



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

Informazione stampa

Legami di parentela: la 911 e i suoi fratelli

Legami di parentela: la 911 e i suoi fratelli

La 911 è un esempio e un modello anche per le altre serie del marchio Porsche. 50 anni di successi hanno trasformato l'originale in un modello genetico. E in ogni Porsche c'è un po' della 911. Tutte le serie e i modelli Porsche prendono come riferimento questa icona nel design e nella tecnica, nella sportività e nella vita di quotidiana, senza eccezioni. Esternamente, i tratti distintivi del design ne rendono ben riconoscibile la provenienza con un elevato valore di riconoscimento, all'interno troviamo soluzioni tecniche efficienti per le quali la 911 è sempre stata un precursore. E naturalmente l'esperienza di guida sportiva e la sua eccezionale duttilità, che la rende idonea ai circuiti ma anche estremamente adatta alla vita quotidiana. Una duttilità presente in modo diverso in ogni Porsche, ma tuttavia sempre autentica per il marchio.

Una delle caratteristiche esclusive a livello mondiale della 911 è la persistenza con la quale tramanda i valori del marchio Porsche: Aggressività non provocante ma fairplay sportivo, nei circuiti e nel traffico di tutti i giorni. Una reputazione che ha riscosso un ampio consenso sociale. Per ogni prodotto nuovo, Porsche si impegna con grande meticolosità per conseguire tale consenso. Il risultato sono vetture che occupano posizioni uniche nei loro mercati e che portano avanti l'idea della Porsche.

La 911 è stata la madrina inconfondibile per il design di ciascuna Porsche degli attuali modelli. Un dettaglio comune sono ad esempio le parti anteriori piatte di tutti i modelli Porsche, dove i parafranghi sono più alti del cofano stesso e le prese d'aria prendono il posto della griglia del radiatore. La forma estremamente muscolosa dei parafranghi con la linea anteriore a "bottiglia di Coca Cola" è comune a tutti i modelli, proprio come le linee a forma di V che si riflettono anteriormente e posteriormente o la grafica particolare dei fari posteriori che sottolinea la forma del parafrango posteriore. Il modo in cui le superfici vengono realizzate, il gioco alterno tra superfici concave e convesse, per il quale la Porsche è conosciuta, e che rappresenta anche una delle espressioni caratteristiche di una Porsche, vengono specificamente sviluppate per ogni vettura e spesso raggiungono il limite della fattibilità tecnica. Senza scomodare linee di design dalla vita breve e soggette alle mode, il design delle vetture Porsche trasporta l'osservatore fin dal primo contatto visivo in una situazione altamente emozionale e completamente autonoma: Auto che si vogliono lavare assolutamente a mano anche se già pulite, solo per provare l'intensa esperienza di accarezzarne le forme.

I geni tecnici: adatti per auto da corsa e di tutti i giorni

Anche i geni tecnici della 911 che si ripresentano in tutte le altre vetture Porsche sono unici nel loro genere. Nei suoi 50 anni di sviluppo, la 911 come nessun'altra auto sportiva al mondo ha affinato la propria estrema duttilità tra idoneità ai circuiti da un lato ed affidabile idoneità alla vita quotidiana dall'altro. Rimase sempre un modello di efficienza e stabili soluzioni tecniche sul mercato, che si imposero per lungo tempo.

Nella Boxster e Cayman la forte eredità tecnica della 911 è presente davanti all'asse posteriore: il motore boxer a sei cilindri, il bilanciamento ottimale delle masse e la conseguente silenziosità, combinati con un baricentro basso come non mai. La biposto ha due motori sviluppati espressamente per lei con cilindrata, potenze e regolazioni specifiche. E la sua concezione proviene dalla 911: tempi di regolazione variabili e corsa valvole commutabile, detta anche VarioCam Plus, nonché iniezione diretta della benzina sono i suoi elementi costitutivi. La più recente tecnologia ha aggiunto il recupero della rete di bordo, la gestione termica dell'acqua di raffreddamento comandata dalla mappa caratteristica del motore e la funzione di Start-Stop. La disposizione del motore centrale si rifà alle origini del marchio: l'antenata di tutte le sportive Porsche, la Porsche N.1 del 1948, era una due posti con motore boxer davanti all'asse posteriore.

Non solo il motore, anche il cambio e i componenti del telaio della Boxster e della Cayman si discostano di poco da quelli della 911 attuale. Il cambio opzionale a doppia frizione Doppelkupplung (PDK) a sette marce è molto simile, ma ovviamente non identico. Quindi ora anche la Roadster e la coupé sportiva sono in grado di "veleggiare", vale a dire di procedere risparmiando carburante mentre il motore è in folle.

Anche la carrozzeria, pur con tutte le differenze fra la due posti a motore centrale e la 911 Carrera a quattro posti con motore posteriore, è un capolavoro tecnico che ha tratto vantaggio dalla 911 attuale: la carrozzeria in lega leggera della Cayman è costituita al 44 per cento da alluminio. La scelta di quale materiale utilizzare in quale ambito proviene dallo sviluppo della generazione attuale della 911 Carrera. La geniale struttura leggera è da sempre una delle caratteristiche principali della 911 e di ogni Porsche. Da 50 anni, questo principio consente alla 911 di essere più veloce dei concorrenti di gran lunga più forti nonostante una potenza motore ridotta.

Componenti e concetti: la 911 lascia numerosi segni

Oltre ad essere la madrina di tutte le vetture Porsche, la 911 è anche la madrina dei concetti e dei componenti. Invece di effetti a breve termine, Porsche si impegna per tecnologie a lungo termine, e ne aspetta la maturazione. Nessun altro costruttore automobilistico lavora così a lungo termine e in modo così costante con la sovralimentazione tramite turbo-compressore a gas di scarico. Chi negli '70 e '80 diceva Turbo, intendeva la Porsche 911 Turbo. Nacque quindi un modello esemplare di "downsizing" nella costruzione di motori, il 2,8 litri della Porsche 959. Oggi, la sovralimentazione a gas di scarico resta il percorso ideale per la riduzione del peso e dei consumi. L'esempio mostra anche che i miglioramenti dell'efficienza di Porsche sono sempre anche miglioramenti delle prestazioni. Quindi i motori turbo con il "know-how" della 911 spingono i modelli di punta della Cayenne e Panamera e definiscono gli standard nei rispettivi segmenti di mercato.

Ciò che una storia di successi di 50 anni portò alla 911 viene portato avanti in modo parallelo e autonomo dalle altre serie di modelli Porsche. Sportività e idoneità alla vita quotidiana, innovazione e valore produttivo sono caratteristiche che la Cayenne ha introdotto nel segmento dei SUV e la Panamera nella classe della Gran Turismo. Come la 911, esse offrono la soluzione giusta al momento giusto. È vero che la Cayenne S Hybrid non era la prima vettura ibrida presente in questo segmento; ma è altrettanto vero che questa Porsche con due motori è oggi di gran lunga la più venduta. Design, profilo e silhouette garantiscono alla Panamera una posizione unica nel proprio segmento di mercato. Concepita come auto sportiva/da viaggio a quattro porte, essa concilia numerose doti nel tipico modo Porsche: dinamica di guida sportiva, interno spazioso e variabile oltre all'assoluto comfort di guida di una tipica Gran Turismo.

E dalla 911, tutte le Porsche hanno adottato anche: l'ergonomia chiara e sviluppata di un'auto sportiva; il conducente di Porsche si troverà a proprio agio subito e in modo istintivo con ciascun modello di ogni serie. Ciò garantisce i migliori presupposti per l'esperienza di guida Porsche, offerta in modo individuale dalle diverse serie di modelli. Con una particolarità comune che è fin da sempre un tratto distintivo di Porsche: il blocchetto di accensione è sempre a sinistra del volante. Un dettaglio sempre presente in ogni Porsche.