

Salone dell'automobile di Los Angeles: la nuova 911 debutta nel suo mercato più importante

La nuova 911 debutta nel suo mercato più importante

Nella Petree Hall del Salone dell'automobile di Los Angeles Porsche ha presentato l'ottava generazione della 911. "La California è il luogo ideale per presentare la nuova 911. Per Porsche la California rappresenta da decenni una seconda casa," afferma Oliver Blume, Presidente del Consiglio di Amministrazione di Porsche AG: "L'ottava generazione della 911 è ancora più potente, ancora più emozionante e ancora più efficiente dei modelli che l'anno precedente, con innumerevoli funzioni digitali in più. E nonostante tutte le novità, la 911 rimane fedele al suo spirito iniziale: una vettura sportiva pura, il cuore pulsante di Porsche. La nostra icona."

Inconfondibile grazie al DNA stilistico Porsche, con un aspetto decisamente più muscoloso e gli interni caratterizzati da un ampio monitor touchscreen da 10,9 pollici completamente rivisto, la nuova 911 si presenta al pubblico con un design intramontabile ma moderno al tempo stesso. Gli intelligenti componenti del telaio ed elementi comando, insieme agli innovativi sistemi di assistenza, uniscono la dinamica di alto livello senza compromessi della classica vettura sportiva a motore posteriore ai requisiti del mondo digitale.

Al lancio è presente anche la nuova generazione di motori Boxer a sei cilindri sovralimentati più potenti di sempre da 450 CV (331 kW) di potenza. L'iniezione migliorata e la nuova disposizione dei turbocompressori con raffreddamento dell'aria di sovralimentazione aumentano il rendimento della trazione. La trasmissione della potenza è garantita da un cambio a doppia frizione a 8 rapporti di nuova concezione. Le velocità massime si attestano a 308 km/h per la Carrera S* e 306 km/h per la variante con trazione integrale 4S. Altri punti salienti sono la modalità Porsche Wet, per un comportamento di marcia ancora più sicuro sul bagnato, l'assistente di visione notturna con termocamera e la connettività completa che sfrutta la "swarm intelligence". L'offerta è completata da tre esclusive soluzioni digitali che si adattano perfettamente allo stile di vita californiano: l'applicazione "Porsche Road Trip" per creare itinerari straordinari, l'assistente personale "Porsche 360+" e il calcolatore di emissioni basato sul Web "Porsche Impact", per la neutralizzazione dell'impronta di carbonio individuale.

Detlev von Platen, Direttore Vendite e Marketing di Porsche AG sottolinea la valenza del mercato statunitense per il costruttore di vetture sportive: "Nel 2017 sono state consegnate più di 55.000 Porsche negli USA. E anche nel 2018 la nostra divisione americana Porsche Cars North America è sulla buona strada per raggiungere un nuovo record. In fin dei conti non esistono modelli tanto simbolici quanto la 911 per rappresentare il rapporto d'amore tra i clienti americani e Porsche. Una Porsche 911 su tre costruita a Zuffenhausen è destinata agli USA."

Il design degli esterni riprende quello delle prime generazioni di 911

Il design degli esterni risulta familiare e inequivocabilmente nuovo. La 911 dell'ottava generazione si presenta più larga, più sicura di sé e più moderna. Le grandi ruote da 20" sull'anteriore e 21" sul posteriore vengono avvolte da passaruota più larghi. I modelli a trazione posteriore sfruttano la larghezza della carrozzeria finora destinata ai modelli a

trazione integrale. L'incremento sull'asse posteriore è di 44 millimetri. L'anteriore, cresciuto di 45 mm in larghezza, riprende un tema tradizionale delle prime generazioni di 911: 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. L'integrazione a filo porta delle maniglie che fuoriescono elettricamente sottolinea la linea della fiancata slanciata e liscia. Gli specchi retrovisori esterni, anch'essi completamente ridisegnati, sono ottimizzati per ridurre al minimo il fruscio aerodinamico e, a richiesta, sono ripiegabili elettricamente.

La parte posteriore è dominata dallo spoiler a fuoriuscita variabile marcatamente più largo e dalla sottile fascia luminosa priva di interruzioni. Le lamelle disposte verticalmente della presa d'aria catturano le linee del lunotto. Anche la terza luce stop posizionata al centro è stata integrata nell'andamento delle lamelle. Poiché viene nascosta quando lo spoiler fuoriesce, nello stesso è presente 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. Tranne la parte anteriore e quella posteriore, tutta la carrozzeria è ora di alluminio.

Interni di nuova conformazione dalle linee evidenti

Gli interni sono caratterizzati dalle accentuate linee rettilinee del cruscotto con il piano strumenti incassato. Anche qui le 911 si rifanno ai modelli degli anni '70. Il cruscotto, come nella prima 911, scorre lungo l'intera larghezza tra due piani alari orizzontali. Accanto al contagiri Porsche posizionato centralmente, due sottili display free-form senza cornice informano il conducente. L'ampio Center Screen del Porsche Communication Management (PCM) ora da 10,9" si può comandare intuitivamente e senza distrazioni. Sotto, 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. Anche i sedili hanno subito un profondo cambiamento. La nuova costruzione alleggerisce il peso della vettura di circa tre chilogrammi, mentre la geometria modificata offre un sostegno laterale significativamente maggiore nella zona delle spalle. Sebbene il sedile sia collocato cinque millimetri più in basso e abbia un piano di seduta minimo più sottile, è stato possibile migliorare anche il comfort.

In fatto di digitalizzazione, la 911 fa un salto nel futuro grazie alla connettività permanente e a nuove funzionalità e servizi. Tra l'altro, il PCM include di serie una navigazione online basata su dati Swarm e il Porsche Connect Plus.

Nuovi sistemi di assistenza per maggiore sicurezza e comfort

Come novità a livello mondiale, Porsche ha sviluppato la modalità Wet di serie. La funzione riconosce l'acqua presente sulla strada, adatta al meglio i sistemi di regolazione e avvisa il conducente. Quest'ultimo può decidere di tarare la vettura in modo particolarmente orientato alla sicurezza, premendo il tasto oppure tramite l'interruttore Mode sul volante (pacchetto Sport Chrono). In base ai rilievi della telecamera, l'assistente di avvertimento e frenata anch'esso di serie calcola il rischio di collisioni con oggetti in movimento e, all'occorrenza, attua una frenata d'emergenza. Per la prima volta, sulla 911 è disponibile a richiesta un assistente di visione notturna con termocamera. Il sistema adattivo di regolazione della velocità opzionale include regolazione automatica della distanza, funzione Stop-and-go, protezione reversibile degli occupanti e un'inedita

funzione di arresto d'emergenza autonoma.

Next generation per i motori Boxer a sei cilindri

Con la nuova 911, anche i motori Boxer a sei cilindri sovralimentati fanno un salto di generazione. Al centro dell'ulteriore sviluppo, oltre all'adempimento delle più recenti normative sui gas di scarico con filtro antiparticolato per motori benzina, 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 e l'impiego inedito di iniettori piezoelettrici portano a un ulteriore miglioramento nelle prestazioni dei motori: risposta, potenza, andamento della coppia, robustezza e facilità nel salire di giri. Oltre ai 30 CV (22 kW) in più che portano a erogare 450 CV (331 kW) a 6.500 giri/min, la 911 Carrera in versione S sviluppa una coppia di 530 Nm grazie agli ulteriori 30 Nm. Questi sono disponibili in un ampio intervallo da 2.300 a 5.000 giri/min.

In Germania, il prezzo della 911 Carrera S parte da 120.125 Euro mentre per la 911 Carrera 4S parte da 127.979 Euro, con IVA ed equipaggiamento specifico per il mercato. I nuovi modelli sono già ordinabili.

Il mito della Porsche 911 al polso

Porsche Design rende onore alla nuova generazione della 911 con un orologio in edizione speciale limitata a 911 esemplari: il "911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition". Lo stile essenziale del segnatempo e la forma della cassa in titanio riflettono direttamente il design inconfondibile dell'icona automobilistica. Anche il quadrante nero di grandi dimensioni si ispira al modello a motore. Le lancette e gli indici di colore bianco garantiscono la massima leggibilità sia nel cockpit sia al polso. Il totalizzatore alle ore 6 fa riferimento all'icona delle vetture sportive con i contatori alle 3/6/9 e 11. Lo stesso vale per la silhouette del profilo della 911 sul quadrante e sul cinturino, realizzato con la pelle originale dell'abitacolo Porsche. L'edizione speciale sarà disponibile dal 2019 in un esclusivo cofanetto celebrativo contenente anche una speciale targhetta indicante l'edizione limitata.

Il capolavoro di Zuffenhausen – sette generazioni per un'atleta leggendaria

Il Salone dell'automobile (IAA) di Francoforte vede la nascita di una leggenda. È il 12 settembre 1963: Porsche presenta l'attesissimo modello successore della 356, l'auto sportiva con cui ebbe inizio la storia del marchio della casa automobilistica 15 anni prima a Gmünd, in Austria. La **911 originaria**, inizialmente denominata 901, venne costruita in 111.995 esemplari prima di essere sostituita.

Dieci anni più tardi, nel 1973, la 911 della **serie G** viene alla luce con profondi cambiamenti. Molte modifiche si resero necessarie per rispondere alle norme di sicurezza più severe nell'importante mercato di esportazione degli Stati Uniti. Per il modello di punta, la casa automobilistica con sede a Stoccarda si affida a motori turbocompressi ad alte prestazioni, una carrozzeria generalmente zincata e, oltre alla Targa, lancia una versione Cabriolet della 911 nonché la Speedster. Fino al 1989 vengono prodotte 198.496 Porsche 911 della serie G.

La seguente, internamente chiamata **964**, arriva sul mercato già nel 1988. E quanto avanzata sia la nuova 911 lo dimostra la prima versione della generazione 964: a bordo

della Carrera 4 entra in scena per la prima volta la trazione integrale destinata a questa serie. Era stata progettata da Porsche per la supersportiva 959. La 911 Carrera 2 a trazione posteriore segue nel 1989. Al contempo, accanto alla Coupé fanno il loro debutto anche le versioni Cabriolet e Targa. E vale lo stesso anche per loro: sotto alla nota carrozzeria con l'unica modifica dei paraurti integrati, la 964 si compone per l'85% da elementi di nuova concezione. Dall'ottobre 1993, dopo 63.762 Porsche 911 di terza generazione in sei anni, il modello seguente è pronto.

La quarta generazione della 911, la **serie 993**, è una delle versioni più desiderabili. Inizialmente viene offerta solo nelle versioni Coupé e Cabriolet. La Targa debuttò nel 1995, ma con un concetto inedito: invece di una parte del tetto removibile, dispone di un tetto in vetro di ampie dimensioni, in grado di scomparire elettricamente sotto al lunotto. Nel 1998, dopo 68.881 vetture prodotte, si chiude anche il capitolo dei motori raffreddati ad aria.

Con la quinta generazione della 911, dal 1997 in poi Porsche osa rompere con il raffreddamento ad aria. La **serie 996** rappresenta la più grande discontinuità nel pedigree della classica. L'azienda si trova in una transizione economica. Dopo 34 anni, con la generazione 996 il costruttore di vetture sportive imprime un nuovo corso alla sua icona. L'attenzione si concentra sulla riduzione dei costi di produzione iniziata con il modello precedente, puntando soprattutto alla massima compatibilità dei componenti con altre serie, come la nuova Boxster, e soddisfacendo le norme vigenti in materia di sicurezza ed emissioni di scarico. La produzione termina solo nel 2005. Con 175.262 unità, la serie 996 è il modello di successo rimasto a lungo incompreso negli oltre 40 anni di storia della 911.

A partire dal 2004, la Porsche 911 **serie 997** assume una versatilità finora mai vista: È disponibile come Coupé e Targa, Cabriolet e Speedster, con trazione posteriore e integrale, carrozzeria più snella e allargata, con motori raffreddati ad acqua aspirati e turbo, come GTS nonché nelle versioni sportive GT2, GT2 RS, GT3 e due versioni GT3 RS tra cui scegliere. Inclusi i modelli speciali la gamma arriva a 24 versioni, integrate da numerose opzioni di personalizzazione. Con 213.004 esemplari, la sesta generazione della 911 stabilisce ancora una volta un record di produzione.

Dal 2011, la **serie 991** rappresenta il più alto livello di sviluppo mai raggiunto dalla Porsche 911. Rispecchia in modo particolare un filo conduttore del produttore di vetture sportive: la ricerca della migliore efficienza possibile. Questo è evidente in tutti gli aspetti, a partire dal design evolutivamente affinato. Con la sua silhouette più compatta, le superfici tese e i dettagli progettati con precisione, la 991 esprime una potenza finora ineguagliata dalle precedenti 911; un effetto dovuto anche alla carreggiata più larga e al passo allungato di dieci centimetri. È inoltre presente un'aerodinamica adattiva che la 911, come prima sportiva Porsche di serie, adotta dalla supersportiva ibrida 918 Spyder. La generazione 991 è la bestseller assoluta nella storia della 911. Fino al 31/10/2018 ne sono stati venduti 217.930 esemplari. In totale, la Porsche 911 di serie è stata venduta in 1.049.330 unità dal debutto del 1963.