



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

Informazione stampa

Le generazioni della Porsche 911

Le generazioni della Porsche 911

1963: 911 originale

La nascita di un'icona

Come successore della Porsche 356, la 911 conquista dall'inizio i cuori degli appassionati di auto sportive. La 911 originale viene presentata nel 1963 all'IAA di Francoforte come tipo 901. Il cambiamento di nome in 911 viene attuato nel 1964 per l'introduzione sul mercato. Il motore boxer a sei cilindri raffreddato ad aria eroga una potenza di 130 CV, sufficienti per raggiungere i 210 km/h. Coloro che preferivano velocità minori, a partire dal 1965 hanno potuto ordinare la Porsche 912 quattro cilindri. Nel 1966 Porsche presenta la 911 S da 160 CV, che per la prima volta monta cerchi battuti in lega leggera Fuchs. La 911 Targa arriva sul mercato alla fine del 1966 e con la sua rollbar in acciaio inox ben evidente diventa la prima cabrio di sicurezza del mondo. A partire dal 1967, la 911 è disponibile con il cambio semiautomatico a quattro marce "Sportomatic". Inoltre, Porsche è il primo costruttore tedesco a soddisfare le rigorose direttive americane dell'EPA sulla riduzione delle emissioni con le varianti 911 T, E e S. Con l'aumento delle cilindrata a 2,2 litri (1969) e 2,4 litri (1971), la Porsche 911 è sempre più efficiente. Fino ad oggi rappresenta l'auto dei sogni per eccellenza: la 911 Carrera RS 2,7 del 1972, con una potenza di 210 CV e 1000 kg di peso in meno. La sua caratteristica "coda d'anatra" è il primo spoiler posteriore montato di serie a livello mondiale per veicoli di serie.

1973: Serie G

La generazione successiva

Un successo duraturo della serie: Dieci anni dopo la "prima", gli ingegneri Porsche hanno accuratamente riprogettato la 911. Il cosiddetto modello G viene costruito dal 1973 al 1989, il periodo più lungo rispetto a qualunque altra generazione della 911. Caratteristica peculiare: i paraurti a soffietto ben evidenti, un'innovazione per soddisfare le più recenti condizioni dei crashtest di allora negli Stati Uniti. La cintura di sicurezza a tre punti di serie

prodotta in serie e sedili dotati di poggiatesta integrati garantiscono anche una maggiore protezione per i passeggeri. Un pietra miliare nella storia della 911: nel 1974, Porsche presenta la prima 911 Turbo con motore da 3 litri, 260 CV e vistoso spoiler posteriore. Con l'unione esclusiva di lusso e prestazioni, la "Turbo" diventa un sinonimo del marchio Porsche. Il successivo livello di potenza compare nel 1977: la 911 Turbo 3.3 presenta un turboraffreddamento dell'aria e con la potenza di 300 CV è il migliore della categoria. Nel 1983, la 911 Carrera con i motori aspirati subentra alla SC e, con 3,2 litri di cilindrata e 231 CV di potenza, diventa l'esemplare più richiesto dai collezionisti. Gli amanti dell'aria fresca possono acquistare la 911 anche in versione cabrio. Nel 1989, con la 911 Carrera Speedster, la Porsche si consegna a un mito.

1988: Tipo 964

La modernità classica

Molti esperti avevano predetto la fine di un'era, ma nel 1988 Porsche presentò la 911 Carrera 4 (tipo 964). Dopo un tempo di costruzione di quindici anni, la 911 era stata riprogettata per l'85%, affinché Porsche potesse offrire una vettura moderna e all'avanguardia. Ora il motore boxer da 3,6 litri raffreddato ad aria erogava una potenza di 250 CV. Esternamente, la 964 si distingue dal suo predecessore principalmente per i paraurti in poliuretano aerodinamici e per lo spoiler posteriore abbassabile elettricamente: si tratta di particolari tecnici ma difficili da confrontare. Il nuovo modello non doveva solo entusiasmare per i suoi pregi sportivi, ma anche per il comfort di guida. Il conducente può godere della funzione ABS, del Tiptronic, del servosterzo e dell'airbag. Inoltre la 911 si affida a un telaio completamente nuovo con bracci trasversali in metallo leggero e molle a spirale invece della pregevole sospensione a barra di torsione. Quasi rivoluzionaria: fin dall'inizio, la nuova 911 viene proposta per la prima volta come Carrera 4 con trazione integrale. La Carrera 2 a trazione posteriore giunge sul mercato solo sei mesi dopo. Oltre alla varianti Carrera Coupé, Cabriolet e Targa, a partire dal 1990 i clienti possono ordinare anche la 964 Turbo. Dotata innanzitutto di un motore boxer affidabile da 3,3 litri, nel 1992 la Turbo presenta un potente propulsore da 3,6 litri con potenza di 360 CV. Le vetture ambite dai collezionisti sono in particolare la 911 Carrera RS, 911 Turbo S e la 911 Carrera 2 Speedster.

1993: Tipo 993

L'ultimo motore raffreddato ad aria

Questa 911, chiamata internamente anche 993, rappresenta fino a oggi la grande passione di numerosi conducenti di Porsche. Il primo motivo è la forma bella e appariscente. I paraurti integrati sottolineano l'intero aspetto armonioso. La parte anteriore è più piatta rispetto ai modelli precedenti, grazie all'introduzione di fari polielissoidali e non più rotondi. Inoltre, la 993 è ampiamente collaudata e affidabile. E agile, dato che come prima 911 è dotata di un telaio in alluminio completamente realizzato ex novo. Per la prima volta la variante Turbo è dotata di gruppo motore Biturbo, che nel 1995 si dimostra essere il motore di auto di serie con la minor quantità di emissioni del mondo. Un'altra innovazione della versione Turbo a trazione integrale sono i cerchi in lega a raggi utilizzati per la prima volta nel settore automotive. Per gli appassionati di auto sportive molto veloci, Porsche presenta la 911 GT2. Una novità della 911 Targa è il tettuccio in vetro, scorrevole elettricamente, situato dietro il lunotto. Ma il motivo più importante per il quale i sostenitori delle Porsche in "ghisa" hanno apprezzato la 993 fino a oggi è che la versione realizzata dal 1993 al 1998 è l'ultima 911 con motore raffreddato ad aria.

1997: Tipo 996

L'impianto idraulico

Il grande taglio nella storia della 911: il tipo 996, prodotto ininterrottamente dal 1997 al 2005, è una 911 completamente nuova, senza rinunciare al carattere classico. Una realizzazione completamente nuova è rappresentata da questa generazione azionata per la prima volta da un motore boxer raffreddato ad acqua. Grazie alla tecnica a quattro valvole, questo motore eroga 300 CV e in fatto di emissioni, rumorosità e consumi, è assolutamente all'avanguardia. Il design reinterpreta la classica linea della 911 e si contraddistingue con un basso valore cw di 0,30. La linea della 996 è un risultato del concetto di condivisione delle parti con il modello di successo Boxster. Le caratteristiche più evidenti del design sono i fari anteriori con lampeggiatori integrati – mai visti prima, poi spesso copiati da altri

costruttori. All'interno, il conducente si trova in un ambiente completamente nuovo. Anche il comfort di guida, oltre alle caratteristiche tipicamente sportive, assume un ruolo ancora più importante. Con la serie 996 e le sue numerose nuove varianti, la Porsche dà inizio a una offensiva di prodotto mai vista prima. Il fulcro della gamma di prodotti, a partire dal 1999, è la 911 GT3, che porta avanti la tradizione della Carrera RS. Per gli amanti dello sport estremo, a partire dall'autunno 2000 viene offerta la 911 GT2, dotata di serie di freni in ceramica.

2004: Tipo 997

Classico e moderno

Nel luglio 2004 Porsche presenta, con i tipi 911 Carrera e 911 Carrera S, un'ulteriore generazione di 911, chiamata internamente 997. I suoi fari anteriori ovali trasparenti, con le luci addizionali nel muso, si riallacciano al design tradizionale della 911. Ma non è solo il design della 997 che convince, anche le sue prestazioni non lasciano nulla a desiderare: il motore boxer da 3,6 litri della Carrera eroga 325 CV, quello da 3,8 litri appena sviluppato della Carrera S addirittura 355 CV. Anche il telaio è stato sostanzialmente rielaborato, fornito di serie nella Carrera S con il sistema Porsche Active Suspension Management. Nel 2006 Porsche presenta una 911 Turbo che, prima auto di serie con motore a benzina, dispone di un turbocompressore con geometria variabile della turbina. In seguito, nell'autunno 2008, la 997 diviene ancora più efficiente grazie all'iniezione diretta della benzina e al cambio a doppia frizione. Era la prima volta che una 911 dava tanto spazio all'individualità del conducente. Carrera, Targa, Cabriolet, trazione posteriore e sulle quattro ruote, Turbo, GTS, modelli speciali e versioni da strada di veicoli da corsa GT: la famiglia delle 911 arriva a comprendere 24 varianti di modello.

2011: Tipo 991

Il fattore pneumatici

La vettura sportiva, chiamata internamente 991, personifica il più grande salto tecnico della storia della 911. Uno standard da generazioni nella sua classe, questa generazione di 911 alza ancora una volta l'asticella delle prestazioni e dell'efficienza. Un telaio completamente nuovo con passo variato, un interasse maggiorato e pneumatici più potenti, abbinati a un interno ottimizzato dal punto di vista ergonomico garantiscono una sensazione di guida ancora più sportiva e confortevole. Dal punto di vista tecnico la 911 rientra completamente nell'ottica della Intelligent Performance di Porsche: consumi ulteriormente ridotti, potenza ancora maggiorata. Il tutto grazie alla riduzione della cilindrata a 3,4 litri nel modello base Carrera (ma con cinque CV in più della 997/II) e alla costruzione ibrida (acciaio/alluminio), che consentono una notevole riduzione del peso. Infine, come novità, il Porsche Dynamic Chassis Control e il cambio manuale a sette marce. Anche per il design della 991 si sono avute molte lodi. Con la sua silhouette appiattita, le sue superfici cariche di tensione e i dettagli costruiti in modo preciso, la Porsche 911 Carrera anche nella sua settima generazione è inconfondibilmente una 911 e ancora una volta definisce nuovi standard nel design automobilistico.