



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

Informazione stampa

Il Design

Il Design

Un elemento fondante per la creazione del mito 911 è indubbiamente il design senza tempo della serie. Una Porsche 911 è immediatamente riconoscibile da ogni punto di vista ed è identificabile anche senza lo stemma o la dicitura Porsche. Tuttavia, nella fase iniziale dello sviluppo, in Porsche c'era molta insicurezza su come avrebbe dovuto essere il successore della serie 356. Solo dopo numerosi studi interni ed esterni, Ferdinand Alexander, figlio di Ferry Porsche, consegnò il suo progetto epocale. F. A. Porsche, come veniva chiamato dai suoi collaboratori, entrò nel 1958 a far parte dell'ufficio tecnico della Ing. h.c. F. Porsche KG di allora. Dimostrò presto il suo grande talento creativo, realizzando nel 1959 un modello avveniristico in plastilina di un successore per la serie 356. Sulla base dei suoi progetti nacque nel 1960 il prototipo 754 "T7": lo studio molto promettente di una vettura a quattro posti, la cui parte posteriore però non era ancora soddisfacente per le esigenze di Ferry Porsche. Decise quindi di abbandonare l'evoluzione della quattro posti "T7" a favore di una coupé a coda spiovente, denominata "T8", con disposizione dei sedili 2+2, che venne sviluppata a partire dal 1962 con il nome di progetto "Tipo 901".

Con questo progetto, l'allora 27enne F. A. Porsche fece il grande colpo. La forma emozionale e allo stesso modo funzionale creò per la prima volta, in questi inizi degli anni '60, un collegamento tra design automobilistico e design di prodotto, che nel settore progettazione di quel tempo erano ancora nettamente separati. Nella 911 originale, F. A. Porsche aveva estratto il DNA della progettazione Porsche distillandolo in un eccellente concentrato. Creò un design del marchio inconfondibile che ancora oggi rappresenta un simbolo di identità e di successo per tutte le serie Porsche. La forma archetipica agisce come una scultura organica, immediatamente identificabile come 911 da ogni angolo visivo, anche senza la scritta Porsche. E per nessuna delle sette generazioni della 911 i progettisti Porsche hanno ceduto alla tentazione di farsi attrarre dalle tendenze della moda. Al contrario, il design è stato ulteriormente sviluppato in una cauta evoluzione che ne manteneva intatta l'identità. In tutto ciò, era sempre naturale che la forma seguisse la funzione. La pura ricerca stilistica dell'effetto è sempre stata estranea per la Porsche 911, che ha mantenuto questa caratteristica per cinque decenni. Il suo design era sempre moderno, ma mai soggetto alla moda, esattamente come accade per i veri classici. Da qui deriva la convinzione del suo creatore F. A. Porsche, il cui motto era: "Un buon design deve essere onesto".

Il design della 911 è sempre comunque uno specchio anche del lavoro del capo designer. Dopo F. A. Porsche, che nel 1972 fondò la propria azienda "Porsche Design Studio", Anatole Carl Lapine è stato il designer supremo dei costruttori di auto sportive e rimase tale fino al 1989, cui seguì Harm Lagaay. Nel 2004 subentrò Michael Mauer, che con l'attuale serie 991 ha prodotto il suo capolavoro in 50 anni di storia della 911.

L'evoluzione del design 911

Dopo il sensazionale progetto originale della 911 di F. A. Porsche, ogni designer della storia del marchio ha sempre dovuto affrontare la grande sfida di conservare la parte iconografica della 911, trasferendola però nel futuro in chiave moderna. Tutte le generazioni di questo modello sono riuscite nell'intento; fino ad oggi la 911 è un'auto sportiva a assolutamente inconfondibile. La prima 911 fornisce la forma di base che è stata mantenuta fino a oggi. Ad esempio, le linee laterali, la forma della coda spiovente, la forma dei finestrini laterali, i parafranghi anteriori alti con interposto il cofano anteriore piatto, sono alcune delle caratteristiche del suo design.

Nel 1973 il modello G ha segnato il grande passo successivo dopo il modello originale. Si caratterizzava per i vistosi paraurti di sicurezza: verniciati nello stesso colore della vettura, profilati perimetralmente in gomma, con indicatori di direzione anteriori integrati e soffiotti laterali in plastica. Questi ultimi erano stati imposti da nuove norme USA secondo le quali, in caso d'urto a velocità inferiori a 5 km/h, non dovevano esserci costi di riparazione per le vetture. A valle di ciò, Porsche continuò a realizzare i paraurti in robusto metallo leggero, che nelle vetture statunitensi erano fissati in modo flessibile al telaio tramite tubi di protezione intercambiabili e con una struttura elastica nascosta. Anche gli specchietti esterni della Carrera erano verniciati nello stesso colore della vettura, così come le cornici dei fari, in precedenza cromate. Tra i due fanali posteriori era presente un diaframma rosso scuro contenente la sigla Porsche di colore nero. All'interno del modello G, la 911 Turbo ha sviluppato ulteriormente il design: Particolarmente evidente è il grande spoiler posteriore con bordo elastico in poliuretano. Lo spoiler posteriore, unitamente all'ampliamento dei parafranghi, agli specchietti esterni e alle cornici dei fari verniciati nello stesso colore della vettura, hanno consentito alla 911 turbo di entrare in scena in modo assolutamente autonomo. In

seguito, questo look tipico delle vetture Turbo venne reso disponibile anche per altri tipi di 911 e, in alcuni anni, anche senza il grande alettone posteriore. Su richiesta, a partire dal 1982 la Turbo fu realizzata anche con il frontale piatto "Flachbau", già utilizzato precedentemente da Porsche per le sportive: i fari a scomparsa conferivano al cofano motore una linea piatta. Inoltre, nel 1982 fu presentata la 911 SC Cabriolet di tendenza. La capote innovativa fu concepita con la tecnica dei supporti arcuati ed era composta per il 50% da profili in lamiera d'acciaio stampati. Tutto ciò garantiva una forma stabile anche alle alte velocità e una buona protezione in caso di incidente.

La serie 964 venne presentata con i modelli dell'anno 1989. Il design della carrozzeria continuava a ricalcare le linee della 911, ma era stato completamente ridisegnato. Due caratteristiche principali: parte anteriore e posteriore integrate nel profilo della carrozzeria e regolazione automatica dello spoiler posteriore in dotazione nella Carrera 2 e Carrera 4. Non più immediatamente riconoscibile, ma molto importante dal punto di vista della funzionalità, è il rivestimento liscio della sottoscocca. La nuova carrozzeria della Turbo comparirà due anni dopo.

Nel 1993 fu presentata la generazione del modello 993. Rispetto alla 911 precedente, questo modello assisteva a una rielaborazione della parte anteriore e posteriore. Le novità erano un leggero appiattimento dei fari verticali e un ampliamento e appiattimento della parte posteriore. I finestrini laterali posteriori erano applicati a filo della carrozzeria. La capote della Cabriolet venne completamente rielaborata, in particolare nel tratto posteriore risultava più piatta. Risultato: l'aspetto della Cabrio era più sportivo con la capote chiusa. Il modello Targa fu presentato nel 1995 all'IAA. Inoltre, la carrozzeria della 911 Turbo subì alcuni ritocchi, ad esempio con una nuova concezione per la parte anteriore e posteriore e una nuova formulazione delle soglie, che terminavano con una linea più armonica nei parafranghi evidenti. Completamente rinnovato anche lo spoiler fisso.

1997: Rielaborazione del design della carrozzeria, con migliore valore c_w

Nel 1997 la serie 996 introdusse per la prima volta i motori con raffreddamento ad acqua nella 911, uniti a un nuovo design della carrozzeria. Vista lateralmente, la linea del tetto con un parabrezza appiattito di cinque gradi appare più fluida. Tutto il corpo della vettura nel suo complesso è stato appiattito, ad esempio con fessure ridotte e vetri completamente integrati a filo della carrozzeria. Tutti gli accorgimenti creano come caratteristica funzionale un coefficiente di resistenza aerodinamica di 0,30; nella serie 993 era ancora di 0,34. I due specchietti esterni non sono più montati sulla portiera, bensì nel triangolo dei finestrini. Con la Cabriolet veniva fornita in dotazione una capote rigida in metallo leggero, verniciata nello stesso colore della vettura, che pesava solo 33 kg e che poteva essere comodamente rimossa e inserita da due persone.

Con il modello del 2001, la carrozzeria della Turbo 911 fu completamente rinnovata. Le caratteristiche più importanti rispetto ai tipi Carrera erano un diverso andamento del muso e della parte posteriore e uno spoiler posteriore con alettone mobile, nonché le prese di ingresso aria verso i radiatori. I parafanghi anteriori erano più ampi e in grado di contenere fari bi-xeno. L'alettone posteriore abbassabile della Turbo rappresentava una vera innovazione. Il suo influsso era determinante per l'aerodinamica della vettura alle alte velocità e soprattutto per la stabilità di guida. Lo spoiler posteriore era composto da due alettoni sovrapposti. Fino a una velocità di 120 km/h i due alettoni rimanevano uno sull'altro; oltre tale velocità, un sistema idraulico alzava l'alettone superiore di 65 millimetri. Se la velocità di crociera scendeva al di sotto dei 60 km/h, l'alettone ritornava in posizione iniziale. Con il modello del 2002, la serie 996 presentava nuovi fari e una parte anteriore leggermente rinnovata, compresi i parafanghi anteriori.

Il 2004 vide il debutto di una generazione 911 completamente nuova, con la serie 997. Caratteristica principale: la forma ovale del gruppo ottico. Da lontano, la forma dei fari sembrava quasi rotonda, avvicinandosi di nuovo alla 911 nella sua versione originale. Accanto alla luce di marcia, dietro una lastra di plastica trasparente erano integrati altri fari per luce di posizione, fendinebbia e indicatori di direzione, cosa che nel complesso conferiva alla parte anteriore della vettura un aspetto ben articolato e molto ordinato. La galleria

del vento fu uno strumento importante per la costruzione della serie 997 e tutte le misure adottate dal punto di vista aerodinamico le consentirono di raggiungere un coefficiente di resistenza aerodinamica di 0,28, che rappresenta il valore più basso raggiunto fino a oggi per una vettura di serie della Porsche.

2011: Il design 911 entra in una nuova era

La Porsche 911 della serie 991, presentata nel 2011, è ovviamente la versione attuale di questa auto sportiva. Al momento della progettazione nessun raggio è stato lasciato invariato. Questa 911 si presenta con una silhouette piatta e allungata, superfici emozionanti, spigoli netti, dettagli precisi ed è immediatamente riconoscibile. Il punto di partenza per il nuovo design si basava sulle diverse proporzioni di questa sportiva. Il passo allungato di 100 millimetri, la carreggiata più ampia sul davanti e l'altezza ridotta, unitamente alle grandi ruote da 20 pollici, hanno costituito la base di partenza per una nuova Coupé con un aspetto ancora più atletico. È da questi dati che i designer hanno sviluppato la nuova forma della 911 con un rapporto ottimizzato di altezza/larghezza. Senza modificare la larghezza complessiva, è nata un'auto sportiva che tiene ancora di più la strada. I fari bi-xeno di serie sono stati rimodellati, prendendo spunto dalla tradizionale forma rotonda del gruppo ottico della 911. Come da tradizione, la nuova 911 non è dotata della griglia del radiatore, ma di prese d'aria laterali: una caratteristica peculiare per le sportive Porsche con motore posteriore. Gli altri fari anteriori (indicatori di direzione, luci diurne e luce di posizione con tecnica LED) sono spostati completamente verso l'esterno e avvolgono i lati del muso, aumentando il grande effetto di ampiezza della parte anteriore. Gli specchietti esterni hanno trovato una nuova collocazione sulla portiera. Vista lateralmente, la 911 mostra linee precise con una spiccata dinamica. Il parabrezza più arcuato e schiacciato conferisce alla silhouette un effetto lineare e scattante. Espressione tipica della 911 rimane la forma caratteristica dei finestrini laterali, con il finestrino triangolare posteriore che termina a punta. Con esso viene mantenuta anche la cosiddetta "Flyline" della Porsche, quella linea del tetto che ricade verso la parte posteriore, confluendo sulle ruote posteriori e mettendo in evidenza la potenza della 911 sulla strada.

Nella parte posteriore troviamo per la prima volta una linea che passa sopra i nuovi fari, stretti ma vistosi, e si estende per l'intera larghezza della vettura, creando un grande effetto di ampiezza. Tale effetto viene ulteriormente rafforzato dalle potenti spalle dei parafranghi posteriori, fortemente rimodellati. Lo spoiler posteriore situato sotto le prese d'aria del cofano motore è stato completamente rinnovato e ampliato. Anche le luci posteriori sono realizzate completamente con tecnica LED.

La Cabriolet della serie 991 è un altro capolavoro del design attuale. La capote in stoffa ricalca quasi esattamente la forma del tetto della Coupé e conferisce a questa 911 Cabriolet l'aspetto perfetto di una Coupé. Questo merito spetta soprattutto ai costruttori del tetto, che hanno sviluppato una tecnica di apertura e tensionamento che rende possibile la realizzazione esatta di tale forma.