



PORSCHE

Informazione alla stampa

16 luglio 2020

Coupé e Cabriolet con nuovi optional e prestazioni nettamente migliori

Modello di riferimento da 45 anni: la Porsche 911 Turbo

Stoccarda. Da 45 anni è l'incarnazione della vettura sportiva ad alte prestazioni idonea all'uso quotidiano: la Porsche 911 Turbo. Dopo il lancio della 911 Turbo S, ora si aggiungono anche le nuove generazioni della 911 Turbo Coupé e Cabriolet – ancor più potenti, veloci e personalizzate. Grazie a 427 kW (580 CV), ovvero 30 kW (40 CV) in più rispetto al modello precedente, entrambe le varianti del modello infrangono la barriera magica dei tre secondi per lo sprint da zero a 100 km/h con 2,8 secondi (meno 0,2 s). La coppia di 750 newton metri (aumento di 40 Nm), ora senza limite temporale di overboost, consente adesso accelerazioni intermedie ancor più spontanee e senza sforzo. Accelerazione, potenza e coppia della nuova 911 Turbo si attestano così al livello della 911 Turbo S della generazione precedente. Anche per i nuovi modelli per la trasmissione viene utilizzato l'accoppiatore doppio PDK a otto rapporti, specificamente tarato per la versione Turbo. La velocità massima rimane invariata a 320 km/h. Per la prima volta, sulla 911 Turbo sono disponibili opzioni come il pacchetto Sport o il pacchetto struttura in materiale leggero, il telaio sportivo e l'impianto di scarico sportivo. In questo modo i clienti possono personalizzare ancor meglio la loro vettura in base ai propri desideri.

Le nuove vetture sportive assumono una grossa eredità: dal 1975 la 911 Turbo è sinonimo di lusso e performance. Ogni generazione ha portato avanti il vessillo di modello di riferimento per le vetture sportive ad alte prestazioni in tutto il mondo. La 911 Turbo unisce sportività e idoneità all'uso quotidiano, emozionalità e affidabilità, nonché dinamica ed efficienza. La nuova generazione della vettura a 2+2 posti è potente più del doppio rispetto al primo modello Turbo mai realizzato, che aveva un motore a sei

cilindri da tre litri, compressore singolo e 260 CV. Sebbene nel corso degli anni la 911 Turbo sia diventata più veloce, più grande e più confortevole, la sua caratteristica di base si è mantenuta intatta.

Il motore boxer a sei cilindri potenziato a 580 CV della 911 Turbo con cilindrata di 3.745 cm³ dispone ora di turbocompressori VTG a struttura simmetrica con valvole di bypass a comando elettrico. Insieme al raffreddamento aria sovralimentazione ridisegnato e all'impiego di valvole d'iniezione piezoelettriche, queste modifiche migliorano la risposta, l'efficienza, l'andamento della coppia e la briosità del motore. Telaio e carrozzeria sono cresciuti in larghezza. Con 42 millimetri di carreggiata anteriore in più e nuovi pneumatici da 20 pollici di dimensione 255/35, l'avantreno sterza ora con precisione ancora maggiore. La regolazione attiva della trazione integrale (PTM) adesso può trasmettere ancor più forza alle ruote anteriori. Pneumatici di dimensione 315/30 su cerchi da 21 pollici – un pollice in più rispetto all'avantreno – e una carreggiata più larga di dieci millimetri aumentano la trazione sul retrotreno con sterzo attivo. Ancor più potente è l'impianto frenante rielaborato, riconoscibile dalle pinze fisse rosse di serie. I dischi anteriori in ghisa grigia misurano ora 408 millimetri (aumento di 28 mm) e sono spessi 36 millimetri (aumento di 2 mm). Sul retrotreno sono installati dischi spessi 30 millimetri con diametro di 380 millimetri.

Per la prima volta, sulla 911 Turbo è disponibile a scelta un impianto di scarico sportivo opzionale. Sono una novità anche due diverse varianti di telaio: mentre il telaio di serie PASM offre un'ampia differenza di assetto tra sportività e comfort, il telaio sportivo a regolazione elettronica, tarato con rigidità nettamente maggiore, va a vantaggio dell'agilità della nuova 911 Turbo grazie a un abbassamento di dieci millimetri. La regolazione è concepita in modo mirato per la dinamica di marcia e permette una stabilità superiore nei passaggi ad alta velocità, ad esempio nell'impiego su circuito. Per un affinamento ulteriore della dinamica di marcia sono disponibili come optional la compensazione idraulica del rollio PDCC e l'impianto frenante anteriore in carboceramica PCCB con pinze fisse a dieci pistoncini.

Il design della 911 Turbo trasmette un'immagine ancor più possente. Per il nuovo telaio è stata allargata a 1.840 millimetri (aumento di 45 mm) la carrozzeria sull'avantreno. Il nuovo cofano anteriore con una scanalatura marcata sottolinea la sportività. La carrozzeria è illuminata di serie da proiettori principali a LED con PDLs Plus. Sul retrotreno la carrozzeria misura ora esattamente 1,90 metri in larghezza (aumento di 20 mm). Un altro elemento di riconoscibilità della nuova 911 Turbo è costituito dall'aerodinamica adattiva ulteriormente sviluppata, con alette per l'aria di raffreddamento regolabili nella parte anteriore, uno spoiler anteriore attivo più grande e uno spoiler posteriore variabile nettamente ingrandito. Attraverso le prese d'aria nelle fiancate posteriori, tipiche della 911 Turbo, ora viene aspirata aria di processo anziché, come finora, l'aria di raffreddamento. Gli intercooler sono adesso posizionati direttamente nel flusso dell'aria sotto il paraurti posteriore. La fascia di raccordo uniforme con gruppi ottici posteriori a LED e la nuova griglia del paraurti a lamelle con listelli decorativi in color argento completano il design della parte posteriore.

Mediante le due nuove opzioni del pacchetto in struttura leggera e del pacchetto Sport è possibile affinare ulteriormente l'aspetto e la performance. Il pacchetto in struttura leggera per il modello Coupé riduce il peso della vettura di 30 chilogrammi. Ciò viene reso possibile, tra l'altro, mediante sedili avvolgenti in materiale leggero, l'eliminazione dei sedili posteriori e una riduzione della parte isolante. In questo modo, il sound del motore giunge ancor più immediato all'orecchio del guidatore. Il pacchetto Sport comprende il pacchetto Sport Design 911 Turbo e ulteriori applicazioni in colore nero, elementi in carbonio e gruppi ottici posteriori Exclusive Design.

Gli interni moderni corrispondono nei loro elementi base a quelli dei modelli 911 Carrera con Porsche Advanced Cockpit e Direct Touch Control. Il nuovo schermo centrale del PCM da 10,9 pollici può essere controllato velocemente e senza distrazioni grazie alla sua nuova architettura. L'allestimento particolarmente ampio e pregiato comprende tra l'altro sedili sportivi a 14 posizioni e a regolazione elettrica, pacchetto Sport Chrono, un volante sportivo GT con paddle, interruttore multifunzione e Mode, nonché

il potente BOSE® Surround Sound-System. Per l'ulteriore personalizzazione sono disponibili a scelta numerose opzioni, ad esempio Porsche InnoDrive con regolazione adattiva della velocità, assistente di mantenimento corsia con riconoscimento dei segnali stradali, sistema di visione notturna, Surround View e il Burmester® High-End Surround Sound-System.

I nuovi modelli sono ordinabili a partire dal 16 luglio. La 911 Turbo Coupé viene offerta in Svizzera a un prezzo di CHF 227.200, IVA e allestimento specifico del Paese inclusi, mentre la 911 Turbo Cabriolet costa CHF 244.100. I clienti svizzeri si avvantaggiano di un prolungamento della garanzia (2 + 2) nonché dei contenuti del Porsche Swiss Package, che include senza sovrapprezzo: servosterzo Plus, pacchetto luci Design, regolazione adattiva della velocità, ParkAssistant con Surround View, proiettori principali a LED con PDLs+ e Matrix Beam, specchi retrovisori esterni a chiusura elettrica e un kit di riparazione pneumatici.

Ulteriori informazioni nonché materiali video e fotografici sono disponibili nella newsroom Porsche newsroom.porsche.com e sul sito presse.porsche.ch.

I valori di consumo e delle emissioni di CO₂ sono stati rilevati secondo il nuovo standard di misurazione WLTP.

911 Turbo Coupé: consumo medio nel ciclo combinato: 12,3 – 12,0 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 279 – 271 g/km; classe di efficienza: G

911 Turbo Cabriolet: consumo medio nel ciclo combinato: 12,5 – 12,1 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 284 – 275 g/km; classe di efficienza: G