sono due strapuntini ribaltabili. Aria condizionata e specchi a comando elettrico a richiesta

**924 S**

La versione S della 924 viene lanciata nel 1985 come model-year 1986. Nuovo il motore a quattro cilindri di 2.5 litri aspirato da 150 CV, più elastico e fruibile a tutti i regimi. I cerchi sono di lega con disegno a cinque fori, detti "telefono"



# SVOLTA POPOLARE

NATA DA UN PROGETTO RIFIUTATO DALLA VOLKSWAGEN, LA **924** INAUGURA UNA FAMIGLIA DI **SPORTIVE CON SCHEMA MECCANICO TRANSAXLE** CHE SI DISTACCA DALLA TRADIZIONE "TUTTO DIETRO" DEL MARCHIO

di **Alfredo Albertini**

**T**ra Porsche e Volkswagen c'è sempre stato un legame molto stretto. Di più, è proprio grazie al fondatore della Casa di Stoccarda, Ferdinand Porsche, lo straordinario e celebre progettista, che è nata la prima auto del popolo. Era il 1937 e, una decina di anni più tardi, arrivò il primo modello con marchio Porsche, la 356, che beneficiava degli studi sul Maggiolino. La premessa è utile per inquadrare la nascita della 924 del 1975, il modello sportivo che prese il posto della Volkswagen-Porsche 914, la coupé-targa a motore centrale a quattro o sei cilindri realizzata, come dice chiaramente la sua stessa denominazione, in tandem tra i due marchi. La 924, in realtà, avrebbe dovuto essere una Volkswagen, perché è proprio con essa, dotata di motore anteriore e trazione posteriore che a Wolfsburg si sarebbe voluto dare un'erede alla 914. La strategia era del resto molto precisa quando, nel 1972, venne dato incarico alla Porsche di mettere in cantiere la nuova coupé, che, per motivi di razionalizzazione dei costi, avrebbe dovuto utilizzare molte parti meccaniche del gruppo Audi-VW. A Stoccarda si misero subito all'opera e presero come unità principale il motore dell'Audi

100, affidando lo studio della linea a Harm Lagay, un designer interno che ben conosceva il suo mestiere, ma anche le esigenze della potenziale clientela del modello. Mentre la progettazione procedeva speditamente, alla Volkswagen iniziò qualche ripensamento al riguardo. Il progetto cominciava infatti a rivelarsi troppo oneroso e, forse, anche poco adatto agli utenti della marca, poco inclini a modelli sportivi. Del resto, la coupé e la cabriolet Karmann-Ghia, che rimasero a listino per un tempo lunghissimo, non avevano certo ambizioni di questo tipo e, ciononostante, si erano vendute piuttosto bene persino negli Stati Uniti.

## PASSAGGIO DI CONSEGNE

Così, a malincuore, ma anche con la sensazione di essere liberati di un problema, i vertici di Wolfsburg cedettero nel 1973 i diritti alla Porsche, che, avendo a questo punto le mani libere, riprese in mano, modificandoli, molti dettagli, pur mantenendo a grandi linee la forma del progetto EA 425 (questa era la denominazione tecnica della coupé). La produzione fu affidata allo stabilimento di Neckarsulm, dove si erano costruite, tra le altre, le economiche Prinz 4. A novembre del 1975 venne così presentata ☺



## OGNI COSA AL SUO POSTO

La forma si caratterizza per il cofano lungo con i fari a scomparsa, i paraurti integrati con la scocca e il portellone di cristallo quasi orizzontale per accedere al vano bagagli. Questo esemplare della prima generazione monta le ruote di lega, quelle di serie sono simili, ma di acciaio stampato.

Il motore, a quattro cilindri in linea monoalbero a camme in testa, è collocato longitudinalmente. Si noti la disposizione razionale di tutti gli accessori



#### UNA BELLA SPINTA

La versione sovralimentata (model year 1979) è quasi identica a quella aspirata. Alcune piccole differenze permettono però di riconoscerla: feritoie supplementari, orizzontali sopra il paraurti e verticali nella parte inferiore, presa d'aria Naca sul cofano, cerchi di lega a imitazione dei raggi fissati con cinque dadi, specchietti diversi e in tinta con la carrozzeria, spoiler posteriore. Anche l'abitacolo non presenta novità di rilievo

➡ in Francia la 924, la nuova sportiva del marchio di Stoccarda, contraddistinta da un livello di finiture degno della migliore tradizione della Casa tedesca. Un modello che segnava anche una svolta non da poco, essendo la prima Porsche con motore anteriore e raffreddato ad acqua, una scelta in decisa rottura con la 911 che rimaneva (e rimarrà) sempre fedele alla formula "tutto dietro". La 924 si presentava con una linea piacevole e ben studiata sotto il profilo aerodinamico. Il cofano era lungo e spiovente, con un frontale senza una vera e propria calandra, fari a scomparsa e paraurti di poliuretano perfettamente integrati con la carrozzeria di acciaio, verniciati nel colore della scocca. Interessante la soluzione del grande lunotto quasi orizzontale che, aprendosi integralmente, permetteva di accedere al vano bagagli di 300 dm<sup>3</sup>, protetto da una tendina avvolgibile per riparare il carico da sguardi indiscreti. Compatta, la 924

era lunga 4,20 metri e piuttosto bassa, 1,27 metri, una quota che condizionava l'abitabilità, di chiara impostazione sportiva, con un assetto di guida sdraiato e il volante quasi verticale. Due i posti, nettamente separati tra loro dal tunnel della trasmissione, cui si aggiungevano un paio di strapuntini posteriori adatti solo a dei bambini. Cruscotto ben realizzato, con tre quadranti principali più tre strumenti secondari sulla console.

#### CON IL CAMBIO AL RETROTRENO

Ma passiamo all'aspetto tecnico, che su un'auto di questo tipo assumeva una valenza forse anche superiore a quello estetico. Come abbiamo visto, il motore non presentava caratteristiche particolarmente sportive: si trattava di un quattro cilindri di 1.984 cm<sup>3</sup> con potenza di 125 CV a 5.800 giri/minuto, disposto longitudinalmente con distribuzione monoalbero a camme in testa, albero motore su cinque supporti e iniezione indiretta Bosch K-Jetronic. Retrotreno con schema transaxle, ovvero con il gruppo frizione, cambio e differenziale in blocco sull'assale posteriore. Quattro le marce, velocità 200 km/h. Tra gli optional c'era la trasmissione automatica a tre rapporti, poco o per nulla richiesta sul nostro mercato, dove la 924 si

IL TURBO È DI MODA **A FINE ANNI 70**  
E LA PORSCHE SI ADEGUA CON UNA  
VERSIONE SOVRALIMENTATA DA 170 CV

**SI DÀ MAGGIORI ARIE**

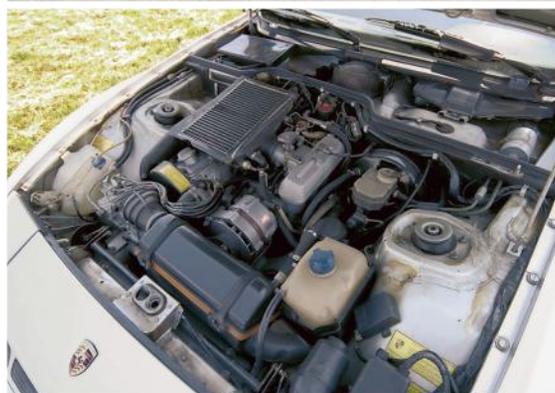
Nella foto a destra, è ben visibile la modifica al frontale che, sulla Turbo, si presenta con nuove bocche per una migliore ventilazione dei freni a disco e del radiatore dell'olio. Il motore mantiene la cilindrata di due litri, ma è sovralimentato con una turbina azionata dai gas di scarico. Diversi i pistoni e la testa, con condotti di aspirazione e scarico modificati. La potenza è di 170 CV, che saliranno a 177 per il 1981



## AI CLIENTI PIÙ SPORTIVI VIENE PROPOSTA IN SERIE LIMITATA LA CARRERA GT. ISPIRERÀ LA FORMA DELLA SUCCESSIVA 944



collocava, per prezzo, al top della categoria delle sportive di due litri. Era infatti a listino, quando la provò Quattroruote nel 1978, a 12.838.000 lire, ben più cara dell'Alfa Romeo Alfetta GTV (9.534.000 lire) e della Lancia Beta coupé 2.000 (8.679.000 lire). Numerosi gli optional a pagamento, che facevano lievitare notevolmente il prezzo: vernice metallizzata 441.000 lire, cerchi di lega 68.400 lire, tetto amovibile 464.900 lire, aria condizionata 1.171.700 lire. Tra le altre caratteristiche ricordiamo le sospensioni indipendenti con schema MacPherson all'avantreno, freni a disco sulle ruote anteriori e sterzo a cremagliera non servoassistito (che risultava un po' pesante a bassa velocità e nei parcheggi). La carriera della 924 proseguì senza scosse fino al 1985: ne vennero prodotte oltre 121.000 unità. Poche le modifiche nel corso del tempo: per il 1980 arrivò di serie un nuovo cambio Audi a cinque marce (a partire dal model year 1978 era a richiesta e con schema "dog leg") e nella lista degli optional fu aggiunto lo spoiler posteriore di poliuretano nero. Con i model year 1982-83-84 arrivarono un migliore impianto di ventilazione, il volante a tre razze delle 911-928, la barra antirollio anteriore di serie, lo spoiler alla base del lunotto e il tettuccio a comando elettrico. A fine ➔

**ALLARGA I FIANCHI**

Al Salone di Francoforte del 1979 viene presentata la Carrera GT: la sovralimentazione con intercooler porta la potenza a 210 CV. L'assetto è rivisto in chiave sportiva, i freni sono maggiorati, i nuovi sedili trattengono meglio. In più ci sono cerchi speciali Fuchs, allargamento dei parafranghi ottenuto mediante appendici di plastica, spoiler di maggiore dimensione. Ne vengono allestite 406 unità



#### NESSUNA RIVOLUZIONE

Per il 1982 arriva il volante a tre razze da 38 cm di diametro (a richiesta quello sportivo a quattro razze da 36 cm con rivestimento di pelle). Esteticamente l'aggiornamento più vistoso è quello del model year 1983, che vede la presenza di serie dello spoiler alla base del lunotto, fino a quel momento distintivo dell'equipaggiamento standard della Turbo. Belli i cerchi di lega a raggi con disegno simile a quelli della Turbo, ma da 14" (anziché da 15") e con fissaggio a quattro fori

➡ 1978 venne introdotta la versione sovralimentata a iniezione elettronica con potenza portata a 170 CV grazie al turbo KKK. I tecnici di Stoccarda operarono anche sul motore, dove vennero adottati pistoni forgiati, una nuova testata, condotti di aspirazione e scarico, camere di combustione di diverso disegno. Tra le altre novità della Turbo, quattro freni a disco ventilati (sull'aspirata l'impianto prevedeva dischi davanti e tamburi dietro), frizione idraulica, cambio a cinque marce, assetto più rigido e barre stabilizzatrici. Esteticamente la Turbo si riconosceva per i nuovi specchietti in tinta con la carrozzeria, i cerchi di lega a raggi da 15" (a richiesta da 16") con fissaggio a cinque fori, le feritoie verticali nella parte inferiore del paraurti anteriore, le quattro bocche rettangolari poste tra i fari a scomparsa e la presa d'aria Naca nella parte destra del cofano. Era anche disponibile un'originale verniciatura bicolore che tuttavia fece piuttosto discutere (Quattroruote la definì "riprovevole").

Il prezzo della 924 sovralimentata (che si affiancava alla 924 aspirata) lievitò a 20.756.000 lire più, a richiesta, differenziale autobloccante (565.000 lire), impianto radio (755.000 lire), aria condizionata (1.327.000 lire), sedili di pelle (770.500 lire), vernice metallizzata (502.600 lire), ammortizzatori sportivi (164.000 lire), lavafari (167.500 lire) e molto altro ancora. Con il model year 1981 la potenza salì a 177 CV per una velocità di 230 km/h contro 225 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 8 secondi.

#### DIVAGAZIONI SUL TEMA

La 924 fu anche oggetto di alcune serie speciali come la Martini del 1977 (3.000 esemplari), la Le Mans del 1980 (1.030 esemplari), la 50° Weissach Special Edition del 1981 (1.015 unità). In particolare, la versione Martini fu realizzata in collaborazione con la Martini&Rossi a seguito della vittoria della Porsche nel Campionato Sport Prototipi del 1976 ed era verniciata di bianco con interni rossi e neri, fasce adesive rosse e azzurre sulle fiancate, cerchi ruota bianchi. La Le Mans aveva carrozzeria bianca con strisce colorate lungo i fianchi e scritte specifiche sui parafranghi ➡

LA LINEA, **FIRMATA DA HARM LAGAAY**,  
NON RICHIEDE AGGIORNAMENTI NEI  
QUATTORDICI ANNI DI PRODUZIONE

## LE "ALTRE" 924

IL PROTOTIPO È TRANQUILLO  
MA IN PISTA CORRE A 290 KM/H

**L**a 924 nasce come Volkswagen: il prototipo, denominato in codice EA 425, risale al 1974 ed è già equipaggiato con il motore a quattro cilindri di due litri da 100 CV invece dei 125 CV del modello di serie. Oggi questo esemplare si può ammirare al museo Porsche di Stoccarda. Sulla 924 di serie vengono offerti al cliente sin dall'inizio numerosi optional, tra i quali spicca il tettuccio asportabile, che si può aprire a compasso per migliorare l'aerazione dell'abitacolo oppure togliere completamente: un accessorio piuttosto costoso che incideva per il 4% sul prezzo della vettura. La possibilità

di correre in pista spinse la Porsche ad allestire alcune versioni più potenti e dall'assetto decisamente sportivo. Dopo la Carrera GT del 1979 (406 pezzi), nel 1981 vengono realizzate le 924 Carrera GTS e GTR con motore due litri sovralimentato da 245 e 375 CV (59 e 18 esemplari). C'è quindi la GTS Club Sport (15 esemplari), sempre del 1981, con cilindrata portata a 2.1 litri e 275 CV. Nella carriera della 924 non potevano mancare alcune serie speciali: Martini (1977, 3.000 unità); Le Mans (1980, 1.030 unità); Weissach 50° Special Edition (1981, 1.015 unità).

## ELEGANTE O SPORTIVA

1. Il tettuccio asportabile era disponibile sin dalla prima versione introdotta nel 1975.
2. La serie speciale Martini nacque nel 1977 e aveva livrea bianca come i cerchi ruota.
3. Nel 1981 venne realizzata la Carrera Club Sport da 275 CV con parafranghi più larghi.
4. Assetto da pista e alettone sovradimensionato per la Carrera GTR turbo del 1981.
5. L'antenna Volkswagen EA 425 del 1974 è esposta al Museo Porsche di Stoccarda.



1



3



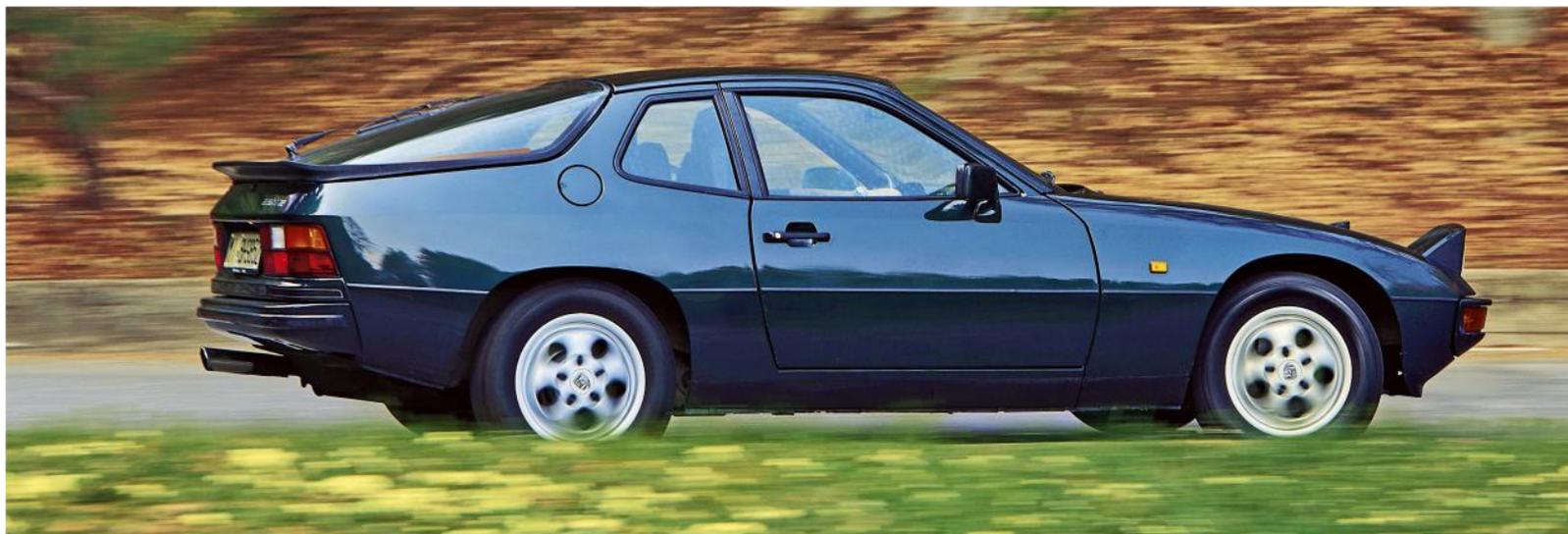
2



4



5



**PER UNA "S" IN PIÙ**

Con la fine del motore di due litri, nell'ottobre del 1985 per l'anno modello 1986, la 924 aggiunge la lettera S e monta il quattro cilindri di 2.5 litri della 944 nella versione aspirata da 150 CV (160 CV dal 1988). Dalla sorella maggiore 944 riprende freni e assetto. L'utile tergicristallo posteriore è di serie

↻ anteriori; la 50° Weissach Special Edition era di color zinco metallizzato con spoiler della Turbo, sedili sportivi firmati "Porsche" sugli appoggiatesta, aria condizionata di serie, tetto apribile, cerchi ATS con pneumatici maggiorati. La seconda generazione venne introdotta con il model year 1986, svelato a ottobre 1985: la nuova denominazione del modello divenne 924 S e il motore, sempre a quattro cilindri in linea aspirato, passò a 2.479 cm<sup>3</sup> con 150 CV

(160 CV dal 1988). Usciva così di scena il due litri. Si trattava della stessa unità della 944 (ricavata dal V8 della sorella maggiore 928) che, in parte, deluse la clientela, la quale si aspettava su questa nuova versione un sei cilindri che pareggiasse i conti con la rivale di casa, la 911. Della 944 riprendeva freni, assetto e interni. In ogni caso, il 2.5 litri venne progettato e prodotto interamente a Stoccarda e questo la rendeva una Porsche al 100%.

**DEDICATE ALLA GARE**

La 924 S rimarrà a listino fino al 1989 per un totale di quasi 17.000 esemplari ed era riconoscibile esternamente per i cerchi di lega a cinque grandi fori. Velocità 215 km/h, da 0 a 100 km/h in 8,4 secondi. Concludiamo con l'evoluzione sportiva della 924, che iniziò nel 1979 con il lancio a Francoforte della Carrera GT turbo da 210 CV (poco più di 400 esemplari), seguita nel 1981 dalla Carrera GTS (59 unità) e dalla Carrera GTR (18 unità), vere e proprie auto da corsa. Tra queste la più performante fu la Carrera GTS Club Sport da 275 CV con finestrini di perspex e parti in materiale sintetico (15 esemplari). Tutta un'altra cosa rispetto alla prima 924 con "appena" 125 CV, una potenza che molti porshisti ritenevano inadeguata alla sua classe. ●●

**IL MOTORE A QUATTRO CILINDRI DI 2.5 LITRI È PROGETTATO IN PORSCHE E CAMBIA IL CARATTERE ALLA 924**

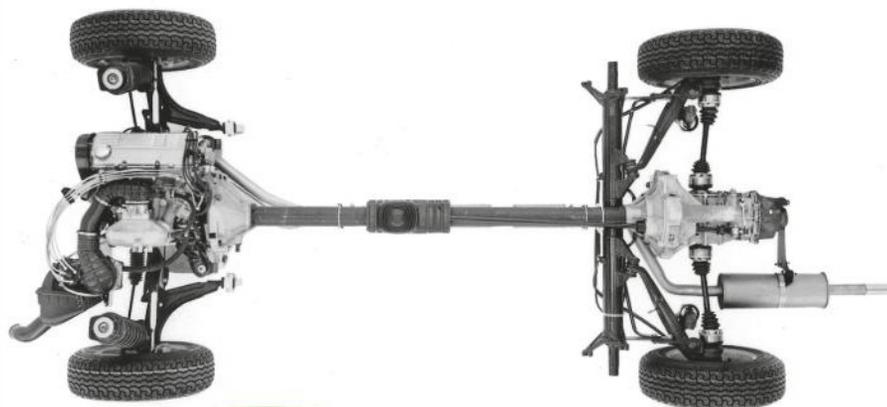
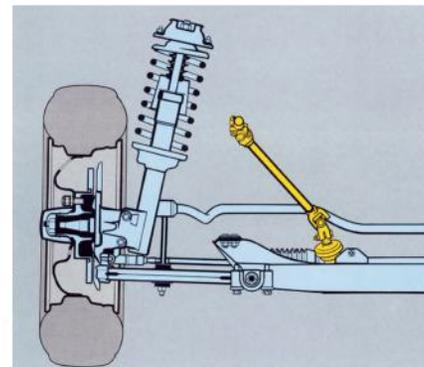
**IL CANTO DEL CIGNO**

Alcuni dettagli dell'ultima serie: gli specchietti a comando elettrico e i cerchi tipo 928. Il vano bagagli è piuttosto piccolo a causa dello schema transaxle, che prevede il gruppo cambio sull'assale posteriore. Il vano è ben rivestito di moquette e dispone di una tendina avvolgibile per coprire il carico. Ruota di scorta verticale. Esce di produzione nel 1989

**CON IL CAMBIO AL RETROTRENO****PER UN'OTTIMALE RIPARTIZIONE DEI PESI**

**P**rima Porsche di serie a motore anteriore raffreddato ad acqua, la 924 vanta una meccanica raffinata, non tanto nel motore, un quattro cilindri in linea di due litri di derivazione Audi, quanto nella disposizione del gruppo cambio-frizione-differenziale sull'assale posteriore (noto come schema transaxle), che ha come vantaggio primario un'ottimale distribuzione dei pesi, con benefici effetti sulla tenuta di strada e sulla stabilità. L'alimentazione è a iniezione indiretta Bosch K-Jetronic sin dalla prima versione, con pompa carburante elettrica. Le sospensioni sono indipendenti su tutte le ruote, anteriormente di tipo MacPherson e posteriormente con bracci obliqui trasversali, barre di torsione e ammortizzatori idraulici telescopici. Le barre stabilizzatrici sono inizialmente fornite solo a richiesta. Freni a disco solo all'avantreno

con servofreno (la Turbo avrà quattro dischi ventilati), sterzo a cremagliera senza servocomando. Il cambio di serie è a quattro marce, a richiesta a cinque oppure automatico a tre rapporti con convertitore di coppia. Scocca di acciaio.



# PORSCHE "924"

## PRIME IMPRESSIONI DI GUIDA

*E' o non è una « vera » Porsche questa nuova « 924 »?*

Con quest'ultimo modello, infatti, la Casa tedesca è venuta meno a tutti i suoi principi tecnici passando allo schema Transaxle (motore anteriore, cambio e trazione posteriori) del tipo già adottato dalla Lancia, dalla Ferrari, dall'Alfa Romeo, e persino dall'americana Pontiac « Tempest » del '61. I tecnici della Porsche hanno subito dichiarato i motivi che hanno determinato la progettazione di una tale vettura: era necessario risparmiare, limitare i costi di produzione e offrire a un pubblico più vasto e sempre meno disposto a spendere moltissimo una vettura con il marchio di garanzia Porsche.

Per questi motivi ritroviamo nella « 924 » moltissime componenti di altre automobili Audi, Volkswagen e Porsche: questo progetto era stato inizialmente studiato appunto per l'Audi. La produzione (circa 100 vetture al giorno) inizierà tra l'altro negli stabilimenti NSU a Kessel. E' interessante notare come la Porsche ha risolto gli accennati problemi scegliendo tra pezzi già prodotti. Il motore, dicono alla Porsche, deriva da quello della Audi « 100 », però la sua conformazione (cilindrata e distribuzione monoalbero a cinghia) è diversa. Le sospensioni seguono lo schema VW e Porsche (tipo « Golf » quelle anteriori, tipo « Maggiolino » e « 911 » quelle posteriori). Il gruppo cambio dovrebbe essere quello della Audi « 100 ». Anche i freni, ovviamente, sono quelli già usati nella produzione VW.

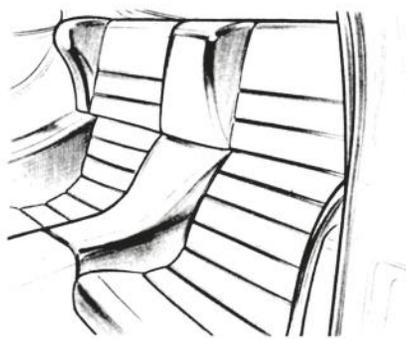
Si tratta quindi di una progettazione molto razionale: resta solo da verificare se l'aspirante cliente Porsche e quello tradizionale accetteranno una gran turismo che non ha sostanziali punti di vantaggio (almeno sulla carta) sulle più dirette concorrenti. La « 924 » infatti offre un motore monoalbero quattro cilindri, quattro marce e freni a disco solo davanti, mentre alcune sue concorrenti montano motori anche bialbero, cambi a 5 marce, dischi su tutte e quattro le ruote. In particolare è interessante vedere se la nuova « 924 »

riuscirà a superare anche in Europa le validissime « Beta coupé », o « Alfetta GT » e, negli Stati Uniti, la Datsun 6 cilindri.

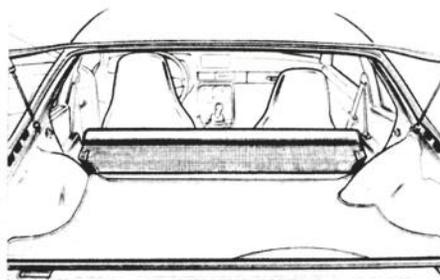
Vista « di persona », comunque, la « 924 » è assai più piacevole ed equilibrata che in fotografia.

E' moderna, slanciata, ben proporzionata e priva di eccentricità: in definitiva una « GT » stilisticamente a posto anche se, neppure nella linea, è agevole capire che si tratta di una Porsche. Caratteristico il frontale molto profilato con fari a scomparsa, calandra annegata nella carrozzeria, sotto al paraurti; caratteristica anche la coda tondeggiante che ricorda una « GT » poco nota, l'inglese Jensen « Interceptor ». Buono il coefficiente di forma dichiarato (0,39). Come detto la « 924 » ha gli stessi ingombri della « Alfetta GT » ma ha passo minore (2,4 invece di 2,5) ed è più bassa di 6 cm.

All'interno si nota subito che la « 924 » è in pratica una due posti con poco spazio dietro: è possibile alloggiarvi solo due bambini; una persona di altezza media infatti ci sta appena (sacrificate soprattutto le gambe) e tocca il soffitto con il capo. In compenso qui è possibile ribaltare lo schienale posteriore, che forma così un ampio piano di carico (anche se poco profondo). Posizione di guida tipicamente sportiva: volante basso, assetto allungato con sedile facilmente regolabile. La « 924 » sulle prime dà l'impressione di stare un po' infossati (la linea di cintura è alta e il sedile è basso); poi ci si trova bene



I sedili posteriori offrono abitabilità piuttosto scarsa per due persone.



Lo schienale posteriore si può ribaltare e ottenere così un ampio piano di carico.

### LA « 924 » IN SINTESI

- Motore anteriore a quattro cilindri in linea raffreddato ad acqua. Trazione posteriore. Distribuzione ad albero a camme in testa (cinghia). Alimentazione ad iniezione Bosch-K-Jetronic.
- Cilindrata 1984 cc. Potenza massima 125 CV DIN a 5800 g/m. Coppia massima 16,8 mkg DIN a 3500 g/m.
- Cambio a quattro rapporti tutti sincronizzati e in blocco con la frizione e con il differenziale.
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti Mc Pherson, con bracci trasversali oscillanti e ammortizzatori idraulici. Molle elicoidali. Retrotreno a ruote indipendenti, bracci obliqui oscillanti, barre di torsione trasversali con ammortizzatori idraulici a doppio effetto. Barre stabilizzatrici anteriore e posteriore a richiesta.
- Sterzo a cremagliera.
- Dimensioni e peso: passo 2,40 m - Carreggiata anteriore 1,41 m - Carreggiata posteriore 1,37 m - Lunghezza 4,20 m - Larghezza 1,68 m - Altezza 1,27 m. Peso a vuoto 1080 kg.
- Velocità: 204 km/h.
- Prezzo: 6.850.000 lire (IVA compresa). Inizio consegne a fine febbraio.

perché la visibilità è buona anche all'indietro grazie all'enorme lunotto. I sedili trattengono bene in curva e i pedali sono ben piazzati. La leva del cambio è a portata di mano, le marce si innestano bene, senza dover staccare la spalla dallo schienale.

La finitura è degna delle migliori tedesche, cioè impeccabile. Strumentazione completa e ben visibile: il volante ha forse dimensioni eccessive trattandosi di una sportiva. Discutibile l'efficacia del clacson.

Il comportamento stradale della « 924 » è ovviamente ciò che interessa, trattandosi di una Gran Turismo che è una Porsche più di nome che di



fatto. Il motore ha buona potenza, dà i suoi 125 cavalli progressivamente, senza bruschi strappi. Ciò che colpisce è soprattutto la sua straordinaria elasticità: ha una ottima coppia motrice in «basso» e si può viaggiare anche in quarta marcia senza tentennamenti o sussulti a soli 1000 giri: poi riprendere facilmente.

Stranamente questo quattro cilindri è un po' rumoroso a basso numero di giri: è invece più silenzioso a quelli più elevati. «Tira» benissimo sino a 7000 giri circa, poi una elevata rumorosità «metallica» avverte che si è giunti al limite di sfarfallamento. Cambio caratterizzato da una discreta manovrabilità, con una corsa abbastanza sensibile tra una marcia e l'altra. E' silenzioso e dolce negli innesti, però la nostra «924» incontrava difficoltà nei cambi molto veloci (c'è stato qualche impuntamento), che dovrebbero essere pressoché normali in Gran Turismo di questo tipo. Frizione con corsa piuttosto lunga.

I freni richiedono sforzo al pedale piuttosto contenuto (c'è il servocomando) e alle medie velocità non disturba disporre di freni a disco solo anteriori; nelle frenate ad alta

velocità quattro dischi avrebbero dato maggiore affidamento su una GT da 200 all'ora.

Lo sterzo a cremagliera è piuttosto rapportato (oltre tre giri e mezzo per una sterzata completa): è una caratteristica apprezzabile a bassa velocità e in manovra (il diametro di sterzata è molto ridotto): lo è meno nella guida sportiva. In autostrada anche alle velocità più elevate (la «924» tocca i 200 di tachimetro) l'avantreno rimane bene attaccato per terra; però nelle curve più veloci e anche su strade con molte curve strette avremmo preferito uno sterzo meno rapportato (secondo noi, più adatto alle caratteristiche della vettura). Esso tuttavia assorbe molto bene gli eventuali ostacoli: anche incapendo in qualche buca lo sterzo non dà brusche reazioni. Buono anche il ritorno: veloce e graduale, non pone difficoltà di riallineamento all'uscita dalla curva. Uno sterzo riuscito, quindi anche se non proprio sportivo.

Il confort è una delle doti precipue della «924»: i sedili soffici trattengono bene pilota e passeggero; le sospensioni assorbono gli ostacoli, buche e sassi, senza che i passeggeri

li avvertano. L'ottimo confort influisce poco sulla tenuta di strada: l'aderenza è sempre buona (almeno sull'asciutto) però il percorso di prova, troppo breve, non ha permesso di studiare a fondo il comportamento della vettura. Nonostante l'equipaggiamento sportivo (barre antirollio davanti e dietro) il coricamento del corpo vettura ci è parso abbastanza evidente.

La «924» in curva è inizialmente sottosterzante: essa, come è quasi naturale date le sue caratteristiche meccaniche, tende inizialmente ad allargare la curva, e ciò è favorito dalla leggerezza dello sterzo; però, quando la vettura si è inserita nella traiettoria voluta, le sospensioni si assestano e la «924» si mantiene praticamente neutra e sicura lungo tutto l'arco della curva senza che siano necessarie correzioni con lo sterzo.

Solo quando la si spinge un po' di più, la «924» cambia leggermente comportamento, soprattutto in fase di uscita dalla curva: in questi casi si ha quasi sempre un sovrasterzo, un primo accenno di «scodata», correggibile con un leggero countersterzo.

R. BONETTO

PROVE SU  
STRADA



*E' veloce, consuma poco e, a richiesta, può montare il cambio a 5 marce*

# PORSCHE "924"



Si dice che la « 924 » sia stata la salvezza per la Porsche: la Casa tedesca, celebre per le sue auto sportive, dopo la crisi del '74, si trovò, pare, in serie difficoltà e grazie a questo modello riuscì a superarle.

La « 924 », inizialmente progettata per il gruppo Volkswagen, sorprese anche per la svolta tecnica che essa rappresentava: era la prima Porsche con motore anteriore (e raffreddato ad acqua) e trazione sulle ruote posteriori, mentre proprio la Casa di Stoccarda per anni era stata la più accesa sostenitrice del « tutto dietro » e del raffreddamento ad aria. La « 924 » precedette di poco la più raffinata e prestigiosa « 928 » a 8 cilindri (auto dell'anno 1978) indicando così la nuova strada tecnica scelta anche per il futuro dallo Studio Porsche.

Nata in anni molto difficili per le automobili di prestigio la « 924 » dopo circa due anni di produzione negli

stabilimenti Audi-NSU ha superato il traguardo delle 50.000 unità costruite: oggi se ne producono 100 al giorno. Entrata nel settore delle due litri sportive, dove incontra importanti concorrenti italiane (Alfa e Lancia), la « 924 » è più cara delle nostre due litri, anche a causa del valore del marco. Il suo prezzo, 12.838.000 lire (IVA compresa), è superiore di oltre il 20-35 per cento a quello della « Beta » o dell'« Alfetta » coupé.

Costruita con numerosi elementi della produzione di grande serie Volkswagen, la « 924 » monta un motore a quattro cilindri di 1984 cc; è in grado di sviluppare la potenza di 125 CV e, secondo la Casa, può raggiungere i 200 km/h. Tra le altre soluzioni meccaniche interessanti segnaliamo il recente cambio a 5 marce (fornito però a richiesta) disposto al retrotreno, secondo lo schema « Transaxle », e i freni a disco solo anteriori.



## ESTERNO

### UNA LINEA DISCRETA E RAZIONALE

L'aspetto della « 924 » di primo acchito non colpisce: la sua linea, essenziale, pulita risponde a precise esigenze funzionali e aerodinamiche; ogni particolare è stato studiato per ottenere la massima efficienza: dati questi presupposti si è ottenuta una vettura logica tanto che la stessa impostazione stilistica è stata mantenuta anche sulla ben più lussuosa « 928 ». Possiamo parlare, per quanto riguarda la « 924 », di uno « stile tedesco », forse un po' freddo, ma ineccepibile sul piano formale.

Potremmo anche aggiungere che ha minor personalità delle Porsche precedenti, anche se è presto per affermarlo.

Con linee così semplici è facile che per alcuni suoi particolari la « 924 » ricordi

altre vetture (di stile italiano) costruite qualche anno fa. A molti ad esempio la « 924 » fa pensare alla « Corvair Testudo » di Bertone (1967) o alla Jensen « Interceptor » di Vignale ('68). Tuttavia, nonostante tali somiglianze la personalità della coupé Porsche ci sembra indiscutibile. Elemento di rilievo l'ampio lunotto (dotato di tergicristallo), che occupa gran parte della coda, ed è apribile (con molle ad aria), dando così accesso al bagagliaio (piccolo). Interessante, nella sua semplicità, il frontale, ellittico e ben profilato aerodinamicamente nel quale sono inseriti i fari a scomparsa. I paraurti in poliuretano, che fanno corpo integrante con la carrozzeria stessa, sono elementi stilistici ancor più valorizzati sul modello « 928 ». Infine le dimensioni: la coupé « 924 » ha più o meno le stesse dimensioni dell'« Alfetta coupé GT » (4,20 x 1,68 m) però è più bassa (1,27 m invece di 1,33 m).

## INTERNO

### SI GUIDA SEMISDRAIATI. POSTI DIETRO SACRIFICATI

L'interno della « 924 » ha una piacevole impostazione « vecchio stile »: infatti l'abitacolo è diviso, longitudinalmente, dal grande tunnel di trasmissione. Per sedersi al volante occorre in pratica « infilarsi » nello spazio delimitato dal sedile, dal cruscotto e dal massiccio tunnel centrale.

Poiché il volante è pressoché verticale si ha la netta sensazione di guidare una sportiva dei tempi andati: la « 924 » infatti invita ad una guida a braccia allungate. Il sedile è confortevole e trattiene bene anche nelle curve veloci ma l'impostazione del posto guida, soprattutto per noi italiani, è un po' troppo « nordica », nel senso che per raggiungere ed azionare bene la pedaliera e la leva del cambio, cioè per assumere la posizione fisiologicamente più corretta, occorre avere braccia e gambe lunghe.

Non si deve far troppo affidamento sui posti dietro: sono di fortuna, possono venir utilizzati solo per brevi spostamenti e possono ospitare al massimo due bambini. Perciò la definizione di « 2 posti più 2 », come avviene spesso su tali coupé, è decisamente ottimistica.

I comandi sono studiati e costruiti con le solite accuratezza e pignoleria della Porsche: sia quelli sulla plancia che quelli sul piantone si raggiungono con facilità e in tutte le condizioni, senza eccessivi spostamenti.

La visibilità è condizionata dalla posizione di guida infossata: in marcia è buona, ma in manovra, dati il voluminoso cofano anteriore e la forma della coda, è difficile valutare esattamente gli ingombri della carrozzeria (nonostante le ampie superfici vetrate).

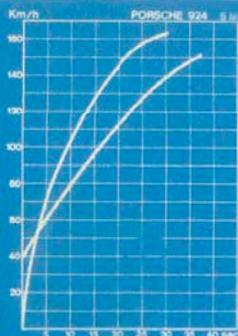
Lunotto e parabrezza, per le loro ampie dimensioni e la loro curvatura, provocano, in particolari condizioni, qualche riflesso.

Quando piove i due eccellenti tergi (anteriore e posteriore) mantengono perfettamente puliti lunotto e parabrezza; ventilazione interna e accorgimenti aereo-



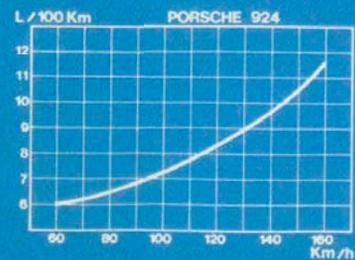
## LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI RILEVATE

VELOCITA' MASSIMA  
197,15 km/h



## CONSUMO (in V a velocità costante)

km/h	l/100 km	km/l
60	6,00	16,66
70	6,20	16,12
80	6,50	15,38
90	6,85	14,59
100	7,25	13,79
110	7,75	12,90
120	8,35	11,97
130	9,00	11,11
140	9,70	10,30
150	10,55	9,47



(segue da pag. 95)

dinamici (profili in plastica, ecc.) provvedono ad incanalare l'acqua correttamente mantenendo così puliti i finestrini laterali.

### INTERNO FUNZIONALE. FINITURA IMPECCABILE. BAGAGLIAIO PICCOLO

La plancia è esemplare per funzionalità ed accuratezza costruttiva: si tratta di un massiccio blocco in poliuretano morbido di forma semplice e piacevole: dà al pilota la sensazione di essere ben protetto e che tutto è al posto giusto. Davanti al pilota è contenuta la strumentazione fondamentale, ben disegnata, priva di riflessi, curata in tutti i particolari: anche in automobili più costose è difficile trovare di meglio. Contagiri, indicatore livello benzina, contachilometri sono facilmente consultabili. Quelli supplementari invece (voltmetro, manometro olio, orologio) sono contenuti nella console centrale e quindi di consultazione meno immediata. Efficace il potente impianto di ventilazione e riscaldamento dotato di ventilatore a due velocità e di quattro ampie bocchette: due alle estremità della plancia e due sulla console centrale. La finitura delle « 924 », seppure semplificata, è al livello delle Porsche più costose. Ogni più piccolo particolare, sia all'esterno che all'interno, rivela un approfondito studio per raggiungere un grado di finitura superiore a quello delle concorrenti: confrontando la « 924 » con le due litri italiane possiamo dire che lo scopo è stato raggiunto.

Ancora una volta (lo dobbiamo sempre rammentare quando parliamo di automobili tedesche) la componentistica è « l'arma vincente » della Porsche. La plancia, la console centrale e altre parti dell'interno sono un chiaro esempio di come si possono costruire pezzi semplici e ben curati in plastica anche in automobili di classe « media ». Moquette, pannelli e altri rivestimenti ricoprono perfettamente tutte le altre parti metalliche dell'interno.

I pannelli sulle portiere, i quattro sedili con fascia centrale in panno, le maniglie, le leve e l'accuratezza di montaggio fanno sì che la « 924 » meriti l'« ottimo » della nostra votazione.

Giova inoltre ricordare che all'esterno, dove tutte le lamiere sono perfettamente unite tra loro e accuratamente rifinite, la carrozzeria e la scocca, grazie ai trattamenti delle lamiere (zincate a caldo), sono garantite dalla ruggine per 6 anni senza necessità di trattamenti periodici protettivi. Il bagagliaio è, con l'abitabilità posteriore, uno dei « nei » della « 924 ». A causa della meccanica Transaxle (cioè con cambio sull'assale posteriore) lo spazio disponibile per i bagagli è esiguo (300 dmc). Solo ribaltando i due sedili posteriori si ottiene un vano sufficiente per i lunghi viaggi: la capacità sale così notevolmente. Il bagagliaio è ricoperto da una tendina in plastica avvolgibile ed è rivestito da morbida moquette che protegge le valigie. Accesso facile (il piano di carico è alto), grazie al lunotto posteriore apribile con due molle ad aria.

## La meccanica della Porsche "924"

Elemento fondamentale della meccanica « 924 » è lo schema Transaxle (motore anteriore, cambio posteriore), soluzione che dovrebbe assicurare una distribuzione di pesi costante in tutte le condizioni d'impiego. E' l'impostazione raffinata, anche se non del tutto originale, già usata in passato dalla Lancia « Aurelia » e dall'« Alfetta ». La Porsche tuttavia ha introdotto numerose altre varianti.

Il motore è un quattro cilindri, già adottato nella produzione Audi-Volkswagen, dotato di una buona potenza specifica (63 CV/litro). Sue caratteristiche principali: distribuzione ad albero a camme in testa a cinghia dentata, condotti di scarico e aspirazione da parti opposte, albero motore su 5 supporti e alimentazione ad iniezione indiretta, meccanica Bosch « K Jetronic ». Il cambio, posto sul retrotreno, nato come 4 marce, da circa un anno è disponibile anche a 5 rapporti con frizione posteriore in blocco col motore. Inoltre a richiesta viene fornita anche una trasmissione automatica.

Sospensioni a quattro ruote indipendenti: quelle anteriori sono più convenzionali (McPherson con triangolo stampato inferiore); quelle posteriori sono più interessanti: due bracci obliqui incernierati a una traversa con barre di torsione longitudinali (ispirati quindi alle Porsche precedenti) e ammortizzatori telescopici. Completano la fisionomia tecnica della « 924 » lo sterzo a cremagliera, i freni a disco solo all'avantreno con doppio circuito e servofreno.

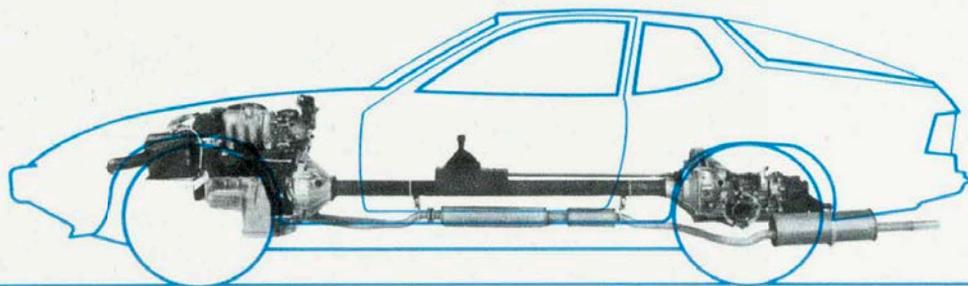
### PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

**Motore:** 4 cilindri in linea - Alesaggio 86,5 mm - Corsa 84,4 mm - Cilindrata 1984 cc - Rapporto di compressione 9,3 : 1 - Potenza max. 125 CV (DIN) a 5800 giri/min. (92 kW) - Coppia max. 16,8 mkg (DIN) a 3500 giri/min. (165 Nm) - Potenza specifica 63 CV/litro (DIN) (46,4 kW/litro) - Albero a camme in testa, cinghia dentata - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 4,5 litri - Iniezione Bosch K-Jetronic - Filtro aria a secco - Pompa carburante elettrica - Candele Bosch W 225 T 30 - Impianto elettrico 12 V, alternatore 1050 W, batteria 45Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 8 litri.

**Trasmissione:** Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco a comando idraulico - Cambio a 4 velocità (al retrotreno) tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,6 : 1; II) 2,125 : 1; III) 1,36 : 1; IV) 0,966 : 1; RM) 3,5 : 1 - A richiesta cambio a 5 velocità - Rapporti di trasmissione: I) 2,786 : 1; II) 1,722 : 1; III) 2,217 : 1; IV) 0,931 : 1; V) 0,706 : 1; RM) 2,503 : 1 - A richiesta trasmissione automatica, convertitore idraulico di coppia con scatola a ingranaggi planetari a 3 rapporti - Rapporti di trasmissione: I) 2,55 : 1; II) 1,45 : 1; III) 1 : 1; RM) 2,46 : 1 - Comando a leva centrale - Coppia conica ipode - Rapporti al ponte: 3,444 : 1 (9/31); o 4,714 : 1 (7/33); o 3,454 : 1 (11/38) per cambio automatico - Pneumatici 165 HR-14 e 185/70 HR-14.

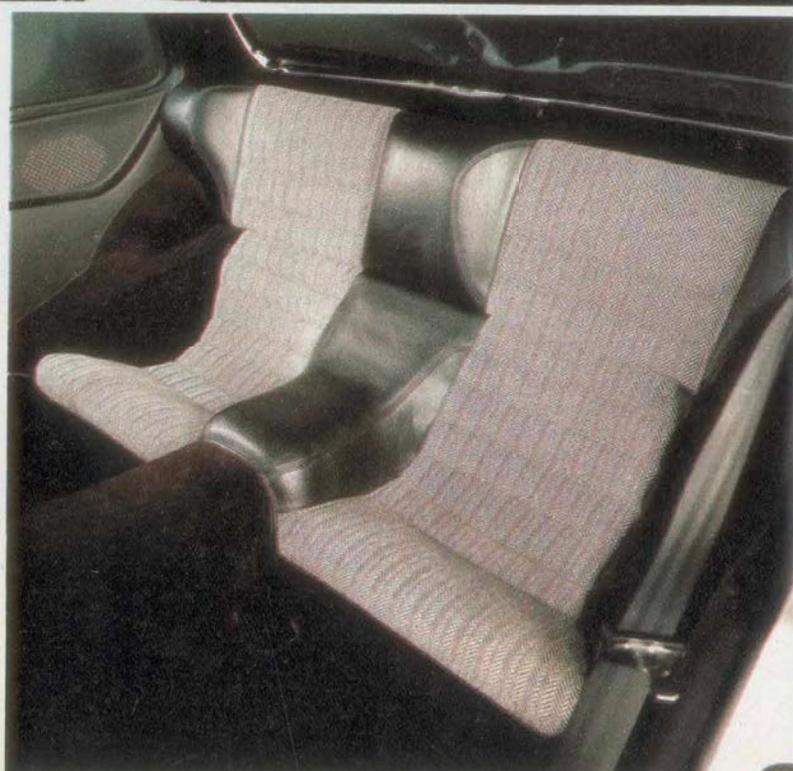
**Corpo vettura:** Coupé 2+2 - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti (Mc Pherson), molle elicoidali - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci obliqui oscillanti, barre di torsione trasversali - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - A richiesta barre stabilizzatrici anteriori e posteriori - Freni idraulici a pedale, a disco all'avantreno (doppio circuito) con servofreno a depressione - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 62 litri.

**Dimensioni e pesi:** Passo 2,40 m - Carreggiata anteriore 1,42 m - Carreggiata posteriore 1,37 m - Lunghezza 4,20 m - Larghezza 1,68 m - Altezza 1,27 m - Altezza minima da terra 12,5 cm - Diametro di sterzata 10 m - Peso a vuoto 1080 kg.



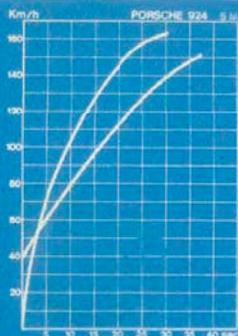
#### Disposizione « Transaxle »

Sulla « 924 » il motore (anteriore) è collegato rigidamente tramite un tubo (dentro il quale gira l'albero di trasmissione) al gruppo frizione - cambio - differenziale posteriori costituendo così un sistema rigido.



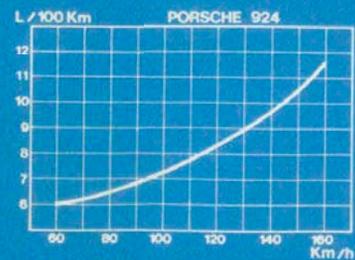
## LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI RILEVATE

VELOCITA' MASSIMA  
197,15 km/h



## CONSUMO (in V a velocità costante)

km/h	l/100 km	km/l
60	6,00	16,66
70	6,20	16,12
80	6,50	15,38
90	6,85	14,59
100	7,25	13,79
110	7,75	12,90
120	8,35	11,97
130	9,00	11,11
140	9,70	10,30
150	10,55	9,47



**BUONE PRESTAZIONI VELOCISTICHE**

Su strada la « 924 » è una vera Porsche? Diciamo subito che le qualità sportive « Porsche » ci sono, però le « due litri » italiane della stessa classe su strada non hanno nulla da invidiare alla concorrente tedesca.

Il motore della « 924 » è un quattro cilindri derivato da quelli già montati su altri veicoli del gruppo Volkswagen e impiegato per gli usi più svariati. Ha buone doti di potenza, soprattutto ai regimi medio-alti, e un buon campo di utilizzazione (tra i 3000 e i 5000 giri/min) però a basse velocità il suo funzionamento non è tra i migliori: ad esempio manca un po' di coppia ai regimi più bassi.

Tra le altre caratteristiche, non positive, del motore, segnaliamo alcune vibrazioni e una rumorosità elevata anche ai regimi intermedi: difetti sorprendenti trattandosi di una meccanica avallata dal nome Porsche. La buona aerodinamicità della vettura, unita alle buone doti di potenza, fanno sì che le prestazioni, soprattutto quelle velocistiche, siano di tutto rilievo. La « 924 » raggiunge i 197,15 km/h, percorre il chilometro con partenza da fermo in 30,33 sec e quello con partenza da 40 km/h in quinta in 36,17 sec.

Nella nostra « 924 » c'era il nuovo cambio a 5 marce (optional) che con un appropriato rapporto al ponte, sfrutta assai meglio del precedente 4 marce le caratteristiche di coppia e potenza del propulsore. I vantaggi sono notevoli, poiché si può marciare in quinta in autostrada a medie sostenute (140 km/h a circa 4200 giri/min) con evidenti vantaggi di silenziosità ed economia.

Lo sterzo, nonostante la sua notevole demoltiplicazione (4 giri per una sterzata completa), garantisce precisione di guida e rapidità di correzioni accettabili.

Solo su fondo sconnesso esso non riesce ad ammortizzare del tutto le reazioni; si avverte così qualche lieve colpo sul volante.

**TENUTA DI STRADA « PARTICOLARE », FRENI NORMALI, RETROTRENO RIGIDO**

La tenuta della « 924 » è ricca di sfaccettature: a basse e medie velocità la buona distribuzione dei pesi dà luogo ad un comportamento in curva pressoché neutro; diverso invece il comportamento quando si guida un po' sportivamente: in tali casi, date le caratteristiche delle sospensioni, nell'inserimento in curva la vettura tende a puntare sull'avantreno con decisione e allarga le traiettorie previste. Superata la fase iniziale occorre tenere presenti altre caratteristiche: la « 924 » si comporta come le sportive « vecchio stampo » e

**SU STRADA**



tende a derapare, sia pur dolcemente, poiché la particolare distribuzione dei pesi, le caratteristiche delle sospensioni e la potenza disponibile permettono di avere una trazione notevole sulle ruote. In tali situazioni è necessario un deciso e rapido controsterzo per contrastare la derapata: è questo il modo per portare la Porsche a livelli di guida elevati. Tale comportamento è gradevole per il pilota sportivo, però il controllo della vettura sul bagnato o sullo sconnesso è più « delicato » ed esige esperienza e precisione di guida notevoli.

Le sospensioni, morbide nella fase iniziale e dure in quella finale, provocano un certo scompensamento tra avantreno e retrotreno, avvertibile soprattutto sullo sconnesso. Tali caratteristiche unite alla rumorosità del propulsore presente ad alcuni regimi diminuiscono il confort, ottimo comunque quando si viaggia in autostrada.

La Porsche, nonostante le elevate prestazioni della « 924 », ha optato per l'impianto frenante misto: i dischi sono solo all'avantreno; la loro azione è sempre

corretta (la « 924 » si ferma in spazi sufficientemente contenuti) e inoltre resistono abbastanza bene al « fading » anche nell'uso più intenso.

**OTTIMA ECONOMIA DI CONSUMO**

Nonostante la sua impronta sportiva la « 924 » ha consumi da « economica »: poche altre « due litri » sono in grado, a parità di prestazioni, di consumare così poco su tutti i percorsi.

Merito delle caratteristiche del motore, della buona aerodinamica e della 5<sup>a</sup> che può essere sfruttata a lungo. A 130 km/h effettivi con soli 9 litri si percorrono 100 km; a 140 km/h il consumo rimane ancora inferiore ai 10 litri per 100 km (più esattamente è di 9,7 litri per 100 km). Anche nell'uso normale, su strada con traffico, si rimane su livelli sorprendentemente bassi: nei circa 4000 km percorsi la « 924 » ha ottenuto la media di 10 litri per 100 km, con « punte » estreme di 8,5 e di 12,9 litri per 100 km. Data la capacità del serbatoio carburante la « 924 » garantisce una autonomia di 500-600 km.

**ACCELERAZIONE**

400 metri: **16,34 sec.**  
1 km con partenza da fermo: **30,33 sec.**  
Velocità dopo 1 km: **163,63 km/h**

**RIPRESA**

1 km da 40 km/h in quinta: **36,17 sec.**  
Velocità dopo 1 km: **150 km/h**

**ACCELERAZIONE**

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 40	2,0
0 - 60	3,8
0 - 80	6,0
0 - 100	9,4
0 - 120	13,4
0 - 140	18,2

**RIPRESA IN V**

Velocità in km/h	Tempo in secondi
40 - 60	4,8
40 - 80	10,2
40 - 100	16,3
40 - 120	22,6
40 - 140	30,5

**CONDIZIONI ATMOSFERICHE DELLA PROVA**

Temperatura 10,6 °C - Pressione atmosferica 1017 millibar - Umidità relativa: 60 % - Vento trasversale 3,5 m/s.

**CARBURANTE**

Densità 749 gr/litro

# LA PAGELLA DELLA PORSCHE "924"

		★	★★	★★★	★★★★	★★★★★	
					★	★★	★ INSUFFICIENTE ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO
<b>ESTERNO</b>					★	★★	Linea semplice, funzionale ed elegante.
<b>ABITABILITA'</b>	SEDILE ANTERIORE SEDILE POSTERIORE ACCESSIBILITA'		★	★★	★★★	★★★★	Comoda davanti, scomoda dietro: i due sedili posteriori (con schienale ribaltabile) servono solo per brevi spostamenti o possono accogliere due bambini. Accessibilità buona per una coupé.
<b>ASSETTO DI GUIDA</b>					★	★★	Impostazione sportiva, quasi vecchio stile, infossata; il pilota guida semisdraiato, a braccia allungate. Volante basso e verticale.
<b>COMANDI</b>					★	★★	Comandi razionali, ben visibili e facilmente raggiungibili. Leva cambio corta e verticale.
<b>STRUMENTAZIONE</b>					★	★★	Dotazione completa (contagiri, manometro olio). Strumenti fondamentali facilmente consultabili: più difficile vedere quelli sulla console centrale.
<b>CLIMATIZZAZIONE</b>					★	★★	Climatizzazione efficiente in tutte le condizioni. Comandi facilmente azionabili.
<b>FINITURA</b>	ESTERNO INTERNO				★	★★	Finitura eccellente sia all'interno che all'esterno. Rivestimenti con materiali ottimi; panno pregiato sui sedili.
<b>VISIBILITA'</b>	ANTERIORE POSTERIORE			★	★★	★★★	Davanti un po' difficile a causa del grande cofano motore. Dietro facilitata dal grande lunotto (che però distorce un po' le immagini). « Accessori » (tergi ecc.) efficienti.
<b>ACCESSORI</b>					★	★★	Dotazione di serie buona. Molti gli « optional ».
<b>BAGAGLIAIO</b>			★	★★	★★★	★★★★	Scarsa capacità di carico dovuta al piano troppo alto. Possibilità di ribaltare lo schienale posteriore.
<b>MOTORE</b>	POTENZA ELASTICITA' SILENZIOSITA'			★	★★	★★★	Motore abbastanza potente ed elastico. Generalmente silenzioso, però di funzionamento un po' « ruvido ». Si avvertono vibrazioni e qualche rumore a regimi particolari (soprattutto a quelli più elevati).
<b>VELOCITA'</b>					★	★★	Molto buona grazie alla riuscita profilatura. Possibili medie elevate (140 km/h a soli 4200 giri/min).
<b>ACCELERAZIONE</b>					★	★★	Vettura brillante, nonostante manchi la tipica nervosità dei precedenti motori Porsche. Tempo sul chilometro con partenza da fermo notevole.
<b>RIPRESA</b>					★	★★	Non molto elastica, soprattutto sotto ai 3500 giri/min. Tempo sul chilometro notevole.
<b>FRENI</b>	EFFICIENZA RESISTENZA			★	★★	★★★	Freni buoni, non eccezionali (dischi solo davanti). Resistenza discreta; spazi d'arresto contenuti. Frenata corretta.
<b>CAMBIO</b>	MANOVRABILITA' RAPPORTI SINCRONIZZAZIONE			★	★★	★★★	Discreta manovrabilità, anche se un po' « dura ». Trasmissione piuttosto rumorosa e con qualche vibrazione. Ottima scelta di rapporti con 5ª lunga e molto utile in autostrada.
<b>FRIZIONE</b>					★	★★	Normale per una « sportiva »: sforzo al pedale un po' elevato.
<b>STERZO</b>	PRECISIONE DOLCEZZA			★	★★	★★★	Abbastanza preciso. Leggero in marcia, alquanto duro in manovra. « Ritorno » graduale.
<b>CONSUMO</b>	BASSE VELOCITA' MEDIE VELOCITA' URBANO				★	★★	Consumo molto ridotto in tutte le condizioni (grazie alla 5ª marcia) anche quando si sfruttano le qualità sportive della vettura. Si percorrono facilmente 10 km con un litro.
<b>CONFORT</b>					★	★★	Sospensioni « morbide » sul liscio; si induriscono parecchio anche sullo sconnesso più lieve. Rollio notevole in curva.
<b>TENUTA DI STRADA</b>	ASCIUTTO BAGNATO SCONNESSO			★	★★	★★★	Molto personale; ricorda quella delle sportive di una volta. Neutra alle basse-medie velocità, diventa sottosterzante nell'impostazione della curva quando si guida sportivamente. In uscita c'è sempre un sovrasterzo « deciso », controllabile a stento sul bagnato. Retroreno un po' « saltellante » sullo sconnesso.

**PREGI:**

- CONSUMO ECONOMICO
- PRESTAZIONI SPORTIVE
- ECCELLENTE FINITURA

**DIFETTI:**

- TRASMISSIONE RUMOROSA E MANOVRABILITA' CAMBIO
- POSTI DIETRO SACRIFICATI
- PREZZO ELEVATO

(Riproduzione riservata - ex artt. 65 e 7 Reg. Legge dir. d'autore)

L'ABITABILITÀ DELLA 924, QUI DOTATA DI TETTuccio  
APRIBILE-REMOVIBILE, **CONSENTE UN CARICO**  
**DI BELLEZZE** FEMMINILI. CHE COSA CHIEDERE DI PIÙ?



AUTONOTIZIE

# "924" col "turbo" è una vera Porsche

Pur non essendo stata la prima in assoluto ad adottare il turbocompressore nella produzione di serie, la Porsche è la Casa automobilistica che ha fatto la maggiore esperienza in questo settore; era quindi naturale che adottasse questo sistema per portare le prestazioni della « 924 » a livelli più consoni alle sue tradizioni: la versione « turbo » infatti ha una velocità massima di 225 km/h (oltre 20 più della versione aspirata) e raggiunge i 100 km/h in 7,8 secondi invece di 9,9 secondi.

Il motore della « 924 Turbo » deriva da quello della versione normale (che è poi il propulsore della Audi « 100 » due litri), ma è allestito direttamente dalla Porsche in una linea di produzione appositamente allestita a Zuffenhausen, dove vengono costruiti e collaudati tutti i motori Porsche.

La cilindrata è di 1984 cc, e la potenza di 170 CV (125 kW), a 5500 giri/min., è ottenuta grazie alla sovralimentazione a turbocompressore. Ad eccezione del mo-

noblocco e dell'albero motore, che sono sempre di origine Volkswagen-Audi, tutte le altre parti del motore sono state adattate: la testa è totalmente nuova, con camere di combustione di forma particolare, rapporto di compressione ridotto a 7,5:1; nuovi anche i pistoni e le valvole per resistere alle temperature e alle pressioni molto più elevate. Nel circuito di lubrificazione è stato aggiunto un radiatore per il raffreddamento dell'olio.

La parte più interessante è naturalmente il sistema di alimentazione, composto dall'impianto di iniezione Bosch K-Jetronic e dal gruppo turbina-compressore della KKK.

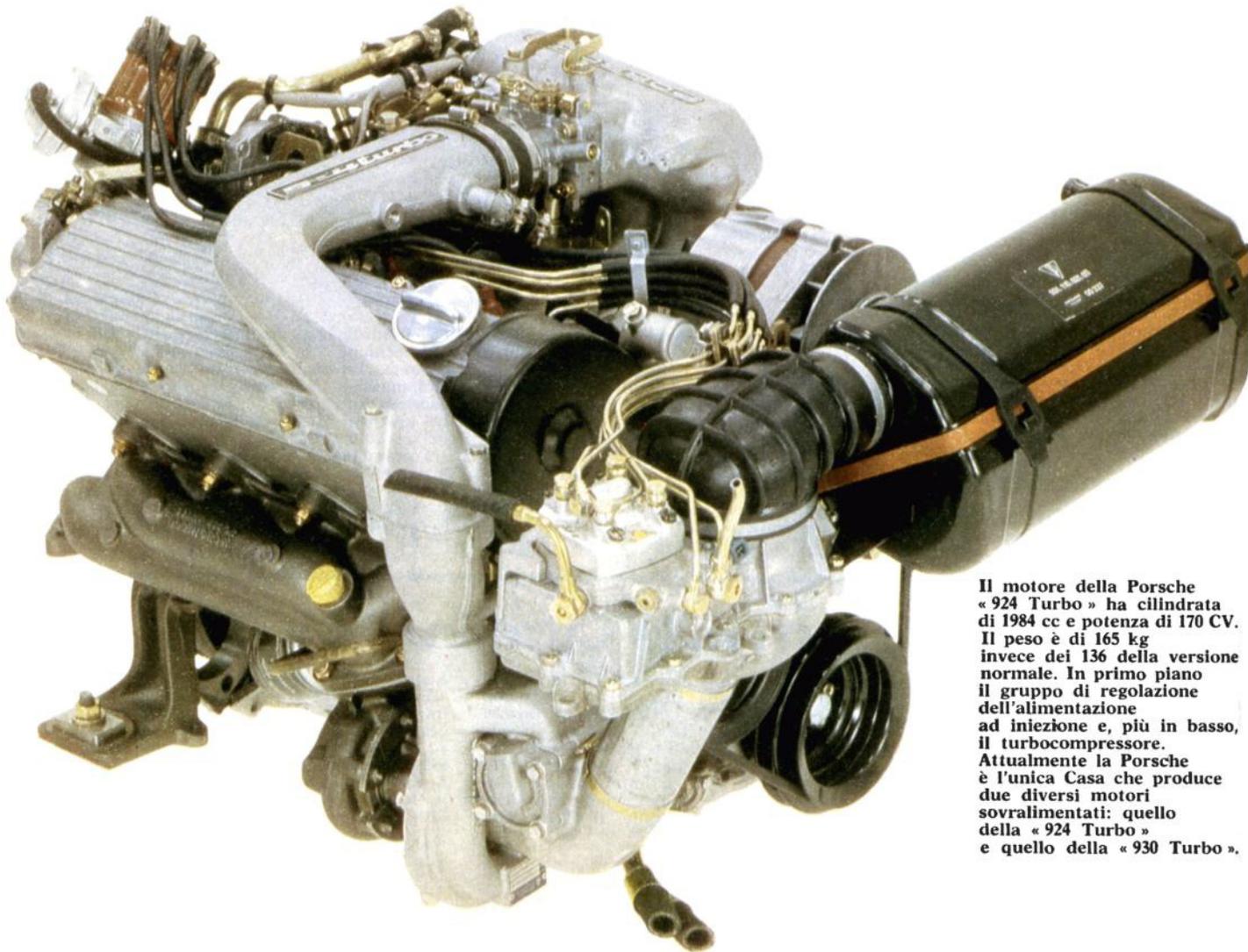
Lo schema è il seguente: l'aria entra dal filtro e passa attraverso il gruppo di regolazione dell'impianto di iniezione, successivamente arriva al compressore, (ovviamente azionato dai gas di scarico), dal quale viene inviata alla farfalla e quindi al collettore di aspirazione.

La pressione massima di sovralimen-

tazione è di 0,7 atmosfere e il gruppo turbina-compressore raggiunge a piena potenza la velocità di circa 90.000 giri/min.

Per regolare il funzionamento del compressore e evitare pericolose sovrappressioni vi è una valvola (« waste gate ») sul collettore di scarico, che all'occorrenza scarica parte dei gas combusti direttamente nello scappamento senza farli passare dalla turbina.

Il circuito di sovralimentazione della « 924 Turbo » ha anche una particolarità rispetto ad analoghi sistemi adottati da altre marche, consistente in un condotto di ricircolo dell'aria compressa; tale condotto è comandato da una valvola che quando si rilascia il pedale dell'acceleratore mette in comunicazione l'uscita del compressore con il condotto di entrata. In questo modo non si stabilisce nel condotto di aspirazione una sovrappressione che « frenerebbe » il compressore, rendendo meno pronta la successiva accelerata. Lo stesso dispositivo



**Il motore della Porsche « 924 Turbo » ha cilindrata di 1984 cc e potenza di 170 CV. Il peso è di 165 kg invece dei 136 della versione normale. In primo piano il gruppo di regolazione dell'alimentazione ad iniezione e, più in basso, il turbocompressore. Attualmente la Porsche è l'unica Casa che produce due diversi motori sovralimentati: quello della « 924 Turbo » e quello della « 930 Turbo ».**



Il frontale della « 924 Turbo » è caratterizzato da numerose aperture per l'ingresso dell'aria, necessarie per adeguare il raffreddamento alla maggiore potenza del motore.

è presente soltanto nel motore dell'altra Porsche sovralimentata: la « 930 Turbo ».

Le altre modifiche meccaniche rispetto alla versione « aspirata » riguardano la frizione, rinforzata e ora collocata anteriormente sul volano motore anziché posteriormente in blocco con il cambio, e l'impianto di frenatura che è stato potenziato con l'adozione di quattro grossi dischi autoventilanti.

Per lasciare spazio ai freni di maggiori dimensioni i cerchi hanno ora 15 pollici di diametro con pneumatici « serie 70 » (185/70 VR-15). A richiesta sono disponibili pneumatici più bassi e più larghi, montati su cerchi da 16 pollici (205/55 VR-16).

Il cambio, posteriore, in blocco con il

differenziale secondo lo schema definito « transaxle », è a cinque velocità, con rapporti piuttosto « lunghi » per sfruttare le doti di elasticità del propulsore.

Variato anche l'assetto, adattato alle nuove ruote e alle maggiori prestazioni; le barre antirollio anteriore e posteriore sono ora montate di serie.

La linea esterna della carrozzeria è praticamente immutata, se si eccettuano le nuove prese d'aria anteriori, rese necessarie dalle aumentate esigenze di raffreddamento; nella parte posteriore, alla base del lunotto-portellone, è stato montato un piccolo spoiler di gomma per migliorare le caratteristiche aerodinami-

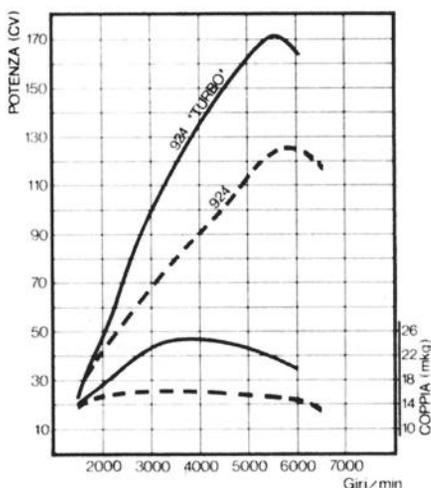


Alla base del lunotto posteriore vi è uno spoiler in gomma che migliora la già ottima aerodinamica della carrozzeria. I nuovi cerchi in lega hanno un diametro di 15 pollici; a richiesta si possono avere gomme più larghe su cerchi da 16 pollici.

## AUTONOTIZIE/PORSCHE - 924 TURBO -

che della vettura. Secondo la Casa costruttrice infatti il Cx della « 924 Turbo » è pari a 0,35, mentre la versione aspirata avrebbe un Cx uguale a 0,36.

Le vendite in Italia di questo modello dovrebbero iniziare dal febbraio prossimo. Il prezzo non è stato ancora precisato, ma si può indicare orientativamente attorno ai 20 milioni, cioè, grosso modo, 6 milioni in più di quello della « 924 » normale. □



**Il confronto fra le curve di potenza e di coppia dei due motori « 924 », normale e sovralimentato, mostra come l'adozione del turbo-compressore abbia consentito i considerevoli miglioramenti a tutti i regimi.**

## LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

**Motore:** 4 cilindri in linea - Alesaggio 86,5 mm - Corsa 84,4 mm - Cilindrata 1984 cc - Rapporto di compressione 7,5 : 1 - Potenza max. 170 CV (DIN) a 5500 giri/min. (125 kW) - Coppia max. 25 mkg (DIN) a 3500 giri/min. (245 Nm) - Potenza specifica 85 CV/litro (DIN) (63 kW/litro) - Valvole in testa - Albero a camme in testa, cinghia dentata - Lubrificazione forzata, filtro olio e radiatore supplementare sul circuito principale - Capacità carter 5,5 litri - Iniezione elettronica Bosch K-Jetronic - Filtro aria a secco - Pompa carburante elettrica - Candele Bosch W 280 P 21 - Impianto elettrico 12 V, alternatore 1050 W, batteria 45 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 7 litri.

**Trasmissione:** Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco a comando idraulico - Cambio a 5 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,16 : 1; II) 1,77 : 1; III) 1,21 : 1; IV) 0,93 : 1; V) 0,70 : 1; RM) 3,5 : 1 - Comando a leva centrale - Coppia conica ipoide - Rapporto al ponte 4,12 : 1 (8/33) - Pneumatici 185/70 VR-15 o 205/55 VR-16.

**Corpo vettura:** Coupé 2+2 posti - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti Mc Pherson, molle elicoidali - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci triangolari oscillanti, barre di torsione trasversali - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Barre stabilizzatrici anteriori e posteriori - Freni idraulici a pedale, a disco sulle quattro ruote con servofreno a depressione - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 66 litri.

**Dimensioni e pesi:** Passo 2,40 m - Carreggiata anteriore 1,42 m - Carreggiata posteriore 1,39 m - Lunghezza 4,21 m - Larghezza 1,68 m - Altezza 1,27 m - Altezza minima da terra 15 cm - Diametro di sterzata 10 m - Peso a vuoto 1180 kg.

**Prestazioni:** Velocità max. 225 km/h - Rapporto peso/potenza 6,9 kg/CV (DIN) (11,7 kg/kW) - Consumo carburante 9,2 litri/100 km.

Potenza fiscale in Italia: 20 CV.



## Al volante della "Turbo"

Ci siamo appena immessi in una delle quasi perfette autostrade tedesche con la « 924 Turbo »: in sorpasso « tiriamo » la quarta quasi al limite dei giri (5800). Non sembra di viaggiare a velocità elevata, però il contachilometri parla chiaro: siamo già a 200 all'ora! Passiamo in quinta e l'ago del tachimetro sale rapidamente per poi stabilizzarsi sui 240 km/h. Non avvertiamo nessuna particolare sensazione. La Porsche mantiene la sua traiettoria sul « dritto », passa nei curvoni veloci con sicurezza. Questo è il « biglietto da visita » della nuova Porsche, che ci ha dato subito un saggio delle sue qualità sportive.

I suoi pregi non finiscono qui: riduciamo al minimo la velocità; in quinta a 1000 giri essa dimostra una insospettata elasticità di marcia. Schiacciamo a fondo l'acceleratore e la « 924 » riprende in progressione senza troppe difficoltà. A 140 km/h, la massima velocità consentita in Italia, il motore supera di poco i 3000 giri/min. con vantaggi facilmente immaginabili per la sua durata.

Anche in altre occasioni il motore manifesta altre sue qualità. Su questa versione, a differenza di quanto avveniva sulla « 924 » normale, si apprezza a fondo la tecnologia Porsche. L'azione del turbo è vellutata, non dà il classico calcio nella schiena caratteristico di altre turbo. L'erogazione di potenza colpisce soprattutto per la sua fluidità, e i 170 CV sono controllabili facilmente. La silenziosità di marcia è buona ai bassi-medi regimi, l'elasticità notevole, poiché già sotto i 2000 giri si hanno ben 15 chilogrammi di coppia.

La facilità con cui la « 924 » raggiunge prestazioni elevate fa sì che improvvisamente, quasi senza accorgersene ci si trovi in curva oppure in coda ai veicoli più lenti a notevoli velocità: a questo punto, se si è costretti a frenare, ci si accorge anche del netto miglioramento dei freni. I quattro dischi ventilati (che sostituiscono l'impianto misto) fermano la Porsche correttamente in tutte le condizioni, senza scompensi; inoltre resistono bene al fading con uno sforzo al pedale limitato (c'è il servofreno).

Nel cambio ritroviamo la perfetta manovrabilità già riscontrata nella « 924 » normale. La frizione, nonostante l'aumento notevole della coppia, è sufficientemente leggera grazie al servocomando. Date le notevoli elasticità e coppia del motore la Porsche ha potuto mantenere rapporti lunghi, che consentono di viaggiare in autostrada a regimi

contenuti (velocità a 1000 giri in quinta: 40 km/h). Ad esempio con la seconda si arriva a 100 all'ora; con la terza si superano i 150 all'ora. Il tutto con un consumo che, stando alle prime impressioni, dovrebbe essere persino contenuto. Le modifiche o, meglio, i miglioramenti apportati dalla Porsche si avvertono anche nel resto della meccanica. Ad esempio lo sterzo (più demoltiplicato, del 5%, per elleggerlo in manovra) grazie alle caratteristiche dei pneumatici (Pirelli CN 36) è sufficientemente preciso sia in fase d'impostazione che all'uscita della curva. L'assetto di guida è quello della « 924 » normale. Si guida pressoché distesi, con volante quasi verticale e basso (e purtroppo non regolabile né in inclinazione né in altezza). I sedili falciano e trattengono bene anche in curva. Nonostante gli irrigidimenti alle sospensioni, inevitabili data la sportività della vettura, il confort è da considerare buono per il tipo di vettura: mantiene un molleggio soddisfacente e il rumore si avverte soprattutto agli alti regimi (unitamente a un fischio aerodinamico accentuato).

La tenuta di strada è abbastanza tipica, e comunque diversa (cioè migliore) da quella della « 924 » normale, per la variazione degli assetti, per il tipo di gomme adottate e soprattutto per il modo con cui viene erogata la potenza. La « Turbo » va guidata con delicatezza: è consigliabile entrare in curva non troppo velocemente, in rilascio, soprattutto per evitare il sottosterzo iniziale, che si ha anche in questa versione.

Si mantiene la vettura in leggera decelerazione (ma sempre in coppia) nella fase centrale della curva. Superato il momento critico della curva si può schiacciare a fondo senza timore: la « Turbo » non ha i prevedibili sovrasterzi di potenza (non c'è l'autobloccante) e si mantiene praticamente neutra.

Questa nuova « 924 » è una « vera » Porsche, che suscita una prima favorevole impressione; soprattutto riconferma l'attuale efficienza dei turbocompressori dimostrando i vantaggi ottenibili non solo nelle corse ma anche nelle automobili di produzione normale.

Attendiamo ora che anche i costruttori italiani si dedichino con attenzione ad automobili di questo tipo: immaginate che fantastica sportiva sarebbe una « Giulietta Turbo ».

R. B.

LA 924 È LA CAPOSTIPITE DELLE PORSCHE CON  
**SCHEMA TRANSAXLE:** MOTORE ANTERIORE E CAMBIO  
AL RETROTRENO, IN BLOCCO CON IL DIFFERENZIALE

**Getriebe hinten - Motor vorn**  
**Transaxle dazwischen**  
Mehr Fahrsicherheit -  
aktive und passive

**PORSCHE**  
Dr.-Ing. h.c. F. Porsche AG Stuttgart-Zuffenhausen · Printed in Germany · Oktober 1976 · Entwurf Werbeagentur Strönger



PROVE SU  
STRADA

# Porsche "924 Turbo"

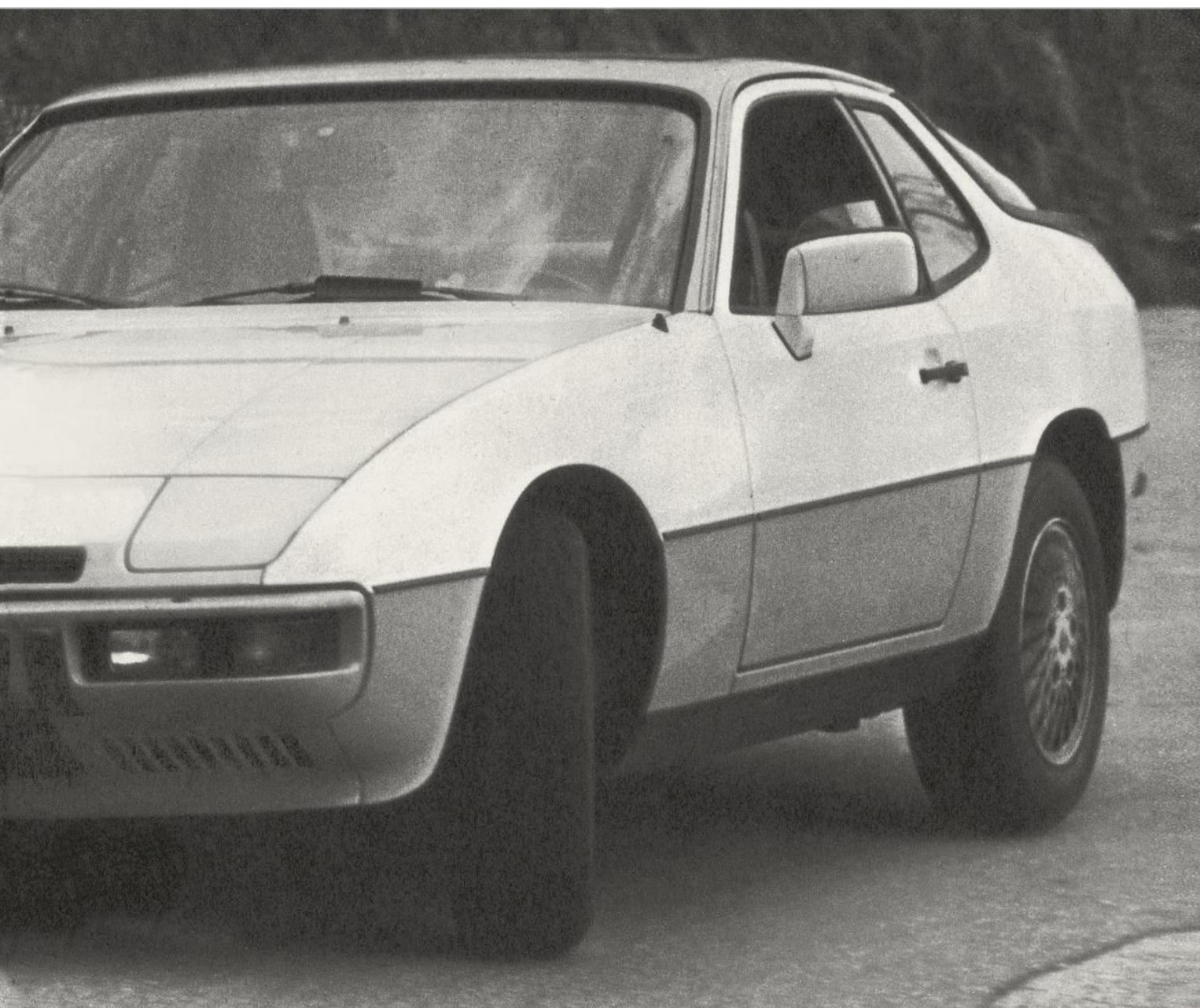
La « turbomania » è oggi più che per il passato alla ribalta: quasi non esiste modello sportivo o nuovo motore Diesel per il quale non si preveda, a breve o lunga scadenza, l'adozione del turbocompressore che fornisce notevoli vantaggi sul piano della potenza senza richiedere sostanziali modifiche alla meccanica.

La Porsche è una delle maggiori artefici dell'attuale rilancio. Fu tra le prime a riscoprirlo prima nelle competizioni (dalle « 917 » Can Am del '72 alle attuali « 935/936 ») e poi montandolo anche sulle vetture di produzione normale, dopo che esso era stato praticamente abbandonato da altre Case che avevano tentato l'esperimento circa dieci anni fa.

Oggi la Porsche è quindi tra le Case con maggiore

esperienza in questo campo della sovralimentazione: è l'unica a produrre due diversi modelli sovralimentati. L'adozione del turbo anche sulla « piccola » della Casa tedesca, cioè la « 924 » due litri (provata da « Quattroruote » nel luglio '78), è quindi coerente con il suo programma di evoluzione. Grazie al turbo è disponibile una sportiva, la « 924 », di notevole potenza (ben 170 CV) che consente di raggiungere anche 225 km/h.

Per una meccanica d'eccezione, prezzo d'eccezione: la sovralimentazione (e gli adeguamenti dello chassis a tale potenza) comporta un aumento di prezzo di oltre 6 milioni nei confronti della versione aspirata. La « 924 Turbo » costa infatti 20.756.000 lire IVA compresa.



**CASA COSTRUTTRICE** Dr. Ing. F. Porsche A. G. Stuttgart - Germania

**IMPORTATORE PER L'ITALIA** Autogerma S.p.A. - Via Germania, 33 Verona

**PREZZO DI LISTINO:** (IVA compresa) L. 20.756.000

**TERMINE DI CONSEGNA:** 2-3 mesi

**FORMA DI GARANZIA:** Integrale per un anno senza limiti di chilometraggio, comprendente i ricambi e la mano d'opera. Esecuzione gratuita di un'operazione di verifica e regolazione ai primi 1000 km con solo addebito del materiale di consumo (carburante e lubrificanti). Cambio olio e controllo ogni 10.000 km. Tan'andi a pagamento ogni 20.000 km. Garanzia lunga durata (6 anni) contro l'ossidazione del pianale

**TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE** L. 65.200

**POTENZA FISCALE:** 20 CV

**DATI VETTURA IN PROVA:** Motore n. 31010476 - Telaio numero 9249400422 - Pneumatici Pirelli CN 36 185/70 VR 15

**PRINCIPALI ACCESSORI A RICHIESTA:** (IVA compresa)

Ammortizzatori ai paraurti	L.	372.880
Differenziale autobloccante	»	565.000
Retrovisore esterno riscaldabile e regolabile elettricamente, lato passeggero	»	125.080
Impianto lavafari	»	167.560
Radio Stereo, antenna, 3 altoparlanti e schermatura motore	»	755.200
Antenna elettrica		188.800
Cerchi in lega leggera speciali	»	94.400
Ammortizzatori sportivi	»	164.020
Tettuccio estraibile	»	536.900
Faro antinebbia post.	»	29.500
Impianto condizionamento	»	1.327.500
Batteria 63 Ah	»	20.060
Verniciatura metallizzata	»	502.680
Sedili anteriori in pelle	»	770.540



PORSCHE « 924 TURBO »



## ESTERNO ★★★★★

### Era meglio la versione normale

La linea della « 924 » è un interessante esempio di moderna coupé sportiva. La semplicità delle sue soluzioni e l'armonia delle varie componenti contribuiscono a dare a questa coupé una sua ben precisa personalità, abbastanza discreta e destinata a mantenersi valida nel tempo. La semplicità della « 924 » normale purtroppo è stata lievemente alterata dall'aggiun-

ta di appendici aerodinamiche, quali lo spoiler posteriore o le prese d'aria necessarie per meglio raffreddare la meccanica. Riprovevole invece poi, la verniciatura bicolore.

La linea della « Turbo » rimane comunque aerodinamicamente molto valida e ciò

viene confermato dalle notevoli prestazioni (velocità e consumo) ottenute.

Infine le dimensioni: la « Turbo » ha più o meno le stesse dimensioni della « Alfetta GTV » (e cioè lunga 4,21 m, larga 1,68 m), però è notevolmente più bassa (1,27 m invece di 1,33 m).





L'interno della « 924 Turbo » è caratterizzato da ottimi rivestimenti. I sedili posteriori sono piuttosto scomodi.

**POSTO GUIDA ★★★★★**  
**Posizione semisdraiata**

L'assetto guida ha una impostazione « vecchio stile », che a noi piace particolarmente data la sportività della vettura: per sedersi in pratica occorre infilarsi nello spazio delimitato dal sedile, dal volante e dal massiccio tunnel centrale.

Il volante è pressoché verticale e, purtroppo, non è regolabile. Il sedile è confortevole e trattiene bene, ma l'impostazione generale è decisamente « nordica » poiché per raggiungere bene i vari comandi occorre avere braccia e gambe lunghe. Tutto ciò consiglia una posizione di guida piuttosto allungata, come nelle sportive di una volta.



La console centrale e la corta leva del cambio.

**INTERNO**

**ABITABILITA' ★★★**

**Dietro spazio insufficiente**

La « 924 » è definita una due più due, definizione decisamente ottimistica perché i posti dietro possono ospitare, al massimo, 2 bambini: lo spazio longitudinale è pressoché insufficiente e l'accessibilità difficoltosa.

Davanti, nonostante l'abitacolo sia diviso longitudinalmente dal grande tunnel di trasmissione, lo spazio è abbondante per due persone.



PCRSCHÉ « 924 TURBO »

**PLANCIA E COMANDI ★★★★★**

C'è il nuovo volante.  
Poche variazioni

C'è ben poco di diverso nei confronti della « 924 » normale. Plancia e comandi sono improntati alla massima razionalità. I comandi guida e quelli accessori sono ben collocati, facili da azionare anche in marcia, e sono esemplari per quanto riguarda la costruzione e la forma. La plancia è solo apparentemente semplice: in realtà è assai ben studiata, sia sotto il profilo funzionale che sotto quello della finitura. Oltre alle leve e alle levette, ben disposte rispetto al pilota, particolarmente interessanti i comandi guida: il volante è pressoché verticale e la leva del cambio, alta e corta, è facilmente azionabile.

**STRUMENTAZIONE ★★★★★**

Completa e di classe

I vari strumenti sono perfettamente visibili e disegnati con molto stile: quelli fondamentali sono disposti in posizione ottima per il pilota; quelli complementari si trovano sulla console centrale e quindi non sempre facilmente consultabili. Tra gli strumenti « importanti » non mancano, ovviamente, il contagiri, il manometro olio, il termometro acqua e la spia riserva carburante.

**CLIMATIZZAZIONE ★★★★★**

Impianto potente

Quattro le bocchette fondamentali (due al centro e due ai lati della plancia), oltre a quelle nella parte inferiore della plancia.

La temperatura desiderata si raggiunge facilmente, la ventilazione dinamica è buona e il ventilatore, a due velocità, è efficiente. I comandi, bene illuminati e ben disposti sulla console centrale, si raggiungono facilmente.

**VISIBILITA' ★★★**

Vettura « luminosa »

ma sedile troppo basso

La particolare forma della carrozzeria e

il sedile basso rendono difficile posteggiare, perché non si riesce a valutare bene (soprattutto se si è di bassa statura) l'ingombro esatto della vettura: perciò spesso è necessario quasi alzarsi sul sedile. Tutto bene in marcia: l'ampio lunotto (dotato dell'indispensabile tergilunotto), le ampie superfici vetrate, i fari allo iodio non pongono nessun problema, neppure quando si viaggia sotto la pioggia a velocità sostenuta.

**FINITURA ★★★★★**

Sempre di ottimo livello.

Scocca garantita per 6 anni

Ancora una volta la componentistica è l'« arma vincente » della Porsche. Nonostante il livello di finitura sia praticamente identico a quello della versione aspirata esso è apprezzabile, soprattutto per l'eccellente trattamento delle parti in plastica (come la plancia) e per i comandi. Notevoli anche i rivestimenti in panno tipo scozzese sulla parte centrale dei sedili e sui pannelli laterali. Giova inoltre ricordare che anche la carrozzeria della « 924 », grazie ai trattamenti delle lamiere (zincate a caldo), è garantita dalla ruggine per 6 anni, senza necessità di trattamenti protettivi periodici.

**ACCESSORI ★★★**

In pratica tutto è di serie

Su questa costosa « Turbo » in pratica tutto l'indispensabile è di serie. Ci sono numerosi accessori particolarmente utili, quali lo specchietto retrovisore regolabile dall'interno, le cinture di sicurezza con arrotolatore, il tergilunotto, i cristalli ad azionamento elettrico, i cerchioni in lega leggera, il sedile posteriore parzialmente ribaltabile, ecc. (vedi la nota completa qui sotto). A richiesta c'è abbastanza: tra gli « optional » interessanti: tetto apribile e condizionatore d'aria. Si avverte la mancanza su di una vettura del genere del volante e del sedile regolabili.

**QUANTO COSTANO I RICAMBI PIU' SIGNIFICATIVI DELLA « 924 TURBO » (IVA compresa)**

Corpo vettura	Lire
Parafango anteriore	211.000
Cofano motore	387.000
Porta	400.600
Paraurti anteriore	103.500
Gruppo ottico anteriore (completo)	51.500
Gruppo ottico posteriore	81.613
<b>Meccanica</b>	
Serie pistoni	601.300
Serie valvole (8)	289.000
Albero motore (completo)	492.000
Disco frizione	136.000
Disco freni anteriori	119.000
Serie pastiglie freni anteriori	138.200
Coppia conica	287.500

**BAGAGLIAIO ★★**

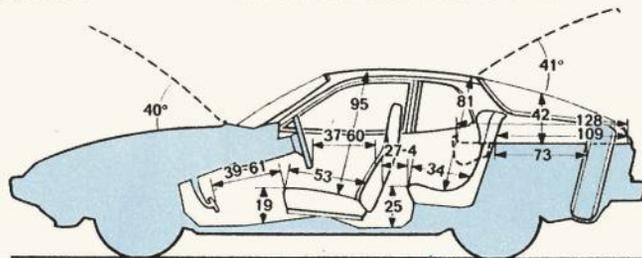
Piuttosto piccolo a causa della meccanica

Data la particolare trasmissione (con cambio al retrotreno) lo spazio per i bagagli è scarso (300 dmc) salvo quando si ribaltano i due schienali posteriori: solo così si può viaggiare con un buon numero di bagagli (250 dmc). In condizioni normali il vano è ricoperto da una tendina in plastica morbida avvolgibile. Facile l'accessibilità grazie all'ampio lunotto posteriore apribile con due molle ad aria.

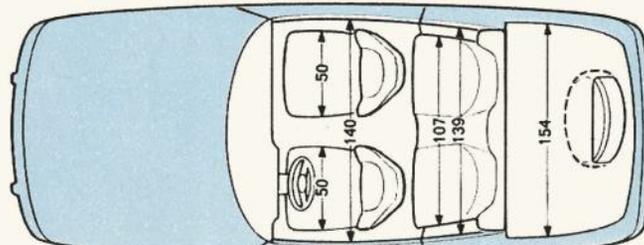
**GIUDICIAMOLA DAGLI ACCESSORI**

Autifurto bloccasterzo	●	Tergicristallo 2 velocità	●
Lunotto termico	●	Intermittenza tergilunotto	●
Cristalli atermici	●	Accendisigari	●
Parabrezza stratificato	●	Comandi riscald. illuminati	●
Appoggiatesta	●	Contagiri elettronico	●
Sedili reclinabili	●	Orologio	●
Volante regolabile	—	Termometro acqua	●
Tetto apribile	★	Manometro olio	●
Cambio a 5 velocità	●	Spia riserva carburante	●
Cinture di sicurezza	●	Spia freno a mano	●
Luci di retromarcia	●	Contachilometri parziale	●
Fari allo iodio	●	Cambio automatico	—
Faro posteriore antinebbia	★	Servosterzo	—
Chiave tappo benzina	●	Ruote in lega	●
Antenna radio	★	Alzacristalli elettrici	●
Servofreno	●	Impianto lavafari	★
Deflettori anteriori	—	Divano posteriore ribaltabile	●
Bocchette aerazione dinamica	●	Chiusura centralizzata	—
Luce vano motore	●	Paraurti assorbimento energia	★
Specchietto di cortesia	●	Tergilunotto	●
Specchio esterno reg. intern.	●	Condizionatore d'aria	★
Vano portaoggetti con chiave	●		
Tasche portiere anteriori	●		
Alette parasole orientabili	●		
Due posacenere posteriori	●		

● = di serie  
★ = a richiesta  
— = non previsto



Misure di abitabilità espresse in centimetri: corsa regolazione sedile anteriore 22 cm; capacità portabagagli circa 300 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado di apertura delle portiere e dei coperchi vano motore e bagagliaio.



## LA TECNICA

La parte più interessante della « 924 Turbo » è naturalmente il motore che è attualmente il « turbo » di serie con la potenza specifica più elevata: 85 CV/litro.

Il propulsore deriva dal 2 litri Volkswagen (o meglio Audi) che equipaggia la « 924 » normale e ne conserva il monoblocco e parte del manovellismo, differenti invece i pistoni, forgiati, e la testa. Questa è sempre con asse a camme in testa, azionato da cinghia dentata, ma i condotti di aspirazione e scarico e le camere di combustione sono stati completamente ridisegnati. Il rapporto di compressione è stato abbassato a 7,5:1 per compensare la pressione di alimentazione che, a pieno carico, è complessivamente di 1,7 bar.

Il sistema di regolazione della sovralimentazione è quello classico della Porsche con valvola di by-pass sullo scarico e riciclo dell'aria compressa. La valvola allo scarico interviene deviando parte dei gas combusti direttamente all'esterno quando la pressione di alimentazione supera il valore prefissato; il condotto di ricircolo invece rimanda l'aria dall'uscita all'entrata del compressore quando si rilascia l'acceleratore (e si chiude la farfalla a valle del compressore). In questo modo non si forma una contropressione nel collettore che rallenterebbe la rotazione del gruppo turbina-compressore e renderebbe meno pronta la successiva accelerata.

L'alimentazione è a iniezione, con impianto Bosch K-Jetronic. Le restanti modifiche si limitano all'adattamento delle sospensioni (taratura più rigida e barre antirullo di maggiori dimensioni) e dei freni (quattro dischi ventilati) alle aumentate prestazioni della vettura.

Per il resto ricordiamo che la « Turbo » ha sospensioni a quattro ruote indipendenti con McPherson anteriore e barre di torsione posteriori. Il cambio è del tipo trans-axle, cioè posto sul retrotreno, dotato di 5 rapporti.

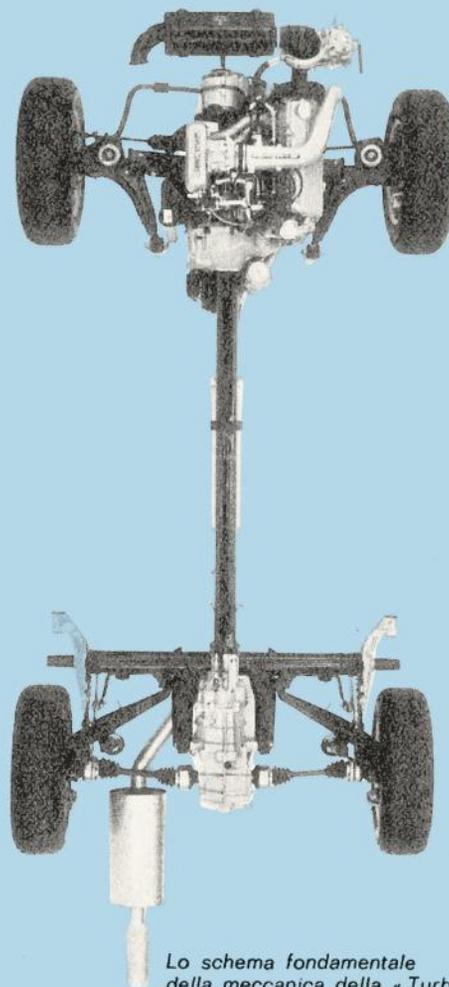
### LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

**Motore:** 4 cilindri in linea - Alesaggio 86,5 mm - Corsa 84,4 mm - Cilindrata 1984 cc - Rapporto di compressione 7,5:1 - Potenza max 170 CV (DIN) a 5500 giri/min (125 kW) - Coppia max 25 mkg (DIN) a 3500 giri/min (245 Nm) - Potenza specifica 85 CV/litro (DIN) (63 kW/litro) - Albero a camme in testa, cinghia dentata - Lubrificazione forzata, filtro olio e radiatore supplementare sul circuito principale - Capacità carter 5,5 litri - Iniezione elettronica Bosch K-Jetronic - Filtro aria a secco - Pompa carburante elettrica - Candele Bosch W 280 P 21 - Impianto elettrico 12 V, alternatore 1050 W, batteria 45 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 7 litri.

**Trasmissione:** Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco a comando idraulico - Cambio a 5 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,16:1, II) 1,77:1, III) 1,21:1, IV) 0,93:1, V) 0,70:1, RM) 3,5:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica ipoide - Rapporto al ponte 4,12:1 (8/33) - Pneumatici 185/70 VR-15 o 205/55 VR-16.

**Corpo vettura:** Coupé 2 + 2 posti - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti McPherson, molle elicoidali - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci triangolari oscillanti, barre di torsione trasversali - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Barre stabilizzatrici anteriori e posteriori - Freni idraulici a pedale, a disco ventilati sulle quattro ruote con servofreno a depressione - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 66 litri.

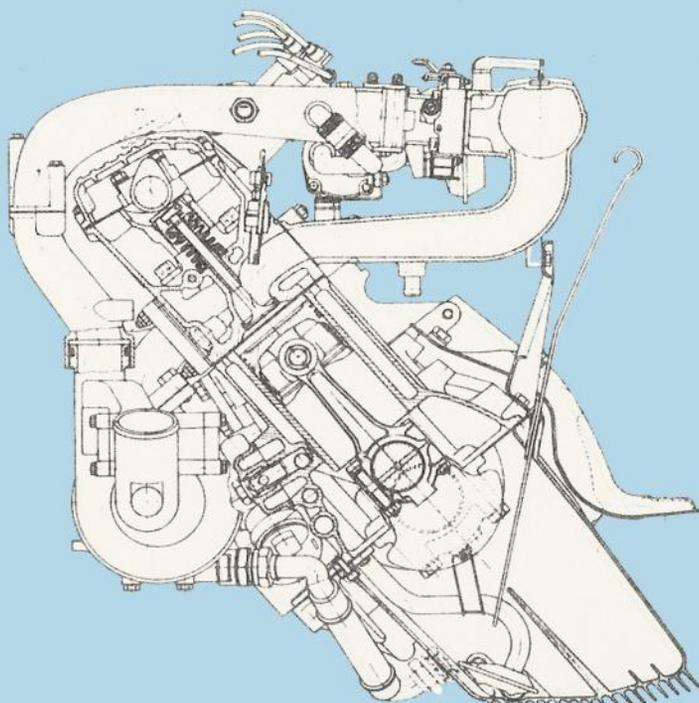
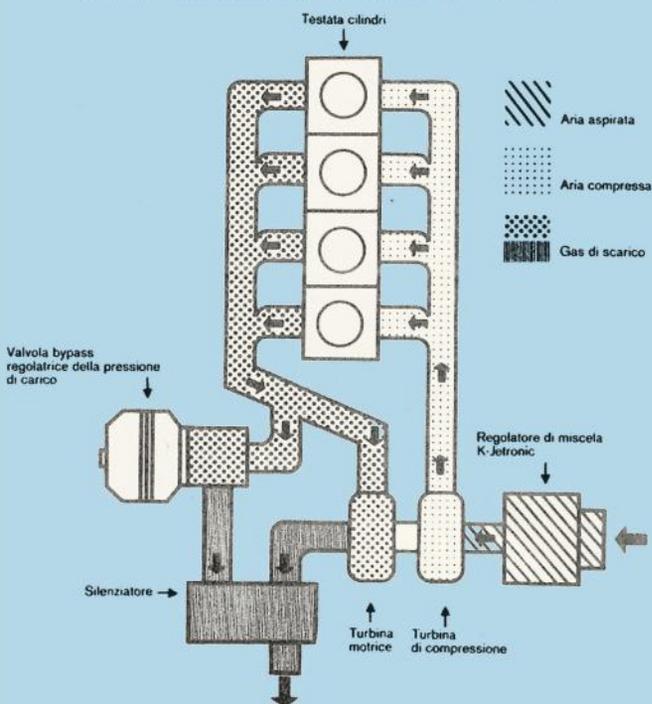
**Dimensioni e pesi:** Passo 2,40 m - Carreggiata anteriore 1,42 m - Carreggiata posteriore 1,39 m - Lunghezza 4,21 m - Larghezza 1,68 m - Altezza 1,27 m - Altezza minima da terra 15 cm - Diametro di sterzata 10 m - Peso a vuoto 1180 kg.



Lo schema fondamentale della meccanica della « Turbo »

*Schema semplificato del turbocompressore della « 924 ».*  
La turbina motrice, raccordata al condotto dei gas di scarico, e la turbina di compressione sono coassiali. La velocità della turbina motrice azionata dai gas di scarico raggiunge, al regime di piena potenza, i 90.000 giri/min. L'altra turbina aspira e comprime l'aria, quindi la manda nei cilindri alla pressione complessiva di 1,7 bar.

*Sezione del motore della « Turbo »: si noti la disposizione del « turbocompressore » e la nuova forma della camera di scoppio con diversa disposizione della candela. Albero a camme in testa con valvole allineate.*





## LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

### CONSUMI

Cambio in V

Velocità in km/h	CONSUMO	
	litri/100 km	km/litro
60	5,3	18,8
70	5,9	16,9
80	6,5	15,3
90	7,2	13,8
100	7,8	12,8
110	8,6	11,6
120	9,3	10,7
130	10,1	9,9
140	10,8	9,2
150	11,7	8,5
160	12,8	7,8

### VELOCITA' MASSIMA

Dichiarata: **225** km/h  
 Effettiva: **227,848** km/h

### ACCELERAZIONE E RIPRESA

SUL CHILOMETRO:

**ACCELERAZIONE** a minimo carico con partenza da fermo con uso del cambio:

Tempo impiegato:

**27,260** sec., media: **132,069** km/h  
 velocità d'uscita: **189,473** km/h

#### PROVA SEMAFORO

400 METRI con partenza da fermo:

**15,390** sec.

**RIPRESA** a minimo carico da 30 km/h in quinta:

Tempo impiegato:

**44,110** sec., media: **81,614** km/h  
 velocità iniziale: **29,752** km/h  
 velocità d'uscita: **144** km/h

#### ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 40	2,1
0 - 60	3,6
0 - 80	5,6
0 - 100	7,8
0 - 120	10,5
0 - 140	14,4

#### RIPRESA

Velocità in km/h	Tempo in secondi
30 - 60	14,4
30 - 80	24,0
30 - 100	31,2
30 - 120	37,6
30 - 140	43,0

# Comportamento su strada

## UN'AUTO PER « PATITI ». PRESTAZIONI ECCEZIONALI

La « Turbo » può essere apprezzata solo dagli appassionati perché quasi tutte le sue qualità specialmente per quanto si riferisce ad accelerazione e velocità si possono apprezzare solo guidando sportivamente: e proprio per le sue prestazioni così elevate è possibile ottenere anche altri buoni risultati che si concretizzano per esempio in un consumo contenuto in autostrada. Il motore sovralimentato dà soddisfazioni a non finire. Con i suoi 170 CV distribuiti su un peso di 1180 kg è in grado di « bruciare » il chilometro in soli 27,26 sec. e può superare i 227 km/h, risultati tra i migliori in assoluto da noi ottenuti. L'accoppiamento motore-turbo è qui particolarmente riuscito: la Porsche ha una esperienza quasi unica in questo campo e lo dimostra. Tuttavia rimangono le caratteristiche, non sempre positive, del « turbo ». Si è puntato molto sull'aumento di potenza (circa il 35 % in più nei confronti del motore aspirato) sacrificando inevitabilmente l'elasticità ai bassi regimi. Per questo al di sotto dei 3500 giri, limite al quale inizia la zona d'« influenza » del turbo, potenza e soprattutto coppia motrice sono scarse e si riprende con lentezza: è chiaramente avvertibile la caratteristica dei turbo sportivi, cioè una certa inerzia nei tempi di risposta alla accelerata o al rilascio. Se poi ci si dimentica che sotto il cofano c'è un turbo basta arrivare al limite dei 3500 giri/min. per accorgersene immediatamente.

Oltre questo limite l'accelerazione « schiaccia » quasi con violenza gli occupanti contro i sedili, la vettura sembra tirata da un invisibile elastico, e raggiunge prestazioni molto elevate; basta pensare che « tirando » la quarta al limite dei giri (5500 giri/min.) il contachilometri segna i 200 km/h!

Il motore, tolto il vuoto quasi assoluto ai bassi regimi, ha un funzionamento molto regolare. Notevole la silenziosità: anche a 200 all'ora di tachimetro il rumore non è mai troppo elevato.

## CAMBIO: MANOVRATELO CON PRECISIONE

Del cambio si può dire bene. La manovrabilità è accettabile anche se il funzionamento è un po' troppo « specializzato »: gli innesti sono molto precisi, però anche il pilota deve essere preciso nell'inserirli, altrimenti esso rifiuta le marce. I rapporti sono ben studiati, soprattutto per l'uso stradale, e decisamente lunghi (a 1000 giri in quinta si percorrono 39,7 km/h). Così la prima arriva sino a 60 km/h, la seconda sino a 100 km/h, la terza sino a 150 km/h.

Lo sterzo è diretto però non proprio leggero: la Porsche ha optato più per la precisione che per la comodità (contrariamente a quanto ha fatto sulla « 928 »), perciò il volante in manovra o nei tornanti di montagna è piuttosto pesante e faticoso. A ciò si aggiunge il caratteristico comportamento della vettura, sostanzialmente sottosterzante, e difficilmente

manovrabile. Avevamo espresso riserve sull'impianto frenante della « 924 »: sulla « Turbo » troviamo finalmente freni quali si addicono a una Porsche: dischi davanti e dietro (tutti e quattro ventilati) che non temono neppure le discese più tirate, e anche alle alte velocità sono in grado di fermare la vettura, rapidamente e senza scompensi. Non pensiamo che i fortunati utenti della « 924 » si preoccupino molto del confort, tuttavia farà loro piacere sapere che in autostrada è una vettura anche comoda: è sufficientemente morbida, e la rumorosità sia meccanica che aerodinamica è più che contenuta.

Tuttavia occorre tenere presente che alla Porsche ci si è preoccupati più della sicurezza che della comodità per cui non appena si incontra un po' di sconnesso le sospensioni si irrigidiscono e la vettura acquista la rigidità un po' « salterina » delle sportive purosangue.

## TENUTA PARTICOLARE: SOTTOSTERZA MOLTO

I vantaggi di un simile trattamento alle sospensioni si apprezzano nella tenuta di strada: nelle curve veloci la « 924 », nonostante la sua aggressiva potenza, ha buona aderenza. Il rollio, caratteristica negativa della « 924 » normale, qui è quasi scomparso: la « Turbo » è praticamente neutra, « deriva » poco (grazie anche ai pneumatici Pirelli « CN 36 », gli unici adottati) e le traiettorie in curva si possono correggere quasi con facilità. Meno convincente il comportamento nel misto stretto o meglio nelle curve di montagna: qui la « Turbo », a causa delle caratteristiche del motore, va guidata con una certa concentrazione: bisogna cioè adeguare il proprio stile di guida ai tempi di risposta del turbo, perché a volte la potenza alle ruote arriva quando meno la si desidera. A ciò si aggiunge una tendenza a volte irreversibile della « 924 » ad essere poco sensibile alla sterzata, tendenza non correggibile neppure accelerando violentemente per far derapare il retrotreno: ciò pregiudica notevolmente la maneggevolezza.

## CONSUMO: A VELOCITA' COSTANTE BEVE MENO DI UNA « MEDIA ». POI PERO' AUMENTA

Chi ha detto che le turbo debbono consumare di più? La « 924 » considerate la sua potenza e le sue prestazioni elevate consuma poco. Non è una caratteristica molto interessante per chi spende più di venti milioni per un'auto, tuttavia facciamo notare che la « Turbo » in autostrada è assai sobria: per esempio a 140 km/h, massima velocità concessa in autostrada, bastano meno di 11 litri per 100 km; a 160 all'ora 13 litri per 100 km.

A basse-medie velocità la « Turbo » consuma poco più di una Fiat « 131 »: e complessivamente solo il 10 % in più rispetto alla versione normale. Però se si vogliono gustare le accelerazioni del « Turbo » i consumi salgono quasi vertiginosamente e si consumano facilmente 15 litri per 100 km.

## CONDIZIONI ATMOSFERICHE DELLA PROVA

Temperatura + 15 °C - Pressione atmosferica 1008 millibar - Umidità relativa 88 % - Vento trasversale 0,5 m/s

## CONDIZIONI CARBURANTE

Densità 723 gr/l

## CONSUMI D'USO AUTOSTRADA

(tachimetro a 140 km/h):  
11,1 l/100 km

## STATALE

(tachimetro a 110 km/h):  
9,7 l/100 km

## MONTAGNA

16,1 l/100 km

## DIAMETRO DI STERZATA

11,5 m a destra;  
11,7 m a sinistra



LA 924 SI PROPONE COME UNA SPORTIVA "PRAGMATICA",  
CAPACE DI CONIUGARE **PRESTAZIONI, STILE, PRATICITÀ**  
E CONSUMI DI CARBURANTE CONTENUTI



**Shapely  
but practical**  
Performance coupled with  
very low fuel  
consumption

**PORSCHE**  
Dr.-Ing. h. c. F. Porsche AG Stuttgart-Zuffenhausen · Printed in Germany · Oktober 1976 · Entwurf Werbeagentur Strenger

**L'ANELLO MANCANTE**

La 944 si inserisce nella gamma Porsche tra la 924 e la 911, riprendendo la linea della prima e avvicinando le prestazioni alla seconda. Il motore è sempre a quattro cilindri, ma con potenze variabili tra 163 e 250 CV e con cilindrata da 2,5 a 3 litri

**944**

Svelata al pubblico al Salone di Francoforte, la 944 ha una linea che riprende quella della 924 Carrera GT. Motore aspirato di 2,5 litri progettato e costruito a Stoccarda derivato da una bancata del V8 della 928. Potenza 163 CV, 220 km/h

**944 TURBO**

La 944 Turbo mantiene la cilindrata della versione aspirata, ma la potenza sale a 220 CV, per una velocità di 244 km/h. Freni con pinze Brembo, intercooler, telaio e assetto rivisti. Nuovo paraurti anteriore, spoiler specifico, plancia ridisegnata

**944 S**

Meccanica ancora più raffinata per la 944 S. Il motore, sempre aspirato, ha 190 CV, due alberi a camme, testata a 16 valvole, barre antirollio maggiorate e modifiche all'assetto. Disponibili, ma a richiesta, Abs, differenziale autobloccante, airbag

**944 TURBO S - 944 S2**

Nel 1988 arriva la Turbo S, nel 1989 la 944 S diventa S2 e ha motore 16 valvole aspirato con cilindrata di tre litri, doppio albero a camme in testa, 211 CV. Dal 1989 è a listino la cabriolet S2 e Turbo. Per tutte la produzione termina nel 1991

# SINTESI PERFETTA

**ARIA DI FAMIGLIA**

La prima serie fa parte del model year 1982. Nella parte frontale si riconosce per i tamponi di gomma ai lati della targa, poi eliminati. I fari a scomparsa sono un'eredità della 924, di cui la 944 riprende la linea, allargata grazie ai nuovi parafranghi più estesi. Il motore ha quattro cilindri in linea con alberi di equilibratura e una cilindrata di 2.479 cm<sup>3</sup>

NELLA GAMMA PORSCHE A MOTORE ANTERIORE LA **944** SI COLLOCA TRA LA PIÙ ACCESSIBILE 924 E LA PIÙ COSTOSA 928. **ASPIRATA O TURBO**, HA PRESTAZIONI ECCELLENTI E UNA QUALITÀ ALL'ALTEZZA DEL BLASONE

di **Alfredo Albertini**



**N**el giugno del 1981 a Zuffenhausen, il distretto di Stoccarda dove ha sede lo storico stabilimento Porsche, si festeggiava l'uscita dalla linea di montaggio dell'esemplare numero 100.000 della 924. Ma anche la vittoria della 936/81 di Ickx-Bell alla 24 Ore di Le Mans. In quelle settimane un altro avvenimento segnava tuttavia la storia della Casa: vedeva infatti la luce la 944, la nuova coupé 2+2 equipaggiata con un inedito motore di 2,5 litri in alluminio progettato dalla Porsche, che sarà presentata al pubblico di Francoforte qualche mese dopo. Per realizzarlo, i tecnici utilizzarono il V8 della 928 e, da una delle due bancate, ricavarono un propulsore a quattro cilindri al quale aggiunsero due alberi di equilibratura per eliminare le vibrazioni. La nuova unità venne collocata in posizione anteriore longitudinale e abbinata, come nella 924, alla trasmissione transaxle, ovvero con il gruppo cambio, differenziale e frizione in blocco sull'assale posteriore. Alimentata a iniezione elettronica Bosch L-Jetronic, era sufficientemente potente, 163 CV, ma soprattutto era dotata di una coppia generosa e permetteva consumi ragionevoli.

**ACCESSORI INDISPENSABILI**

Le prestazioni erano al vertice della categoria e non troppo inferiori a quelle della 911. La velocità si attestava infatti a 220 km/h, con un tempo da fermo a 100 km/h di 8,4 secondi (la 911 SC correva a 235 km/h e impiegava 6,8 secondi sullo 0-100). Il prezzo era però più interessante



rispetto alla celebre sorella maggiore: nel 1985 era di 34.452.000 lire, contro 44.981.000 della 911, cui si potevano (o meglio, dovevano, per via di alcune carenze nell'equipaggiamento) aggiungere numerosi (e costosi) optional: 2.023.000 per l'aria condizionata, 2.277.000 lire per i cerchi fucinati, 923.000 per il differenziale autobloccante al 40%, 879.000 lire per il servosterzo, 262.000 lire per i tergilavafari, 838.000 lire per il tettuccio asportabile, 753.000 lire per la vernice metallizzata e altro ancora. La 944 costava tuttavia la metà della 928, tanto per restare nell'ambito dello stesso marchio, e permetteva a molti nuovi clienti di avvicinarsi al mondo Porsche, spendendo tuttavia il 50% in più di quanto sarebbe loro costata la 924 in versione aspirata. La linea della 944 derivava direttamente da quella della 924 Carrera GT, che tanto piaceva

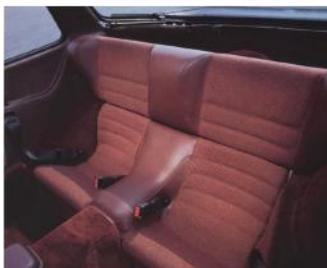
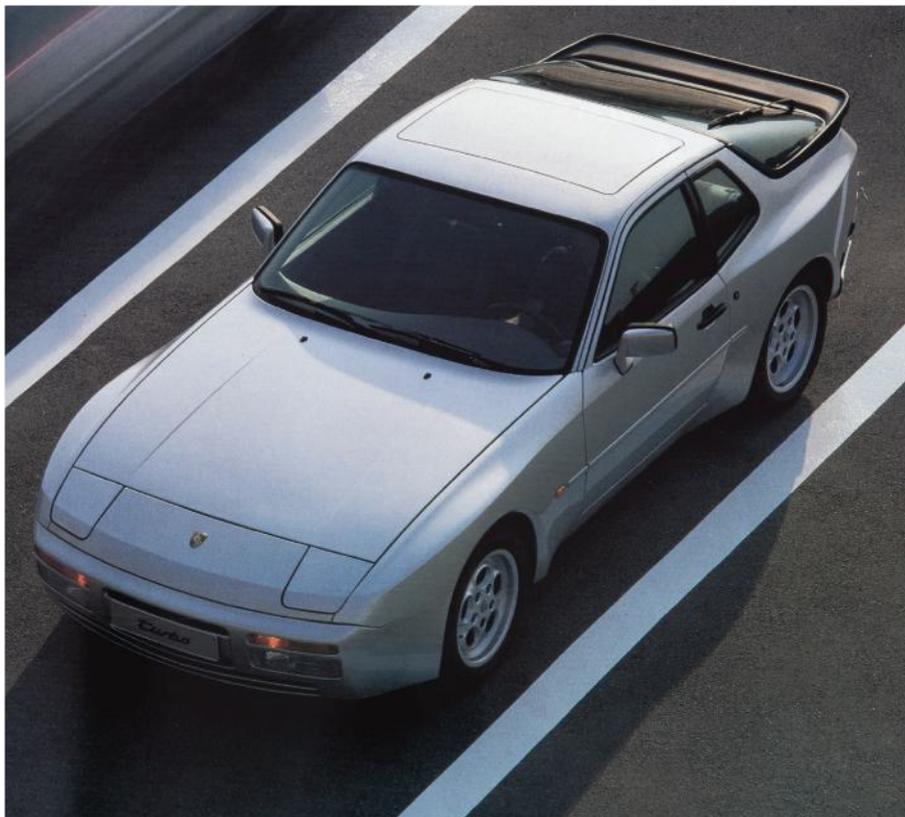
a Peter Schutz, il nuovo presidente e Ceo di Porsche, e si distingueva per i parafranghi anteriori e posteriori più larghi, perfettamente integrati con la scocca. Il cruscotto riprendeva invece, inizialmente, quello della 924. Tra le altre caratteristiche tecniche figuravano i freni a disco ventilati, il cambio manuale a cinque marce oppure automatico a tre rapporti e la barra antirollio all'avantreno. Nel 1985 l'interno venne rivisto grazie a una plancia completamente nuova, dalle forme arrotondate e ispirata a quella della 911, e ai pannelli delle portiere ridisegnati. Migliorava anche la climatizzazione, l'antenna venne integrata nel parabrezza, la batteria spostata posteriormente, il sedile abbassato, la colonna dello sterzo modificata con una differente inclinazione. La novità più importante di quell'anno fu tuttavia la versione Turbo che, ➔

#### COMODA PER DUE

L'abitacolo è, di fatto, lo stesso della 924 con il cruscotto a tre elementi inserito in un ovale dal fondo chiaro, come la console centrale, dove si trovano gli strumenti secondari, i comandi del clima e l'autoradio. Contagiri con la lancetta che si muove da destra verso sinistra; nello stesso quadrante, l'econometro. Cerchi ATS a cinque razze neri e grigio-argento. Spoiler posteriore più sporgente rispetto alla 924 Turbo



A METÀ DEGLI ANNI OTTANTA A STOCCARDA  
**SI ADEGUANO ALLA MODA DEL MOMENTO.**  
LA 944 METTE IL TURBO E PASSA DA 163 A 220 CV



**MODIFICHE RIUSCITE**

La vista dall'alto evidenzia l'allargamento dei parafranghi, perfettamente integrati con la linea originaria. Questo esemplare di 944 Turbo è dotato di tetto asportabile e riponibile nel bagagliaio. Il motore di 2.5 litri sovralimentato ha 220 CV. Nuovo il paraurti anteriore con prese d'aria maggiorate



per adeguarsi alla maggiore potenza (220 CV) e alle prestazioni superiori (244 km/h, da zero a 100 km/h in 5,9 secondi), fu dotata di telaio rinforzato, freni con pinze Brembo a quattro pistoni, bracci delle sospensioni di alluminio. I cerchi di lega divennero del tipo "a telefono", con cinque grandi fori, come quelli della 928, con pneumatici 205/55 all'avantreno e 225/50 al retrotreno. Il motore era sempre il quattro cilindri di 2.479 cm<sup>3</sup> monoalbero a camme in testa con due valvole per cilindro. La versione sovralimentata si riconosceva all'esterno per il nuovo paraurti anteriore con presa aria maggiorata, la doppia grembialatura inferiore nei parafranghi posteriori, i profili laterali sulle fiancate. Il mese di luglio del 1986 segnò l'arrivo della 944 S, che si inseriva nella gamma tra la 944 base e la 944 Turbo. La novità più importante era

costituita dall'adozione delle quattro valvole per cilindro e della testata a doppio albero a camme, modifiche che portarono la potenza della versione aspirata a 190 CV. C'erano quindi barre antirollio maggiorate, rapporti del cambio modificati, Abs, differenziale autobloccante al 40%. La dicitura 16 valvole venne applicata sui profili laterali.

**NATA DALLA PISTA**

A dicembre del 1987 venne annunciata la 944 Turbo S da 250 CV, velocità 260 km/h, da 0 a 100 km/h in 5,5 secondi. Una versione molto speciale, realizzata in appena 1.635 esemplari, con aggiornamenti meccanici pensati per un impiego gravoso ad alte velocità (derivati dall'esperienza in pista con la Turbo Cup). Tra le caratteristiche, turbo KKK più efficiente, assetto sportivo (molle

**APPAGANO L'OCCHIO**

Nel 1985 il cruscotto viene ridisegnato e assume una forma più arrotondata mentre il volante passa da tre a quattro razze. Le finiture sono di qualità, con una ampia scelta di abbinamenti di colore. I mini sedili posteriori sono ribaltabili per aumentare la capacità di carico. La Turbo ha cerchi "a telefono" a cinque fori



progressive, ammortizzatori Koni regolabili, barre antirollio maggiorate), differenziale autobloccante, freni derivati da quelli della 928 S4 con Abs, cambio rinforzato con radiatore esterno dell'olio, ruote posteriori più larghe. Molto completo l'equipaggiamento, che comprendeva di serie molti accessori, dal lavafari ai sedili a regolazione elettrica e riscaldati, dal climatizzatore automatico al servosterzo, dalla chiusura centralizzata allo stereo ad alta fedeltà. Il 1988 fu anche l'anno che segnò l'aumento della cilindrata a 2.681 cm<sup>3</sup>, con potenza di 165 CV per la 944 base e motore aspirato a 16 valvole. Per il 1989 la 944 S diventò S2, con cubatu-

## IL MOTORE ASPIRATO SI EVOLVE E ADOTTA **QUATTRO VALVOLE** PER CILINDRO. NASCE COSÌ LA 944 S

ra di 2.990 cm<sup>3</sup>, 211 CV, look della 944 Turbo, doppio albero a camme in testa, barre antirollio maggiorate, pneumatici 205/55 ZR 16 all'avantreno e 225/55 ZR 16 al retrotreno. La Turbo nel frattempo aveva ereditato il motore di 2.5 litri da 250 CV della Turbo S, uscita di scena. Nel gennaio del 1989 la coupé venne affiancata dalla cabriolet. La fabbricazione era curata dall'American Sunroof Company. La gestazione fu tuttavia piuttosto lunga e complessa ed ebbe inizio già nel 1985, quando ➔

### **DOPPIO ALBERO**

A partire dall'autunno del 1986 la gamma comprende anche la 944 S, con motore aspirato di 2.5 litri a 16 valvole da 190 CV. La distribuzione è a due alberi a camme in testa invece che monoalbero. Modifiche anche all'assetto, più sportivo, con barre antirollio maggiorate. I paraurti sono quelli della 944 prima serie. Si noti la ruota di scorta in posizione verticale all'interno del vano bagagli



VERSO FINE CARRIERA VIENE AUMENTATA **LA CILINDRATA,** CHE PASSA A TRE LITRI SULLA NUOVA S2 ASPIRATA



**ULTIMO CAPITOLO**

Il quattro cilindri aspirato viene portato a tre litri con potenza di 211 CV e montato sulla 944 S2, che nel 1989 prende il posto della 944 S 2.5 litri. La carrozzeria viene aggiornata e diventa uguale a quella della Turbo, da cui riprende il paraurti anteriore. Cerchi del tipo Design 90



**VERTICE DI POTENZA**

Nel 1988 viene commercializzata la Turbo S da 250 CV, sempre con motore sovralimentato di 2.5 litri. Differenziale autobloccante e assetto sportivo sono di serie. Specifici gli interni detti Silver Rose, con sedili e moquette coordinati



☞ venne presentata per la prima volta. Numerose le modifiche che vennero introdotte su un modello che, nato come coupé, necessitava di essere rinforzato adeguatamente per poter sopportare l'assenza del tetto fisso. La 944 Cabriolet aveva una linea filante e riuscita: manteneva il frontale del modello dal quale era derivata, ma venne ridisegnata la parte posteriore, che perdeva ovviamente il grande lunotto di cristallo in favore di un cofano del bagagliaio di lamiera. Due le versioni, 944 S2 Cabriolet e 944 Turbo Cabriolet, che saranno prodotte rispettivamente in 5.656 e appena 625 esemplari fino al 1991. Il parabrezza venne ribassato di sei centimetri, i finestrini realizzati appositamente. La capote di tela, con apertura e chiusura a comando elettrico, era offerta in tre tinte: nero, blu e bordeaux. Il peso risultava di 1.390 kg, circa 200 kg in più delle



## 944 TURBO CUP

UN CAMPIONATO  
PER FARLA CORRERE

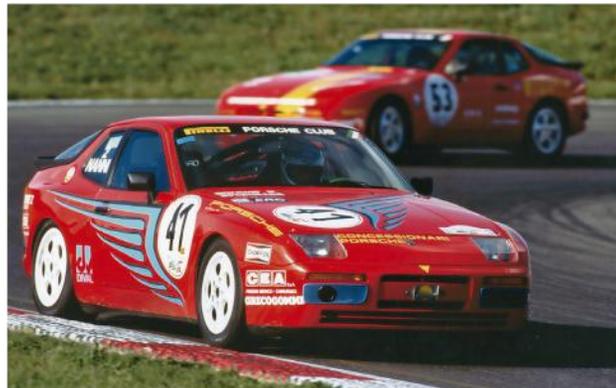
**A** partire dal 1986 venne organizzata la Turbo Cup, dedicata esclusivamente a questo modello. Il campionato si svolse in Germania, Francia, Sudafrica, Stati Uniti e Canada. Secondo alcune fonti furono 192 le vetture costruite a mano a Weissach, ma secondo altre il totale arriva a circa 240. La vettura di base era la 944 Turbo, il cui equipaggiamento veniva ridotto all'osso

per alleggerirla: alla fine il peso calava di circa 270 kg. Un primo lotto, allestito nel 1986, mantenne il motore da 220 CV; poi la cavalleria fu portata a 250 CV, potenza poi elevata fino a 300 CV. Per quanto riguarda l'interno, fu reso obbligatorio il montaggio del rollbar, delle cinture da competizione e dell'estintore, oltre che dei sedili Recaro da competizione.



## APERTA PER POCHI

Ci vollero alcuni anni per mettere in cantiere la cabriolet, che vede la luce soltanto nel 1989 in due versioni, S2 aspirata e Turbo da 250 CV, prodotte complessivamente in poco più di 6.000 unità. Tra le modifiche, parabrezza ribassato e coda ridisegnata. La capote, a funzionamento elettrico, è disponibile in tre colori. La scocca viene rinforzata per compensare la mancanza del padiglione rigido, con conseguente aumento del peso



versioni chiuse. Rispetto alla 944 S2, la Turbo aveva un prezzo superiore del 20% che si attestava nel 1989 a 90.086.000 lire contro 76.866.000 lire della coupé. A richiesta erano disponibili il climatizzatore automatico (3.966.000 lire), il differenziale autobloccante (1.855.000 lire), gli interni di pelle (6.284.000 lire), la vernice metallizzata (1.671.000 lire), accessori che portavano il prezzo finale a oltre cento milioni di lire, quanto cioè costava, per esempio, la Mercedes-Benz 300 SL cabriolet tre litri a sei cilindri e 24 valvole.

## COSTRUITA PER DURARE

La produzione della 944 terminò nell'aprile del 1991, dopo circa 163.000 esemplari costruiti. Molti sono ancora in circolazione grazie all'eccellente qualità costruttiva, a un trat-

tamento anticorrosione a prova di qualsiasi clima, a una meccanica robusta e a un motore che, se ben mantenuto, può percorrere centinaia di migliaia di chilometri prima di essere revisionato. La 944 sarà sostituita dalla 968, che ne manterrà sostanzialmente la linea, seppure con i dovuti aggiornamenti, e la meccanica. Si tratterà in realtà di un modello di transizione, in attesa della successiva Boxster. La 968 vivrà così per un periodo relativamente breve, appena quattro anni. Infine, un accenno al prototipo della 944 a trazione integrale che venne realizzato nei primi anni 80 dal centro ricerca e sviluppo Porsche di Weissach: era un modello particolare dotato di un quattro cilindri a soglia di 1.6 litri da 105 CV di derivazione Volkswagen collocato a sbalzo al retrotreno.



## SFIDA TRA GEMELLE

Per poter correre nel trofeo riservato alla 944, era necessario apportare una serie di modifiche, tra cui il montaggio del rollbar, delle cinture da competizione e di sedili speciali. Rispetto alla Turbo stradale, vennero eliminati, tra l'altro, l'aria condizionata e il servosterzo

**AUTONOTIZIE**

**Dopo il brillante debutto alla «24 Ore» di Le Mans, lo scorso giugno, la Porsche introduce sul mercato la «944 Turbo» caratterizzata da prestazioni di rilievo. È disponibile in due versioni «ecologiche», di cui una con catalizzatore (non importata in Italia). Il prezzo dovrebbe essere all'incirca quello della «911 Carrera».**

**L**e Mans 1981: la Porsche «924 GTP» di Walter Röhrl e Jürgen Barth conquista un brillante settimo posto nella classifica generale finale della «24 Ore» e lo speciale premio per la massima affidabilità. Primavera 1985: viene presentata la «944 Turbo» diretta discendente della «GTP», che si pone nella gamma dei modelli Porsche, per prestazioni e prezzo, a fianco della «911 Carrera».

La nuova vettura costituisce una interessante evoluzione tecnica dei modelli sportivi e dimostra che il rispetto delle norme antinquinamento non impone necessariamente il contenimento delle prestazioni. La «944 Turbo» viene, infatti, offerta (non per il mercato italiano) anche col catalizzatore che richiede l'uso di benzine prive di piombo. Naturalmente è affiancata da una versione «normale» caratterizzata, comunque, da emissione di gas di scarico a bassi valori d'inquinamento. Per entrambe, la velocità massima è di 245 km/orari, con accelerazione 0-100 in 6,3 secondi.

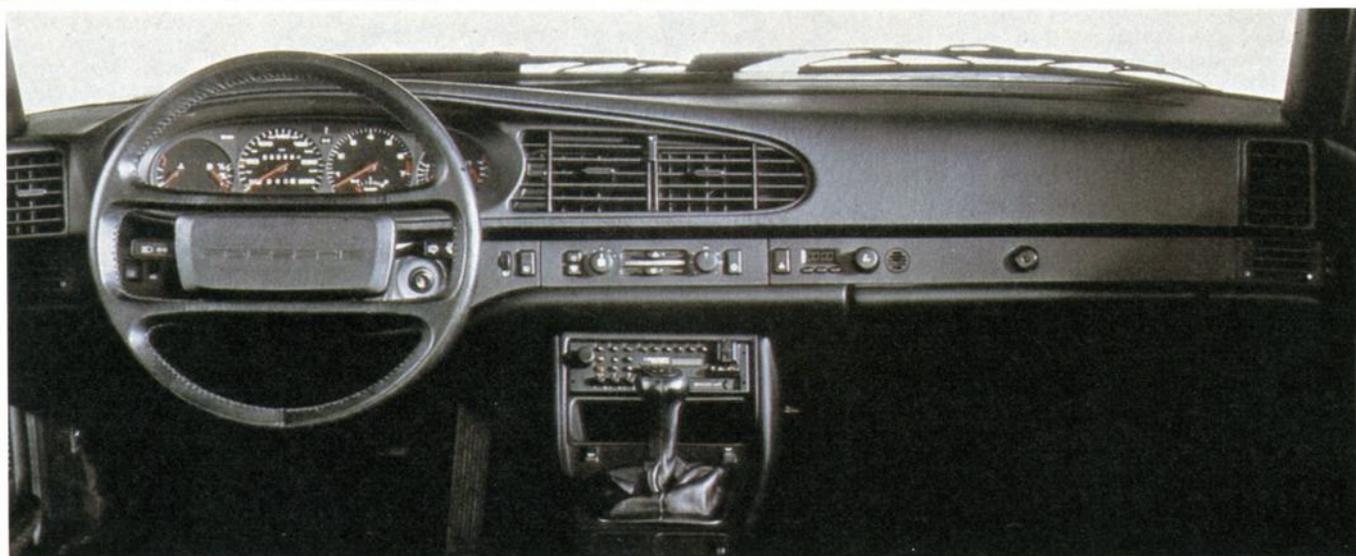
Il motore è il noto quattro cilindri in linea di 2.5 litri bilanciato dinamicamente con due alberi situati nel monoblocco e controllo elettronico di tipo «Motronic». L'impianto di alimentazione è costituito da una iniezione elettronica «L-Jetronic» abbinata a un turbocompressore (raffreddato ad acqua) con intercooler. La potenza è così salita da 163 CV a 5800 giri/min (della versione aspirata) a 220 CV (sempre a 5800 giri) e la coppia massima da 20,9 mkg a 3000 giri/min a 33,6 mkg a 3500 giri. Il resto della meccanica è quella del modello di derivazione: cambio meccanico (montato sull'asse posteriore secondo lo schema Transaxle) a cinque rapporti; sospensioni a ruote indipendenti con barra stabilizzatrice all'avantreno e al retrotreno (gli ammortizzatori hanno, però, una diversa taratura); freni a disco ventilato sulle quattro ruote; sterzo (servoassistito) a cremagliera.

Anche esternamente sono state apportate poche modifiche alla carrozzeria, più che altro per migliorare la già buona aerodinamica: nuovo frontale

**PORSCHE «944 TURBO»****SAPORE  
DI PISTA**

*Rispetto alla «944» la versione «Turbo» ha una migliore aerodinamica, grazie all'adozione di alcune appendici come la grembialina posteriore e le modanature sottoporta. Nuovo anche il frontale (foto sotto), con spoiler integrato. Di serie il volante rivestito in pelle e l'impianto di controllo automatico della temperatura nell'abitacolo.*





**SAPORE DI PISTA**

con gruppi ottici integrati, spoiler anteriore, grembialina posteriore, modanature sottoporta. Con questi aggiornamenti il coefficiente di penetrazione aerodinamica è ora di 0,33.

A un aspetto decisamente aggressivo corrisponde un interno molto funzionale ed elegante: ad esempio, sedile guida regolabile elettricamente in altezza, volante rivestito in pelle, alzacristalli elettrici, antenna radio incorporata nel parabrezza (sono di serie anche quattro altoparlanti) e l'impianto di regolazione automatica della temperatura nell'abitacolo. □

**Al volante della «944 Turbo»**



**A 200 ALL'ORA E NON SEMBRA**

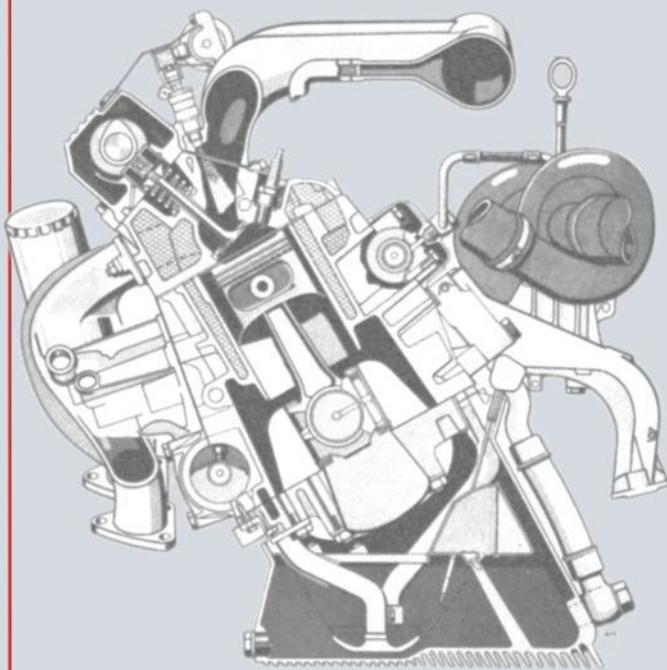
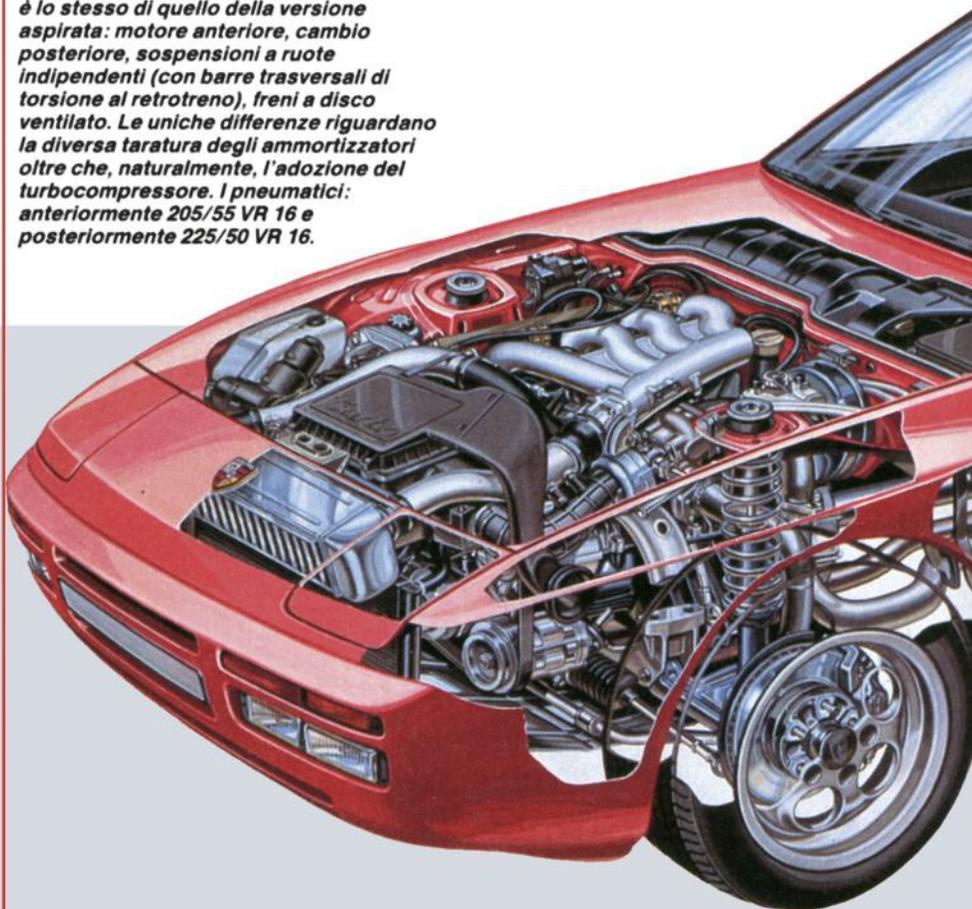
**D**opo i primi chilometri nel traffico alcuni guidatori potrebbero pensare che la «944 Turbo» non sia poi quel mostro di potenza che l'aspetto aggressivo, la fama della Casa e la potenza del motore sovralimentato potrebbero far credere. Ma ciò sarebbe un errore. Infatti questi guidatori, invece di prendersela con gli altri automobilisti che si muovono troppo lentamente, dovrebbero fare più attenzione all'indicatore di velocità ben in vista sul cruscotto.

È ben vero che con la «944 Turbo» si può viaggiare a 80 km/h in quinta con notevole vantaggio nell'economia di marcia e con buone possibilità di ripresa, ma è altrettanto vero che è molto più facile, dove la strada lo consente, ritrovarsi a superare i 200 km/h senza accorgersene. Anzi, questa vettura esige proprio che non si perda d'occhio il suo tachimetro, anche perché la silenziosità davvero notevole del motore, la posizione di guida adattabile a piloti di qualsiasi taglia (grazie ai sedili regolabili con comandi elettrici) la praticità dei comandi, sembrano fatti apposta per eliminare al guidatore tutti quei fastidi che bene o male inducono a rallentare o possono rivelargli la «vera» velocità di marcia.

Senza l'innegabile rigidità delle sospensioni, avvertibile soprattutto a livello del pianale, e il leggero appesantimento dello sterzo in curva (pur dotato di servocomando assai utile per la marcia a passo d'uomo, in velocità è come se non ci fosse), chiunque si ritroverebbe a viaggiare «scatenato» anche sui percorsi mi-

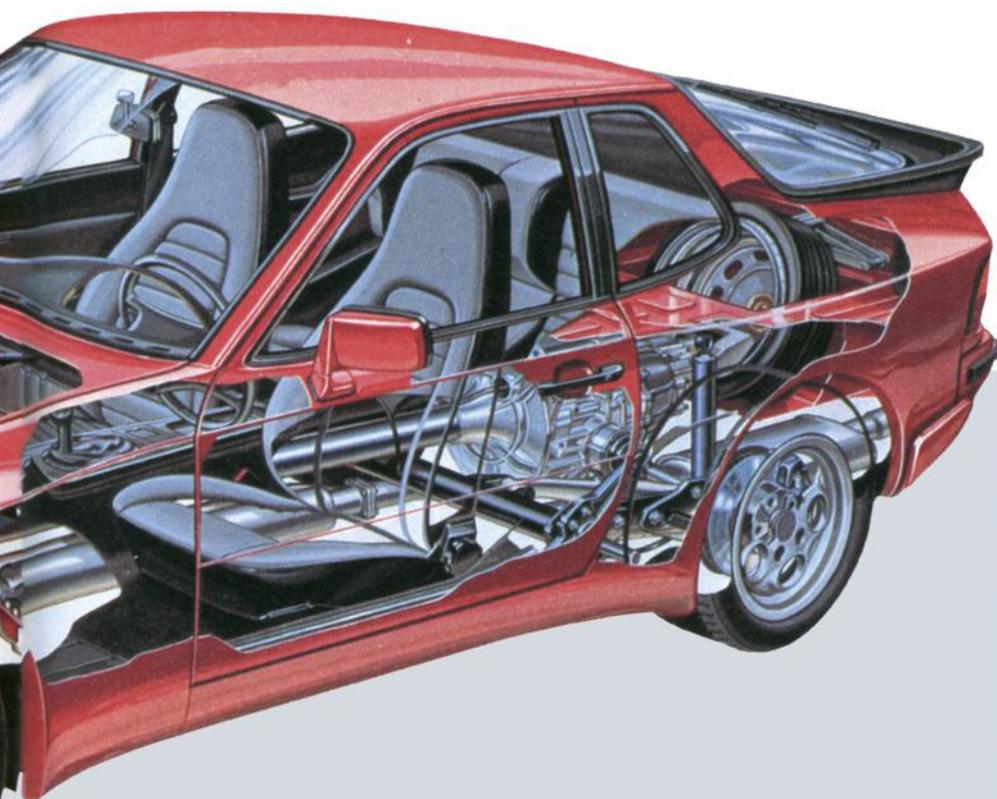
**QUATTRO CILINDRI DA 220 CV**

*Lo schema meccanico della «944 Turbo» è lo stesso di quello della versione aspirata: motore anteriore, cambio posteriore, sospensioni a ruote indipendenti (con barre trasversali di torsione al retrotreno), freni a disco ventilato. Le uniche differenze riguardano la diversa taratura degli ammortizzatori oltre che, naturalmente, l'adozione del turbocompressore. I pneumatici: anteriormente 205/55 VR 16 e posteriormente 225/50 VR 16.*



*In questa sezione sono evidenti i due alberi di equilibratura (vibroline) inseriti nel monoblocco e la particolare forma della camera di combustione parzialmente ricavata nel cielo del pistone. Grazie al raffreddamento ad acqua della turbina e a quello ad aria dell'olio, oltre all'adozione di un intercooler, il propulsore può lavorare a temperature più basse, con benefici influssi anche sulle emissioni di scarico.*

## AUTONOTIZIE



## PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

**Coupé** 2 + 2 posti, 2 porte - Trazione posteriore.

**Motore:** anteriore longitudinale; 4 cilindri in linea; 2479 cc.

**Potenza max.:** 220 CV (CEE) a 5800 giri/min.

**Coppia max.:** 33,6 mkg (CEE) a 3500 giri/min.

**Distribuzione:** un albero a camme in testa (cinghia dentata).

**Alimentazione:** a iniezione elettronica a controllo digitale (Motronic); un turbocompressore.

**Cambio:** meccanico a 5 rapporti.

**Sospensioni:** avantreno a ruote indipendenti (Mc Pherson), bracci trasversali, molle elicoidali, am-

mortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice; retrotreno a ruote indipendenti, bracci obliqui, barre di torsione trasversali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice.

**Freni:** a disco ventilato sulle quattro ruote; servofreno a depressione.

**Dimensioni:** passo 2,40 m; lunghezza 4,23 m; larghezza 1,74 m; altezza 1,28 m.

**Peso a vuoto:** 1280 kg.

**Velocità max.:** 245 km/h.

**Accelerazione:** da 0 a 100 km/h in 6,3 sec.

**Consumi:** 6,8 litri/100 km a 90 km/h; 8,5 litri a 120 km/h; 12,3 litri ciclo urbano.

## LE MAGNIFICHE OTTO

Modello	Cilindrata	Potenza	Vel. max.
924	1928 cc	125 CV	204 km/h
944	2478 cc	163 CV	220 km/h
944 Turbo	2478 cc	220 CV	245 km/h
911 Carrera	3164 cc	231 CV	245 km/h
911 Carrera Targa	3164 cc	231 CV	245 km/h
911 Carrera Cabriolet	3164 cc	231 CV	245 km/h
911 Turbo	3299 cc	300 CV	260 km/h
928 S	4664 cc	310 CV	255 km/h

sti: la stabilità del retrotreno e l'elevata tenuta permettono di fare le curve come sui binari e gli appassionati del controsterzo è meglio che facciano de-rapare il retrotreno (con decise accelerate nelle marce inferiori) al chiuso di un autodromo.

Noi consigliamo la consueta prudenza, con i sorpassi effettuati solo in rettilineo e la riserva di sicurezza mantenuta per i casi di emergenza.

Del resto anche se l'impianto frenante è super efficiente e si lamenta meno che altrove l'assenza di un sistema «antibloccaggio» delle ruote (è auspicabile che lo mettano presto), gli spazi d'arresto sono pur sempre proporzionali al quadrato della velocità.

L'utente andrà incontro a qualche dispiacere economico per quanto riguarda il numero di contravvenzioni per eccesso di velocità (speriamo solo nei primi tempi); però egli non sarà mai un pericolo per la circolazione dato che le doti di sicurezza attiva della Porsche «944 Turbo» sono senz'altro superiori rispetto a quelle di un'utilitaria che, senza infrangere la legge, viaggia al limite delle proprie possibilità.

Lo consolerà il risparmio nella manutenzione straordinaria garantito dalla Porsche con una serie di soluzioni tecniche d'avanguardia che spaziano dalla regolazione elettronica dell'accensione e della sovralimentazione, all'uso di materiale ceramico d'isolamento termico; dal raffreddamento ad acqua della turbina, all'impiego di elementi di fusione invece dei lamierati saldati.

Il tutto è servito a irrobustire il propulsore e a evitare guai di affaticamento agli organi meccanici e alla struttura.

In effetti, a parte un leggero sibilo, non si hanno «soprassalti» di coppia quando il turbo entra in azione.

Detto fatto, il pilota accelera e la macchina gli risponde con prontezza e fedeltà; tutto è al massimo delle possibilità motoristiche attuali.

La Porsche «944 Turbo» oltre a costituire un «piacere» per chi la guida è un piccolo gioiello di tecnica automobilistica da ammirare e conservare con passione da collezionista.

CARLO SIDOLI



# "CUORE" PORSCHE A SEDICI VALVOLE

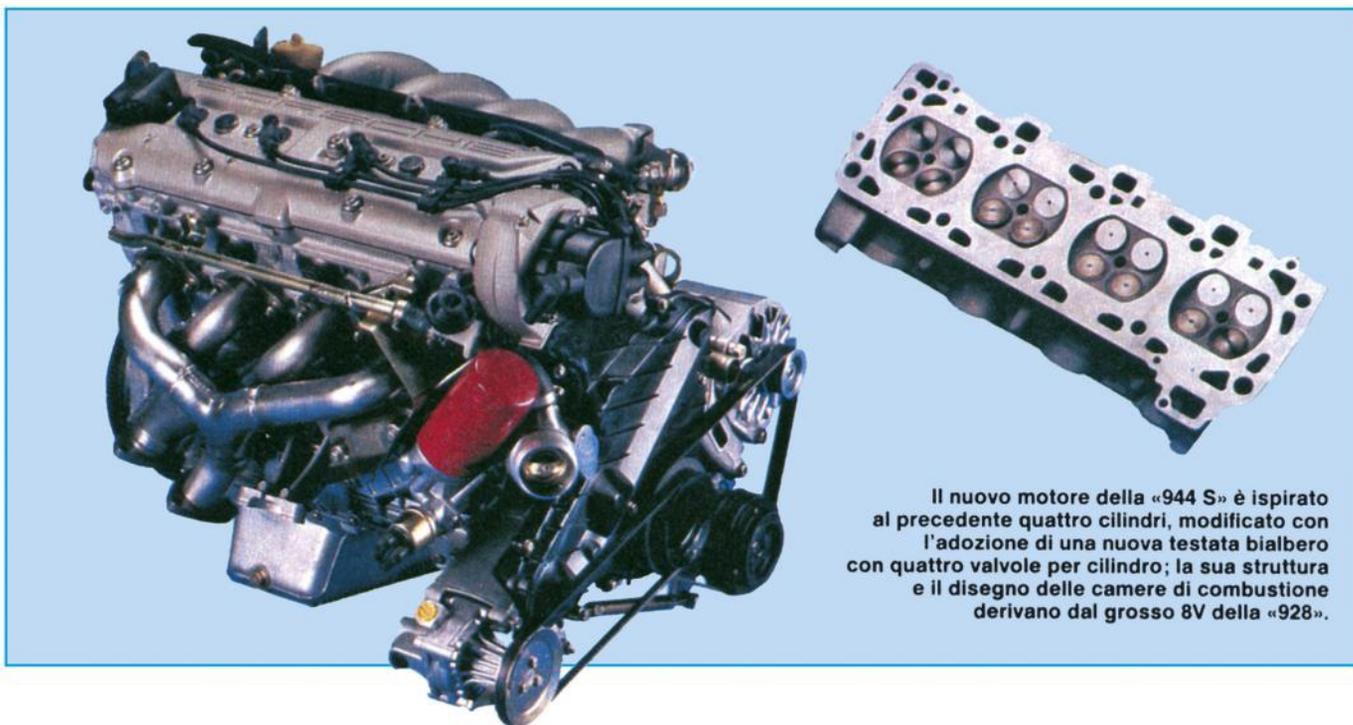
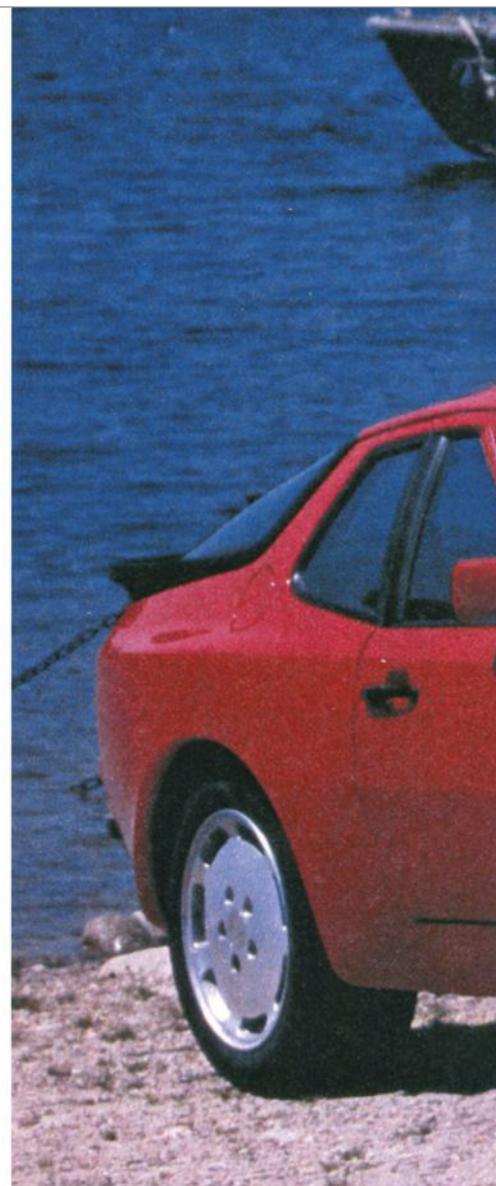
**Pur non rinunciando a sviluppare ulteriormente il classico modello «911», la Porsche è decisamente orientata verso le vetture dell'ultima generazione, con motore anteriore. La «944 S» è l'esempio più completo dell'impegno della Casa tedesca nel perfezionamento dello schema transaxle: cambio posteriore, in blocco con il differenziale, accoppiato, attraverso un tubo rigido, al motore, che è un quattro cilindri di 2,5 litri a sedici valvole con monoblocco in lega leggera e alberi controrotanti di equilibratura (vibroline). Le sospensioni sono tipo MacPherson anteriormente e a bracci obliqui oscillanti posteriormente.**

I clienti Porsche, automobilisti appassionati ed esigenti, attribuiscono molta importanza alle innovazioni tecnologiche ricercando nello stesso tempo i massimi livelli di perfezione costruttiva. Alla Casa di Stoccarda piace di conseguenza «viziari» proponendo modelli all'avanguardia e con la possibilità di personalizzazioni speciali. È il caso della «944 S», l'ultima novità della marca, che si pone tra la «944» aspirata e la «944 Turbo» per prezzo, potenza e prestazioni. Equipaggiata con il quattro cilindri in linea di 2479 cc (il medesimo degli altri modelli della gamma), si distingue per l'adozione di quattro valvole per cilindro e per la testata con doppio albero a camme. Questo motore ha subito aggiornamenti anche in alcuni altri particolari, come la camera di scoppio di diverso disegno con disposizione centrale della candela, il collettore di aspirazione in magnesio e il comando

della distribuzione modificato. Il rapporto di compressione è ora più elevato (10,9:1) ed è migliorata conseguentemente la combustione, riducendo la tossicità dei gas di scarico. Come sulla «944 Turbo» è stata adottata la regolazione automatica dell'anticipo, che evita il battito in testa e stabilisce per ciascun cilindro il momento migliore per l'accensione grazie al sistema elettronico digitale DME.

Così è possibile utilizzare sia benzina normale senza piombo da 91 ottani sia benzina super.

Rispetto al motore a due valvole per cilindro che equipaggia la «944» aspirata il rendimento è aumentato, secondo i tecnici della Porsche, del 16,5%: la coppia motrice passa ora a 23,4 mkg a 4300 giri/minuto con un miglioramento del 12%. Anche il cambio è stato adeguato alle prestazioni più elevate (la velocità massima è di 228 km/h contro i 220 km/h della



Il nuovo motore della «944 S» è ispirato al precedente quattro cilindri, modificato con l'adozione di una nuova testata bialbero con quattro valvole per cilindro; la sua struttura e il disegno delle camere di combustione derivano dal grosso 8V della «928».



L'aspetto esterno della nuova «944 S» è immutato rispetto alle altre versioni; i cerchi in lega leggera sono forniti di serie.

#### PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

##### «944 S»

**Carrozzeria:** coupé 2 posti + 2, 2 porte - Trazione posteriore.

**Motore:** anteriore longitudinale; 4 cilindri in linea; 2479 cc.

**Potenza max.:** 190 CV (CEE) a 6000 giri/min.

**Coppia max.:** 23,4 mkg (CEE) a 4300 giri/min.

**Distribuzione:** doppio albero a camme in testa (cinghia dentata).

**Alimentazione:** a iniezione elettronica digitale.

**Cambio:** meccanico a 5 rapporti.

**Sospensioni:** avantreno a ruote indipendenti (Mac Pherson), bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice; retrotreno a ruote indipendenti, bracci obliqui, barra di torsione trasversale, ammortizzatori idraulici.

**Freni:** a disco ventilato sulle quattro ruote con servofreno; a richiesta impianto antibloccaggio ABS.

**Dimensioni:** passo 2,40 m; lunghezza 4,23 m; larghezza 1,74 m; altezza 1,28 m.

**Peso a vuoto:** 1280 kg.

**Velocità max.:** 228 km/h.

**Consumi:** 6,7 litri/100 km a 90 km/h, 8,3 litri a 120 km/h, 12,5 litri ciclo urbano.

«944»); i rapporti sono rimasti gli stessi, ma è aumentato il rapporto al differenziale: ciò consente di accelerare da 0 a 100 km/h in 7,9 secondi, 0,5 in meno nei confronti della versione a due valvole per cilindro. Le caratteristiche principali rimangono le stesse delle altre versioni della «944»: il motore è anteriore longitudinale con gruppo frizione-cambio-differenziale posteriore secondo lo schema transaxle, che assicura una distribuzione dei pesi ottimale nelle più svariate condizioni di impiego. Come sul modello sovralimentato, è stata impiegata la soluzione dei due alberi controrotanti (vibroline) inseriti nel monoblocco motore, che consentono di eliminare le vibrazioni strutturali del motore a quattro cilindri. Le sospensioni sono a ruote indipendenti e i freni a disco ventilato sulle quattro ruote.

Esteticamente la vettura è difficilmente riconoscibile dalle altre «944»: unici segni di distinzione sono la sigla «944 S» sulla coda, e due più piccole,

«16 valvole» (una per ciascuna fiancata), in corrispondenza dell'indicatore di direzione, vicino al passaruota anteriore. Per chi vuole mantenere l'anonimato la Porsche, su richiesta del cliente, può non applicare in fabbrica queste sigle. La linea è quindi invariata rispetto alle altre «944»: rimangono i passaruota allargati, lo spoiler posteriore, i fari a scomparsa, i proiettori supplementari integrati nel paraurti. Internamente ci sono sedili con appoggiatesta incorporato, volante a quattro razze rivestito in pelle, strumentazione dalla grafica chiara e funzionale a quadranti circolari.

La dotazione di accessori è adeguata alla classe e al prezzo della «944 S» (circa 55.700.000 lire con IVA del 38%): di serie ci sono alzacristalli elettrici, vetri atermici, tergilunotto, specchio lato guidatore a comando elettrico e riscaldato, cerchi in lega leggera, antenna radio incorporata nel parabrezza, impianto lavavetro con ugelli riscaldati. A richiesta, il cliente può

**«CUORE» PORSCHE A SEDICI VALVOLE**

personalizzare la «S» con sedili anteriori riscaldabili, sedili sportivi con regolazione elettrica dell'escursione longitudinale, dell'altezza e degli appoggi lombari, condizionatore d'aria.

In occasione della presentazione della vettura la Porsche ha realizzato una serie di equipaggiamenti speciali, che saranno disponibili da settembre anche sugli altri modelli della gamma «944» (esclusa quindi la più «economica» «924S»); si tratta del sistema frenante antibloccaggio ABS, di un «pacchetto sportivo» per i clienti che desiderano partecipare alle competizioni su pista, e di un impianto Hi-Fi. L'antibloccaggio delle ruote (che costa 4.432.000 lire con IVA) è del tutto analogo a quello che monta la più grande «928 S» e ha imposto una serie di modifiche alle ruote. Le «944» fornite con ABS adottano anche un assetto più sportivo, che comprende una regolazione meno flessibile delle sospensioni, oltre alla possibilità di regolare la taratura degli ammortizzatori, l'altezza della vettura e d'irrigidire il ponte posteriore. Il «pacchetto sportivo» invece viene denominato «Club Sport» ed è riservato in pratica ai clienti che intendono partecipare a gare su pista. Offerto solo sulla «944 S» e sulla «944 Turbo», corrisponde a quello che montano le vetture che partecipano alle coppe riservate alla «944 Turbo» e comprende una serie di equipaggiamenti per rendere la guida molto sportiva. Il confort

è quindi limitato e non è possibile abbinare al «Club Sport» accessori come condizionatore o sedili a regolazione elettrica. Anche l'insonorizzazione è meno curata mentre si possono ottenere, con un ulteriore sovrapprezzo, roll-bar, sedili avvolgenti, cinture di sicurezza a sei punti di ancoraggio. L'impianto di alta fedeltà è optional: a un prezzo di circa 700.000 lire vengono forniti ben dieci altoparlanti distribuiti in vari punti dell'abitacolo (tre di toni medi e bassi in ciascuna porta, due di toni bassi e alti in ognuno dei pannelli posteriori). Il controllo della distribuzione del suono è assicurato da un amplificatore-equalizzatore Blaupunkt da 4 x 20 watt con una scala di frequenze da 20.000 a 30.000 Herz.

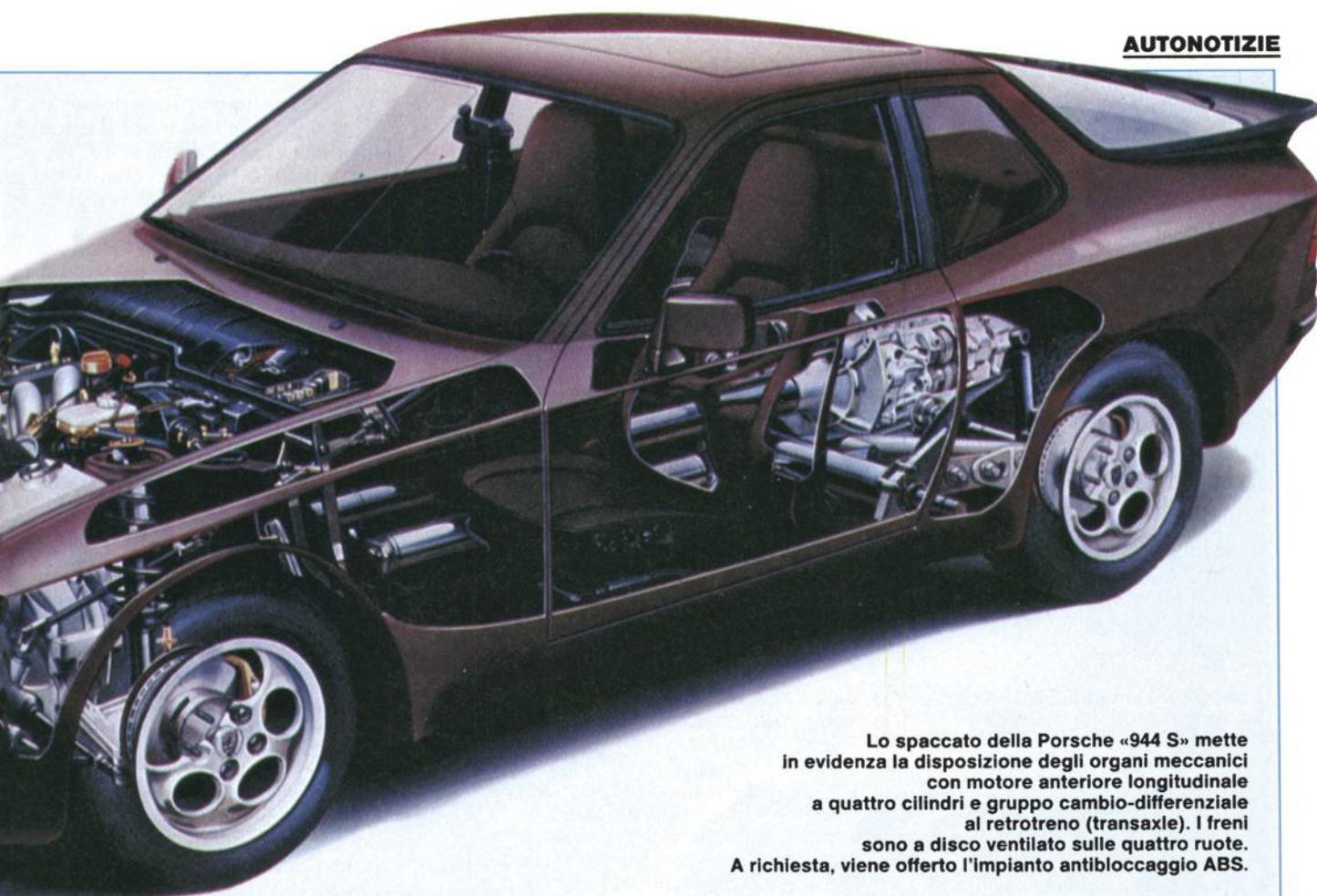
Tutta la gamma delle «944» beneficia inoltre di un nuovo sedile posteriore di tipo sdoppiato, che migliora le possibilità di carico, e di una diversa tendina copribagagliaio. Sempre attenta alla questione della sicurezza, la Porsche ha realizzato uno speciale cuscino d'aria (airbag) che protegge in caso d'incidente non solo il guidatore, ma anche il passeggero: previsto inizialmente per il mercato statunitense, verrà introdotto in futuro anche per le vetture destinate al mercato europeo. La «944 S», che si affianca alle altre versioni della gamma (la «944» aspirata e la «944 Turbo»), sarà disponibile in Italia a partire dal prossimo mese.

ALFREDO ALBERTINI

**AL VOLANTE DELLA «944 S»****Precisione, stabilità, agilità**

**S**portività e confort sono qualità spesso contrastanti, che la Porsche riesce a far coesistere in maniera originale nel modello «944». La serie a 16 valvole, detta «S», ha caratteristiche di abitabilità, accessori e comportamento assai simili al modello a 8 valvole, da cui differisce nelle prestazioni per valori difficilmente apprezzabili in mancanza di un confronto diretto. Probabilmente la silenziosità di marcia è la caratteristica che più si apprezza su questa vettura che sviluppa 190 CV. A finestrini chiusi, anche in piena accelerazione, la rumorosità del motore è estremamente contenuta e la conversazione tra il pilota e il passeggero che gli sta comodamente seduto a fianco risulta indisturbata. Con qualche disagio nei lunghi viaggi, altri due passeggeri trovano posto sui sedili posteriori, dove lo spazio è forzatamente ridotto date le dimensioni contenute del corpo vettura. Il volante è fisso, in posizione piuttosto verticale; il pilota trova la giusta sistemazione grazie alle nume-

## AUTONOTIZIE



Lo spaccato della Porsche «944 S» mette in evidenza la disposizione degli organi meccanici con motore anteriore longitudinale a quattro cilindri e gruppo cambio-differenziale al retrotreno (transaxle). I freni sono a disco ventilato sulle quattro ruote. A richiesta, viene offerto l'impianto antibloccaggio ABS.

rose regolazioni (elettriche) del sedile di guida. I comandi sono tutti agevolmente raggiungibili. L'esterno è, ovviamente, caratterizzato da soluzioni decisamente sportive e che privilegiano essenzialmente la funzionalità dell'aerodinamica oltre che la sobrietà della linea; all'interno invece l'eleganza è stata curata con un occhio di particolare riguardo. Cosicché la finitura è di stile e accurata. Il progetto del cruscotto, del pannello portastrumenti e della plancia risponde a precisi canoni di estetica e funzionalità secondo lo stile Porsche ormai universalmente apprezzato. Buona la visibilità anteriore; considerato lo stile «compatto» della carrozzeria, anche quella posteriore risulta apprezzabile. Lo sterzo, sufficientemente leggero nelle manovre di parcheggio e a bassa velocità, mantiene una giusta pesantezza anche in velocità lasciando sempre al pilota una piacevole sensazione diretta dell'aderenza.

La manovrabilità del cambio è assai agevole grazie alla posizione della leva, alle escursioni ridotte tra una

marcia e l'altra e alla precisione degli innesti. I freni sono potenti e ben modulabili tanto che, durante la prova, non abbiamo mai fatto ricorso al sistema antibloccaggio ABS, che tuttavia costituisce un optional a nostro parere indispensabile (soprattutto nella cattiva stagione). Interessante la sistemazione della sua centrale idraulica nel parafrangente anteriore destro perché non sottrae spazio al vano motore, dove ogni elemento ha una sua disposizione razionale. Nonostante la complessità della collocazione dei vari organi meccanici (compresi anche servosterzo e condizionatore), tutte le parti interessate dalla piccola manutenzione sono facilmente individuabili e raggiungibili.

Il comportamento su strada non risente negativamente delle modifiche alla geometria delle sospensioni che si sono rese necessarie per l'adattamento dell'ABS, sicché rimane la sensazione di sicurezza tipica della serie «944». Guida precisa, stabilità elevata, agilità appropriata inducono ad apprezzare il comportamento su strada al punto che quasi si trascura-

no in termini assoluti le prestazioni motoristiche, peraltro di indubbio livello. Particolarmente apprezzabile anche l'elasticità offerta dal motore e che consente di sfruttare i rapporti superiori pure a basse velocità. Su strada si ha inoltre la sensazione che la «944S» sia adatta a motori ancora più potenti. In determinate condizioni particolarmente impegnative, come in fase di «rilascio» dell'acceleratore all'ingresso delle curve medio-veloci, si può ottenere un controllabile effetto sovrasterzante.

Se in queste condizioni si torna ad accelerare, è possibile raggiungere un equilibrio sfruttabile, nella guida sportiva, per percorrere più velocemente le curve. Il confort è adeguato anche nel molleggio, quantunque la «944S» sia destinata ad essere impiegata quasi esclusivamente sulle autostrade. A conferma della cura costruttiva della Porsche, citiamo la totale assenza dell'odore di benzina non solo all'interno dell'abitacolo ma anche all'esterno, merito di uno speciale sfiato del serbatoio che evita l'evaporazione del carburante. c.s.



**PROVE SU  
STRADA**

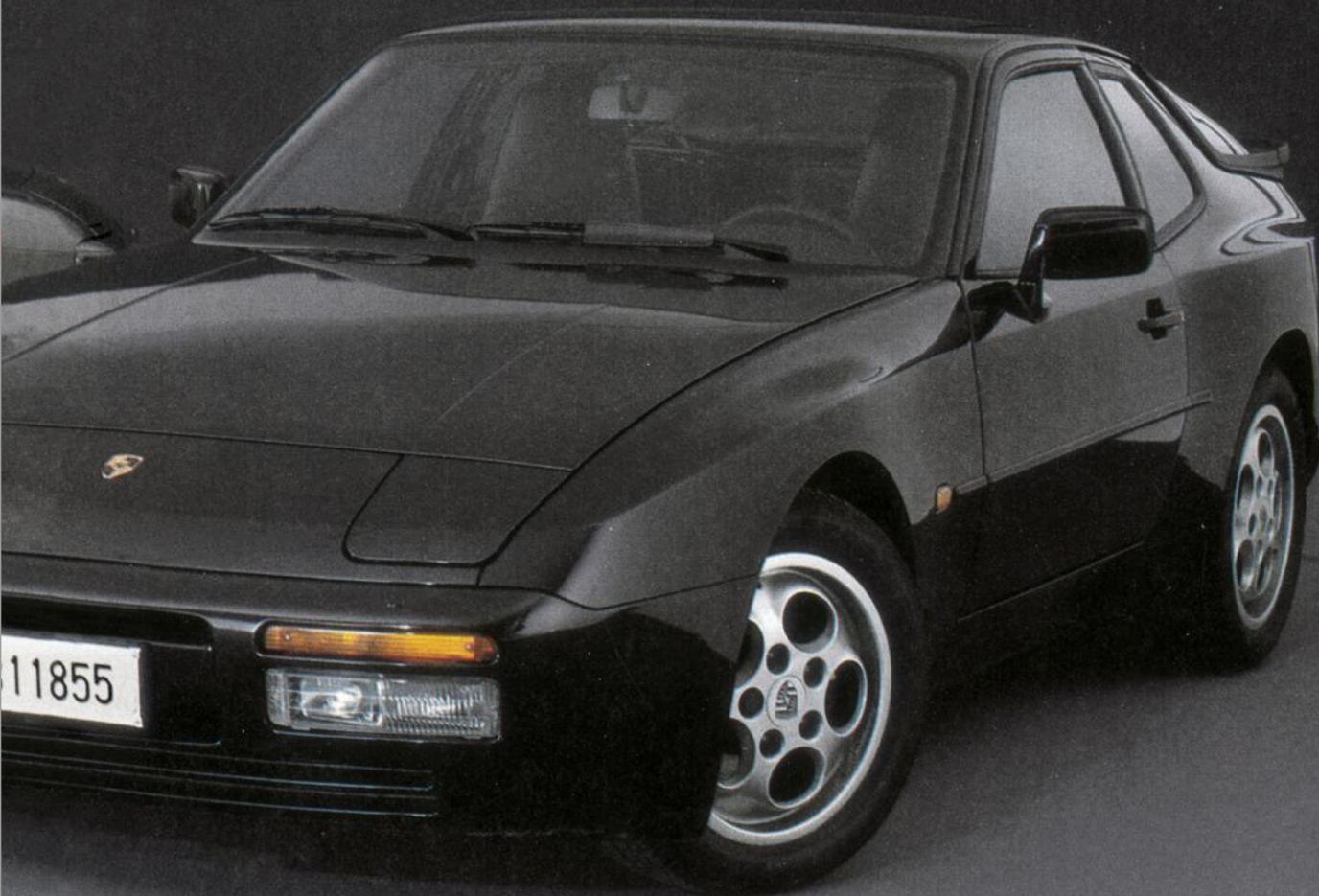
# PORSCHE "944 TURBO" - "S"

## PREGI

- PRESTAZIONI OTTIME
- «TURBO» POTENTE ED ELASTICO
- TENUTA DI STRADA BUONA

## DIFETTI

- VISIBILITÀ POSTERIORE LIMITATA
- POCHI ACCESSORI DI SERIE
- «944 S»: MOTORE POCO ELASTICO



Il 1986 è stato un anno di rilancio per la Porsche che, sia pure parzialmente, ha modificato la maggior parte delle sue vetture. In particolare è intervenuta sulla «944» ora disponibile in tre versioni anche sul mercato italiano: oltre alla «normale» di 2479 cc (160 CV) ci sono la «S» che adotta un moderno quattro cilindri di 2,5 litri 16 valvole, contralberi e potenza di 140 kW (190 CV), la «Turbo» dotata di analogo

propulsore però a 8 valvole e sovralimentato, che tocca i 162 kW (220 CV). Quest'ultime due velocissime (superano rispettivamente i 232 e i 244 km/h) e brillanti (soprattutto la sovralimentata), sono destinate a una ristretta cerchia di sportivi disposti a spendere determinate cifre per usufruire della superiore tecnologia e della elevata qualità Porsche. La «944 S» costa 56.166.000, la «Turbo» 69.800.000.



PORSCHE «944 TURBO» - «S»

### È sempre una Porsche

La carrozzeria (derivata da quella delle «924» del 1978) dopo gli ultimi interventi risulta senz'altro più sportiva e più rispondente ai gusti attuali. Nonostante alcuni particolari un po' vistosi, come i passaruota allargati e gli spoilers anteriore e posteriore, la vettura conserva la sua innegabile classe caratterizzata dallo spiccato profilo aerodinamico. L'abitabilità è quella classica delle coupé «2+2»: la Porsche prevede, un po' ottimisticamente, la possibilità di ospitare, sia pure per brevi tragitti, due passeggeri sul divano posteriore, in realtà più adatto a due bambini o come appoggio a qualche bagaglio. L'accessibilità è agevole solo davanti; i più robusti entrano ed escono con qualche difficoltà. La posizione della pedaliera, della leva del cambio e del piantone dello sterzo non lasciano dubbi sulla sportività delle «944» che impone una guida «vecchio stile», cioè a braccia e gambe distese. Il sedile del pilota è molto profilato, comodo e dotato di numerose regolazioni (a richiesta anche elettriche). La plancia, di aspetto molto «pulito», è realizzata benissimo, nel miglior stile Porsche. I comandi secondari prevedono due levette ai lati del piantone dello sterzo. I piccoli (e ben fatti) interruttori sono, però, disposti poco razional-

mente e non si trovano con facilità; inoltre non sono tutti illuminati, particolare, è l'unico, che denuncia l'anzianità di disegno della «944». La strumentazione, completa in entrambe le versioni, è integrata da numerose spie e scritte luminose (purtroppo in tedesco). L'impianto di climatizzazione (a richiesta c'è il condizionatore d'aria) è molto efficiente. Eccellente, come nella tradizione Porsche, il livello di finitura all'esterno e all'interno, caratterizzato da un costante affinamento della componentistica, dagli ottimi materiali utilizzati e dall'accuratezza dell'assemblaggio.

La visibilità è buona solo davanti; lateralmente è compromessa dall'assetto guida infossato e dalle superfici vetrare poco estese; in manovra è difficile avere l'esatta percezione degli ingombri a causa del muso sfuggente e dei massicci poggiatesta.

La dotazione di serie di accessori lascia a desiderare considerato il prezzo decisamente elevato delle due vetture: si paga persino la chiusura centralizzata delle portiere, accessorio oggi di serie anche su alcune utilitarie. Molto ricco l'elenco degli optional. Il vano bagagli, dotato di una tendina scorrevole, poco profondo e poco capiente (solo 300 dmc), è quasi insufficiente per le esigenze di due passeggeri.

#### CASA COSTRUTTRICE:

Dr. Ing. F. Porsche - Porschestrasse 42  
Stuttgart Zuffenhausen (Germania)

#### IMPORTATORE PER L'ITALIA:

Porsche Italia S.p.A.  
Via Cà Stimabile, 1 - 35129 Padova

#### PREZZI CHIAVI IN MANO:

L. 69.800.000 («944 Turbo»)  
L. 56.166.000 («944 S»)

#### TERMINI DI CONSEGNA:

60 giorni («944 Turbo») - Da def. («944 S»)

#### FORMA DI GARANZIA:

Per 24 mesi senza limitazione di chilometraggio comprendente i materiali e la mano d'opera. Esecuzione gratuita entro 2000 km di una operazione di verifica e regolazione con solo addebito dei materiali di consumo (carburante e lubrificanti). La carrozzeria è garantita per 10 anni da difetti di corrosione passante e per 3 anni da difetti di verniciatura.

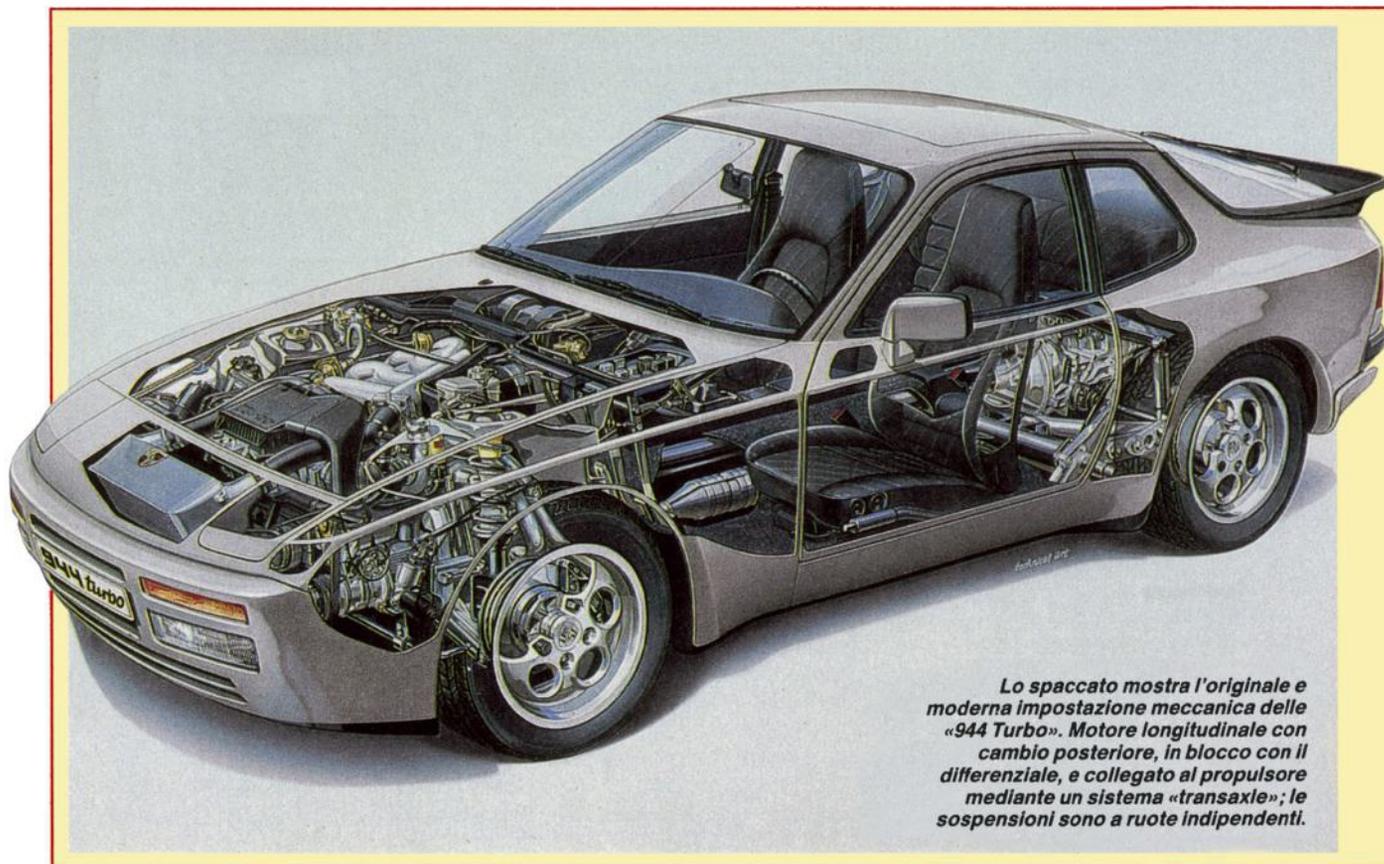
#### BOLLO ANNUALE: L. 156.400

#### POTENZA FISCALE: 23 CV

#### I PIÙ SIGNIFICATIVI

#### ACCESSORI A RICHIESTA (con IVA):

Impianto frenante antibloccaggio ABS L. 4.432.000 - Servosterzo («S») L. 1.436.000 - Differenziale autobloccante 40% L. 1.536.000 - Barre stabilizzatrici anteriori e posteriori («S») L. 340.000 - Ammortizzatori sportivi L. 551.000 - Chiusura centralizzata L. 690.000 - Sedile guida «confort» L. 874.000 - Condizionatore d'aria L. 3.285.000 («S»), L. 3.063.000 («Turbo») - Cerchi fucinati in lega leggera a piatto con pneumatici anteriori 205/55 VR 16 e posteriori 225/50 VR 16 («S») L. 4.444.000 - Cerchi fucinati in lega leggera a piatto («Turbo») L. 2.772.000 - Verniciatura metallizzata L. 1.281.000.



*Lo spaccato mostra l'originale e moderna impostazione meccanica delle «944 Turbo». Motore longitudinale con cambio posteriore, in blocco con il differenziale, e collegato al propulsore mediante un sistema «transaxle»; le sospensioni sono a ruote indipendenti.*



A sinistra, il posto guida delle «944» è uguale in tutte le versioni. Sopra e sotto, i sedili molto profilati e sportivi; l'anteriore è completamente regolabile.



## LA TECNICA

Le «944 S» e «Turbo» costituiscono un ottimo esempio della più recente tecnologia Porsche: motore anteriore longitudinale, trazione e cambio posteriori, sospensioni a quattro ruote indipendenti. I motori a quattro cilindri, tutti in lega leggera e derivati dall'8V della «928», sebbene della stessa cilindrata differiscono in alcune componenti. Quello della «S» ha una testata bialbero con quattro valvole per cilindro, due alberi a camme in testa azionati da cinghia dentata e candela al centro della camera di scoppio; l'alimentazione è a iniezione elettronica digitale Bosch DME; caratteristici anche i due alberi controrotanti per ridurre le vibrazioni tipiche dei 4 cilindri. Il motore della «Turbo» ha la stessa struttura di base, ma in questo caso la distribuzione è monoalbero con comando a cinghia e due sole valvole allineate per cilindro. Dispone sempre dell'iniezione elettronica digitale, però del tipo Motronic con impianto di sovralimentazione che adotta il turbocompressore della Garrett. Ovviamente, il rapporto di compressione è meno elevato rispetto a quello della «S» per evitare eventuali battiti in testa. Originale la posizione del cambio al retrotreno, in blocco col differenziale (a richiesta autobloccante). I cinque rapporti al cambio sono identici nelle due versioni, cambia solo il rapporto al ponte, logicamente più lungo sulla «Turbo». L'impianto frenante prevede

quattro dischi di grande diametro e ventilati, integrabili (a richiesta) con il sistema antibloccaggio Bosch ABS. Lo sterzo, a cremagliera, è servoassistito di serie solo sulla «Turbo». Le sospensioni anteriori seguono lo schema MacPherson con bar-

ra stabilizzatrice; quelle posteriori, più originali, comprendono bracci obliqui oscillanti, un sistema elastico costituito da barre di torsione trasversali, ammortizzatori telescopici, il tutto integrato dalla solita barra antirollio.

### PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

#### «Turbo»

**Motore:** 4 cilindri in linea - Alesaggio 100 mm - Corsa 78,9 mm - Cilindrata 2479 cc - Rapporto di compressione 8 : 1 - Potenza max. 162 kW (DIN) a 5800 giri/min. (220 CV) - Coppia max. 330 Nm (DIN) a 3500 giri/min. (33,6 kgm) - Potenza specifica 65,3 kW/litro (DIN) (88,7 CV/litro) - Valvole in testa - Un albero a camme in testa (cinghia dentata) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 5,5 litri - Filtro aria a secco - Pompa carburante elettrica - Accensione elettronica - Candele Bosch WR 7D - Alimentazione a iniezione con turbocompressore - Impianto elettrico 12 V, alternatore 115 A - batteria 50 Ah - Raffreddamento ad acqua - Capacità circuito di raffreddamento 8,5 litri.

**Trasmissione:** Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 5 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,5 : 1; II) 2,059 : 1; III) 1,400 : 1; IV) 1,034 : 1; V) 0,829 : 1; RM) 3,5 : 1 - Comando a leva centrale - Coppia conica - A richiesta differenziale autobloccante - Rapporto al ponte 3,375 : 1 - Pneumatici: anteriori 205/55 VR16; posteriori 225/50 VR16.

**Corpo vettura:** Coupé 2+2 posti, 3 porte - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti (MacPherson), bracci trasversali inferiori, montanti verticali, molle elicoidali - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci triangolari oscillanti, molle a barra di torsione trasversali - Barra stabilizzatrice ante-

riormente e posteriormente - Freni (doppio circuito) a disco ventilato all'avantreno con servofreno a depressione, a richiesta impianto antibloccaggio ABS - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera con servocomando - Capacità serbatoio carburante 80 litri.

**Dimensioni e peso:** Passo 2,40 m - Carreggiata anteriore 1,477 m - Carreggiata posteriore 1,451 m - Lunghezza 4,23 m - Larghezza 1,735 m - Altezza 1,275 m - Altezza minima da terra 12,5 cm - Diametro di sterzata 10,3 m - Peso in ordine di marcia 1350 kg.

#### «S»

**Stesse caratteristiche della «Turbo», tranne:**

**Motore:** Rapporto di compressione 10,9 : 1 - Potenza max. 140 kW (CEE) a 6000 giri/min. (190 CV) - Coppia max. 230 Nm (CEE) a 4300 giri/min. (23,5 kgm) - Potenza specifica 56,5 kW/litro (CEE) (76,6 CV/litro) - 4 valvole in testa per cilindro - Due alberi a camme in testa (cinghia dentata) - Capacità carter 6 litri - Dispositivo Bosch DME per il controllo elettronico dell'alimentazione a iniezione e dell'accensione.

**Trasmissione:** Rapporto al ponte 3,889 : 1 (9/35) - Pneumatici 195/65 VR 15 - A richiesta: anteriori 205/55 VR 16; posteriori 225/50 VR16.

**Corpo vettura:** Sterzo a cremagliera, a richiesta con servocomando.

**Dimensioni e peso:** Lunghezza 4,20 m - Peso in ordine di marcia 1280 kg.

## LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

### VELOCITÀ MASSIMA

«Turbo»: 244,397 km/h in V (dichiarata 245 km/h)  
 «S»: 232,227 km/h in V (dichiarata 228 km/h)

### CONSUMO in V

Velocità in km/h	km/litro	
	«Turbo»	«S»
60	17,3	16,6
70	16,3	15,8
80	15,3	15,0
90	14,2	14,1
100	13,1	13,2
110	12,1	12,3
120	11,1	11,5
130	10,2	10,6
140	9,4	9,8

### VALORI DICHIARATI:

a 90 km/h  
 «Turbo»: 14,7 km/l  
 «S»: 14,9 km/l  
 a 120 km/h  
 «Turbo»: 11,8 km/l  
 «S»: 12,0 km/l

### RUMOROSITÀ

Rilevata all'interno della vettura, ai sedili anteriori e posteriori, su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio velocità nel rapporto superiore: vettura in accelerazione.

Velocità in km/h	decibel			
	anteriore		posteriore	
	«Turbo»	«S»	«Turbo»	«S»
70	75	79	75	76
80	76	78	78	77
90	78	78	79	80
100	78	81	78	81
110	80	81	79	81
120	82	82	80	81
130	83	82	83	82
140	83	83	83	83

### RESISTENZA AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h:  
 «Turbo» 14,3 kW (19,4 CV) - «S» 13,3 kW (18,1 CV)  
 Rendimento motore: «Turbo» 6,9 - «S» 6,5

### DIAMETRO DI STERZATA

«Turbo»: 10,7 m a destra; 10,8 m a sinistra  
 «S»: 10,6 m a destra; 10,8 m a sinistra

### ACCELERAZIONE E RIPRESA

#### 1 CHILOMETRO con partenza da fermo:

«Turbo»: 26,3 sec. (media 136,9 km/h)  
 «S»: 28,4 sec. (media 126,8 km/h)  
 «Turbo»: velocità d'uscita 202,3 km/h  
 «S»: velocità d'uscita 187,3 km/h

#### 400 METRI con partenza da fermo:

«Turbo»: 14,5 sec.; vel. d'uscita: 157,0 km/h  
 «S»: 15,6 sec.; vel. d'uscita: 145,9 km/h

#### RIPRESA sul chilometro da 30 km/h in V

«Turbo»: 38,1 sec. (media 94,5 km/h)  
 «S»: 39,5 sec. (media 91,1 km/h)  
 «Turbo»: velocità d'uscita 174,6 km/h  
 «S»: velocità d'uscita 150,9 km/h

#### ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in sec.	
	«Tur.»	«S»
0 - 60	3,1	3,8
0 - 80	4,6	5,5
0 - 100	6,3	7,9
0 - 120	8,8	10,9
0 - 140	11,5	14,2

#### RIPRESA in V

Velocità in km/h	Tempo in sec.	
	«Tur.»	«S»
70 - 80	3,1	3,0
70 - 100	8,0	9,0
70 - 120	11,9	15,5
70 - 140	15,9	22,7

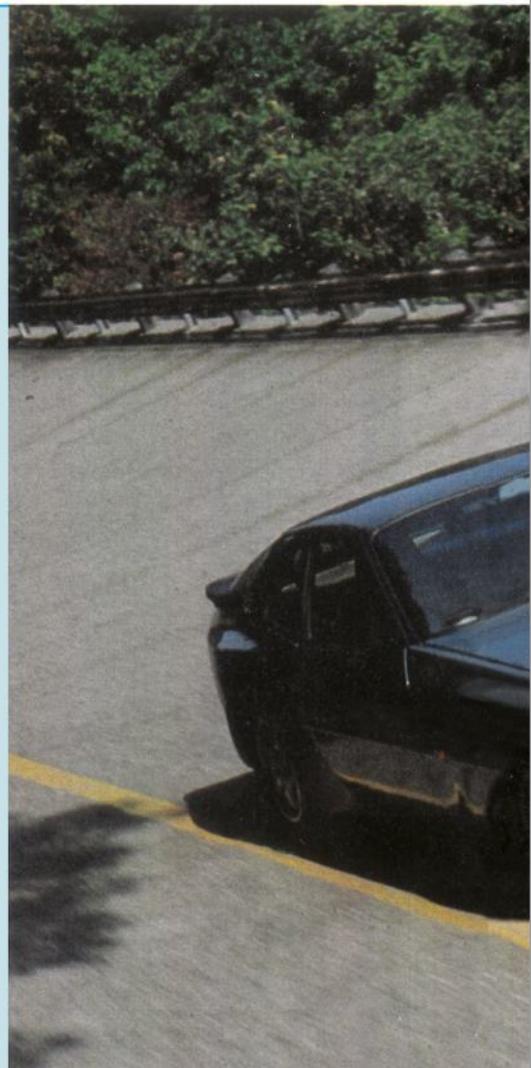
### FRENATA

\* Con impianto ABS

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	«Turbo»*	«S»
60	14,7	16,2
80	26,2	28,8
100	47,0	45,0
120	59,0	64,8
140	80,3	88,2

### CONDIZIONI DELLA PROVA

(tra parentesi i dati che si riferiscono alla «S»)  
 Peso della vettura in prova: 1470 kg. (1390 kg).  
 Temperatura 19,2 °C (16,3 °C).  
 Pressione atmosferica 1023 millibar (1023 millibar).  
 Umidità relativa 70% (83%).  
 Vento 0 ÷ 1 m/s (0 ÷ 1 m/s).  
 Peso specifico carburante: 740 g/l (740 g/l).



## Comportamento su strada

### MOTORE ★★★★★

(«S» ★★★)

Ottimo il turbo.

Un po' lento il «16 valvole».

Il quattro cilindri turbo, senz'altro uno dei migliori del settore, ha tutto per farsi apprezzare. Potente ai bassi e agli alti regimi, conferma la superiore esperienza della Porsche che ha eliminato lentezza di risposta e vuoti di potenza, difetti tipici di molti motori sovralimentati. Basta sfiorare l'acceleratore e la «944 Turbo», dai 2000 ai 7000 giri/min, scatta con una progressione veramente impressionante, e si raggiungono così elevate prestazioni quasi senza accorgersene. Inoltre, tale motore, non è neppure troppo rumoroso dato che a 140 all'ora fa rilevare gli stessi decibel della «S» aspirata. Meno riuscito, invece, il «16 valvole»

che deve essere spinto al massimo per esprimere tutte le sue buone qualità; infatti ai bassi regimi è piuttosto lento e pigro nel rispondere all'accelerata, un «difetto» poco consono a una sportiva che si chiama Porsche.

### VELOCITÀ ★★★★★

Entrambe ai massimi vertici.

Risultati davvero ottimi: la «Turbo» ha superato i 244 km/h mentre la «16 valvole» di poco inferiore ha toccato i 232 km/h, due valori che confermano l'ottima aerodinamica e le grandi possibilità autostradali delle «944».

### ACCELERAZIONE ★★★★★

(«S» ★★★)

Brillante soprattutto la «Turbo».

Logicamente nelle prove di scatto primeggia la «Turbo» con risultati paragonabili a quelli delle migliori sporti-

ve come la Ferrari «208». La «16 valvole» aspirata le è nettamente inferiore e sulla distanza di un solo chilometro perde oltre 2 secondi.

### RIPRESA ★★★★★

(«S» ★★★)

Sempre migliore la «Turbo».

I tempi rilevati confermano le buone qualità della «Turbo» che non ha difficoltà ai bassi regimi, mantiene con facilità quarta e quinta, sorpassa con dolcezza e disinvoltura sconosciute ad altre turbo. La «16 valvole» invece denuncia una lentezza a volte fastidiosa quando occorre muoversi agilmente nel traffico; nel chilometro da 30 km/h in quinta viene staccata dalla più potente rivale di quasi un secondo e mezzo.

### STERZO ★★★★★

Senza difetti.

Si adatta molto bene alle caratteristiche sportive della «944» e mantiene una eccellente precisione anche alle



velocità più elevate, situazione in cui la sensibilità ai comandi è una dote indispensabile. Consente d'impostare le traiettorie più adatte, di mantenerle senza difficoltà e di correggerle nelle situazioni più difficili. In particolare la «Turbo», più rigida e meglio «assetata», risponde più rapidamente ai comandi: solo i piloti molto esigenti preferirebbero uno sterzo più pronto di quello attuale.

#### **FRENI ★★★★★** **(«S» ★★★★★)**

*Perfetti con l'ABS.*

La Porsche si è finalmente convertita all'«ABS» e ora le sue vetture sono tra le più sicure per quanto riguarda la frenata. Eccellente soprattutto la «Turbo» che riesce a fermarsi in spazi ridotti (80 metri a 140 km/h), offrendo una regolazione e una sensibilità davvero ottimali, in grado di ripartire bene lo sforzo an-

che nelle manovre di emergenza. Nessun problema nella guida più impegnata poiché l'impianto non denuncia segni di debolezza. Più normale, ma sempre buono, il comportamento della «S» da noi provata priva del sistema antibloccaggio.

#### **CAMBIO ★★★★★**

*Rapporti lunghi.  
Manovrabilità perfetta.*

La Porsche ha preferito adottare rapporti piuttosto lunghi (in quinta la «Turbo» fa 37,5 km/h a 1000 giri/min, la «S» 29,5) una scelta non proprio riuscita che nella «16 valvole» penalizza la ripresa in quinta. La manovrabilità secondo la tradizione della Porsche è perfetta ed è un vero piacere cambiare marcia anche nella guida più impegnata perché gli innesti sono veloci, precisi, silenziosi e senza possibilità di errore, nonostante il gruppo trasmissione sia spostato al retrotreno.

#### **CONFORT ★★★★★**

*Buono a tutti i livelli.*

A vetture come queste, che superano largamente i 200 all'ora, non si richiedono molleggi morbidi e sospensioni ad ampia escursione, tuttavia le «Porsche» soddisfano anche lo sportivo molto esigente perché assorbono bene le asperità più accentuate, reagiscono progressivamente agli ostacoli più duri garantendo un notevole confort; solo sulla «S» il beccheggio e il rollio piuttosto evidenti possono alla lunga infastidire sui percorsi ricchi di curve. Nel complesso sono sportive piuttosto silenziose e a 140 km/h denunciano livelli di disturbo contenuti: la «Turbo», fatte le dovute proporzioni, deve essere considerata migliore perché nell'abitacolo si registrano gli stessi valori della meno spinta versione «aspirata»: 83-83 decibel a 140 km/h.



PORSCHE «944 TURBO» - «S»

**CONSUMO ★★★★★**  
**(«S» ★★★★★)**

*Sobrie soprattutto in autostrada.*

Entrambe non abusano della loro potenza dimostrandosi quasi sempre sobrie, grazie anche alla corretta profilatura della carrozzeria. A 140 km/h la «Turbo» fa quasi 10 km con un litro, risultato molto interessante per un tipo di vettura poco propensa a economizzare. Ovviamente quando si sfrutta tutta la sua notevole potenza i consumi aumentano parecchio toccando il limite dei 6-7 km/litro. Proporzionalmente meno interessanti i risultati della «S» che consuma come la ben più potente «Turbo».

**TENUTA DI STRADA ★★★★★**

*Piace soprattutto la «Turbo», ma è buona pure la «S».*

La «Turbo» sull'asciutto è ai massimi livelli tra le gran turismo di elevate prestazioni e la sua tenuta è caratterizzata da una precisione e da una facilità di guida rare su vet-

ture così potenti. Il comportamento è sincero, moderatamente sotto-sterzante all'inizio della curva, neutro lungo la traiettoria, con un sovrasterzo di potenza all'uscita che può essere controllato anche quando si dà molta potenza alle ruote. Ideale l'assetto in curva della «Turbo», più rigida, e quindi meno sensibile alle variazioni di potenza, della «S». Quest'ultima, invece, forse perché un po' troppo «morbida» è soggetta a «dondolii» che ne limitano la maneggevolezza sui percorsi ricchi di curve e controcurve. Sullo sconnesso le sospensioni si adattano bene alle disuguaglianze del fondo e il pilota riesce a mantenere agevolmente il controllo, nonostante gli inevitabili saltellamenti del retrotreno. Sul bagnato le «944» incontrano le difficoltà tipiche di tutte le trazioni tradizionali e quindi richiedono molta attenzione perché le «scodate» del retrotreno, anche se lo sterzo è molto pronto, non sono sempre ben controllabili

**STABILITÀ ★★★★★**

*Nessun problema.*

Sono vetture sicure anche quando vengono spinte ai loro elevatissimi limiti. Richiedono una buona esperienza di guida, ma reagiscono «istintivamente» anche nelle situazioni più difficili. Quando si è costretti a rilasciare l'acceleratore in curva chiudono la traiettoria, sovrasterzano decise, ma non sbandano. Buono anche il comportamento in autostrada quando si è costretti a brusche sterzate: la «Turbo» devia dalla traiettoria ma si riallinea velocemente; la «S» è invece un po' più lenta; mantiene tuttavia un comportamento affidabile.

**EFFICIENZA MECCANICA E AERODINAMICA ★★★★★**

*Carrozzerie profilate, motori poco efficienti.*

La «944», è ben profilata, sia alle basse sia alle alte velocità e a 100 km/h assorbe solo 19,2 CV. Poco efficienti i due motori con rendimenti identici.

# LA PAGELLA

Non è considerata un mito universale come la Ferrari, anche se la seduzione della sua potenza e l'emozione che provoca guidarla possono essere alla pari. Se su

	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★	
<b>ESTERNO</b>					★★★★★	Linea ancora semplice, funzionale ed elegante. Riuscita soprattutto considerando le caratteristiche sportive così spiccate, che la differenziano dalla «924» da cui deriva.
<b>ABITABILITÀ</b>	ANTERIORE				★★★★★	Comoda davanti, ma scomoda dietro: le due poltrone posteriori, con schienale ribaltabile, sono a misura di bambino. Accessibilità normale per una coupé. Sedili ben profilati.
	POSTERIORE				★★★★★	
	ACCESSIBILITÀ				★★★★★	
<b>POSTO GUIDA</b>					★★★★★	Impostazione decisamente sportiva, cioè infossata. Si guida bene a braccia allungate. Volante basso e verticale. Sedile molto comodo con regolazioni elettriche (a richiesta).
<b>PLANCIA E COMANDI</b>					★★★★★	Plancia eccellente, molto ben fatta, però i comandi sono disposti poco razionalmente. Gli interruttori, per di più, oltre che di piccole dimensioni non sono tutti illuminati.
<b>STRUMENTAZIONE</b>					★★★★★	Dotazione completa su entrambe; sulla «Turbo» ovviamente c'è il manometro della sovralimentazione. Strumenti tradizionali facilmente consultabili in tutte le condizioni. Numerose le spie.
<b>CLIMATIZZAZIONE</b>					★★★★★	Impianto molto potente ed efficiente, integrabile con l'aria condizionata disponibile a richiesta. Comandi molto semplici e facilmente raggiungibili dal pilota.
<b>FINITURA</b>	ESTERNO				★★★★★	Notevolmente migliorata rispetto alla serie precedente. Ottima la plancia, tutta la componentistica e la stoffa dei rivestimenti. Impeccabile l'esterno pure nelle giunzioni plastica-lamiera.
	INTERNO				★★★★★	
<b>VISIBILITÀ</b>	ANTERIORE				★★★★★	Anteriormente compromessa dal grande cofano motore e dal sedile infossato. Dietro il grande lunotto e i massicci appoggiatesta distorcono un po' la visuale.
	POSTERIORE				★★★★★	
<b>ACCESSORI</b>					★★★★★	Decisamente modesta la dotazione di serie in rapporto al prezzo, specie considerando che mancano gadgets presenti su utilitarie. Numerosi e molto utili gli accessori a richiesta.
<b>BAGAGLIAIO</b>					★★★★★	Adatto solo a una sportiva. Scarso volume di carico a causa del pavimento troppo alto e della posizione della ruota di scorta. Facile l'accessibilità dato l'ampio portellone.
<b>MOTORE</b>	POTENZA				★★★★★	«Turbo»: uno dei migliori. È potente, elastico ai bassi regimi e pronto alla risposta. «944 S»: molto potente specie agli alti regimi, ma poco elastico ai più bassi. Entrambi silenziosi.
	ELASTICITÀ				★★★★★	
	SILENZIOSITÀ				★★★★★	

★ INSUFFICIENTE    ★★ SUFFICIENTE    ★★★ DISCRETO    ★★★★★ BUONO    ★★★★★ OTTIMO



alcune sportive il rumore, l'esiguità dell'abitacolo e alcune rigidzze concorrono a creare l'atmosfera necessaria, sulla Porsche, invece, tutto è all'insegna della perfezione.

Quasi incredibile è il suo turbo privo di difetti. Sembra fredda, ma pochi metri bastano per scatenarla. Un carattere, davvero, come ce ne sono pochi.

		★	★★	★★★	★	★★	
					★★★	★★★	
<b>VELOCITÀ</b>							«Turbo»: può superare i 244 km/h in quinta. Un ottimo risultato per una vettura del genere. «944 S»: anch'essa velocissima: tocca, infatti, i 232 km/h in quinta.
<b>ACCELERAZIONE</b>					16V	Turbo	«Turbo»: scatta come le sportive più dotate grazie alle grandi qualità del potente motore. «944 S»: offre buoni risultati, ma per ottenerli occorre sfruttare a fondo la meccanica.
<b>RIPRESA</b>				16V	Turbo		«Turbo»: docile e regolare ai bassi regimi riprende facilmente alla minima accelerazione. «944 S»: un po' deludente (ma regolare) soprattutto nel rapporto superiore alle basse velocità.
<b>FRENI</b>	EFFICIENZA RESISTENZA				16V	Turbo	«Turbo»: impianto impeccabile grazie al sistema ABS perfettamente regolato e disponibile a richiesta. «944 S»: adeguati alle prestazioni, ma manca l'utile impianto antibloccaggio.
<b>CAMBIO</b>	MANOVRABILITÀ RAPPORTI SINCRONIZZAZIONE						Caratteristiche analoghe per entrambe le vetture. Manovrabilità un po' dura. Innesti molto precisi e breve escursione della leva consentono cambi veloci e senza errori. Rapporti lunghi.
<b>STERZO</b>	PRECISIONE DOLCEZZA						Abbastanza preciso, ma non molto pronto. Privo di reazioni sullo sconnesso consente un buon controllo anche in velocità. Servocomando (di serie sulla «Turbo») perfetto.
<b>CONSUMO</b>	BASSE VELOCITÀ ALTE VELOCITÀ URBANO				16V	Turbo	Per entrambe consumi contenuti soprattutto in autostrada (si possono percorrere anche 10 chilometri con un litro). Sorprendenti i risultati della «Turbo», quasi uguali a quelli della «S».
<b>CONFORT</b>							Sospensioni piuttosto rigide come si addice alle sportive e che quindi consentono un apprezzabile confort solo su fondi regolari. Effetto «dondolante» sulla «S». Rumorosità contenuta.
<b>TENUTA DI STRADA</b>	ASCIUTTO BAGNATO SCONNESSO						«Turbo»: inizialmente sottosterzante, poi neutra. Deciso sovrasterzo di potenza all'uscita dalle curve. «944 S»: meno pronta e dotata di maggiore rollio. Buon comportamento complessivo.
<b>STABILITÀ</b>							Entrambe sicure nelle eventuali manovre di correzione o d'emergenza. Anche nel rientro veloce dai sorpassi o nel rilascio dell'acceleratore in curva le variazioni d'assetto sono graduali.
<b>EFFICIENZA AERODINAMICA E MECCANICA</b>							Carrozzeria ben profilata perché non è richiesta troppa potenza per avanzare a 100 all'ora. Motori non molto efficienti, soprattutto quello a 16 valvole della «944 S».

## La prova di Ivan Capelli



Il pilota milanese vincitore del Campionato 1986 della «formula 3000» (da quest'anno intercontinentale) ai box dell'Autodromo di Monza tra le due «944» della nostra prova.

**L'**unica caratteristica delle Porsche rimasta costante negli anni è il temperamento sportivo, una caratteristica che ha sempre identificato le vetture della Casa di Stoccarda. Ad aumentare questa fama ha contribuito non poco il curriculum sportivo della Marca, ricco di vittorie nei Campionati del Mondo, specie quelli riservati ai prototipi. La «944S» e la «Turbo», che corrispondono in pieno a questa immagine, non potevano sfuggire alla prova in pista che Quattroruote riserva a questo genere di vetture. Per tale test ci siamo rivolti a Ivan Capelli che lo scorso ottobre ha vinto il Campionato 1986 della «F. 3000». Sulla pista dell'autodromo di Monza egli ha messo alla frusta i due purosangue tedeschi. Ecco le sue impressioni.

«Sono rimasto stupito da queste due vetture della stessa gamma, che però vantano caratteristiche sportive



«Le «944» si inseriscono in curva con facilità nonostante un certo sottosterzo... la «16 valvole» però in pista risulta svantaggiata nei confronti della più potente «Turbo»».

molto diverse. Mi ha colpito persino la differenza tra le due pedalieri: sulla «Turbo» il punta-tacco mi è sembrato più naturale da effettuare. Al volante della «944» si ha subito l'impressione di essere su una vera «gran turismo»: la posizione di guida è indubbiamente sportiva, a braccia e gambe distese; la strumentazione, senza nulla di superfluo, è ben leggibile e chiara. Pure la visibilità, buona solo in avanti, è da «auto da corsa»; è logico che ciò per i normali utenti sia indubbiamente uno svantaggio, dato che non facilita la guida in città e le manovre».

**Che cosa pensi dei motori sportivi a quattro cilindri?**

«Offrono, entrambi, un funzionamento di alto livello seppure differente date le diverse caratteristiche. A me è piaciuto moltissimo quello della «Turbo», privo dei difetti tipici di questo genere di propulsori. È infatti molto potente e offre una notevole coppia pure ai bassi regimi, tanto che l'entra-

# IL FASCINO DELLA SICUREZZA



ta in funzione del turbocompressore avviene gradatamente nonostante le caratteristiche spiccatamente sportive. Al di sopra dei 3500 giri/min è fantastico e quasi brutale. Si rivela adatto sia ai percorsi molto tortuosi, quando lo si sottopone a continue manovre di tiro-rilascio, sia quando si può dare libero sfogo a tutta la sua esuberante potenza, che sprigiona in tempi molto brevi. Buono pure il "16 valvole" della versione "S"; però decisamente inferiore a quello della "Turbo". Pronto ai comandi, dà il meglio di sé solamente ai regimi più elevati, quando può esprimere la sua coppia elevata».

#### **Vetture così potenti richiedono una guida molto impegnativa?**

«Devo dire che un'altra dote di queste Porsche è proprio la facile guidabilità, sconosciuta alle "911" che hanno limiti inferiori e più impegnativi, soprattutto per i piloti meno esperti. Tuttavia va precisato che le due "944"

hanno comportamenti sostanzialmente diversi. La "Turbo" è complessivamente più omogenea e permette di sfruttare al meglio le doti della meccanica. La vettura s'inscrive in curva con una certa facilità nonostante la presenza di un certo sottosterzo e mantiene con molta precisione la traiettoria impostata, a patto però di non accelerare bruscamente. In questo caso, infatti, il comportamento spesso quasi neutro diventa sovrasterzante. Si apprezzano soprattutto la precisione dello sterzo, che potrebbe essere solo un po' più immediato, e la costanza dell'assetto, praticamente privo di rollio e beccheggio, che invece in curva penalizzano un po' la "S"; infatti, su questa vettura, per mantenere le giuste traiettorie sono necessarie alcune correzioni dovute ai trasferimenti di carico dal retrotreno all'avantreno. Comunque per ambedue la tenuta di strada è tale da garantire buoni margini ma, lo ripeto ancora, nel

confronto con la "944" più potente ne esce un po' svantaggiata».

#### **Cambio e freni ti sono piaciuti?**

«Sì e su entrambe le vetture. Per quanto riguarda il cambio mi è piaciuta molto la scelta dei rapporti e in particolare la terza, una marcia sempre ampiamente sfruttabile che permette di raggiungere velocità elevate (si toccano rispettivamente i 150 e i 180 km/h). La manovrabilità mi è sembrata migliore sulla versione sovralimentata, ma può essere una caratteristica specifica degli esemplari in prova. Ottimi i freni della "Turbo", integrati dall'ABS, che non pongono assolutamente problemi. Lievemente inferiori quelli della "S" che, privi dell'impianto antibloccaggio, specie nelle staccate al limite risentono di un lieve affaticamento e tendono a bloccare. Su questa vettura lo sterzo mi è sembrato leggermente più lento, forse dipende dalla diversa misura dei cerchi anteriori». □

## PORSCHE «944 TURBO»

**Più potente (250 CV), e naturalmente più grintosa e scattante, è anche meglio rifinita della precedente. La sua carrozzeria continua a essere impeccabile quasi in ogni dettaglio. La meccanica ripropone il turbo che, sebbene non riscuota più gli entusiasmi di qualche anno fa, la Porsche ha perfezionato come meglio non si poteva. Una vettura moderna, ampiamente sfruttabile, la cui guida regala forti e piacevoli sensazioni.**

L'ultima versione della Porsche «944 turbo» rappresenta una delle massime espressioni tecniche raggiungibili da una vettura con motore quattro cilindri. Oggi più che mai questo modello (dal 1982 a oggi sono state vendute più di 100.000 «944») è «un'auto» per quegli intenditori e per quegli appassionati che vogliono utilizzare ogni giorno e in tutte le occasioni una «sportiva» di eccezionali prestazioni. La «944 turbo» ha una linea poco vistosa che non lascia intuire alla prima occhiata né quanto può offrire come prestazioni, né quante decine di milioni è costata al proprietario. Nonostante la gamma a 4 cilindri della Porsche presenti da anni queste caratteristiche positive, tali vetture non hanno quasi mai goduto di simpatie paragonabili a quelle concesse alla cugina «911».

Dal 1982 la meccanica è Porsche al 100%, tanto che il motore è addirittura derivato da quello del modello ai vertici della gamma, la «928». Tuttavia l'evoluzione tecnologica ha comportato anche un incremento sensibile del prezzo, al quale ha contribuito l'aumento della cilindrata ben oltre i 2 litri, con conseguente inasprimento dell'aliquota IVA. Nel 1976 una «924» costava il 30% in più di una «Alfetta GTV», unica rivale a livello mondiale, ma ben il 70% meno della «911». Nel 1987 la

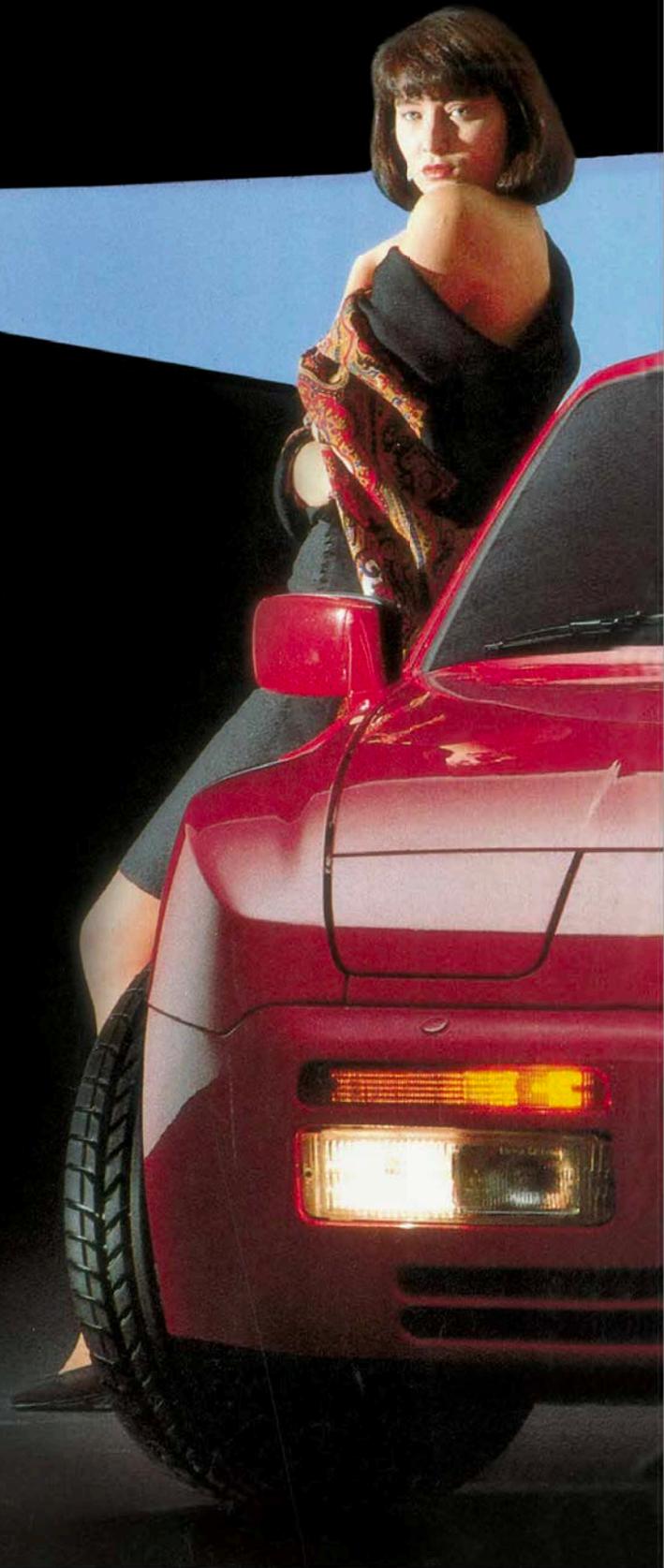
### PREGI

- STABILITÀ OTTIMA
- FRENI ECCELLENTI
- MOLTO BRILLANTE

### DIFETTI

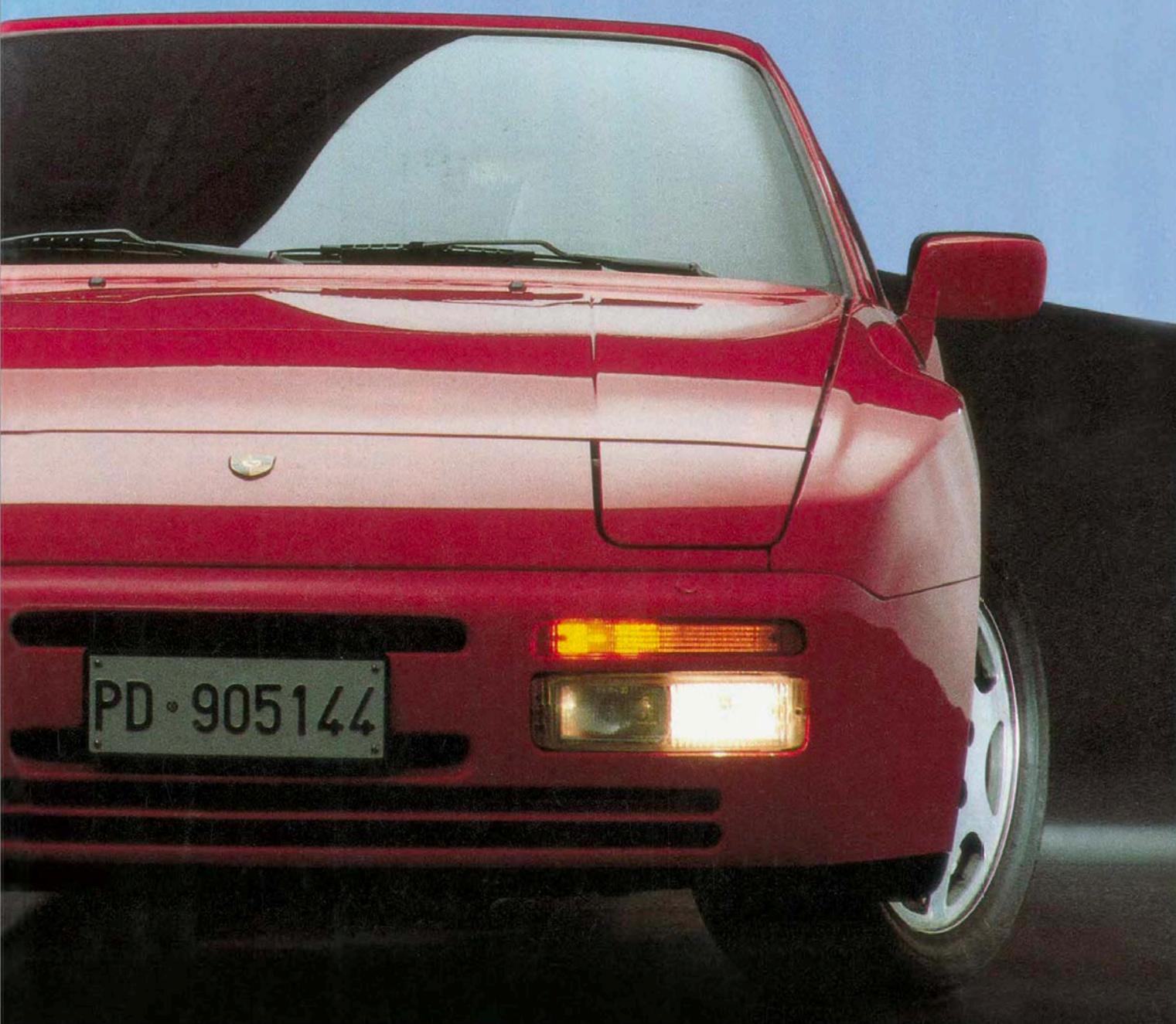
- VISIBILITÀ POSTERIORE LIMITATA
- TURBO UN PO' LENTO AI BASSI REGIMI

# ANCORA



**TOP CAR**

# GRANDI EMOZIONI



ANCORA GRANDI EMOZIONI

*(segue da pag. 148)*

versione base della «944» costava solo il 40% meno della «911», mentre la «944 turbo» era addirittura sullo stesso livello di prezzo, non solo della leggendaria sei cilindri, ma anche della Ferrari «208 GTB turbo». Come detto in precedenza, da un punto di vista tecnologico e qualitativo la quattro cilindri tedesca non ha praticamente rivali (però i modelli «sfidanti» sono numerosi), ma per chi può spendere cifre in ogni caso superiori a 60 milioni di lire non è solo l'aspetto tecnico della vettura ad assumere importanza. Bene ha fatto, quindi, la Porsche a continuare sulla strada dell'incremento qualitativo e delle prestazioni, che insieme all'utilizzo di raffinate soluzioni tecniche pongono la «944 turbo» ai vertici assoluti della produzione mondiale. La disposizione della meccanica prevede motore anteriore, trazione posteriore e cambio sull'assale posteriore in blocco col differenziale. È una architettura simile solo apparentemente a quella delle Alfa «75»: infatti sulla Porsche il motore e il cambio sono collegati rigidamente da un robusto tubo nel quale ruota l'albero di trasmissione e formano quindi un gruppo unico, contrariamente alla so-

luzione Alfa Romeo. Questo schema penalizza l'abitabilità interna a causa dell'alto tunnel centrale, ma consente di avere un albero di trasmissione silenzioso e una perfetta manovrabilità della leva del cambio.

La «944 turbo» deriva meccanicamente da una versione speciale che ha partecipato nel 1987 alle competizioni Porsche «turbo-cup», quindi si tratta di componenti capaci di resistere a condizioni di utilizzo molto severe e in grado di fornire prestazioni elevatissime. È interessante notare come la tecnologia Porsche sia in grado di offrire motori con marmitta catalitica a tre vie aventi la stessa potenza di quelli privi di catalizzatore e che le stesse vetture che hanno partecipato alle gare della «turbo-cup» erano equipaggiate con questi dispositivi. Fra l'altro il motore è progettato per funzionare con benzina senza piombo con numero di ottano 95 e il sistema elettronico che regola iniezione e accensione è dotato di un sensore che rileva eventuali battiti in testa e regola di conseguenza immediatamente i valori dell'anticipo accensione. Il propulsore è un moderno 4 cilindri in linea di 2479 cm<sup>3</sup>, interamente realizzato in lega leggera che, con un albero a cam-

me in testa e due sole valvole per cilindro, è in grado di erogare 184 kW-250 CV a 6000 giri/minuto e una coppia massima di 350 Nm-35,7 kgm a 4000 giri con un rapporto di compressione, elevato per un turbo, di 8:1. Un intercooler raffredda l'aria compressa nel turbo prima di inviarla nel motore. Interessante per una sportiva l'adozione delle punterie idrauliche che non richiedono registrazioni del gioco valvole, il notevole chilometraggio previsto fra tagliandi di manutenzione programmata e il cambio olio ogni 20.000 km. Rispetto alla precedente versione da 220 CV sono stati incrementati il diametro del turbo e la pressione di sovralimentazione. Analogamente alle Lancia «Thema» vi sono due alberi controrotanti che attutiscono le vibrazioni tipiche di un quattro cilindri. Nonostante il trascinamento di questi alberi di equilibratura assorba alcuni cavalli, il loro utilizzo consente un comfort paragonabile a quello offerto da 6 cilindri in linea. La Porsche sta seguendo una strada controcorrente in un periodo in cui è tornato di moda il frazionamento della cilindrata. La turbo è un quattro cilindri 2,5 litri e la versione aspirata «944 S2» prevede un 16 valvole di addirittura 3 litri. Oltre a evi-

TOP CAR

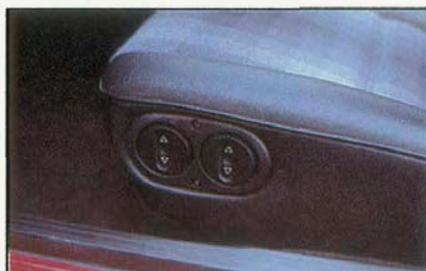
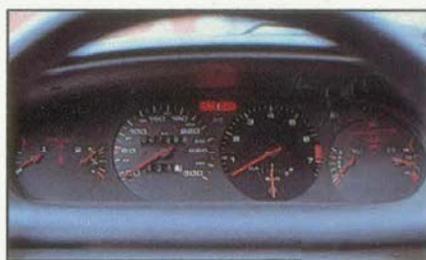
La carrozzeria è sportiva ma anche elegante e sobria. I cerchi fucinati in lega le conferiscono una grinta non comune. È un'auto completa che offre un abitacolo piccolo ma perfettamente rifinito.



denti ragioni produttive, di investimenti industriali e di marketing, che impongono di utilizzare un 4 cilindri («derivato» da una bancata del motore 8V della «928»), la scelta ha anche valide motivazioni tecniche. Questo tipo di motore, oltre a consentire camere di combustione efficienti e a ridurre gli attriti interni, è leggero e compatto.

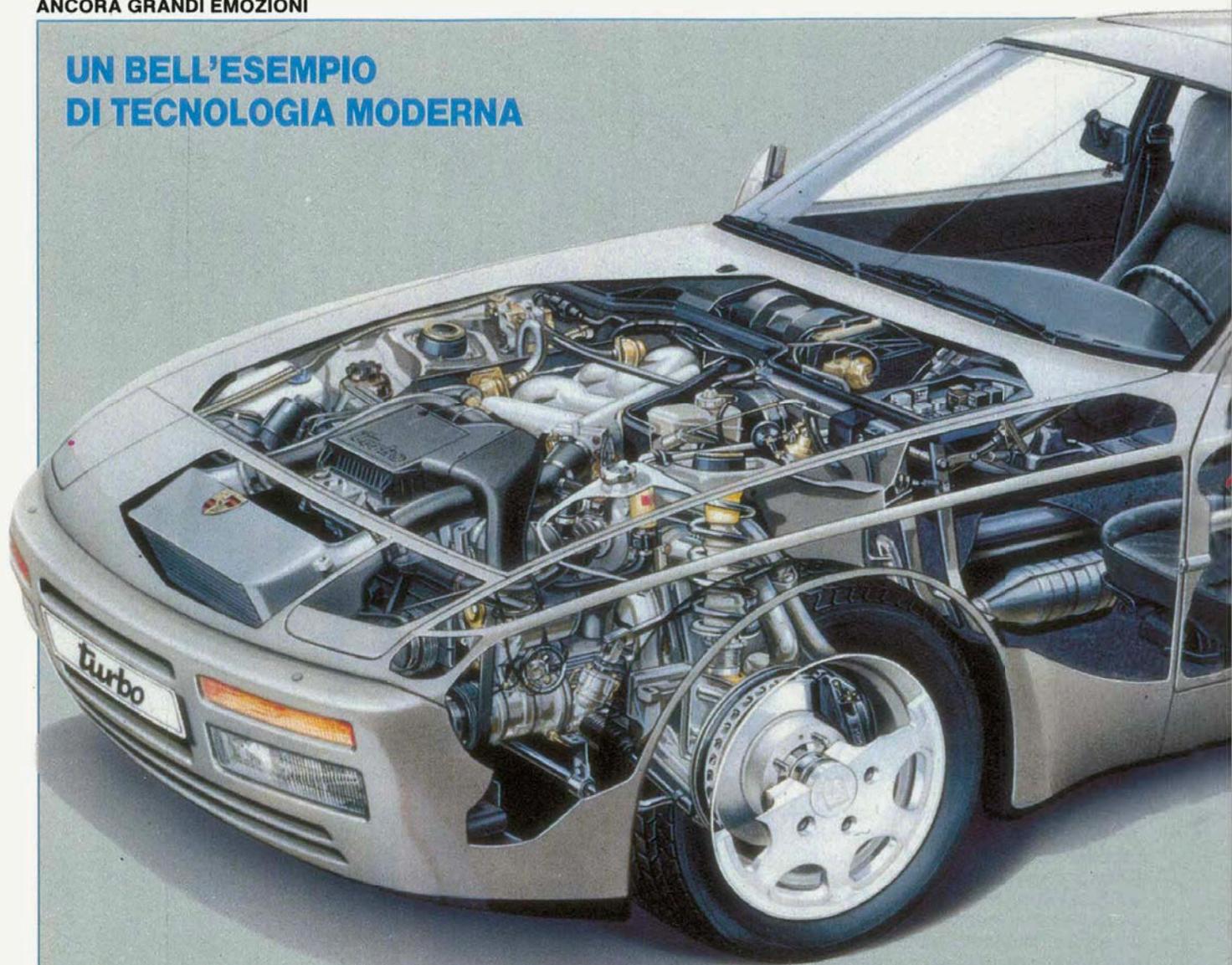
Molti dettagli dimostrano la cura dedicata al progetto. I pistoni sono in lega leggera stampata perché sono più resistenti di quelli ottenuti per fusione, il turbo è raffreddato ad acqua e vi è un grande radiatore d'alluminio nel circuito di lubrificazione. Il suo intervento è regolato da un termostato in modo da far arrivare rapidamente il motore alle condizioni di regime facendo passare l'olio nel radiatore solo quando raggiunge temperature elevate. L'elettroventola per il circuito di raffreddamento dell'acqua è a tre velocità in modo da mantenere sempre alla temperatura ottimale il motore. L'elettronica che regola l'iniezione e l'accensione è integrata in una sola centralina con capacità di autodiagnosi dei guasti. Le canne cilindro sono ricavate direttamente nel basamento in lega leggera e ciò consente di evitare

(segue a pag. 153)



ANCORA GRANDI EMOZIONI

## UN BELL'ESEMPIO DI TECNOLOGIA MODERNA



### PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

**Motore:** anteriore longitudinale, inclinato a destra di 30° - 4 cilindri in linea - Alesaggio 100,00 mm - Corsa 78,90 mm - Cilindrata 2479 cm<sup>3</sup> - Rapporto di compressione 8,00:1 - Potenza max 184,0 kW (250 CV) a 6000 giri/min - Coppia max 350,0 Nm (35,7 kgm) a 4000 giri/min - Potenza specifica 74,2 kW/l (100,8 CV/l) - Valori secondo norme CEE 80/1269 - 2 valvole per cilindro - Distribuzione: un asse a camme in testa, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Lubrificazione forzata, con radiatore olio - Capacità circuito 7,0 litri - Filtro olio sul circuito principale, a cartuccia - Alimentazione e accensione a controllo integrato, iniezione elettronica (multipoint) Bosch DME con dispositivo «cut-off» - Sovralimentazione con turbocompressore KKK K26-26/70 e intercooler - Pompa carburante elettrica - Filtro aria a secco, cartuccia - Accensione elettronica digitale (con sensore di detonazione) Bosch DME - Candele Bosch WR7DC - Raffreddamento a liquido, circolazione forzata e circuito sigillato - Capacità circuito 8,5 l - Dispositivi anti-inquinamento: la vettura è predisposta al montaggio di un catalizzatore a tre vie - Impianto elettrico 12 V - alternatore-motorino avviamento 115 A - Batteria 63 Ah.

**Trasmissione:** trazione posteriore - Frizione monodisco a secco, comando idraulico - Cambio poste-

riore, in blocco con il differenziale, a 5 rapporti: I) 3,500:1; II) 2,059:1; III) 1,400:1; IV) 1,034:1; V) 0,829:1; RM) 3,500:1 - Scambiatore di calore aria/olio per il cambio - Riduzione finale (al differenziale) a coppia conica ipode con rapporto 3,375:1 - Differenziale autobloccante al 40% - Pneumatici anteriori: 225/50 ZR 16, cerchi ruota in lega leggera 7J 16 - Pneumatici posteriori: 245/45 ZR 16, cerchi ruota in lega leggera 9J 16.

**Corpo vettura:** coupé, 3 porte, 2 posti + 2 - Scocca portante con telaio ausiliario anteriore - Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale; retrotreno a ruote indipendenti, braccio obliquo, molle a barra di torsione trasversale, barra stabilizzatrice anteriore e posteriore - Freni: a disco autoventilanti su tutte le ruote, dispositivo antibloccaggio ABS - Scatola guida a cremagliera, servocomando ad azione differenziata - Capacità serbatoio carburante 80 l.

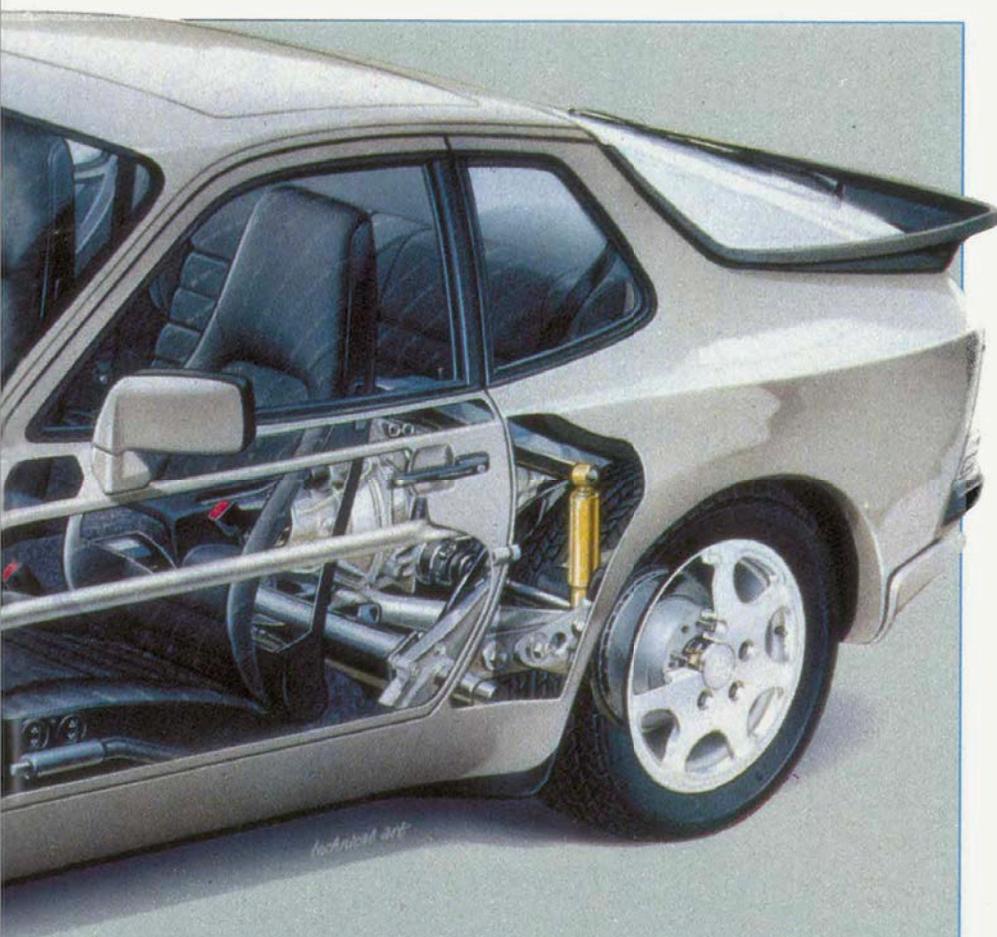
**Dimensioni e massa:** Passo 2,400 m - Carreggiata anteriore 1,475 m - Carreggiata posteriore 1,436 m - Lunghezza 4,230 m - Larghezza 1,735 m - Altezza 1,275 m - Altezza minima da terra 12,5 cm rilevata a pieno carico - Diametro di sterzata 10,8 m - Massa veicolo: 1350 kg in ordine di marcia.

Il quattro cilindri di 2479 cm<sup>3</sup> non fa rimpiangere propulsori a 6 cilindri. Può funzionare con benzina senza piombo ed eroga 184 kW - 250 CV anche nella versione con catalizzatore.

Il turbo è raffreddato ad acqua e l'intercooler è di serie. La distribuzione prevede punterie idrauliche e due valvole per cilindro. Le vibrazioni sono minime grazie alla presenza di due alberi controrotanti di equilibratura.

## TOP CAR

(segue da pag. 151)



Raffinata e curata nei più piccoli dettagli la meccanica. Il quattro cilindri è collocato anteriormente e collegato rigidamente con un tubo (nel quale ruota l'albero di trasmissione) al gruppo cambio e differenziale collocato posteriormente. La carrozzeria è realizzata con lamiere zincate a caldo sui due lati e garantita contro la ruggine per dieci anni. La meccanica è praticamente la stessa delle «944» che hanno partecipato alle gare della «Turbo Cup».



le canne in ghisa riportate che complicano l'assemblaggio e aumentano il peso del motore. Inoltre i materiali dei pistoni e delle canne hanno identiche dilatazioni durante la fase di riscaldamento e consentono quindi di accoppiare stantuffi e cilindri con elevatissima precisione a tutto vantaggio dell'efficienza. Sono stati introdotti di serie, fra l'altro, il climatizzatore automatico, la regolazione elettrica dei sedili, i cerchi ruota in lega stampata, la predisposizione per l'impianto stereo con antenna incorporata nel parabrezza, l'impianto frenante ABS, il differenziale autobloccante al 40% e un sofisticato impianto antifurto che s'inserisce automaticamente appena chiusa a chiave la vettura. Per la carrozzeria sono state impiegate lamiere d'acciaio zincate a caldo su entrambi i lati (viene garantita per 10 anni contro la corrosione e 3 anni per danni alla verniciatura). Il servosterzo, di serie, è realizzato in modo da escludere qualsiasi assistenza idraulica per bassi angoli di rotazione con l'obiettivo di consentire in rettilineo una perfetta sensibilità e una grande precisione di guida. A richiesta è disponibile un parabrezza stratificato «securiflex» rivestito internamente con un foglio di materiale plastico che evita ferite al volto anche in caso d'urti violenti. Si è quindi molto lontani dal concetto di vettura sportiva spartana che sacrifica quasi tutto alle prestazioni e a una carrozzeria stravagante. La scocca ad esempio è interamente di lamiera stampata, fatto che comporta notevoli investimenti per la realizzazione di un nuovo modello, ma offre vantaggi pratici di solidità e robustezza rispetto alle soluzioni col telaio realizzato con traliccio di tubi. Le sospensioni sono indipendenti sulle quattro ruote. Posteriormente due bracci obliqui oscillanti in lega leggera con due molle a barra di torsione trasversali inserite in un tubo di collegamento. L'impianto frenante, ovviamente ben dimensionato e con ABS, prevede quattro dischi autoventilanti con pinze fisse in lega leggera a quattro pistoncini. Posteriormente sono utilizzati per il freno di stazionamento due piccoli tamburi supplementari, più efficaci dei dischi per questo compito. Alla nuova «944 turbo», migliorata anche nell'aerodinamica (il Cx è passato da 0,35 a 0,33), è stata dedicata una notevole cura anche nella protezione delle parti di lamiera per difenderla meglio nell'uso cittadino. Ad esempio, il paraurti anteriore, di materiale plastico, evita danni in caso di urti fino a 5 km/h; a richiesta, sono disponibili i paraurti ad assorbimento d'energia «tipo America».

**ANCORA GRANDI EMOZIONI**

**LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI**

**VELOCITÀ MASSIMA**

254,946 km/h in V (dichiarata 260 km/h)

**CONSUMO in quinta**

Velocità in km/h	litri/100 km	km/litro
80	7,0	14,3
90	7,6	13,2
100	8,2	12,1
110	9,0	11,2
120	9,8	10,2
130	10,6	9,4
140	11,6	8,6
150	12,6	7,9
160	13,8	7,3
170	14,9	6,7
180	16,2	6,2

**VALORI DICHIARATI:**

a 90 km/h  
7,1 l/100 km  
a 120 km/h  
9,3 l/100 km

**RUMOROSITÀ**

Rilevata all'interno della vettura, ai sedili anteriori e posteriori su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio velocità nel rapporto superiore.

Velocità km/h	dB(A)	
	ant.	post.
80	67,2	68,0
90	68,6	69,4
100	67,8	70,2
110	69,1	70,8
120	69,7	71,1
130	72,4	72,7
140	73,0	74,7
160	75,8	77,3

**ACCELERAZIONE E RIPRESA**

**1 CHILOMETRO** con partenza da fermo:

Tempo impiegato: 25,7 s (media 140,3 km/h)  
velocità d'uscita 209,5 km/h

**400 METRI** con partenza da fermo:  
14,2 s; velocità d'uscita 161,3 km/h

**RIPRESA:** sul chilometro da 40 km/h in V  
36,0 s (media 100,000 km/h)  
velocità d'uscita 174,250 km/h

**ACCELERAZIONE**

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0- 40	1,9
0- 60	2,8
0- 80	4,5
0-100	6,0
0-120	8,5
0-140	10,8
0-160	14,0
0-180	17,9

**RIPRESA in quinta**

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-100	9,3
70-120	13,4
70-140	17,0
70-160	21,6
70-180	26,5

**FRENATA**

con ABS

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	14,0
80	24,9
100	39,0
120	56,1
140	76,4
160	99,8
180	126,3

**RESISTENZA AVANZAMENTO**

Potenza assorbita a 100 km/h: 15,2 kW (20,7 CV)  
Rendimento energetico a 100 km/h: 20,6%

**DIAMETRO DI STERZATA**

10,85 m a destra; 10,80 m a sinistra

**CONDIZIONI DELLA PROVA**

I dati vengono rilevati con il solo pilota e le apparecchiature: serbatoio carburante a circa 2/3. Le velocità superiori al limite ammesso sono accertate.

Massa della vettura in prova: 1490 kg.  
Temperatura 17,5 °C.

Pressione atmosferica 1023 millibar.  
Umidità relativa 81%. - Vento 0-1,8 m/s.  
Peso specifico carburante: 734 g/l.

**ANCORA PIÙ TURBO**



**R**itroviamo la carrozzeria della «944 Turbo» da 220 CV provata due anni fa. La sua linea classica e tondeggiante rispetta le leggi dell'aerodinamica e corrisponde alle richieste del mercato. I passaruota, notevolmente più larghi del normale, conferiscono a questa versione «top» una grinta e una sportività in contrasto con i limiti di velocità imposti dalla legge. L'abitabilità è quella tipica delle coupé cosiddette «2+2», perciò due posti anteriori e un po' di spazio posteriore appena sufficiente per ospitare due bambini in caso di brevi tragitti. L'accessibilità è accettabile solo davanti, ma i più robusti incontrano difficoltà anche per «conquistare» il posto guida.

Una volta seduti tutto fila liscio: la pedaliera ben distanziata, la leva del cambio corta a breve escursione, il piantone volante pressoché orizzon-

tale consentono un assetto quasi vecchio stile a braccia distese; intorno lo spazio è adeguato, ben sfruttato; le numerose imbottiture e il sedile profilato con molte regolazioni elettriche aumentano il livello di confort. La plancia è ben fatta, imbottita e sufficientemente razionale. Comunque a dieci anni dal debutto, ci aspettavamo un disegno più moderno che adeguasse la vettura ai tempi e al prezzo di listino. La posizione dei comandi, per esempio, non soddisfa completamente: pulsanti, levette e tasti vari, dislocati un po' ovunque, non sono sempre a portata di mano e soprattutto non sono illuminati, una lacuna lieve quasi imperdonabile in una macchina del genere. Inoltre il sedile guida è regolabile elettricamente in altezza e inclinazione, a mano in lunghezza. La strumentazione, funzionale, è ben visibile



in ogni situazione, e integrata da numerose spie e scritte luminose (pur troppo in tedesco); sarebbe perfetta se i quadranti fossero di maggiori dimensioni. L'impianto di climatizzazione è molto semplice ed efficace con i pochi comandi a portata di mano. Molto buono, come nella tradizione Porsche, il livello complessivo di finitura, caratterizzato da un costante miglioramento della componentistica di base, ma anche in questo caso i più esigenti gradirebbero un rinnovamento totale degli allestimenti, ora un po' classici e datati. Ottimi, e nello stile della Casa, i materiali e la finitura anche delle parti meno importanti. La visibilità non è una qualità della «944» perché davanti è ostacolata dall'ampio cofano e dal sedile piuttosto infossato e dietro dalla coda alta, dal tergilunotto, dallo spoiler e dagli appoggiatesta. Tra i nei c'è an-

che il bagagliaio, piccolo e poco profondo, quasi insufficiente per le esigenze di due passeggeri.

Su strada la «944» conferma solo in parte le debolezze congenite dei turbo che nonostante i progressi conseguiti non riescono ancora a esprimersi al meglio alle basse velocità. E se una Casa esperta e tecnologicamente all'avanguardia come la Porsche non ha risolto del tutto i problemi connessi a questo tipo di sovralimentazione, ciò vuol dire che gli ostacoli per ottenere una coppia sostanziosa a basso numero di giri devono essere davvero grandi. Nonostante queste difficoltà le prestazioni fornite dalla nuova «944» sono veramente eccezionali. La velocità massima di 254 km/h è superiore di 10 km/h a quella della precedente versione. Tale risultato, interessante solo tecnicamente, dà una chiara idea della

potenzialità della vettura. Anche l'accelerazione è eccellente: i risultati sui 400 m e sul chilometro con partenza da fermo sono migliori rispetto a quelli della versione precedente (1 e 2 secondi meno). Le perplessità sul comportamento del turbo ai bassi regimi vengono confermate dal test di ripresa dove la «944» nello spunto da 70 a 140 km/h impiega qualche secondo in più di prima dimostrando una certa esitazione nella risposta sotto ai 3000 giri/min dovuta ai rapporti e in particolare alla quinta che a 1000 giri consente di marciare a 40 km/h (tre più della versione precedente). Con 30 CV in più il motore è sempre tra i migliori, ma speravamo che avesse acquistato la tanto sospirata elasticità ai bassi regimi. Il suo comportamento non ha difetti evidenti: regolare, continuo, quasi impeccabile, è solo un po' vuoto

## ANCORA GRANDI EMOZIONI

sotto i 3000 giri al minuto. Oltre i 3000 però cambia tono e risponde rapidamente a ogni richiesta di potenza. A quota 4000 giri/min la spinta e la prontezza sono ancor più impressionanti, le prestazioni eccezionali. Il motore risponde con immediatezza, quasi brutalmente sino al regime massimo consentito dal limitatore. In definitiva meriterebbe la massima votazione se, lo ripetiamo, ai bassi regimi avesse le stesse qualità dimostrate a quelli più elevati. Lo sterzo, elemento importantissimo su una coupé come questa caratterizzata da potenza elevata alle ruote e dalla trazione posteriore, offre un servocomando con spiccate caratteristiche sportive, una notevole precisione e una discreta velocità d'impostazione. Per quanto riguarda l'impianto frenante, l'adozione del sistema antibloccaggio ABS dimostra che anche la Porsche si è convinta delle grandi possibilità garantite in tutte le condizioni da questa soluzione. Grazie poi alle modifiche apportate all'intero impianto e alle pinze potenziate sono notevolmente diminuiti anche gli spazi d'arresto a tutte le velocità. A 130 km/h la vettura si ferma in soli 66 metri (uno dei migliori risultati in assoluto). Sul bagnato, in condizioni di scarsa aderenza o comunque in situazioni d'emergenza, l'ABS ovviamente garantisce quel margine di sicurezza indispensabile. Ottima la resistenza alla fatica.

Il cambio, secondo la tradizione Porsche, mantiene una buona manovrabilità anche nella guida sportiva più impegnata. Gli innesti di qualsiasi marcia so-

no veloci, silenziosi e di una precisione millimetrica. Soltanto nei cambi effettuati ad altissima velocità l'inserimento denuncia lievi impuntamenti.

La Porsche è riuscita a conciliare molto bene confort e tenuta e la «944 turbo» rappresenta un riuscito compromesso considerate le sue elevatissime prestazioni. Le sospensioni hanno una taratura rigida ma superano senza grandi problemi anche ostacoli piuttosto impegnativi. Il beccheggio e il rollio, decisamente contenuti, non disturbano pilota e passeggero. La «944 Turbo» può essere considerata persino una sportiva silenziosa, anche quando viene spinta agli alti regimi di rotazione: nell'abitacolo, in pratica, abbiamo registrato lo stesso numero di decibel rilevati a bordo di una tranquilla berlina da famiglia quale la Rover «820». Il consumo si mantiene su livelli molto interessanti e alle velocità limite consentite (110-130 km/h) si percorrono poco più di 11 e 9 km/litro. Naturalmente quando si vogliono provare quelle emozioni sportive che la meccanica Porsche è in grado di fornire, bisogna rassegnarsi e toccare il limite di 6-7 km/litro che, comunque, costituisce sempre un buon risultato. Sull'asciutto la «Turbo» si riconferma gran turismo dotata di un elevato grado di sicurezza. Il comportamento, quasi invariato rispetto a quello della serie precedente è sottosterzante all'inizio della curva e praticamente neutro lungo tutta la traiettoria, leggermente condizionato dalle caratteristiche del motore un po' vuoto ai bassi

regimi. L'assetto in uscita dipende molto dalla potenza alle ruote con evidenti sovrasterzi quando si esagera con l'acceleratore. Le reazioni risultano assai più dolci che in altre sportive del genere e, in parte, ciò è merito dei nuovi pneumatici supersportivi «P 700 Z». Sul bagnato, naturalmente, anche la «944» deve superare le difficoltà proprie delle trazioni posteriori sportive che esigono impegno sia nell'impostazione delle traiettorie sia nella gestione della notevole potenza bruscamente disponibile alle ruote. Un'accelerata di troppo e la susseguente scodata è molto probabile, data anche la presenza del differenziale autobloccante. Lo sterzo, abbastanza pronto, aiuta parecchio nelle correzioni, ma non sempre riesce a controllare del tutto gli spostamenti del retrotreno. La «944» è una vettura «istintivamente» sicura perché tende a riprendere facilmente l'assetto iniziale anche nelle situazioni d'emergenza a velocità elevata o dopo brusche sterzate. Si riallinea senza difficoltà. Nei cambi improvvisi di traiettoria, quando si è costretti a rilasciare l'acceleratore in curva, «chiude» con la coda velocemente ma con gradualità: sovrasterza senza sbandare, almeno sinché l'asfalto è asciutto. Pur non essendo al top della produzione Porsche, e sebbene mantenga alcuni nei caratteristici dei turbo, si riconferma potente, stabile e in grado di fornire le emozioni richieste a una vettura del genere. Il tutto confortato dalla sicurezza e dalla qualità Porsche. □

<b>ESTERNO</b>	★★★★★	<i>La linea semplice, aerodinamica, sempre piacevole di 12 anni fa, è stata resa più sportiva e grintosa dai passaruota allargati e dagli spoiler.</i>
<b>ABITABILITÀ</b>	★★★	<b>Compromessa dallo scarso spazio posteriore sufficiente solo per due bambini. Buona la situazione davanti con sedili ben fatti e ben profilati.</b>
<b>POSTO GUIDA</b>	★★★★★	<i>Pur con il volante fisso, grazie all'inclinazione del piantone e alle numerose regolazioni (anche elettriche) del sedile consente un assetto sportivo a braccia distese.</i>
<b>PLANCIA E COMANDI</b>	★★★	<i>Cruscotto un po' datato per un'auto da cento milioni, ma costruito con attenzione e con materiali di ottima qualità. Comandi piccoli e quasi tutti non illuminati.</i>
<b>STRUMENTAZIONE</b>	★★★★★	<i>Buona dotazione; nonostante i quadranti un po' piccoli le indicazioni sono sempre molto chiare. Numerose le spie di controllo ma con le scritte in tedesco.</i>
<b>CLIMATIZZAZIONE</b>	★★★★★	<i>Impianto potente ed efficiente a livello dei più recenti climatizzatori automatici. Ampie possibilità di ottenere rapidamente la temperatura desiderata.</i>
<b>FINITURA</b>	★★★★★	<i>La qualità è sempre ottima e la cura dei particolari degna di nota, tuttavia da una nuova Porsche che costa cento milioni si vorrebbe qualcosa di più lussuoso. Impeccabile l'esterno anche nelle giunzioni plastica-lamiera.</i>
<b>VISIBILITÀ</b>	★★	<b>Davanti è limitata dal cofano. Dietro è ancora più difficoltosa a causa degli appoggiatesta, dello spoiler e dei tergi. Il lunotto distorce la visuale.</b>
<b>ACCESSORI</b>	★★★★★	<i>Dotazione adeguata al prezzo elevato. Di serie, fra i più significativi, ABS, climatizzatore automatico, differenziale autobloccante e antifurto elettronico.</i>
<b>BAGAGLIAIO</b>	★★	<i>Volume di carico modesto. Vano poco profondo per la posizione della ruota di scorta. Facile l'accessibilità dato l'ampio lunotto apribile anche dall'interno.</i>
<b>MOTORE</b>	★★★★★	<b>Uno dei migliori turbo: molto potente, sempre regolare, ma pronto nella risposta solo oltre i 3000 giri/min. Consente prestazioni tra le più brillanti del settore. Gli manca solo un po' di spunto ai bassi regimi.</b>

\* INSUFFICIENTE    \*\* SUFFICIENTE    \*\*\* DISCRETO    \*\*\*\* BUONO    \*\*\*\*\* OTTIMO



ACCELERAZIONE	★★★★★	Scatta come le migliori sportive. Sui 400 metri e sul chilometro da fermo tempi ottimi. Per ottenere questi risultati occorre sfruttare al massimo la meccanica.
RIPRESA	★★★	Il motore è docile e regolare, ma riprende bene oltre i 3000 giri/min. Dati i rapporti piuttosto lunghi richiede un ampio sfruttamento delle marce inferiori.
FRENI	★★★★★	Il nuovo impianto, dotato di dispositivo ABS, è impeccabile. Spazi di arresto ancora più contenuti e notevole resistenza alla fatica.
CAMBIO	★★★★★	Manovrabilità un po' dura ma precisa e sportiva. La breve escursione della leva consente cambi rapidi con lievi impuntamenti in quelli alle alte velocità.
STERZO	★★★★★	Servocomando abbastanza preciso nell'impostare le traiettorie, ma non molto pronto nella guida più veloce. Consente sempre un buon controllo.
CONSUMO	★★★★★	Nell'uso normale si percorrono anche 9 km/litro. Il consumo aumenta notevolmente quando si sfruttano le caratteristiche sportive.
CONFORT	★★★★★	Sospensioni ovviamente sportive cioè piuttosto rigide. Rollio e beccheggio minimi anche nelle curve veloci. Silenziosità al livello di una buona berlina.
TENUTA DI STRADA	★★★★★	Vettura sincera facilmente controllabile nonostante l'elevata potenza. Comportamento quasi neutro. Reazioni non impegnative. Buona aderenza anche sullo sconnesso. Più impegnativa sul bagnato.
STABILITÀ	★★★★★	Molto sicura con riallineamenti immediati anche dopo brusche sterzate. Nelle manovre di emergenza non impegna troppo neppure i più sprovveduti. Comportamento omogeneo nel rilascio dell'acceleratore in curva.
EFFICIENZA A/M	★★★	Carrozzeria abbastanza profilata (assorbe circa 20 CV a 100 km/h) come le berline più aerodinamiche. Motore non molto efficiente come su tutti i turbo.
VELOCITÀ		Nettamente superiore ai 250 km/h. Consente di marciare alle velocità limite a regimi assai contenuti. A 130 km/h effettivi il motore è a soli 3200 giri/min.

I commenti alle «voci» più importanti sono evidenziati in nero. - ALLA VELOCITÀ NON VIENE PIÙ ASSEGNATO IL VOTO.

**ULTIMO ATTO**

Presentata al Salone di Ginevra del 1991, la 968 rappresenta l'ultimo capitolo delle Porsche con motore a quattro cilindri e schema meccanico transaxle, una famiglia di sportive nata nel 1975 con la 924 ed evolutesi con la 944, svelata nel 1981

**968 COUPÉ**

Rispetto alla 944 che va a sostituire, la nuova "transaxle" esibisce un design meno muscoloso, più elegante, con parafranghi meno pronunciati e meglio integrati nella fiancata. Debute la distribuzione a fasatura variabile VarioCam

**968 CABRIOLET**

La versione scoperta debute insieme alla coupé. La capote è ad azionamento elettrico, ma la manovra di blocco e sblocco del mantice è manuale. Viene prodotta in circa 4.400 esemplari, di cui la metà viene destinata al mercato nordamericano

**968 CLUB SPORT**

Allestimento corsaio solo in versione coupé. La dotazione viene semplificata (sono eliminati persino i sedili posteriori) e l'assetto è ribassato di 20 mm. Il peso viene ridotto di 50 kg. Disponibile solo in cinque colori, con cerchi in tinta

**968 TURBO S**

Il motore è a otto valvole anziché a sedici, ma guadagna la sovralimentazione, che regala 305 CV. Si riconosce per il vistoso spoiler posteriore, le prese Naca sul cofano anteriore e i cerchi Speedline da 18". Ne vengono costruite appena 14

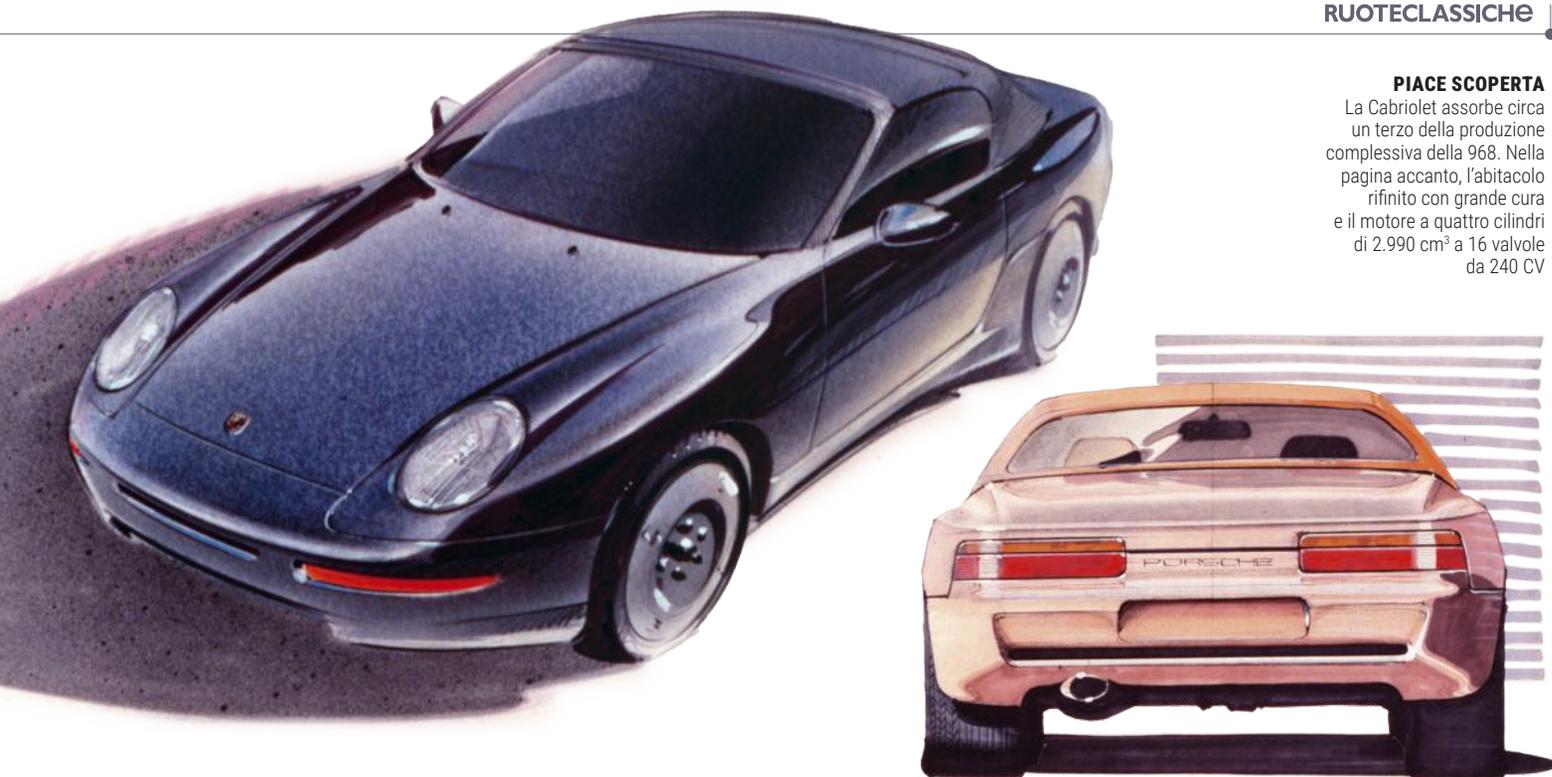
**SGUARDO AL FUTURO**

Il frontale della 968 anticipa le linee che distingueranno la Porsche 911 della serie 993, presentata al Salone di Francoforte del 1993. Rispetto alla precedente 944, la 968 adotta proiettori ribaltabili e non a scomparsa, riprendendo una soluzione già vista sulla poderosa 928 con motore V8



**PIACE SCOPERTA**

La Cabriolet assorbe circa un terzo della produzione complessiva della 968. Nella pagina accanto, l'abitacolo rifinito con grande cura e il motore a quattro cilindri di 2.990 cm<sup>3</sup> a 16 valvole da 240 CV



# MANCATO RISCATTO



ULTIMA DELLE "TRANSAXLE", LA **968** CERCA DI USCIRE DALL'OMBRA DELLA 911, MA NON RIESCE NELL'IMPRESA. IL DESIGN CURATO E **LA DISTRIBUZIONE VARIOCAM** NON VINCONO LA DIFFIDENZA VERSO IL MOTORE A QUATTRO CILINDRI E IL PREZZO TROPPO ALTO

di **Fabrizio Greggio**

**D**al 1991 al 1995 ne vengono costruite 12.776 (altre fonti riportano 11.763). Un risultato a dir poco deludente, considerato che la Porsche aveva stimato una produzione di 35 vetture al mese, 8.750 all'anno. Eppure la 968, ultimo capitolo delle "transaxle" con motore a quattro cilindri, è una sportiva di talento, che si pone un obiettivo ambizioso, non raggiunto dalle precedenti 924 e 944: uscire dal cono d'ombra della iconica 911.

## VOGLIA DI DISTINGUERSI

Presentata al Salone di Ginevra del 1991, avrebbe dovuto chiamarsi 944 S3, stabilendo una linea di continuità con la 944 S2; tuttavia, per enfatizzare le novità meccaniche e stilistiche introdott-

te (la Casa dichiara come l'82% dei componenti sia stato sviluppato appositamente per questo modello) e rimarcare il rango più elevato della vettura, si era deciso all'ultimo momento di battezzarla con la sigla 968. Rispetto alla 944 le linee risultano più eleganti, con i parafranghi meno pronunciati e meglio raccordati alla fiancata; del tutto inedito il frontale, che anticipa quello della futura generazione della 911, la 993. Ripresa dalla 928 la soluzione dei proiettori di forma circolare a ribaltamento (sulla 944 erano a scomparsa). La coda, il cui andamento ricorda quello della coeva 928 GTS, è dominata dagli ampi gruppi ottici uniformemente rossi, i cui differenti colori luminosi sono ottenuti mediante filtri. Ulteriore tocco di elegante sportività è dato dalla presenza dei cerchi Cup Design da 16", che calzano pneumatici 205/5 ZR16 davanti e 225/50 ZR16 al retrotreno; a richiesta ☺



CON UNA PRODUZIONE DI 12.776 ESEMPLARI È **UN FLOP COMMERCIALE**. PECCATO: LE SUE DOTI MECCANICHE E STILISTICHE MERITAVANO BEN DI PIÙ



#### **RICHIAMI DI FAMIGLIA**

Anche con la capote chiusa la 968 si rivela aggraziata. Il design della 968 riprende alcuni stilemi della sorella maggiore 928 GTS: in particolare nella coda, dominata dagli ampi gruppi ottici rossi. Tra le ragioni del mancato successo della 968 figura sicuramente il prezzo troppo elevato. Nel 1991 la Cabriolet con trasmissione Tiptronic (al suo debutto in coppia con il motore a quattro cilindri) costa oltre 102 milioni di lire. In alto, la foto del prototipo della 968 pubblicata da Quattroruote a luglio 1988.

☞ ruote da 17" con pneumatici 225/45 ZR17-255/40 ZR17. Fin dal debutto la gamma comprende le versioni Coupé e Cabriolet, quest'ultima con capote ad azionamento elettrico (ma la manovra di blocco-sblocco del mantice è manuale). Il cuore della 968 è il quattro cilindri di tre litri (2.990 cm<sup>3</sup>) a 16 valvole, con potenza di 240 CV a 6.200 giri; per la prima volta viene adottata la distribuzione a fasatura VarioCam, innovazione tecnica della Porsche. Altre novità meccaniche di rilievo sono il debutto del cambio manuale a sei marce, sulla 911 sarebbe arrivato con la 993, e la possibilità di montare a richiesta il Tiptronic, che aveva esordito nel 1989 sulla 911 della serie 964. Le prestazioni sono in linea col blasone: la 968 tocca i 252 km/h (247 nella versione con il Tiptronic) e accelera da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi

(7,9 con il Tiptronic). Nonostante le sue innegabili doti, la 968 non conquista il cuore degli appassionati. Anzitutto viene percepita come troppo cara, sebbene la dotazione di serie sia molto completa: i prezzi di listino nel 1991 vanno dagli 83.227.800 lire della Coupé ai 102.382.200 lire della Cabriolet con trasmissione Tiptronic.

#### **IL FASCINO DELLA LEGGEREZZA**

Inoltre, il motore paga il fio di essere pur sempre un quattro cilindri di tre litri, che per fluidità di funzionamento e prestigio fatica a competere con i plurifrazionati a sei cilindri. Nonostante tutto la 968 non riesce, infine, a scrollarsi di dosso l'immagine di Porsche di rango inferiore rispetto all'amatissima 911. L'accoglienza tiepida del pubblico (e della stampa) induce la Casa



#### AUTENTICA RARITÀ

Massima evoluzione della famiglia 968 è la Turbo S, arrivata nel 1993 e prodotta in 14 esemplari fino al 1994. Motore di 2.990 cm<sup>3</sup>, distribuzione a otto valvole e 305 CV, che consentono di toccare i 280 km/h. A colpo d'occhio si riconosce per lo spoiler posteriore e le prese Naca sul cofano anteriore



a introdurre nell'autunno del 1992 una versione più sportiva ed economica, la 968 CS (Club Sport), unicamente in configurazione coupé. L'allestimento viene ampiamente semplificato; nell'abitacolo spiccano i sedili a guscio della Carrera RS e il volante a tre razze con diametro di 36 cm senza airbag; vengono eliminati i sedili posteriori, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, la regolazione elettrica degli specchietti, l'illuminazione del vano motore, l'apertura elettrica del portellone e le coperture fonoassorbenti del vano anteriore.

#### TURBO CON IL CONTAGOCCE

Tale semplificazione degli equipaggiamenti consente di adottare una batteria di peso inferiore. Il risultato di tale cura dimagrante porta la lancetta della bilancia a segnare 1.320 kg anziché 1.370. La Club Sport monta di serie cerchi Cup Design da 17" verniciati in tinta con la carrozzeria, la quale è disponibile solo in cinque colori: bianco, giallo, rosso, nero e blu marittimo. A ulteriore conferma della natura corsa della CS, l'assetto è ribassato su entrambi gli assali di 20 mm. A richiesta (oltre al tettuccio apribile, all'impianto di climatizzazione e ai sedili

a regolazione manuale), è proposto ai clienti dal piede pesante un pacchetto sportivo che include assetto più rigido, dischi forati e differenziale autobloccante. Nel 1993 il prezzo di listino della CS è di 81.475.000 lire, circa 13 milioni di lire in meno rispetto alla "normale" 968 Coupé. Ulteriore evoluzione è la Turbo S, subito riconoscibile per il vistoso spoiler posteriore, per il doppio terminale di scarico, per le prese Naca sul cofano motore, per la presa d'aria maggiorata anteriore e per i pneumatici 235/40 ZR18 e 265/35 ZR18 su bei cerchi scomponibili Speedline da 18". Rispetto alla CS, l'assetto è ulteriormente ribassato di 20 mm e il peso scende di 20 kg, toccando i 1.300 kg. L'asso nella manica è però il motore di tre litri con testa a due valvole per cilindro, che grazie al turbo eroga 305 CV, sufficienti a raggiungere i 280 km/h. La Casa pianifica di produrne 100, ma si arriva a malapena a 14. Per gli incontentabili è proposta anche la Turbo RS, destinata essenzialmente all'impiego in pista: ne vengono assemblate appena quattro. Nel 1995 i riflettori si spengono sia per la 968 sia per la poderosa 928 GTS, ultima evoluzione della V8 nata nel 1977: l'avventura delle Porsche con schema transaxle giunge così al termine.

#### CURA DIMAGRANTE

Sopra, la 968 Club Sport, versione corsa ed economica della famiglia. L'allestimento è ridotto all'osso: via aria condizionata, sedili posteriori, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata ecc. I sedili a guscio sono quelli della Carrera RS. Il volante a tre razze ha diametro di 36 cm ed è privo di airbag. Si risparmiano rispetto alla coupé normale ben 50 kg. L'assetto è ribassato di 20 mm



**PORSCHE «968»****4 CILINDRI COME SEI**

**U**n rinnovamento in casa Porsche, quale si attua con la presentazione della «968», sostituita della «944», non può essere privo di sucrose novità tecniche.

Di quelle che troviamo su quest'ultima edizione dello schema «transaxle» (motore anteriore, cambio e trazione posteriori, trasmissione intubata), alcune sono di aggiornamento rispetto alle novità in commercio, altre sono peculiarità.

La regolazione «Vario Cam» della fase della distribuzione, ad esempio, è apparentemente banale, ma di sicuro è frutto di ricerca e

messa a punto impegnative, soprattutto per la scelta del materiale dei pattini che tendono la catena di accoppiamento dei due alberi a camme (uno per le due valvole di aspirazione e l'altro per quelle di scarico). Tuttavia si sa che soluzioni ancora più sofisticate sono da tempo sul mercato e lo stesso vale per la modulabilità dei condotti di aspirazione.

Semmai va dato merito che si sia riusciti con un sistema relativamente semplice ad ottenere grandi vantaggi in termini di caratteristiche fondamentali del motore e di ottimizzazione della

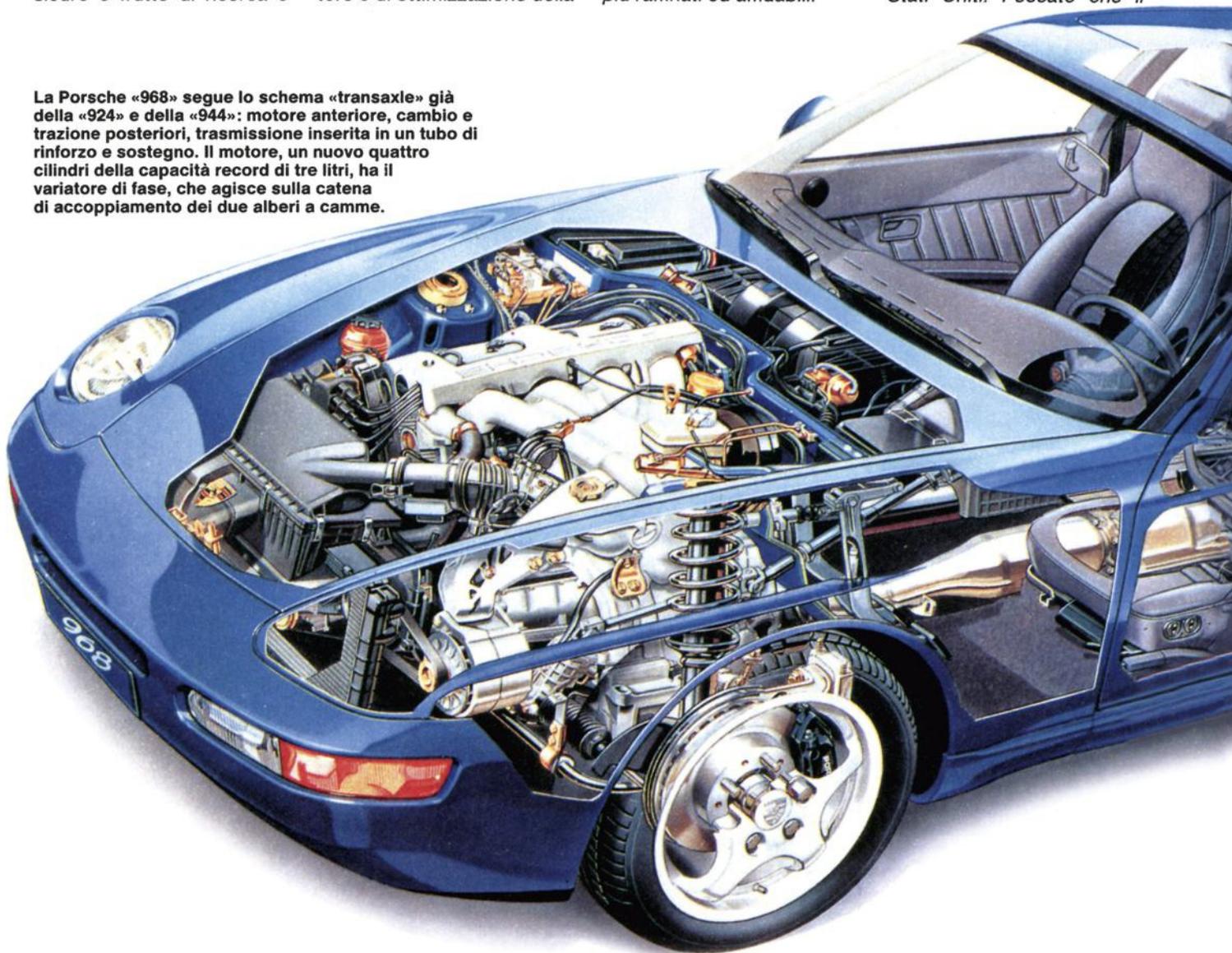
combustione, con riduzione delle sostanze inquinanti già in uscita dal cilindro.

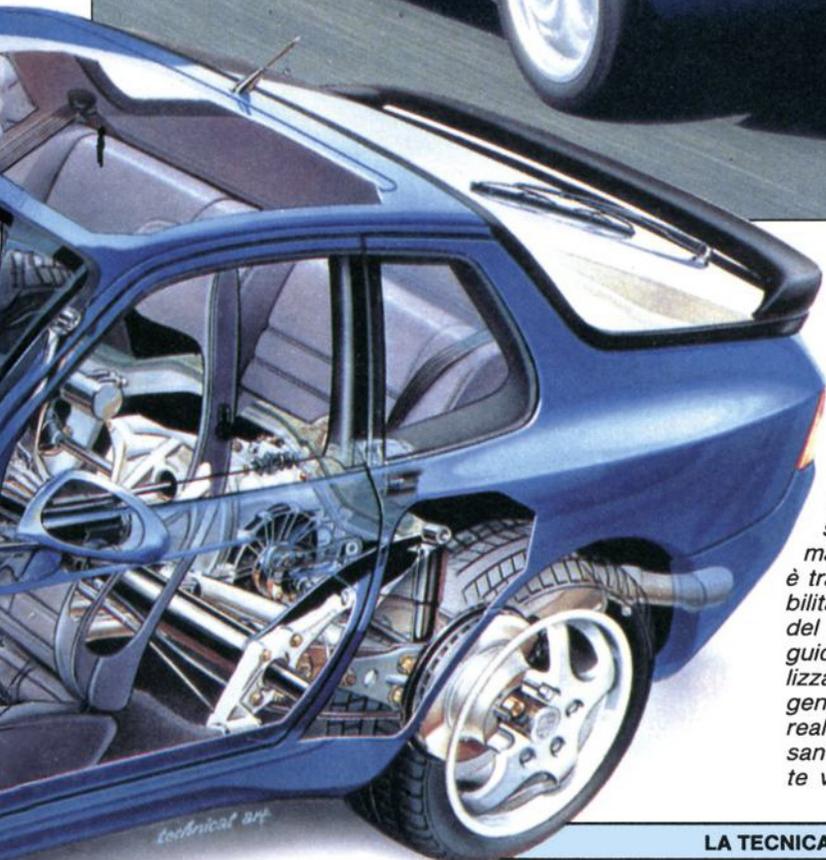
Sta di fatto che la «968» ha la cilindrata record nell'ambito dei quattro cilindri aspirati e che le sue curve di coppia e di potenza specifiche (cioè riferite alla cilindrata unitaria) non hanno nulla da invidiare ai motori «plurifrazionati» con cinque, sei o più cilindri.

Preme ricordare che questa vettura ha di serie, come tutta la produzione Porsche attuale, gli «air bag» lato guida e passeggero, oltre agli altri dispositivi di sicurezza più raffinati ed affidabili.

Per quanto riguarda le caratteristiche di guida, ritroviamo il già collaudato cambio «Tiptronic», che conferma la piacevole sensazione riscontrata sulla «Carrera 2». Abbinato alla trasmissione automatica, e utilizzabile in alternativa ad essa a scelta del pilota, rappresenta a nostro avviso un efficace progresso in fatto di «padroneggiamento» del veicolo. Tale cambio è preferibile, su questo tipo di vetture, all'automatico, di cui annulla i ritardi (o meglio le esitazioni), come conferma il successo di vendite anche in Germania e Stati Uniti. Peccato che il

**La Porsche «968» segue lo schema «transaxle» già della «924» e della «944»: motore anteriore, cambio e trazione posteriori, trasmissione inserita in un tubo di rinforzo e sostegno. Il motore, un nuovo quattro cilindri della capacità record di tre litri, ha il variatore di fase, che agisce sulla catena di accoppiamento dei due alberi a camme.**





«Tiptronic» abbia quattro marce soltanto — quelle, appunto, del dispositivo automatico abbinato — il che riduce le prestazioni rispetto a quello che si può ottenere in termini di accelerazione con una trasmissione manuale «6 marce». Questo, tra l'altro, è tra i migliori per manovrabilità e, grazie all'elasticità del motore, consente una guida brillante e «personalizzata», cioè calzata alle esigenze del pilota. Si possono realizzare anche interessanti risparmi di carburante viaggiando a un numero

di giri relativamente basso.

Tra le componenti di confort meno raffinate troviamo più la rumorosità (specie sulla «cabriolet», dove l'effetto del rotolamento dei pneumatici è evidente) che non la ruvidità del motore, il quale dunque si conferma un'unità compatta e leggera.

Buona la funzionalità dei comandi, anche se alcuni sono tradizionalmente nascosti; semplici il funzionamento (elettrico) e l'aggancio (manuale) della capote sull'elegante modello «cabrio».

Stabilità e tenuta elevate e probabilmente ancora migliorate rispetto alla produzione precedente. Lo sterzo risente di qualche reazione sui fondi irregolari, forse conseguenza della scelta della geometria delle sospensioni anteriori (braccio a terra negativo). Le vetture erano comunque equipaggiate con l'allestimento optional delle ruote: 225/55-17 anteriori e 255/40-17 posteriori in luogo delle 205/55 e 225/45 da 16 pollici di base.

C. SIDOLI

#### LA TECNICA

**Motore:** anteriore longitudinale - 4 cilindri in linea - Cilindrata 2990 cm<sup>3</sup> - Potenza max 176 kW (240 CV) a 6200 giri/min - Coppia max 305 Nm (31,1 kgm) a 4100 giri/min - 4 valvole per cilindro - Due assi a camme in testa (cinghia dentata) - Alimentazione iniezione elettronica (multipoint) - Catalizzatore a tre vie.

**Trasmissione:** trazione posteriore - Cambio a sei rapporti - A richiesta «Tiptronic».

**Corpo vettura:** coupé, 2 posti + 2 - Avantreno a schema MacPherson; retrotreno a ruote indipendenti - Ammortizzatori oleopneumatici - Freni a disco autoventilanti ABS - Scatola guida a cremagliera con servocomando.

**Dimensioni e massa:** passo 2,400 m - Lunghezza 4,320 m - Larghezza 1,735 m - Altezza 1,275 m - Massa veicolo in ordine di marcia 1370 kg.

**Prestazioni:** velocità max 252 km/h - Consumi (l/100 km): 7,2 a 90 km/h; 8,8 a 120 km/h; 14,8 urbano (norme CEE 80/1268).



## LA LEGGENDA DI GMÜND

**S** toccarda, 25 aprile 1931: Ferdinand Porsche, dopo essere stato direttore tecnico prima della Austro Daimler e poi della Daimler-Motoren-Gesellschaft, fonda lo studio di progettazione "Dr. Ing. h.c. Porsche GmbH". Il talentuoso ingegnere, nato in un villaggio della Boemia il 3 settembre del 1875, ha al suo fianco il figlio "Ferry", appena ventenne, ma già con una solida esperienza motoristica alle spalle.

Da quei tavoli di progettazione prendono vita le poderose Auto Union da Grand Prix e la Kdf, la futura Volkswagen Maggiolino. Per sfuggire ai bombardamenti, all'inizio del 1944 l'azienda si trasferisce in Austria, a Gmünd. E proprio qui, nei locali di una ex segheria, nascerà, l'11 giugno 1947, il progetto 356, la prima vettura a recare il nome Porsche. È "Ferry"

a guidarne la genesi, poiché il padre è detenuto dal 1945 dai francesi con l'accusa di collaborazionismo con il regime nazista. Verrà rilasciato dopo 20 mesi di prigionia, il 1° agosto del 1947. Il collaudo della Porsche 356/1, una roadster con telaio tubolare e motore (il boxer di 1.131 cm<sup>3</sup> della Volkswagen, con potenza elevata a 35-40 CV) in posizione posteriore-centrale, avviene nel giugno dell'anno dopo. Rimane un esemplare unico, perché sui tavoli da disegno si sta già lavorando alla 356/2, che prefigura la versione definitiva, con telaio scatolato e motore posteriore a sbalzo. Il professor Porsche muore il 30 gennaio del 1951, pochi mesi dopo il ritorno della fabbrica a Stoccarda. La 356 ha appena iniziato la sua corsa.



### SOLO UN ESPERIMENTO

Ferdinand Porsche (a destra) con il figlio "Ferry" e la 356/1, la prima vettura a recare il nome di famiglia. Questa roadster, che ricevette la targa K-45286 il 15 giugno 1948, aveva telaio tubolare e motore posteriore-centrale. Con la 356/2, in vista della produzione in serie, si adottò uno chassis in lamiera scatolata, meno ingombrante e più economico, e il boxer fu montato a sbalzo sul retrotreno. La prima 356 coupé venne allestita nel luglio del 1948. A Gmünd furono costruite, fino al 1950, 44 coupé e 8 cabriolet

**PORSCHE**

Dreifacher Porsche-Sieg  
auf dem Nürburgring

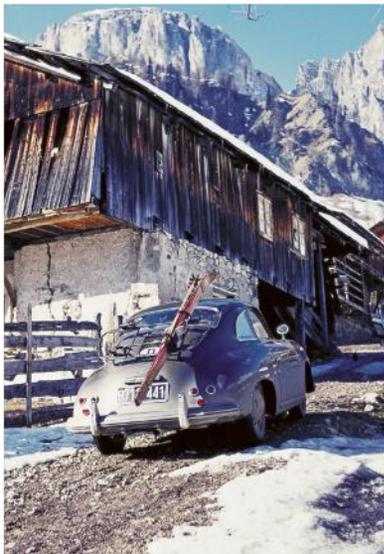
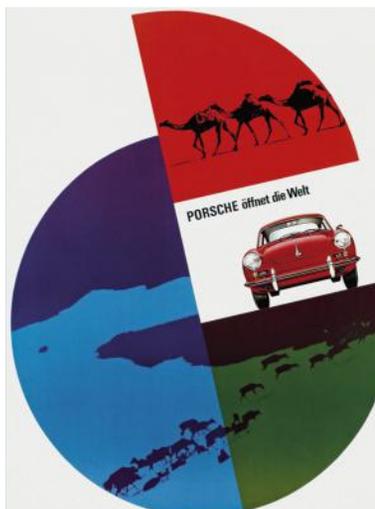


W56-3425

**1100-ccm-Sportwagen:**  
1. Richard Trenkel, Bündheim

**1500-ccm-Sportwagen:**  
1. Helm Glöckler, Frankfurt

**1500-ccm-Seriensportwagen:**  
1. Hans Hermann, Stuttgart  
2. Richard von Frankenberg, Stuttgart  
3. Rolf Götz, Burscheid

PORSCHE öffnet die Welt

**PORSCHE**

**XX. MILLE MIGLIA 1953**

Neue Streckenrekorde in beiden Klassen

**1300 ccm Seriensportwagen**

1. v. Hoench/Engel, Deutschland, 114,730 km/h
2. Polonsky/Thies, Deutschland-Belgien
3. Hinkeldey/Greif, Deutschland, Deutschland
4. Vanden/Thoenen, Deutschland
5. Bruns/Dickow, USA

**1500 ccm Seriensportwagen**

1. Harzwasser/Bauer, Deutschland, 118 km/h
2. Schaffner/Kaiser, Schwaben
3. Meuwissen/Schäper, Italien-Deutschland




**PORSCHE**



LA PRIMA 356, ALLESTITA NEL 1948, È UNA ROADSTER A **MOTORE POSTERIORE-CENTRALE** E TELAIO TUBOLARE. RIMANE UN ESEMPLARE UNICO

# PORSCHE



VOL.2



La nostra collana dedicata alle supercar continua con un altro marchio capace di far sognare: la Porsche. Al blasonato costruttore di Stoccarda si associa subito la 911, la sportiva con il motore boxer a sei cilindri divenuta il simbolo stesso della Casa. Ancora oggi la 911 è la Porsche per eccellenza. Noi però, attraverso inediti dossier e le prove pubblicate al tempo da Auto Italiana e da Quattroruote, abbiamo deciso di raccontare una storia diversa, dove le protagoniste sono le vetture mosse dai quattro cilindri, che siano i boxer raffreddati ad aria o i quattro in linea con raffreddamento a liquido. E iniziamo con la prima sportiva a sfoggiare il nome Porsche, la 356, nata nel 1948 a Gmünd, in Austria, nel capannone di una ex segheria. Proseguiamo con la 912, generata dall'unione tra la scocca della 911 e il boxer della 356 SC, con la 914, l'originale spider con carrozzeria tipo "Targa" e motore (VW) posto alle spalle dell'abitacolo, per approdare alle "transaxle", che adottano lo schema meccanico con propulsore anteriore e cambio al retrotreno, in blocco con il differenziale: 924, 944 e 968.

# SUPERCAR

LE SPORTIVE DA SOGNO

- |  |   |
|--|---|
| <br><b>1</b> FERRARI  | <br><b>4</b> LAMBORGHINI |
| <br><b>2</b> PORSCHE  | <br><b>5</b> JAGUAR      |
| <br><b>3</b> MASERATI | <br><b>6</b> LOTUS       |