

60 anni di Porsche 911 – La storia di successo di una evoluzione

04/08/2023 Con la 911, Porsche ha creato una leggenda delle auto sportive. Uno status che la 911 ha dovuto conquistarsi. Un continuo sviluppo nell'arco di otto generazioni l'ha resa quel che e oggi.

Il cantante Udo Lindenberg, la direttrice di Zeit Marion Gra fin Do nhoff, l'attore Keanu Reeves: tutti costoro hanno guidato o guidano una Porsche 911, contribuendo a scrivere una storia unica. La storia di un'idea che si e sviluppata in un successo intergenerazionale e nell'incarnazione di un atteggiamento verso la vita. L'idea di un'automobile che riesce a sposare opposti apparentemente inconciliabili: massima performance e al contempo idoneita all'uso quotidiano senza limiti, combinate a un lusso moderno. Espressione di successo, ma senza l'apparenza della presunzione. Testimonianza della tecnica piu moderna che rappresenta contemporaneamente una scultura senza tempo. Oppure, come ebbe a dire Ferry Porsche: «La 911 e l'unica auto con la quale si puo correre a un safari in Africa o a Le Mans, andare a teatro o percorrere le strade di New York».

La 911 originaria

Gli inizi

Per il pubblico mondiale la storia della Porsche 911 – all'epoca ancora nota come 901 – inizia al Salone dell'automobile di Francoforte del 1963. Le origini della futura icona si pongono però ben più indietro nel tempo. Dal 1948, Porsche costruisce dapprima a Gmünd, in Austria, e dal 1951 a Stoccarda-Zuffenhausen, la 356 nelle versioni Coupé e Cabriolet che fino a quel momento è il primo e unico modello del marchio.

Da meta☒ degli anni '50 si pensa a una nuova vettura o a un modello successivo. Viene dapprima presa in considerazione una moderna quattro posti. «Le quattro posti le sanno fare meglio gli altri», avrebbe infine detto Ferry Porsche, fissando per il nuovo modello questi valori fondamentali: Doveva essere una 2+2 posti compatta con un passo ruote di 2,2 metri – 20 centimetri in meno di quanto originalmente previsto. Sulla base di questa ricetta viene costruito il modello 901, presentato nel 1963.

Della richiesta di maggior potenza si occupa il nipote di Ferry, un giovane ingegnere di nome Ferdinand Pie☒ch. Costruisce un motore boxer raffreddato ad aria con sei cilindri che sviluppa 130 CV da due litri di cilindrata. Il design discende dal pennino di Ferdinand Alexander «Butzi» Porsche. La 901, il suo quarto progetto per un'automobile, non riesce pero☒ del tutto bene. « La forma sobria e☒ per l'epoca audace, anche perche☒ molti sono ancora legati al modello formale della 356 », ricorda Wolfgang Porsche, il fratello di Butzi. «Quando a qualcuno piace subito qualcosa, non dura a lungo», afferma papa☒ Ferry Porsche a difesa del lavoro del figlio. E avrebbe avuto ragione. Anche se non subito.

La partenza accidentata della 911 originaria

Il 27 ottobre 1964 – a piu☒ di un anno dalla presentazione a Francoforte – Porsche consegna infine la prima 901. A meta☒ novembre dello stesso anno e dopo che sono stati consegnati 81 esemplari, il nome del modello viene cambiato: Il costruttore francese Peugeot si era gia☒ assicurato i diritti nominativi per tutti i numeri di tre cifre con uno zero al centro. Lo zero iniziale viene rimpiazzato da un 1, nasce cosi☒ la Porsche 911.

Tuttavia, questo non e☒ l'unico ostacolo. La richiesta per il nuovo modello e☒ inferiore alle attese. Il prezzo originario annunciato di 23.900 marchi tedeschi – al cambio circa 54.000 franchi – deve essere ridotto di 2.000 marchi da Porsche gia☒ per il lancio della produzione di serie. Alla fine del primo anno sono 232 le auto in possesso dei clienti.

Il successo arriva per gradi

La 911 non convince subito, ma si sparge la voce dei suoi talenti. «La nuova Porsche persegue la linea delle auto da turismo capaci delle massime prestazioni sportive, ma comunque confortevoli», scrive infatti Automobil Revue. Con 130 CV, accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 9,1 secondi e velocita☒ massima di 210 km/h, la 911 e☒ anche una delle piu☒ veloci auto sul mercato alla meta☒ degli anni '60. Nella trasmissione a 5 rapporti, la prima marcia e☒ posta in basso a sinistra, per facilitare il cambio

tra la seconda e la terza marcia, spesso necessario sulla strada. All'epoca si tratta di alta tecnologia, come pure la predisposizione per una cintura di sicurezza o la rete di bordo a 12 volt con tergicristalli elettrico a tre livelli.

Non mancano le critiche. Con il suo passo ruote breve e la ripartizione del peso caricata sul posteriore, la 911 e suscettibile al vento laterale e difficile da dominare se spinta ai limiti. Tuttavia, fin da subito Porsche punta su un principio ben preciso che rende la 911 un modello di successo ancora oggi: l'evoluzione continua. La 911 viene costantemente rielaborata. L'assetto del telaio viene cambiato, una zavorra nel paraurti anteriore migliora il bilanciamento. Seguono varianti come il modello entry-level 912, la 911 S con 160 CV o il modello «Cabriolet sicura» 911 Targa con un elegante roll bar, concepito soprattutto per il mercato statunitense.

Le vendite salgono – entro la fine del 1967 Porsche porta nelle strade 10.723 esemplari di 911. E anche l'evoluzione prosegue. Al modello originario segue nel 1968 la serie A con nuove varianti, sistema frenante a due circuiti e «cambio Sportomatic» semiautomatico opzionale. Per la serie B (anno modello 1969) il passo ruota viene prolungato di 57millimetri e i parafanghi vengono allargati per addolcire il comportamento in marcia. Lo sviluppo tocca l'apice nella serie F per l'anno modello 1973, che viene coronata dal modello da omologazione Carrera RS 2.7. Il modello fondatore della leggendaria «dinastia RS» con la caratteristica «coda di rondine» sul posteriore impressiona ancor oggi con le sue caratteristiche: 900 kg di peso (variante Sport), 210 CV di potenza, accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,8 secondi – e con 245 km/h di velocita massima e la piu veloce auto di serie dell'epoca in Germania.

La seconda generazione della 911

Il primo passaggio generazionale – e la prima Turbo

Dopo un decennio, nell'anno modello 1974 è maturo il tempo per la prima grande rielaborazione della 911. Il più importante impulso sono delle nuove norme negli Stati Uniti. Le cosiddette «bumper rules» impongono che le auto resistano a piccoli dossi di parcheggio senza danneggiarsi a velocità fino a cinque miglia all'ora. Il nuovo responsabile del design in Porsche è Anatole Lapine, a cui si dovrà più tardi anche la leggendaria livrea Martini Racing. Lapine risolve il compito in modo pragmatico e ricco di stile: con paraurti in alluminio verniciati con inserti in gomma. Soffietti alle due estremità dei parafanghi ammortizzano i colpi leggeri e soddisfano quindi i requisiti normativi. Alle norme statunitensi fanno riferimento anche i cosiddetti sedili di sicurezza con poggiatesta integrati, introdotti con la serie G. Una caratteristica che si ritrova fino a oggi in tutte le 911.

Anche nella nuova era dei modelli appena inaugurata Porsche prosegue il ritmo degli sviluppi annuali. Le serie G, H, I, K, L, M (anno modello 1980) e da A fino a D (dall'anno modello 1981) apportano più cilindrata, più potenza e migliori prestazioni di guida. La Carrera dell'anno 1974 parte con il celebre motore 2.7 e 210 CV, a livello inferiore sono disponibili versioni con 150 o 175 CV. Nonostante le numerose modifiche, il 1974 non è un anno commerciale di successo. Porsche risente della crisi del

petrolio. Le vendite passano dai 15.000 esemplari precedenti a meno di 10.000 vetture.

Malgrado cio, al Salone dell'Automobile di Parigi nell'autunno del 1974 Porsche presenta una vera sensazione: la prima 911 Turbo. Con turbocompressore a gas di scarico e regolazione della pressione di sovralimentazione, il nuovo modello di punta porta sulla strada la tecnologia del motorsport. Le prestazioni di guida della sportiva da 260 CV sono semplicemente mozzafiato: 6 secondi per raggiungere i 100 km/h e velocita fino a 250 km/h. E gia allora la 911 Turbo e il modo piu lussuoso di guidare una 911. Non solo ha rivestimenti in pelle, ma anche una radio con antenna estensibile elettricamente e alzacristalli elettrici.

Resurrezione da una morte presunta
Nonostante la continua rielaborazione e la potenza ormai piu che notevole – dal 1978 ben 300 CV nella Turbo – l'era della Porsche 911 sembra avviarsi al termine verso la fine degli anni '70. I modelli Transaxle 924 e 928 dovrebbero prenderne il posto. «Ci vorranno ancora due o tre anni prima che la produzione della 911 possa cessare», dichiara l'allora capo aziendale di Porsche Ernst Fuhrmann in un'intervista. Tuttavia gli acquirenti rimangono fedeli alla 911 e la vettura classica non sopravvive solo alla fine preannunciata – si fa piu versatile di prima: nel 1977 prendono il via al Rally Safari in Kenya due Carrera SC rialzate di 28 centimetri, nel 1982 l'offerta viene ampliata per la prima volta da una Cabriolet. A quel punto e ormai chiaro: la 911 non ha solo stoffa, e gia una vettura classica senza tempo.

La gamma 964

Interamente nuova: la 911 nella gamma 964
La pietra miliare successiva nella storia della 911 si trova nell'anno 1989. Con la gamma di modelli denominata internamente 964, Porsche presenta per la prima volta una 911 risviluppata da cima a fondo. Anche se la carrozzeria disegnata da Ben Dimson riprende in larghe parti il linguaggio formale dei modelli precedenti, l'aerodinamica è nettamente migliorata. Inoltre sono introdotte molte nuove tecnologie: per la prima volta la 911 dispone di un nuovo spoiler posteriore a estensione automatica, ABS, servosterzo e airbag (dal 1991). In via opzionale sono disponibili trazione integrale e un cambio automatico.

Ovviamente, il motore boxer raffreddato ad aria rimaneva nella parte posteriore. Si tratta però di uno sviluppo interamente nuovo con doppia accensione, centralina elettronica del motore e cilindrata di 3,6 litri. Il nuovo motore boxer arriva così a 250 CV e le prestazioni di guida raggiungono quelle della prima 911 Turbo. Anche la 964 viene gradualmente offerta come Coupé, Cabriolet e Targa.

Le varianti della 964
Come tipico della 911, la sua versatilita si manifesta anche nella 964 in numerose varianti. Al Salone di Ginevra nella primavera del 1991 Porsche presenta la 911 Carrera RS. Come versione da strada della vettura da corsa impiegata nella Carrera Cup che si svolge a partire dal 1990, incarna l'eredita della Carrera RS 2.7. Il motore e potenziato per questa versione a 260 CV, al principio della costruzione

leggera viene sacrificato tra l'altro il servosterzo. Un differenziale autobloccante, un raffreddamento freni supplementare e un assetto del telaio senza compromessi rendono la RS adatta alle competizioni su pista. Per i puristi la RS e offerta anche in versione N/GT: la rinuncia a grandi parti dell'isolamento acustico e ai tappeti nell'abitacolo abbassa il peso di 70 kg fino a 1.150 kg. Nel 1993, la RS 3.8 da 300 CV porta la dinastia RS a un nuovo apice.

E prosegue anche al storia della 911 Turbo: sempre nel 1991 debutta la 964 Turbo, disponibile – a eccezione di una piccolissima serie Cabriolet di soli sei esemplari – esclusivamente in versione Coupe. Al suo interno opera il motore da 3,3 litri del modello precedente che ora sviluppa 320 CV. Nella Turbo S presentata in piccola serie nel 1992, piu leggera della Turbo di serie grazie a una «dieta» radicale di 180 kg, gli ingegneri ottengono ben 381 CV dal motore, prima che questo venga soppiantato nel 1993 dal Turbo 3.6 con 360 CV.

Come nella generazione precedente, anche per la 964 e presentata in piccola serie una Speedster basata sulla Cabriolet con telaio dei finestrini accorciato e proporzioni particolarmente sportive.

E il 30° anniversario della 911 viene celebrato da Porsche con il modello dell'anniversario «30 anni di 911», una Carrera 4 con la carrozzeria piu larga della 911 Turbo – rigorosamente limitata a 911 esemplari.

La gamma 993

Novità radicale: il look della 993
Già nel 1993 Porsche presenta con la quarta generazione dei modelli 911 la vettura che succede alla 964. Nuovamente, nei valori fondamentali della 2+2 posti con motore boxer a sei cilindri non si modifica nulla. Anche il passo ruota di 2.272 millimetri rimane identico. Una nuova sospensione posteriore multi link assicura però un comportamento in marcia nettamente più bonario. Mentre l'abitacolo viene ripreso per la maggior parte dalla 964, la 993 riceve esternamente un aspetto interamente nuovo: più liscio, rotondo e moderno. Nella Targa (dall'anno modello 1996), i designer rinunciano persino all'iconico arco di sicurezza. Al suo posto, un grande tetto in vetro che si apre all'indietro assicura tanta luce e aria nell'abitacolo. In alternativa è disponibile anche in questo caso una Cabriolet.

Il motore, ancora con cilindrata di 3,6 litri, sviluppa inizialmente 272 CV. Per l'anno modello 1996 la potenza viene elevata a 286 CV mendiate un tratto di aspirazione a sezione variabile (VarioRam). Di fabbrica è possibile ordinare un incremento di potenza aggiuntivo a 300 CV. Il cambio manuale a sei marce è presente di serie, un cambio automatico a 4 marce è disponibile con un sovrapprezzo.

Varianti innovative
Con la 993, Porsche crea un programma di modelli che in buona parte indirizzera il futuro della gamma 911. Ai modelli standard Carrera (trazione posteriore) e Carrera 4 (trazione integrale) fanno seguito Carrera S e 4S, che offrono piu sportivita con una carrozzeria allargata nonche impianto frenante e componenti del telaio dalla 911 Turbo. La 993 Turbo debutta nel 1995 – e indica la

direzione per tutte le successive varianti Turbo. Per la prima volta, il suo motore boxer da 3,6 litri viene pressurizzato da due turbocompressori e sviluppa 408 CV che vengono trasmessi alla strada – anche questa e una novita sulla Turbo – tramite tutte e quattro le ruote. Anche qui e disponibile in via opzionale un aumento di potenza che porta la vettura a 430 CV.

Questo livello di potenza viene impiegato anche in un altro modello, importante per il futuro: la 911 GT2 e il primo modello da strada con la leggendaria sigla «GT» sul posteriore. Una vettura da corsa senza compromessi con omologazione per la strada, che rinuncia alla trazione integrale e in cambio punta su struttura leggera e aerodinamica – come i modelli GT odierni.

Il capolavoro dell'era del raffreddamento ad aria e realizzato da Porsche con la 993 Turbo S: con 450 CV, questa versione Turbo e la prima 911 a raggiungere il limite dei 300 km/h.

La gamma 996

Acqua al posto dell'aria: una nuova era
Il 27 novembre 1997 Los Angeles diventa il palcoscenico del più grande cambiamento nella storia della 911. Viene presentata la gamma 996. Il suo design si orienta negli esterni e negli interni alla sportiva a motore centrale Boxster, introdotta nel 1996. Alla fine degli anni '90 Porsche deve rendere sostenibile la propria attività a lungo termine e pertanto vengono ottimizzati i costi di produzione. A questo contribuiscono parti identiche in numerosi modelli – e soluzioni intelligenti. Il gruppo fari della 996 raggruppa tutti gli elementi delle luci in un solo componente, facilitando così nettamente il montaggio.

Per la seconda volta nella storia della 911 il passo ruote viene esteso – questa volta di 80 millimetri. In totale, la 911 si allunga di 18,5 centimetri e si allarga di tre centimetri, il che assicura un maggior spazio avvertibile nell'abitacolo. La più grande novità si trova però nella parte posteriore della 996: per soddisfare i regolamenti più stringenti sui gas di scarico e – come vale per qualsiasi sviluppo ulteriore della 911 – realizzare una maggior potenza con un consumo ridotto, gli ingegneri devono passare dalle precedenti due a quattro valvole per cilindro. Questo provoca tuttavia più calore nella testata, a cui il raffreddamento ad aria finora impiegato non pone rimedio. Nei display ridisegnati del cruscotto fa così la sua comparsa per la prima volta su una 911 un indicatore per la temperatura dell'acqua di raffreddamento.

Il nuovo motore aspirato da 3,4 litri raffreddato ad acqua eroga 300 CV. La trazione integrale è disponibile dietro sovrapprezzo anche nella 996, così come un cambio Tiptronic a 5 marce in alternativa al cambio manuale.

Oltre alle versioni Coupé e Cabriolet, dall'anno modello 2002 viene nuovamente offerta anche la Targa. Come nel modello precedente, offre un ampio tetto in vetro – e per la prima volta un lunotto posteriore apribile verso l'alto, in modo da rendere i sedili posteriori ancora più adattabili come vano bagagli. La 911 è sempre stata una vettura sportiva anche estremamente pratica.

Con l'aggiornamento per l'anno modello 2002, la cilindrata aumenta a 3,6 litri e la potenza a 320 CV. L'incremento di potenza di fabbrica opzionale, offerto di serie per il modello speciale «40 anni di 911» (anno modello 2004), porta il motore boxer raffreddato ad acqua a 345 CV.

Potenza senza se e senza ma

Con un abitacolo nettamente piu spazioso e un nuovo motore, la 911 attira adesso un target ancor piu ampio – e deve al contempo affermarsi tra gli appassionati abituali della 911. Nel 1998 la 911 GT1 fornisce questa affermazione senza piu lasciare dispute aperte: puntualmente, in occasione del 50° anniversario del marchio, la GT1 consegue una doppia vittoria alla 24 Ore di Le Mans.

E anche sulla strada la 996 non lascia dubbi. Nel maggio 1999 esce dal nastro di montaggio la prima 911 GT3: un'automobile puristica con motore aspirato da 360 CV – su richiesta e senza sovrapprezzo con sedili a guscio e roll bar. La GT3 copre cosi il ponte tra strada e circuito. E il suo nome lo indica ancora oggi. La sigla «GT3 RS» debutta anche sulla 996 – dal 2004 con 381 CV.

La 911 Turbo completa la formazione da gennaio 2000 con la trazione integrale e il motore boxer biturbo da 420 CV. Nell'anno modello 2004, la Turbo e per la prima volta disponibile come Cabriolet nella produzione di serie ufficiale. Anche la Carrera 4S visivamente ispirata alla Turbo viene offerta nelle versioni Coupe e Cabriolet. Insomma, nella 996 la versatilita e ampia come mai prima d'ora in una 911. Un fattore che rende la 996 la 911 fino a quel momento piu apprezzata con oltre 175.000 esemplari venduti. Il coronamento della gamma di modelli lanciato per l'anno modello 2001 e la GT2 con 462 CV (dal 2003 con 483 CV) – e con il primo impianto frenante carboceramico di serie.

La gamma 997

Nuovo volto antico

Con la sesta generazione fa il suo ritorno il volto classico della 911 con proiettori rotondi. Anche il posteriore ottiene con la nuova edizione un profilo più marcato e l'apprezzata ampiezza. La tecnologia della 997 si orienta sulla generazione precedente. Nei motori si tratta di sviluppi ulteriori, con la Carrera S che ottiene un aumento di cilindrata a 3,8 litri e sviluppa ora 355 CV. La Targa (dal 2006) è disponibile per la prima volta ed esclusivamente con trazione integrale in due livelli di potenza (Targa 4 e Targa 4S) e dispone inoltre di un tetto in vetro. Poco per volta, all'offerta di modelli si aggiungono le versioni GT3, GT3 RS e GT2. Nella gamma 997 per la prima volta la 911 Turbo (dal 2006) viene proposta anche con cambio automatico Tiptronic S. Il motore boxer Biturbo da 3,6 litri dispone inoltre di turbocompressori con turbine a geometria variabile – una novità mondiale per un motore a benzina.

Molta nuova tecnologia sotto il restyling

L'aggiornamento del modello nel 2008 apporta numerose innovazioni tecniche. Porsche lancia gli ammortizzatori regolabili elettronicamente, una generazione di motori interamente nuova con iniezione diretta di benzina e il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK). La tecnologia di trasmissione in Porsche ha una lunga storia e compare per la prima volta sui documenti di sviluppo nel 1969. Tipicamente, in Porsche il cambio viene dapprima impiegato nelle corse. Le vetture da corsa del

Gruppo C 956 e 962 sono pertanto dotate di doppia frizione gia negli anni '80. Nei modelli di serie della generazione 997.2 assicura un'accelerazione migliore e consumi ridotti – e diviene un'alternativa al classico cambio manuale anche per guidatori con ambizioni sportive. La 911 Turbo S (dal 2010) con 530 CV, 700 Nm e cambio PDK di serie accelera a 100 km/h in soli 3,3 secondi.

Anche se si tratta di spettacolari modelli speciali, la gamma 997 ha alcuni assi nella manica. Speedster e Sport Classic, entrambe con uno stupendo look dinamico e motore aspirato da 3,8 litri e 408 CV. La GT3 RS 4.0 concepita per i circuiti e la prima 911 di serie con motore da 4 litri. E naturalmente la finora piu potente 911 a cambio manuale, la GT2 RS da 620 CV. Oggi sono tutti pezzi da collezione amatissimi.

La gamma 991

Più grande, ma più leggera
Al Salone dell'automobile di Francoforte del 2011 è di nuovo arrivato il momento di scoprire una nuova generazione della Porsche 911. La settima edizione dell'icona sportiva, battezzata 991. La 911 è di nuova cresciuta, il passo ruote aumenta a 24,5 centimetri. In lunghezza si tratta ora di ben cinque centimetri in più, ovvero 4,49 metri. Le nuove dimensioni vanno ancora una volta a vantaggio dello spazio nell'abitacolo. Sulla bilancia si evidenzia che la 991 ha tuttavia perso del peso: con un totale a vuoto di 1.455 kg la 911 Carrera è più leggera di 35 kg rispetto al modello precedente. Per la prima volta, infatti, fondo vettura, porte e tetto sono realizzati in alluminio invece che in acciaio. Per il lancio sul mercato sono pronte la Carrera con motore da 3,4 litri e 350 CV e la Carrera S con motore da 3,8 litri e 400 CV. Entrambe dispongono per la prima volta in questa generazione di un sistema start- stop automatico. Seguono, come ormai consuetudine, le versioni a trazione integrale e anche la 911 Cabrio – ora con roll bar a estensione attiva. Nel 2014 viene integrata nella nuova generazione di modelli anche la Targa. Di nuovo con il suo tipico elemento di riconoscimento, il classico «arco di sicurezza». Ovviamente, il tetto non deve più essere aperto a mano. Azionato elettricamente, si ripiega dietro ai sedili in una audace coreografia.

Nuovo cambiamento radicale
Nella 911 GT3 debutta non solo un motore ad alte prestazioni caratteristico ancor oggi dei modelli GT e che raggiunge fino a 9.000 giri/min, ma viene introdotta anche una novita per la 911, ovvero il nuovo asse posteriore sterzante che a seconda della situazione di marcia rende l'automobile piu agile o piu stabile. Dapprima, questa tecnologia e installata solo nella GT3 e nei modelli Turbo.

L'asse posteriore sterzante diventa disponibile anche per la maggioranza delle versioni piu comuni solo con l'aggiornamento dei modelli presentato al Salone dell'automobile nel 2015. Questa rielaborazione porta con se nella storia della 911 anche un altro significativo cambiamento: i modelli Carrera passano – a favore di una maggiore potenza con minori consumi – dal classico motore aspirato a un piu piccolo motore da 3 litri con doppia sovralimentazione turbo. Il motore aspirato resta riservato da allora in avanti ai modelli GT3, GT3 RS e alle serie limitate 911 R e 911 Speedster.

A proposito di edizioni limitate, nell'era 991 vi sono subito due occasioni da celebrare. Nel 2013 Porsche festeggia il 50° anniversario della 911 con un modello dell'anniversario limitato a 1.963 esemplari. E basato sulla Carrera S da 400 CV, dispone pero della carrozzeria allargata nella parte posteriore del modello a trazione integrale e presenta numerosi rimandi alla 911 originaria, come cerchi particolari o griglie di aerazione sul cofano posteriore.

Nel 2017 lascia il nastro di montaggio la milionesima 911. Un pezzo unico in verde irlandese con cambio manuale, modanature interne e corona del volante in legno di mogano pregiato nonche rivestimento dei sedili nel leggendario motivo Pepita. Questa reinterpretazione unica della prima 911 di servizio di Ferry Porsche del 1964 e un pezzo della collezione museale.

Ma la generazione 991 ha ancora un altro superlativo da offrire: la 911 GT2 del 2017 e fino a oggi la 911 di serie piu potente di tutti i tempi.

La gamma 992

Ancora più affinata
Il capitolo più recente nella storia della 911 viene aperto da Porsche al L.A. Auto show nel novembre 2018. L'ottava edizione dell'icona delle vetture sportive viene lanciata con la denominazione interna di 992. Con un passo ruote immutato, la 911 si allunga di due centimetri e si allarga di cinque millimetri. La carreggiata si ampia di quattro centimetri per migliorare ancora il comportamento in marcia. I modelli Carrera e quelli Targa continuano a essere spinti da un motore boxer biturbo da 3 litri con potenze variabili da 385 CV fino a 450 CV. I modelli Turbo (580 oppure 650 CV) sfruttano un motore biturbo da 3,7 litri, mentre nella GT3 e nella GT3 RS viene ancora installato un motore aspirato da 4 litri. Il cambio a doppia frizione dei modelli Carrera e Turbo offre ora otto marce, con tuttora un cambio manuale disponibile a scelta per alcune versioni.

Nella generazione di modelli 992, la 911 è arricchita da una nuova elettronica come un assistente di mantenimento corsia o una telecamera a 360 gradi. La strumentazione è ora interamente digitale, a parte il contagiri analogico.

Viaggi nel tempo a quattro ruote
Anche nell'ottava generazione di modelli la Porsche 911 esibisce la propria versatilità: l'offerta conta ora 26 varianti del modello. E Porsche dà più importanza che mai alla creazione di un legame con il passato. La 911 Carrera T cita la 911 T puristica degli anni '60 con 385 CV e trazione posteriore. La 911 GT3 RS con cerchi e fasce decorative in rosso su richiesta, non solo ricorda la Carrera RS 2.7 del 1973, ma ne è pure una sorella legittima nello spirito: prestazioni e aerodinamica ne sono l'elemento essenziale.

Ricorda la RS 2.7 anche la 911 Sport Classic in edizione limitata, che fa rivivere ancora il leggendario spoiler posteriore a coda di rondine – e coinvolge il guidatore al massimo grazie a trazione posteriore e cambio manuale. La 911 Dakar e un omaggio ai successi della 911 fuori dai sentieri battuti. E un ricordo del Rally del Kenya del 1977, in cui la 911 SC Safari giunse al secondo posto. Oppure al famoso

Rally Parigi-Dakar, vinto da Porsche nel 1984 e nel 1986.

Che la 911 potesse essere veloce non solo sull'asfalto, bensi fosse autenticamente versatile, lo constato presto Ferdinand Porsche. E questa versatilita e pure nell'odierno programma di modelli la miglior dimostrazione di quanto fedele a se stessa sia rimasta la 911 nei suoi sessant'anni di storia. Da sempre, e l'unica auto con la quale si puo correre a un safari in Africa o a Le Mans, andare a teatro o percorrere le strade di New York.

Citazioni sulla Porsche 911

Ferdinand Alexander «F. A.» Porsche
«Una Porsche 911 si può toccare, ha un corpo da sfiorare. È una lei.»

Wolfgang Porsche, presidente del Consiglio di sorveglianza di Porsche AG
«Le migliori caratteristiche della 911 sono qualità umane. È un'entità sociale. Non finge alcuna perfezione, bensì deriva le proprie caratteristiche da una visione reale.»

Hans-Peter Porsche, ingegnere e imprenditore
«Il Maggiolino Volkswagen e la Typ 356 sono tra le prime automobili dell'umanità. La 911 è nata in questo solco e anch'essa, nel linguaggio della tecnica, dice al proprio guidatore: Non sei da solo.»

Wolfgang Porsche, presidente del Consiglio di sorveglianza di Porsche AG
«La 911 ha avuto e ha il fascino dell'incompiutezza. Questo è uno degli elementi fondamentali del suo successo. Perché la perfezione viene ammirata, ma l'imperfezione viene amata.»

Walter Röhrl, pilota e leggenda dei rally
«Mi affascina il fatto che ogni nuova generazione della 911 superi quella precedente. Non si ha mai un'idea di dove e quando ci saranno mai dei limiti.»

Jeff Zwart, regista e pilota
«Guidare la 911 è come sentirsi a casa.»

Jerry Seinfeld, comico statunitense
«La 911 è la quintessenza della vettura sportiva – e la mia ossessione.»

Michael Mauer, capo del reparto Design Porsche
«Il successo della 911 consiste tra l'altro nella combinazione di sportività e funzionalità; nel fatto che io possa usare l'auto per andare a prendere il pane e anche sulla pista. È questa particolare essenzialità. Una 911 deve esprimere sportività, ma mai aggressività. È questo che definisce il suo design.»

Hartmut Esslinger, designer Apple
«La 911 ha un volto, un didietro, una silhouette. Ha belle proporzioni.»

Ross Lovegrove, designer industriale
«La Porsche 911 è la più umana di tutte le auto. Uomo e macchina diventano una cosa sola.»

Alfredo Häberli, designer di prodotto svizzero
«L'unica automobile al mondo che è diventata sempre più bella; o lo è rimasta. Questo, in ogni caso!»

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 Carrera T (Modello precedente)

911 GT3 RS (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 13.2 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 299 g/km; Stato [StandHeute]

911 GT3 (Modello precedente)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: 60 anni di Porsche 911 – La storia di successo di una evoluzione/Images/img_1.jpg
Title: Porsche 911 (1963), 2023, Porsche Schweiz AG
Subline: 911 originaria

Path: 60 anni di Porsche 911 – La storia di successo di una evoluzione/Images/img_2.jpg
Title: 911 Carrera Coupé G-Serie, 1974, Porsche Schweiz AG
Subline: serie G (1974 - 1989)

Path: 60 anni di Porsche 911 – La storia di successo di una evoluzione/Images/img_3.jpg
Title: 911 Carrera 4, Typ 964, 1988, Porsche Schweiz AG
Subline: La gamma 964 (1988-1994)

Path: 60 anni di Porsche 911 – La storia di successo di una evoluzione/Images/img_4.jpg
Title: 911 Carrera Coupé, Typ 993, 1994, Porsche Schweiz AG
Subline: La gamma 993 (1993-1998)

Path: 60 anni di Porsche 911 – La storia di successo di una evoluzione/Images/img_5.jpg
Title: 911 Carrera Coupé, Typ 996, 1998, Porsche Schweiz AG
Subline: La gamma 996 (1997-2005)

Path: 60 anni di Porsche 911 – La storia di successo di una evoluzione/Images/img_6.jpg
Title: 911 Carrera 4, Typ 997, 2006, Porsche Schweiz AG
Subline: La gamma 997 (2004-2012)

Path: 60 anni di Porsche 911 – La storia di successo di una evoluzione/Images/img_7.jpg
Title: 911 Carrera Coupé, Typ 991, 2012, Porsche Schweiz AG
Subline: La gamma 991 (2012-2018)

Path: 60 anni di Porsche 911 – La storia di successo di una evoluzione/Images/img_8.jpg
Title: P18_0842_a3_rgb.jpg
Subline: La gamma 992 (2018)

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2023/history/porsche-60-anni-porsche-911-32921.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/1527a5dc-d6b2-4df4-8eb0-5594f89e4f0d.zip