



PORSCHE



La Porsche 911 Carrera Cabriolet

Cartella stampa

Contenido

La Porsche 911 Carrera Cabriolet

Fascino da auto sportiva nella sua forma più ariosa 4

Design e interni

Linee classiche reinterpretate 6

Capote e aerodinamica

Innovativo tetto in struttura leggera con elementi in magnesio 11

Motore e trasmissione

Più potenza, maggiore efficienza 15

Telaio e freni

Maggiore divario tra comfort e sportività 19

Carrozzeria

Carrozzeria più rigida con maggiori parti in alluminio 23

Impianto elettrico ed elettronico

Fari a LED intelligenti per una migliore visibilità 24

Storia

Dalla 356 "N° 1" Roadster alla 911 Cabriolet 31

911 Carrera S Cabriolet: consumo carburante in ciclo combinato 9,1 l/100 km;
emissioni di CO₂ in ciclo combinato 208 g/km

911 Carrera 4S Cabriolet: consumo carburante in ciclo combinato 9,0 l/100 km;
emissioni di CO₂ in ciclo combinato 207 g/km

I valori di consumo ed emissioni di CO₂ sono stati determinati secondo la nuova procedura di test dei consumi e dei gas di scarico WLTP. Al momento devono essere ancora indicati i valori conformi al Nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) su cui si basano. Questi valori non sono equiparabili ai valori rilevati con la procedura NEDC utilizzata finora.

Ulteriori informazioni ufficiali sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂ specifiche per nuove vetture sono disponibili nella "Guida ai consumi di carburante, alle emissioni di CO₂ e al consumo di corrente di nuove vetture", disponibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e presso DAT.

La Porsche 911 Carrera Cabriolet

Fascino da auto sportiva nella sua forma più ariosa

La nuova Porsche 911 Carrera Cabriolet offre un piacere di guida che non conosce limiti. La variante a cielo aperto dell'ottava generazione della 911 arriva sul mercato solo quattro mesi dopo l'anteprima mondiale della Coupé. Per il produttore di vetture sportive, la Cabriolet riveste un significato speciale: persino la prima Porsche, la 356 "N° 1" Roadster del 1948, era un'auto aperta. La sua capote era realizzata con tela da vela. Dal 1982, le versioni Cabriolet vere e proprie hanno arricchito anche la famiglia 911 – dal 1987 con tetti high-tech ad azionamento elettrico.

La nuova 911 Carrera S Cabriolet fa il suo debutto con il tetto più avveniristico che Porsche possa offrire. Il suo meccanismo elettroidraulico ancora più leggero apre e chiude la capote in stoffa in soli dodici secondi, anche in movimento, con velocità fino a 50 km/h. Anche il deflettore integrato fuoriesce elettricamente in due secondi e interrompe le correnti d'aria nell'abitacolo.

Anche chiusa, la nuova Cabriolet è un piacere: la concisa linea del tetto riprende l'inconfondibile silhouette della Coupé. Al contempo, le speciali centine in magnesio che supportano le superfici evitano alla capote in stoffa l'effetto rigonfiamento alle alte velocità e garantiscono la migliore protezione possibile degli occupanti. Il lunotto riscaldabile in vetro migliora la visibilità perimetrale mentre il sistema automatico di protezione antiribaltamento incrementa la sicurezza. Uno strato isolante aggiuntivo in materiale a isolamento termico e acustico garantisce il comfort in ogni condizione meteo.

La nuova Carrera Cabriolet dispone di tutte le innovazioni dell'ultima generazione della 911. Panoramica delle novità più importanti:

Propulsore

911 Carrera S Cabriolet: motore boxer biturbo da 3 litri, 331 kW (450 CV) a sei cilindri; filtro antiparticolato per motori benzina (OPF); turbocompressori disposti simmetricamente con giranti turbina e compressore maggiorate; valvole Wastegate a comando elettrico; coppia massima di 530 Nm disponibile tra 2.300/min e 5.000/min.

Cambio	Nuovo cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a 8 rapporti, rapporti di trasmissione con spaziatura migliorata e nuova cambiata rapida.
Trazione	A scelta trazione posteriore (Carrera S) e integrale (4S); nuova trasmissione anteriore raffreddata ad acqua nella Carrera 4S.
Prestazioni	Carrera S (4S): accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,9 (3,8) secondi; con pacchetto Sport Chrono opzionale in 3,7 (3,6) secondi. Velocità massima 306 (304) km/h.
Efficienza	La 911 Carrera S Cabriolet è conforme alla norma sui gas di scarico Euro 6d Temp e consuma 8,9 (4S: 9,0) litri/100 km (valore NEDC correlato, ciclo combinato). Emissioni di CO ₂ in ciclo combinato: 205 (206) g/km.
Assetto	Ruote anteriori da 20", posteriori da 21"; carreggiata anteriore più larga di 46 mm, carreggiata posteriore Carrera S più larga di 39 mm; per la prima volta a richiesta nella Cabriolet: telaio sportivo PASM con abbassamento di 10 mm della carrozzeria; nuovo programma di guida WET per riconoscere la strada bagnata.
Carrozzeria	Nuova struttura della carrozzeria con maggiori parti in alluminio; speciali supporti motore per incrementare la rigidità torsionale e ridurre le vibrazioni; spoiler posteriore adattivo con angolo di attacco più eretto a capote aperta; fari intelligenti PDLS Plus a LED.

Design e interni

Linee classiche reinterpretate

La nuova 911 appare più larga, più sicura di sé e più muscolosa. Le linee sembrano familiari, rendono inconfondibile il DNA del design Porsche e tuttavia ne evidenziano un aspetto inedito. Che non viene compromesso dalla stabile capote in stoffa della Cabriolet. Riprende l'arco, la cosiddetta flyline, fino sul retro. I colori della capote si possono scegliere tra nero, blu scuro, marrone e rosso. I nuovi fari a LED di serie e il cofano anteriore che riprendono i tratti delle precedenti generazioni della 911 coniugano forme avveniristiche con inedite caratteristiche di design tipiche del marchio. I parafranghi più larghi (fino a 45 mm) e le ruote più grandi sull'asse posteriore rendono la nuova 911 ancora più notevole. Il retrotreno ridisegnato con fascia luminosa LED priva di interruzioni, spoiler più largo e terza luce stop più grande sottolinea l'allargamento della vettura.

Cofano anteriore nello stile della serie G

L'anteriore riprende un tema tradizionale delle prime 911 della serie G: il cofano del bagagliaio proteso in avanti con un avvallamento evidente davanti al parabrezza. Entrambi allungano il frontale e ne conferiscono dinamismo. Al contempo, i fari principali a LED di nuova concezione mostrano il progresso tecnologico della 911. Tipici della 911, vale a dire tondi ed eretti, si fondono nei parafranghi quasi senza soluzione di continuità. Ma è soprattutto il design modellato sulla tecnologia dei fari principali Matrix LED opzionali a conferire un richiamo visivo. E le luci di marcia diurne ottimizzate rendono ancora più moderna la 911.

Carrozzeria larga con superfici lisce

La nuova 911 è più lunga di 20 millimetri a parità di passo, ma soprattutto si è allargata di 45 millimetri sull'asse anteriore e di 44 millimetri su quello posteriore della Carrera S. La nuova 911 appare così ancora più appiattita, in particolare guardandola dal davanti. Le moderne linee dritte del frontale vengono riprese con coerenza anche nella vista laterale. La porta sembra montata senza soluzione di continuità tra il parafrango anteriore e quello posteriore da quanto perfettamente si integra in modo lineare e pulito. Il taglio molto più profondo della fiancata rispetto al modello precedente garantisce un baricentro visivamente più basso e sottolinea l'aspetto compatto della nuova 911. Le ruote più

grandi di un pollice sull'asse posteriore sottolineano questo aspetto. Maniglie porta a filo carrozzeria che fuoriescono elettricamente nell'avvicinarsi e specchi retrovisori esterni dal design spigoloso e aerodinamico completano i morbidi e poderosi fianchi dell'auto. Gli specchi retrovisori esterni, anch'essi completamente ridisegnati, sono ottimizzati per ridurre al minimo il fruscio aerodinamico e, a richiesta, sono ripiegabili elettricamente. Il guscio inferiore nero di serie è disponibile come optional anche nel colore della vettura.

Parte posteriore con nuovo arco luci a LED

La parte posteriore, con le sue rientranze accentuate e la coda bassa, rappresenta una caratteristica archetipica della 911. Nella Cabriolet è suddivisa funzionalmente in tre elementi: la struttura multi-pezzo della capote si ripiega sotto il cofano posteriore ad apertura elettrica, formando una Z. Il grande spoiler posteriore è adattato alla forma del cofano. L'intera coda corrisponde in gran parte a quella della Coupé. Il nuovo arco luci monopezzo a LED e la targa posizionata più in basso conferiscono al posteriore un'ulteriore accento e differenziano con vigore la nuova generazione dai modelli precedenti. Le lamelle disposte verticalmente della presa d'aria catturano le linee del lunotto. Nella Cabriolet, la distanza tra presa d'aria e lunotto è leggermente più grande rispetto a quella della Coupé per seguire la nuova conformazione del cofano posteriore. La terza luce stop posizionata al centro è integrata nell'andamento delle lamelle. Poiché viene nascosta quando lo spoiler fuoriesce, nello stesso è stata inserita una seconda luce stop.

Come caratteristica distintiva, i modelli a trazione posteriore hanno lamelle nere, mentre i modelli a trazione integrale dispongono di inserti cromati nella griglia posteriore. Lo spoiler posteriore applicato direttamente al di sotto della presa d'aria è diventato molto più largo. Ora scorre quasi fino al bordo esterno dei fari posteriori.

Il richiamo sul posteriore è rappresentato dal nuovo arco luci a LED privo di interruzioni. Nessuna fuga o giunzione interrompe questa fascia luminosa. Ciò conferisce alla nuova 911 un design notturno inconfondibile. Grazie ai gruppi ottici integrati è stato possibile ridisegnare ex novo gli indicatori di direzione. Chiudono la fascia luminosa e gli conferiscono una presenza visiva. E inquadrano l'accentuata scritta Porsche tridimensionale. Al di sotto è presente la denominazione del modello con un font del tutto inedito. È un tributo moderno allo stile utilizzato da Porsche negli anni '70.

La grembialatura posteriore riprende con coerenza il tema grafico. Lo si è reso possibile spostando la targa verso il basso, tra i terminali dell'impianto di scarico. Questi sono ora integrati a filo nella coda, che può chiudersi verso il basso senza interruzioni visive. L'integrazione dei riflettori e delle fuoriuscite dell'aria esterne nella zona nera della coda la rende più morbida, più lineare e più larga.

Interni di nuova progettazione

Gli interni del tutto inediti sono una pietra miliare nello sviluppo della 911. Il nuovo cockpit è una reminiscenza delle virtù che già caratterizzavano la prima generazione della 911: chiarezza e univocità formale. Così il tradizionale contagiri analogico viene ora affiancato da due display free-form senza cornice, che sembrano in un certo senso fluttuare. Il cruscotto, come nella prima 911, scorre lungo l'intera larghezza tra due piani alari orizzontali. Al centro, un pannello di comando applicato con cinque tasti che assomigliano ai classici interruttori a levetta crea il trait d'union con la consolle centrale e touchpad integrato. Non c'è più la chiave di accensione. La nuova 911 viene fornita di serie con Keyless Go e un selettore per l'avviamento del motore, sempre a sinistra del piantone sterzo. Così precisione analogica e integrazione digitale si fondono tra loro.

Il cruscotto, sotto alla superficie alare che funge da copertura, dispone di un piano di comando nero collocato in orizzontale. Questo viene dominato dai cinque classici strumenti rotondi Porsche davanti al conducente con il contagiri analogico al centro. I bordi in vetro esposti del display free-form da 7" sottolineano la loro eleganza e leggerezza.

Accanto è integrato a filo il nuovo touchscreen PCM da 10,9". La superficie decorativa davanti all'unità di comando serve da poggia-mano e facilita l'azionamento rapido e senza distrazioni. Al di sotto si trova un nuovo gruppo di interruttori con cinque tasti che consentono di accedere direttamente a importanti funzioni dell'auto. Grazie alla loro posizione esposta sono intuitivi da azionare. In base all'allestimento, ad esempio, si può attivare la modalità Wet tramite tasto o regolare in modo più rigido gli ammortizzatori PASM. La bocchetta d'aria centrale funge da trait d'union con la consolle centrale, la cui superficie lucida sensibile al tocco diventa il display del PCM.

Nuovo optional: ionizzatore per un'aria pulita

Nuovo è anche lo ionizzatore opzionale collocato nel flusso d'aria del climatizzatore automatico. Riduce la quantità di germi e altre sostanze nocive. In questo modo migliora la qualità dell'aria all'interno dell'abitacolo e il benessere degli occupanti aumenta sensibilmente.

Sono state ridotte le funzioni della leva selettiva per il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK), che è diventata molto più compatta di prima. Il comando puramente elettronico del nuovo PDK a otto rapporti lo consente. La forma e la trama superficiale sono abbinata alla conformazione degli interruttori tattili. Il rivestimento della porta molto essenziale e lineare abbinata l'eleganza all'elevata funzionalità e offre molto spazio per riporre oggetti.

La nuova generazione di volanti mette in luce in modo ancora più conciso e accattivante i tipici principi Porsche di leggerezza e precisione. Gli elementi di comando multifunzione sono integrati come filigrana nel volante e ne sottolineano la leggerezza. L'interruttore Mode è stato ridisegnato e si presenta più moderno e semplice da azionare. Anche le inedite leve sul piantone sterzo hanno raggiunto una perfetta funzionalità ed ergonomia. A richiesta sono disponibili volanti GT in varie versioni. Tutti i volanti hanno un diametro di 360 millimetri.

Ultima generazione di sedili con maggiore comfort

Anche i sedili hanno subito un profondo cambiamento. Grazie alla costruzione leggera, la nuova struttura alleggerisce il peso della vettura di circa tre chilogrammi. La diversa geometria offre un contenimento laterale notevolmente migliore nella zona delle spalle. Sebbene il sedile sia collocato cinque millimetri più in basso e abbia un piano di seduta minimo più sottile, si è potuto migliorare notevolmente anche il comfort di seduta. Pure i sedili richiamano la facilità d'uso delle prime 911; ad esempio, lo sbloccaggio dello schienale è più semplice grazie agli ergonomici passanti in pelle. Una nuova cucitura abbinata al guscio dello schienale completamente nuovo conferisce un aspetto marcatamente esclusivo, che si fonde armoniosamente nell'intero abitacolo. Anche i sedili posteriori della nuova 911 sono stati migliorati. Hanno uno schienale di circa 20 millimetri più alto e un piano di seduta più largo.

Si possono personalizzare anche gli schienali dei sedili sportivi Plus. Qui sono disponibili moltissimi elementi decorativi. La fascia centrale posteriore dello schienale, ad esempio, può essere arricchita con inserti in pelle, legno, alluminio spazzolato e persino carbonio. Sono possibili anche elementi verniciati.

I lati interni della porta completamente ridisegnati riprendono le linee orizzontali del cruscotto. Le pregiate modanature metalliche della porta fluiscono nell'inedito apriporta, formando con esso un'unità visiva. Questa nuova geometria delle superfici decorative in abbinamento all'ampia gamma di decori esclusivi offre innumerevoli possibilità di personalizzazione.

Per la prima volta, con la nuova Porsche 911 si può avere a richiesta un rivestimento in pelle parziale nei colori nero o grigio ardesia. Comprende le strisce centrali dei sedili, i fianchetti e i poggiatesta anteriori in vera pelle liscia. Con lo stesso materiale sono rivestite la parte superiore del cruscotto e la modanatura superiore della porta. Come nel modello precedente, sempre a richiesta sono disponibili gli interni completamente in pelle. Nuova è l'offerta di ulteriori cuciture decorative, a richiesta anche in colore di contrasto. Anche il volante viene decorato con una cucitura di contrasto. Gli interni in pelle sono disponibili nei colori nero, grigio ardesia, blu grafite o rosso bordeaux.

Capote e aerodinamica

Innovativo tetto in struttura leggera con elementi in magnesio

Il colpo d'occhio della 911 Carrera Cabriolet è rappresentato dall'esclusiva capote con centine di supporto superficiale. A capote chiusa, questa tecnologia innovativa ha permesso di realizzare qualcosa di inedito, vale a dire una bombatura del tetto tipica della versione Coupé, che ha anche indubbi vantaggi aerodinamici. Grazie a un azionamento tetto idraulico nuovo e più leggero, la capote può essere aperta e chiusa in circa 12 secondi, e a velocità fino a 50 km/h come nel modello precedente. Il comando è possibile tramite un tasto nella consolle centrale o dall'esterno tramite il telecomando (non negli Stati Uniti). Porsche, per tradizione, impone i massimi requisiti nella capote della 911. Ecco perché anche questo tetto pieghevole, come per ogni 911, è uno sviluppo completamente interno. Con un andamento delle linee molto simile a quello della Coupé, il tetto in stoffa si estende in un arco elegante dalla cornice del parabrezza fino al coperchio del vano capote. Sotto al tessuto non ci sono né centine né spazi che interrompono il design fluente. Persino il lunotto riscaldabile è integrato praticamente a filo della superficie del tessuto e solo con una fuga minima.

Sviluppo Porsche: capote con centine di supporto superficiale

Fondamentale per dare alla capote in stoffa questa forma finora impensabile è l'innovativa costruzione con centine di supporto superficiale. L'intero tetto in tessuto si estende, ad eccezione delle parti laterali, sopra una superficie solida costituita da quattro segmenti singoli, che si uniscono direttamente l'uno all'altro. I quattro elementi sono il telaio del tetto anteriore, due centine di supporto superficiale e il lunotto, il cui telaio è in magnesio, come gli altri elementi. Inoltre, gran parte dei braccetti dell'intelaiatura è realizzata in materiale molto leggero; solo i braccetti laterali, la leva di azionamento e la centina tenditrice posteriore sono in alluminio. Tutti i componenti dell'intelaiatura sono accoppiati cinematicamente; quindi, per lo spostamento della capote è necessario un solo cilindro idraulico su ogni lato. Per la chiusura, Porsche si affida alla comprovata chiusura centrale elettrica, che viene supportata da perni di centraggio laterali.

Tra le centine di supporto superficiale e la capote non esiste alcuna connessione rigida, in modo che i quattro segmenti in magnesio possano sovrapporsi l'uno sull'altro durante l'apertura della capote, mentre viene ripiegata nella collaudata forma a Z. Grazie a questo esclusivo concetto, il tetto aperto composto da capote in stoffa, telaio, centine di supporto e lunotto, all'incirca con 23 centimetri di altezza e 55 centimetri di lunghezza, occupa solo uno spazio minimo. Mentre la parte anteriore della capote rimane visibile quando è aperta, il coperchio falciforme copre come di consueto la parte posteriore. Il grande coperchio del vano capote raggiunge ora lo spoiler dalle generose dimensioni. A capote chiusa, gli occupanti godono di un comfort climatico e acustico molto simile a quello della Coupé. Per ottenere ciò, sotto al materiale esterno è stato interposto un tappetino di materiale fonoassorbente e isolante. All'interno, i segmenti del tetto sono rivestiti con materiale dimensionalmente stabile e trasmettono una sensazione di comfort nell'abitacolo. Anche le parti laterali sono ricoperte interamente di tessuto, in modo che nessun componente meccanico rimanga in vista a capote chiusa. Pure lo spazio libero per la testa è molto simile a quello dell'abitacolo della Coupé.

Deflettore ad azionamento elettrico, completamente integrato

Il deflettore integrato ad azionamento elettrico garantisce alla 911 Carrera Cabriolet un maggiore comfort alle velocità più elevate. È fissato a una staffa tenditrice a forma di U, che si ripiega completamente nel retro abitacolo e quindi non limita lo spazio sui sedili posteriori. Premendo un pulsante, questa staffa si raddrizza in due secondi e srotola una rete, che viene tesa ad angolo retto da una seconda staffa di rinvio mobile dietro agli schienali dei sedili anteriori. Il deflettore si può aprire e chiudere fino a una velocità di 120 km/h. A capote aperta, offre una circolazione molto buona dell'aria e una rumorosità aerodinamica minima. Grazie a una curva caratteristica memorizzata nella centralina di comando, il paravento considera ogni movimento dei sedili anteriori a regolazione elettrica. Ad esempio, se uno degli schienali si trovasse nel raggio d'azione del deflettore, la fuoriuscita viene interrotta. Alla chiusura della capote, il deflettore fuoriuscito rientra automaticamente.

Spoiler posteriore adattivo con una superficie attiva più grande del 45%

Nella nuova 911 Carrera Cabriolet è stato adottato il concetto aerodinamico della Coupé adeguandone i parametri. Così, la forma della lama dello spoiler è stata adattata alla coda specifica della Cabriolet. A capote chiusa, le posizioni dello spoiler corrispondono a quelle della Coupé, poiché la

nuova capote genera un flusso aerodinamico pressoché identico. A differenza di quando la capote è aperta, dove lo spoiler assume posizioni più erette per rispondere alla nuova aerodinamica. Inoltre, a seconda della configurazione della vettura, lo spoiler si sposta su diverse altezze e angolazioni. Per completare, sul bordo frontale dello spoiler una speciale cinematica articolata comanda un lembo che garantisce un impatto aerodinamico ottimale sulla lama dello spoiler. Lo spoiler fuoriesce in automatico a 90 km/h e rientra a 60 km/h, ma può essere estratto anche al di sotto di questi limiti premendo un pulsante. Le alette dell'aria di raffreddamento anteriori completano il concetto aerodinamico. A capote aperta, anche loro si aprono automaticamente e completamente a partire da 120 km/h. Il pacchetto Sport Chrono opzionale consente un'attivazione diretta dello spoiler posteriore tramite le modalità di guida "Sport" e "Sport+". Selezionando questi programmi di guida tramite l'interruttore Mode sul volante, lo spoiler posteriore si sposta nella posizione Performance di massimo carico aerodinamico a partire da 90 km/h. Anche in modalità Wet, lo spoiler posteriore viene portato in posizione Performance a partire da una velocità di 90 km/h. La velocità massima viene sempre raggiunta in posizione Performance.

$c_w = 0,30$: Cabriolet con aerodinamica esemplare

Gli elementi costitutivi fondamentali del concetto aerodinamico della 911 Carrera Cabriolet sono la forma filante della superficie della carrozzeria, la capote, lo spoiler posteriore variabile maggiorato e il sistema di raffreddamento con le sue alette dell'aria adattive anteriori, che non richiede grandi prese d'aria sotto alla vettura e consente così l'adozione di un fondo in gran parte liscio. Le sezioni ottimizzate delle prese d'aria e degli estrattori migliorano anche il passaggio dell'aria di raffreddamento. Nonostante il raffreddamento dimensionato per le maggiori prestazioni di motore e freni, il valore c_w della 911 Carrera Cabriolet rimane così invariato a 0,30 a capote chiusa.

Il sistema di protezione antiribaltamento migliora anche la rigidità

La 911 Carrera S aperta dispone di un sistema di protezione antiribaltamento automatico. È costituito essenzialmente da un portale compatto autoportante costituito da profilati di alluminio estruso saldati e ad alta resistenza. Grazie all'elevata rigidità dei componenti, il telaio di supporto viene utilizzato anche per il rinforzo della carrozzeria: con un puntone diagonale che sostiene montante B e alloggiamento della capote, contribuisce alla rigidità torsionale della Cabriolet.

In caso di un imminente ribaltamento, due cassette di nuova concezione dietro ai sedili posteriori vengono fatte fuoriuscire mediante spinta elastica; l'innescò pirotecnico è garantito da un microgeneratore di gas. A capote chiusa, un elemento in metallo duro su ciascuna delle due cassette rompe il vetro di sicurezza del lunotto. Gli inneschi accidentali sono praticamente esclusi, poiché il riconoscimento e l'azionamento ma anche il monitoraggio permanente vengono svolti da una centralina airbag ad alta precisione con sensore di ribaltamento integrato. Sorveglia qualsiasi variazione nell'inclinazione della carrozzeria, nell'accelerazione longitudinale e trasversale nonché nel contatto con il manto stradale.

Motore e trasmissione

Più potenza, maggiore efficienza

Con la nuova 911, l'attenzione è stata rivolta all'ulteriore sviluppo dei motori boxer sovralimentati a sei cilindri. Oltre all'adempimento delle recenti normative sui gas di scarico con filtro antiparticolato per motori benzina (OPF), è stata data importanza soprattutto all'ulteriore incremento prestazionale. Nuovi e più grandi turbocompressori disposti simmetricamente con valvole Wastegate a comando elettrico, un raffreddamento dell'aria di sovralimentazione di nuova concezione, l'incremento della compressione e l'impiego inedito di iniettori piezoelettrici portano a un ulteriore miglioramento nelle prestazioni dei motori: risposta, potenza, andamento della coppia, efficienza e facilità nel salire di giri. Oltre all'incremento di 22 kW (30 CV) che portano all'erogazione di 331 kW (450 CV) a 6.500 g/min, il propulsore, con 30 Nm di coppia in più, sviluppa 530 Nm tra 2.300 g/min e 5.000 g/min.

Due turbocompressori speculari di maggiori dimensioni sostituiscono quelli finora montati. Le giranti compressore e turbina ruotano in direzioni opposte. Grazie ai nuovi collettori in fusione leggera e alle carcasse delle turbine ridisegnate, si è potuto migliorare i rapporti volumetrici all'ingresso e all'uscita delle turbine. Ciò contribuisce a incrementare efficienza, coppia e potenza.

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

Incremento di efficienza: nuovi intercooler disposti centralmente sopra al propulsore

Rispetto ai modelli precedenti, i due intercooler hanno invertito la loro posizione con quella del filtro dell'aria. Invece che lateralmente nei parafanghi posteriori, si trovano ora proprio sopra al motore, nel mezzo e al centro sotto alla griglia del cofano posteriore. Grazie alla nuova posizione con migliore afflusso e deflusso dell'aria di raffreddamento, a una funzione anti-strozzamento del percorso dell'aria di processo nonché al maggiore dimensionamento degli intercooler, è stato possibile migliorare ulteriormente il loro rendimento.

In fase di sviluppo, l'intero motore base è finito sul banco prova ed è stato ottimizzato in numerosi dettagli. Per la prima volta, iniettori a comando piezoelettrico provvedono all'iniezione diretta del carburante nelle camere di combustione. Gli iniettori piezoelettrici aprono e chiudono più velocemente rispetto a quelli a comando elettromagnetico utilizzati finora. Di conseguenza, la quantità iniettata può essere ripartita fino in cinque iniezioni per ciclo. Il livello di pressione di 200 bar è stato mantenuto.

Corsa valvole asimmetrica per una migliore turbolenza nella camera di combustione

Per la prima volta, quando la corsa delle valvole è contenuta, la fasatura variabile delle valvole VarioCam Plus gestisce la risposta dell'acceleratore con alberi a camme di aspirazione asimmetrici. Significa che, in questa posizione di carico parziale, le due valvole adiacenti di un cilindro aprono con corsa differente. Se finora la corsa più breve per entrambe le valvole di aspirazione era di 3,6 millimetri, nel nuovo motore diventa di 2,0 e 4,5 millimetri. Grazie a questa funzione anti-strozzamento a carico parziale e ad altre ottimizzazioni è stato possibile migliorare la preparazione della miscela e la combustione, mentre i consumi e le emissioni diminuiscono.

Gustarsi un sound emozionante dentro e fuori

Il piacere di guida di una 911 Cabriolet sta anche nell'inconfondibile acustica che sprigiona. Ecco perché, in fase di sviluppo, gli ingegneri hanno dedicato grande attenzione nell'armonizzare il suono sia sul lato di aspirazione che su quello di scarico. Per conferire un richiamo sonoro tipicamente Porsche 911 nonostante i severi requisiti sulla rumorosità e il filtro antiparticolato per motori benzina, gli impianti di scarico sono stati concepiti ex novo. Adesso l'impianto a due terminali dispone di farfalle parzializzatrici di scarico gestite secondo curve caratteristiche e completamente regolabili. La regolazione permette sia un'ottimale erogazione della potenza che un sound emozionante. L'azionamento delle farfalle avviene tramite motorini passo-passo elettrici. In questo modo si possono impostare anche posizioni intermedie per un'esperienza sonora ancora più accattivante. A richiesta è disponibile un impianto di scarico sportivo. Mentre l'impianto di serie ha due terminali doppi, quello sportivo dispone di due bocche ovali.

Cambio a doppia frizione a otto rapporti di nuovo sviluppo

Anche le versioni Cabriolet della 911 Carrera S e della 911 Carrera 4S montano inizialmente soltanto il cambio a doppia frizione a otto rapporti (PDK). Rispetto al conosciuto cambio a sette rapporti dei modelli precedenti, il nuovo PDK offre innumerevoli miglioramenti. Il conducente lo percepisce subito nella maggior spaziatura tra comfort, prestazioni ed efficienza. Tutte le marce hanno una nuova rapportatura: la prima più corta, l'ottava più lunga. In questo modo si è potuto realizzare un rapporto al ponte più lungo, riducendo ulteriormente i regimi nelle marce alte. Ne consegue un andamento armonioso dei rapporti e maggiori potenzialità nel ridurre il consumo carburante. La massima velocità viene sempre raggiunta in sesta marcia.

Pacchetto Sport Chrono con nuovo interruttore Mode

Per aumentare le prestazioni e il piacere di guida, il pacchetto Sport Chrono è ciò che ci vuole. Comprende il nuovo interruttore Mode con pulsante Sport Response e la modalità PSM Sport, i supporti motore dinamici nonché il cronometro e l'app Porsche Track Precision. Le modalità di guida vengono selezionate tramite il nuovo interruttore Mode al volante, mentre la corrispondente modalità viene visualizzata nella strumentazione.

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

In abbinamento al pacchetto Sport Chrono opzionale, tramite l'interruttore Mode viene selezionata anche la nuova modalità Wet di serie per tutte le 911. In questo caso, anche la funzione Sport di serie è attivabile solo dall'interruttore Mode.

911 Carrera 4S con trazione anteriore più prestazionale

La trasmissione anteriore delle versioni integrali ora raffreddata ad acqua, composta da frizione e differenziale, dispone di lamelle frizione rinforzate per una maggiore sollecitabilità e robustezza. Nel complesso, la trasmissione sull'anteriore così aggiornata assieme al PTM (Porsche Traction Management) offre un miglioramento della trazione sulla neve, in condizioni di bagnato e asciutto. In termini di dinamica di guida, sono state ottimizzate precisione, prestazioni e sollecitabilità nell'impiego in pista.

Telaio e freni

Maggiore divario tra comfort e sportività

Con il telaio della nuova 911, da un lato, Porsche continua a sfruttarne il potenziale nella dinamica di guida mentre, dall'altro, gli occupanti beneficiano di un comfort migliorato nelle fasi di rollio. La base viene ottenuta dalla nuova dimensione mista delle ruote, con cerchi da 20" sull'asse anteriore e da 21" su quello posteriore. Al contempo gli pneumatici sul posteriore sono notevolmente più larghi rispetto a quelli anteriori. Ne consegue una carreggiata anteriore più larga di 46 millimetri per entrambi i modelli e una carreggiata posteriore più larga di 39 mm per la 911 Carrera S. Con questa combinazione l'asse posteriore dispone di una maggiore tenuta laterale mentre la trazione della 911 a trazione posteriore ne trae ulteriore beneficio. Inoltre, gli pneumatici misti hanno un effetto significativo sul bilanciamento dell'auto. Il comportamento di guida diventa ancora più neutro e controllabile. La raffinata taratura dell'assetto viene completata dal Porsche Active Suspension Management (PASM) di nuova generazione con una maggiore spaziatura tra sportività e comfort. Per la prima volta, a richiesta, l'assetto di serie dotato di ammortizzatori regolati (PASM) della 911 Cabriolet può essere sostituito dall'assetto sportivo PASM ribassato di 10 millimetri.

Più sportiva e confortevole: PASM ulteriormente sviluppato con spaziatura maggiore

Il PASM della nuova 911 è stato migliorato in molti dettagli. Gli ammortizzatori di nuova generazione dispongono di una tecnologia completamente aggiornata. Una valvola di comando ad alta precisione, a regolazione continua mediante forza magnetica, gestisce in pochi millisecondi la valvola di stadio principale e le camere in pressione per gli stadi di compressione e rilascio. Ciò consente una regolazione precisa della forza di ammortizzamento in qualsiasi momento. Inoltre, per la tecnologia degli ammortizzatori i telaisti Porsche hanno sviluppato un software di comando dedicato, che adatta perfettamente la funzionalità degli ammortizzatori al loro utilizzo nella nuova 911.

A richiesta è disponibile un assetto sportivo PASM ribassato di 10 millimetri. L'intera taratura è concepita specificamente per una maggiore dinamica di guida e consente sia maggiore agilità nelle curve che maggiore stabilità nei tratti ad alta velocità.

Programma di guida Wet: primo riconoscimento su bagnato a livello mondiale – di serie

Come anteprima mondiale, la nuova 911 dispone di un innovativo sistema per riconoscere chiaramente la strada bagnata, incluso un programma di guida Wet selezionabile manualmente in qualsiasi momento. Questo è stato concepito nello specifico per supportare il conducente sul bagnato. Grazie a sensori acustici, il sistema è in grado di riconoscere gli spruzzi d'acqua che turbinano nei passaruota anteriori e quindi rilevare le condizioni del manto stradale in merito a evidenti situazioni di bagnato. Differisce del tutto dai sensori pioggia per il comando dei tergicristalli, che reagiscono solo otticamente alle gocce d'acqua sul parabrezza indipendentemente dalle condizioni della strada. Al verificarsi di una condizione di bagnato, viene preconditionata la risposta dei sistemi PSM e PTM. Con condizioni di maggiore bagnato il sistema, in un secondo livello, informa il conducente e suggerisce di passare manualmente alla modalità Wet.

La relativa funzione è inseribile dalla nuova pulsantiera sopra la consolle centrale o tramite interruttore Mode, disponendo del pacchetto Sport Chrono opzionale. Se il conducente attiva la modalità Wet, vengono regolati tra l'altro il Porsche Stability Management (PSM), il Porsche Traction Management (PTM), l'aerodinamica, il Porsche Torque Vectoring (PTV) Plus opzionale e il comportamento della trasmissione, per garantire la migliore stabilità di marcia. A partire da 90 km/h, lo spoiler posteriore fuoriesce alla massima deportanza, le farfalle dell'aria di raffreddamento aprono, la curva caratteristica dell'acceleratore si appiattisce, PSM Off o la modalità Sport non si possono più attivare.

Impianto frenante di nuova taratura con risposta ottimizzata

Le nuove dimensioni delle ruote con pneumatici altrettanto inediti hanno condotto a una nuova taratura dell'assetto. Sia l'aderenza sul bagnato che le caratteristiche su asciutto e la resistenza al rotolamento sono migliorate. I ratei delle molle e degli stabilizzatori sono stati incrementati e l'impianto frenante interviene in modo ancora più preciso. Poiché le nuove ruote posteriori sono in grado di trasmettere più forza frenante, il diametro dei dischi freno posteriori è salito da 330 a 350 millimetri. Il freno interviene con maggiore reattività, e la maggiore rigidità del collegamento fa percepire al conducente un punto di pressione estremamente preciso.

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

Sterzo diretto per una maggiore agilità

Per aumentare ulteriormente l'agilità e la risposta dinamica dello sterzo, lo sterzo è più diretto dell'11% circa nella nuova 911 di serie e del 6% circa in quella con asse posteriore sterzante opzionale. Così questa sportiva si muove in modo ancora più agile ed è più divertente nella guida sui tracciati tortuosi.

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

Asse posteriore sterzante con batteria in costruzione leggera

Per la nuova 911, l'asse posteriore sterzante è stato ulteriormente oggetto di revisione. A seconda della velocità, sterza le ruote posteriori fino a due gradi in direzione opposta o nella stessa direzione rispetto all'angolo di sterzo dell'asse anteriore. Ne consegue che la 911 diventa ancora più agile in curva mentre nel traffico cittadino guadagna in manovrabilità, grazie al ridotto raggio di sterzata. A velocità maggiori incrementa la stabilità di marcia, ad esempio nei cambi di corsia. All'asse posteriore sterzante è correlato l'impiego di una nuova batteria al litio-ferro-fosfato.

La batteria al litio-ferro-fosfato ha una durata 2,5 volte superiore rispetto a quella di una convenzionale batteria al piombo e, grazie ai suoi 12,7 chilogrammi, pesa meno della metà. In abbinamento all'asse posteriore sterzante, a richiesta si può avere anche il Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Grazie a stabilizzatori attivi, il sistema compensa quasi completamente il rullio della carrozzeria in curva.

Sistema di sollevamento per l'asse anteriore

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

Carrozzeria

Carrozzeria più rigida con maggiori parti in alluminio

Con la nuova 911, Porsche ha proseguito coerentemente nello sviluppo del materiale misto e nel progettare una struttura della carrozzeria del tutto nuova. Così, la percentuale di acciaio pari al 63% del precedente modello è stata più che dimezzata, arrivando al 30%. Gli esterni sono ora completamente in alluminio, dal muso fino alla coda. La nuova costruzione delle porte esclusivamente in lamiera di alluminio riduce il peso della scocca senza sacrificare stabilità o vigore.

Oltre agli acciai ad alta resistenza, nella scocca vengono sempre più utilizzati profili estrusi in alluminio, come per i longheroni anteriori e posteriori, le soglie interne ed esterne nonché i rinforzi del pianale. La loro percentuale sale dal 3 al 25%. Nella nuova 911, Porsche incrementa anche l'impiego di componenti in alluminio pressofusi, come per gli alloggiamenti dei montanti telescopici anteriori, la campana del tunnel posteriore, il supporto posteriore o gli smorzatori d'urto.

I nuovi supporti motore riducono le vibrazioni

La riprogettazione delle strutture portanti ha permesso di modificare i supporti motore ottenendo evidenti effetti sulla dinamica di marcia. Finora, tramite due supporti relativamente arretrati, il propulsore veniva unito a una lamina trasversale, che a sua volta era avvitata ai longheroni. Nella nuova 911 questa lamina sparisce del tutto e i supporti motore vengono integrati circa 20 centimetri più avanti direttamente nei longheroni. La connessione frontale ai supporti del cambio rimane invariata. Grazie alla nuova posizione dei supporti motore e alla loro taratura vengono ridotte notevolmente le oscillazioni e le vibrazioni trasmesse dal motore allo chassis della vettura. Ciò migliora il comfort di marcia sia viaggiando lentamente su fondi sconnessi che a velocità maggiori, ad esempio nell'oltrepassare ondulazioni della strada.

Impianto elettrico ed elettronico

Fari a LED intelligenti per una migliore visibilità

Per la 911, Porsche ha sviluppato numerosi e inediti sistemi di sicurezza e assistenza. Particolarmente appariscenti: i nuovi fari principali Matrix LED opzionali con PDLs Plus. Rappresentano il più alto livello tecnologico dell'illuminazione Porsche. Il centro energetico del faro Matrix è rappresentato da 84 singoli LED, che lavorano assieme alle lenti installate a monte e ai LED ad alte prestazioni dell'abbagliante supplementare. La zona illuminata e l'intensità del fascio luminoso così generato corrispondono a quelle di una luce laser. La luce viene distribuita in modo che il conducente abbia sempre la massima illuminazione possibile della carreggiata, senza abbagliare né compromettere altri utenti della strada. L'evoluto modulo del faro comprende vari componenti comandabili in modo estremamente versatile e indipendente tra loro, in base ai dati della telecamera, ai dati di navigazione e alle condizioni della vettura.

Grazie alla gestione intelligente della distribuzione della luce, è possibile integrare ulteriori funzioni che aumentano notevolmente il comfort di marcia e la sicurezza di guida. In questo modo, il sistema è in grado di riconoscere segnali stradali fortemente riflettenti tramite la telecamera e di dissolverli selettivamente. Con la cosiddetta funzione boost, il traffico contrario non solo viene chiuso in dissolvenza segmento per segmento, ma si intensifica ulteriormente anche l'illuminazione della propria parte di carreggiata. Lo sguardo del conducente viene quindi indirizzato in modo mirato, a tutto vantaggio di comfort e sicurezza. La luce in curva si attenua o si intensifica dolcemente e permette quindi agli occhi di adattarsi con delicatezza.

Di fabbrica, la 911 esce con fari principali a LED. Comprendono già gli abbaglianti supplementari e una regolazione dinamica della profondità luminosa. Da questi si passa ai fari con PDLs Plus opzionali. Dispongono anche di luce in curva dinamica, assistente per abbaglianti nonché di luce per autostrada e fendinebbia. I fari principali Matrix LED rappresentano uno sviluppo del tutto inedito.

Sistemi di assistenza con opzioni di ampliamento

Di serie, la nuova 911 offre una combinazione di sistemi di assistenza che rendono più confortevole e sicura soprattutto la guida nel traffico quotidiano. L'assistente di avvertimento e frenata supportato da telecamera riduce significativamente il rischio di collisioni con veicoli, pedoni e ciclisti. Al primo livello, il sistema avverte il conducente visivamente e acusticamente. Se aumenta il rischio, il secondo livello interviene con una frenata. Poi, se necessario, viene intensificato l'intervento frenante del conducente fino all'arresto della vettura. Se il conducente non reagisce, viene attivata una frenata d'emergenza automatica per mitigare le conseguenze di una collisione.

Il sistema adattivo di regolazione della velocità disponibile a richiesta amplia considerevolmente le funzionalità. Il pacchetto include una regolazione automatica della distanza con funzione Stop-and-go e una protezione reversibile degli occupanti. Con l'ausilio del sensore radar collocato al centro della presa d'aria centrale e della telecamera, il sistema monitora la distanza dai veicoli che precedono e la adatta automaticamente. Vengono inoltre rilevati i veicoli che arrivano in diagonale dalla corsia vicina alla propria. Se necessario, il sistema frena fino all'arresto della vettura in caso di pericolo con un veicolo che precede. Per quanto possibile, utilizza anche la funzione di veleggiamento per ridurre i consumi. Il sistema offre quindi più comfort di guida e sicurezza soprattutto nel traffico lento.

La funzione Stop-and-go permette alla 911 di ripartire autonomamente dopo l'arresto in seguito a una frenata. Se la vettura rimane ferma più di 15 secondi, per ripartire è sufficiente schiacciare leggermente l'acceleratore oppure riprendere la leva sul piantone sterzo. Al verificarsi di una situazione che richiede una frenata d'emergenza, i finestrini laterali e, nella Coupé, il tettuccio scorrevole/inclinabile si chiudono in automatico. Vengono inoltre attivati i tensionatori reversibili della cintura di sicurezza per conducente e passeggero.

Assistente di mantenimento corsia con riconoscimento dei segnali stradali

Cambiare corsia su superstrade a più corsie comporta situazioni di pericolo sempre più frequenti. L'assistente di mantenimento corsia, disponibile come optional, è basato su una telecamera e reagisce con un supporto alla sterzata quando si lascia la corsia senza aver attivato l'indicatore di direzione.

Il sistema, in particolare sui lunghi tragitti, offre un maggiore comfort e aumenta notevolmente la sicurezza. Oltre al supporto alla sterzata, nel PCM è possibile attivare anche un segnale acustico. Il sistema è attivo a velocità comprese tra 65 e 250 km/h.

L'assistente di mantenimento corsia funziona in combinazione con il riconoscimento dei segnali stradali. Fa riferimento alla stessa telecamera e riconosce sia i limiti di velocità permanenti che temporanei, nonché i divieti di sorpasso e gli obblighi indiretti, ad esempio i cartelli che indicano un centro abitato. Il riconoscimento dei segnali stradali viene attivato a seconda della situazione e fa riferimento ad altri sistemi della vettura. Ad esempio, mediante il sensore pioggia rileva il bagnato e visualizza i segnali di velocità in base alle condizioni atmosferiche. Per offrire più sicurezza durante la guida su strade secondarie sconosciute e tortuose, prima di curve strette il sistema visualizza un indicatore di direzione nel display della strumentazione.

Assistente per i cambi di corsia con indicatore visivo

A integrazione dell'assistente di mantenimento corsia è possibile utilizzare l'assistente per i cambi di corsia di nuova concezione. Mediante un sensore radar calcola la distanza e la velocità dei veicoli in avvicinamento sulle corsie laterali. Se la velocità e la distanza rispetto al proprio veicolo sono ritenute troppo critiche per effettuare un cambio corsia, il sistema fa scattare una spia luminosa nello specchio retrovisore esterno destro o sinistro. Il sistema rileva le vetture circostanti fino a una distanza di 70 metri e si attiva a un intervallo di velocità compreso tra 15 e 250 km/h.

Novità: assistente di visione notturna con termocamera

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

Dal ParkAssistant al Surround View

I sistemi di assistenza semplificano le manovre e il parcheggio con la nuova 911. Il sistema ParkAssistant anteriore e posteriore di serie informa il conducente mediante segnali visivi e acustici. Dal punto di vista tecnico, riceve i segnali dai sensori a ultrasuoni posti nella parte anteriore e posteriore della vettura. La 911 Cabriolet viene allestita di serie anche con una telecamera di retromarcia, che supporta le operazioni di manovra riproducendo sul display del PCM un'immagine a colori con linee di riferimento dinamiche e distanze dai potenziali ostacoli. Mediante quattro telecamere singole, il sistema ParkAssistant con Surround View opzionale offre una panoramica dall'alto a 360°. La rappresentazione sullo schermo del PCM ha ora una risoluzione quasi raddoppiata, così da rendere l'immagine notevolmente più nitida.

Nuovo PCM dall'utilizzo semplificato

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

Il sistema è intuitivo nell'uso e può essere adattato al gusto personale. Riquadri predefiniti permettono di personalizzare in modo semplice e veloce una cosiddetta schermata home con le funzioni preferite: ad esempio le stazioni radio preferite o le destinazioni di navigazione, i numeri di telefono preferiti o l'attivazione dell'impianto di scarico sportivo. Sulla destra del display si può selezionare un widget informativo che consente di accedere ad altre aree funzionali del PCM. Nell'area interattiva si può dunque visualizzare il navigatore al centro del display, mentre sulla destra si sta utilizzando la funzione telefono.

Con pochi sfioramenti delle dita e scorrimenti sulla schermata, si sfogliano i diversi menu. Scorrendo semplicemente la punta delle dita è possibile sfogliare le diverse pagine, come avviene nello smartphone o nel tablet. Il nuovo PCM consente anche di ingrandire, ridurre o ruotare la visualizzazione con

due dita. Inoltre, il display riconosce la scrittura a mano, quindi è possibile semplicemente scrivere sullo schermo la destinazione. Tramite il comando vocale di serie con supporto online si possono comodamente utilizzare numerose funzioni del PCM.

Tre Sound-System a scelta

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

App e servizi di Connect Plus

La nuova 911 è completamente collegata in rete. Il sistema Porsche Connect Plus, che fa parte della dotazione di serie, offre molteplici possibilità di collegamento. Ora, il conducente può accedere tramite il Porsche Communication Management (PCM) ad Amazon Music e alle funzioni Smart Home offerte da Nest e Radio Plus, una combinazione intelligente tra ricezione radio tradizionale e radio online. Grazie alla scheda SIM integrata in grado di supportare la connessione LTE, la nuova 911 è costantemente connessa in rete, un'altra funzione inclusa nell'allestimento di serie. Sempre di serie: l'app Porsche Connect con guida utente semplificata per le funzioni centrali Connect.

Un'altra novità è costituita da Radio Plus. Il servizio aumenta in modo praticamente illimitato la ricezione della stazione preferita tramite una funzione radio Internet integrata, a condizione che l'emittente prescelta offra un canale radio online. Se la vettura non riesce più ad agganciare il segnale terrestre della stazione tramite FM o radio digitale, il sistema passa automaticamente allo streaming online. Per la prima volta, la 911 dispone della commutazione "seamless" migliorata, che rende quasi impercettibile il passaggio della portante.

Navigazione online con utilizzo di dati "swarm"

Il navigatore online con informazioni sul traffico in tempo reale si presenta ora in una veste ancora più semplice, veloce e completa. La base per la semplice ricerca delle destinazioni è la funzione "Finder" centrale, rappresentata da una lente d'ingrandimento nella barra superiore del PCM. Permette di cercare le destinazioni inserendo semplici termini e offre inoltre un'infinità di informazioni aggiuntive, come prezzi del carburante, parcheggi disponibili con relative tariffe e orari di apertura oppure anche recensioni di hotel e ristoranti fornite dagli utenti.

La medesima semplicità d'uso caratterizza il nuovo Voice Pilot, che permette di utilizzare i comandi vocali per immettere le destinazioni del navigatore. I comandi vocali Porsche sono stati ulteriormente perfezionati. Grazie al riconoscimento vocale online, i comandi vocali sono ora molto più intuitivi di prima. Ad esempio, è possibile immettere una destinazione di navigazione senza aggiungere dettagli sull'indirizzo.

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

Inoltre, il sistema di navigazione elabora anche i cosiddetti dati "swarm" con il nuovo servizio Risk Radar. Si tratta di dati relativi al traffico e alle condizioni stradali acquisiti in modo anonimo e trasmessi dai veicoli con i relativi dispositivi. Una volta rilevati dai sensori della vettura, questi dati forniscono, ad esempio, indicazioni su nebbia, pericoli di slittamento e luoghi in cui sono avvenuti incidenti. In questo modo, la nuova 911 può contribuire ad attenuare i pericoli ed evitare gli incidenti.

Le destinazioni di navigazione possono essere cercate nel PCM, ma anche registrate comodamente nello smartphone tramite l'app Porsche Connect o tramite la piattaforma Internet "My Porsche" prima di affrontare un viaggio.

Una per tutto: app Porsche Connect per smartphone Apple e Android

L'app Porsche Connect ora offre al conducente molteplici e più semplici possibilità di accesso a diverse funzioni di Connect e della vettura tramite lo smartphone. L'app è suddivisa in 3 aree principali: Navigazione; "La mia vettura" che comprende le funzioni relative all'auto; "Il mio account" che comprende le impostazioni e i servizi relativi all'utente.

Storia

Dalla 356 "N° 1" Roadster alla 911 Cabriolet

Già al prima vettura sportiva Porsche del 1948, la 356 "N° 1" Roadster, aveva una capote d'emergenza. Fino alla presentazione della prima generazione della 911 al Salone Internazionale dell'Automobile (IAA) di Francoforte nel 1963, le varianti aperte della 356 sono tra i modelli più popolari della gamma. Nello sviluppo della prima 911, il team si è concentrato dapprima sulla Coupé. Le prime bozze del capo designer Ferdinand Alexander Porsche per una variante aperta, tuttavia, mostrano parti del tetto rimovibili, come poi verranno riprese nella 911 Targa. Questa 911, nota anche come versione "Cabriolet sicura", debutta nel 1965 sempre all'IAA di Francoforte con un rollbar largo ben 20 centimetri, tetto rimovibile e capote in stoffa posteriore. Viene chiamata softwindow. Poco più tardi segue un lunotto panoramico con vetro riscaldato. Il nome della variante aperta – "Targa" – deriva dalla Targa Florio che si disputa in Sicilia e vinta per cinque volte. Ai clienti viene consegnata a partire da gennaio 1967. Passano altri 14 anni prima della presentazione dello studio di una 911 Cabriolet. Solo all'IAA del 1981 Porsche presenta di nuovo un prototipo Cabrio, dotato anche di trazione integrale e una carrozzeria allargata per la versione turbo. Nel marzo del 1982, al Salone di Ginevra, debutta finalmente la versione di serie, la 911 SC Cabriolet.

La prima Cabriolet con centine di supporto superficiale

Già questa prima variante Cabriolet della 911 convince grazie a una struttura del tetto particolare che, da chiusa, non perde la sua forma neanche alla massima velocità – a quei tempi pur sempre di 245 km/h. Come struttura al di sotto della stoffa, la nuova tripla centina non è costituita da singoli archi di acciaio sottili ma da elementi piani in lamiera di acciaio, che coprono il 50% della superficie del tetto. Tuttavia, la capote si lascia ripiegare dietro ai due sedili posteriori. Un effetto collaterale degli elementi in acciaio piani: formano una protezione antiribaltamento permanente a capote chiusa. Rinforzi estesi nel pianale della 911 conferiscono inoltre la rigidità complessiva a questa vettura sportiva. A partire dall'anno modello 1983, quindi dall'agosto del 1982, la 911 SC Cabriolet da 204 CV è disponibile presso i concessionari, tuttavia ancora con una capote ad azionamento puramente manuale. Il prezzo base è di 64.500 marchi tedeschi, circa 5.000 DM in più rispetto a una 911 SC Targa.

Una grande conquista è avvenuta con l'ulteriore sviluppo di un azionamento elettrico della capote, in consegna dall'anno modello 1987. Le chiusure del tetto vengono adattate all'azionamento elettrico, due motorini elettrici trovano posto in una cavità dietro agli schienali dei sedili posteriori, il movimento alla scatola rinvio sull'intelaiatura della capote viene trasmesso da due alberini flessibili. Il conducente controlla l'azionamento elettrico tramite un tasto all'interno dell'abitacolo, una spia di controllo nel cruscotto segnala la fine del rispettivo processo di apertura o chiusura. Per farlo, i due motorini elettrici devono mettere in movimento 13 centine mobili nonché il telaio del tetto e la leva di comando con 22 punti di articolazione su capote e carrozzeria. Tutto ciò avviene controllato da un microprocessore. Il sovrapprezzo per l'azionamento elettrico è di 4.000 DM, solo per la 911 Turbo Cabriolet fa parte dell'allestimento di serie.