



## Più piacere di guida, performance ed efficienza: la nuova Porsche 911 Carrera

07/09/2015 Nuovi propulsori, assetto perfezionato, nuovo Porsche Communication Management.

Da decenni la 911 Carrera è la vettura sportiva più venduta in tutto il mondo. Ora la nuova generazione è pronta al debutto per consolidare ulteriormente questo primato. Con innovativi motori turbo in configurazione boxer, un assetto perfezionato con una forbice ampliata tra performance e comfort, e con un nuovo sistema di infotainment, l'auto ha tutte le carte in regola per rinsaldare il proprio vantaggio. Nati da un'esperienza più che quarantennale nella progettazione e costruzione di motori turbo – sia per le competizioni che per le vetture sportive di serie – i gruppi propulsivi di nuova concezione della nuova 911 Carrera fanno registrare i migliori valori in assoluto in quanto a performance, piacere di guida ed efficienza. L'asse posteriore sterzante, disponibile per la prima volta su richiesta per i modelli Carrera, va a integrare con vigoroso slancio la gamma dinamica.

Negli esterni la 911 Carrera fa sfoggio di numerosi raffinamenti estetici, che vanno dai nuovi fari con

luci di marcia diurna a LED a quattro punti alle maniglie apriporta di nuovo tipo fino a un cofano posteriore progettato ex novo con lamelle verticali e nuove luci posteriori, tra queste anche le inconfondibili luci di stop a quattro punti. Negli interni, il nuovo Porsche Communication Management di serie con schermo multi-touch vanta una gamma di funzioni sensibilmente ampliata e comandi notevolmente semplificati.

**Nuovi motori turbo: 20 CV in più di potenza a fronte di consumi ridotti**

La nuovissima generazione di motori con sovralimentazione biturbo amplifica l'impatto emotivo suscitato dal piacere di guida della nuova 911 Carrera tramutandolo in un evento ancora più incisivo: 370 CV (272 kW) fremono in coda alla 911 Carrera in attesa di sprigionare un autentico impeto sportivo. Ora il propulsore della 911 Carrera S eroga 420 CV (309 kW). In entrambi i casi l'aumento di potenza ammonta a 20 CV (15 kW). Entrambi i motori sono da tre litri di cilindrata. La potenza più elevata della 911 Carrera S deriva da turbocompressori con compressori modificati, da un impianto di scarico specifico e da un comando motore ben armonizzato.

Caratteristico dei nuovi motori Porsche è il consistente aumento della coppia di ben 60 Nm. L'attuale valore massimo, rispettivamente di 450 Nm e 500 Nm, è disponibile in entrambi i casi già a partire da 1.700 giri/min, per poi rimanere costante fino a 5.000 giri/min, assicurando una straordinaria facilità di guida della vettura. Al contempo, con un regime massimo di 7.500 giri/min la nuova generazione di motori supera i regimi di punta dei motori turbo tradizionali, con il consueto sound motore firmato Porsche in sottofondo.

Ogni nuova generazione di 911 si fa apprezzare, inoltre, rispetto al modello precedente in termini di performance e incremento dell'efficienza: a seconda della variante di modello, la nuova generazione di motori consuma così quasi il dodici per cento in meno; la riduzione del consumo si attesta su un valore massimo di un litro ogni 100 chilometri. La 911 Carrera con cambio a doppia frizione PDK consuma ora soltanto 7,4 litri di carburante ogni 100 chilometri (meno 0,8 l/100 km) mentre la 911 Carrera S con cambio PDK fa registrare un consumo di 7,7 l/100 km (meno 1,0 l/100 km).

Anche le prestazioni di marcia della nuova 911 risultano convincenti: la 911 Carrera Coupé con cambio a doppia frizione «Porsche Doppelkupplung» (PDK) e pacchetto Sport Chrono scatta da zero a 100 km/h in 4,2 secondi ed è pertanto più veloce del modello precedente di due decimi di secondo. La 911 Carrera S con cambio PDK e pacchetto Sport Chrono effettua lo stesso sprint in soli 3,9 secondi (anche in questo caso meno 0,2 s) risultando pertanto il primo modello 911 della famiglia Carrera a infrangere la magica soglia dei quattro secondi. E anche le velocità massime di entrambi i modelli sono aumentate ulteriormente: la velocità di punta della 911 Carrera si attesta ora su 295 km/h (più sei km/h) mentre la 911 Carrera S arriva persino a toccare i 308 km/h (più quattro km/h).

In abbinamento al pacchetto Sport Chrono (optional), la 911 Carrera adotta per la prima volta un interruttore "Mode" al volante, derivato dall'interruttore per la modalità ibrida della 918 Spyder. L'interruttore Mode si compone di un anello girevole con quattro posizioni per i programmi di marcia "Normal", "Sport", "Sport Plus" e "Individual". L'ultima posizione elencata consente al conducente, a seconda dell'equipaggiamento, di configurare la propria vettura in modo decisamente

personalizzato, intervenendo ad esempio sull'impostazione di PASM, sistema supporti motore attivi, strategia di innesto PDK e impianto di scarico sportivo. In abbinamento al cambio PDK, l'interruttore Mode prevede un pulsante supplementare, il cosiddetto "Sport Response Button", che predispone la catena di trasmissione per 20 secondi a un'accelerazione ottimale, ad esempio in caso di sorpassi imminenti. A questo scopo viene inserita la marcia ottimale e il comando motore viene uniformato nel breve tempo per una risposta ancora più spontanea.

Di serie: rivisitazione del telaio PASM ribassato di dieci millimetri

La 911 Carrera costituisce il riferimento per la dinamica di marcia delle vetture sportive allround. Una generazione dopo l'altra, Porsche continua a consolidare il divario esistente tra comfort nell'impiego giornaliero e performance su circuito. Il telaio PASM (Porsche Active Suspension Management) di nuova taratura, ribassato di dieci millimetri, è di serie per la prima volta su tutti i modelli Carrera. Di conseguenza, si evidenzia un ulteriore aumento della stabilità durante la marcia veloce in curva. Al contempo, la nuova generazione di ammortizzatori con diagrammi caratteristici ancora più divergenti da una parte incrementa il comfort grazie alla risposta ancora più sensibile e, dall'altra, rafforza la stabilità direzionale dell'auto con uno stile di marcia dinamico. Nuovi cerchi di serie con cinque doppie razze snelle montano pneumatici con ridotta resistenza al rotolamento e prestazioni potenziate. Su tutte le varianti, inoltre, la larghezza dei cerchi posteriori aumenta di 0,5 fino a 11,5 pollici, mentre i pneumatici posteriori della 911 Carrera S misurano ora 305 anziché 295 millimetri.

Con l'asse posteriore sterzante su richiesta per la 911 Carrera S trova impiego la tecnologia dell'autotelaio derivata dalla 911 Turbo e dalla 911 GT3. In fase di sterzata, infatti, la 911 guadagna notevolmente in agilità. Si distingue oltretutto nel cambio corsia ad alta velocità per l'elevata stabilità direzionale. Al contempo si fa apprezzare nel traffico urbano per l'accresciuta maneggevolezza risultante dalla riduzione del diametro di volta di 0,5 metri. La maneggevolezza migliorata si trasmette al conducente grazie alla nuova generazione di volanti, il cui design è ispirato al volante della 918 Spyder. Il volante di base ha un diametro di 375 millimetri, il volante sportivo GT (optional) misura invece 360 millimetri. Per un'ideoneità illimitata all'impiego giornaliero Porsche propone un sistema di sollevamento idraulico con cilindri di sollevamento integrati nei montanti telescopici dell'asse anteriore. Con un pulsante aumenta così di 40 millimetri, nel giro di cinque secondi, l'altezza libera dal suolo sotto lo spoiler anteriore e si evita quindi il contatto della vettura con il terreno, ad esempio nelle uscite ripide da garage.

Nuovo Porsche Communication Management con navigazione online

Sui nuovi modelli 911 Carrera il sistema di nuova concezione Porsche Communication Management (PCM) è di serie e comprende modulo di navigazione online e comando vocale. Il PCM si può gestire dal display da sette pollici con gesti multitouch, in modo analogo a uno smartphone. Così è possibile ad esempio immettere dati anche scrivendo a mano. Ora telefoni cellulari e smartphone si possono collegare anche mediante W-LAN. La superficie di appoggio per smartphone, integrata per la prima volta nel bracciolo centrale, assicura inoltre una ricarica che risparmia la batteria e una ricezione di radiotelefonata ottimizzata. Una novità è rappresentata anche dalla possibilità di collegare l'iPhone al PCM per l'utilizzo di Apple CarPlay.

Per una navigazione decisamente migliorata sono disponibili informazioni sulla viabilità in tempo reale, che garantiscono al conducente una rapida panoramica sulla situazione del traffico e un adeguamento dinamico del percorso. Per migliorare l'orientamento, inoltre, sono stati integrati per la prima volta i servizi Google Earth e Google Streetview. Altri componenti del PCM sono la soluzione Porsche Car Connect e l'app Porsche Connect, che consentono anche il comando a distanza di funzioni della vettura, la trasmissione di destinazioni al PCM per la navigazione e l'utilizzo di servizi di streaming musicale di terzi tramite il PCM.

#### Sistemi di assistenza nuovi e ampliati su richiesta

Grazie a ulteriori nuovi sistemi di assistenza affinati, la 911 Carrera è in grado di assecondare le più svariate esigenze individuali dei conducenti: il Tempostat, disponibile a richiesta, aiuta ora anche a frenare moderatamente in caso di superamento della velocità preimpostata, per esempio in pendenza. Il sistema adattivo di regolazione della velocità ACC (optional) dispone adesso, in abbinamento al cambio PDK, di una funzione di veleggiamento. In questo caso, quando si è incolonnati nel traffico, si aprono le frizioni con un conseguente risparmio di carburante per effetto dell'avanzamento inerziale. L'assistente per i cambi di corsia, opzionale, sorveglia tramite sensori radar il traffico nella zona retrostante la vettura e segnala mediante luci a LED su entrambi i retrovisori esterni la presenza di veicoli in avvicinamento nell'angolo morto. Porsche incrementa quindi la sicurezza attiva della vettura sportiva con il freno multicollisione di serie.

#### Lancio sul mercato a dicembre

I nuovi modelli Porsche 911 Carrera possono essere ordinati a partire da subito e saranno consegnati in Svizzera a partire dal 12 dicembre 2015 ai prezzi di seguito riportati, inclusivi di IVA ed equipaggiamento specifico per la Svizzera. Con il Porsche Swiss Package il cliente ottiene senza alcun sovrapprezzo una serie di optional: sedili riscaldabili, radio digitale, specchietti retrovisori con antiabbagliamento automatico con sensore pioggia, parabrezza con cuneo grigio sfumato, fari principali a LED incl. PDLS+, Park Assist davanti e dietro e Tempostat. I clienti svizzeri approfittano anche di un'estensione della garanzia (2 + 2).

911 Carrera CHF 128'000

911 Carrera S CHF 146'700

911 Carrera Cabriolet CHF 145'300

911 Carrera S Cabriolet CHF 164'000

40 anni di esperienza nel settore della propulsione turbo nel Motorsport e nella costruzione in serie Novità e migliorie attestata in condizioni estreme nei circuiti, in casa Porsche finiscono per tornare utili anche nei modelli di serie. Proprio il collaudo sui circuiti del Motorsport è in grado di assicurare la potenza e la resistenza alle sollecitazioni dei nuovi motori per le vetture sportive di serie. Pertanto, nello sviluppo di motori a sei cilindri sovralimentati in configurazione boxer, Porsche può già vantare un'esperienza di oltre 40 anni. Così, ad esempio, la sovralimentazione turbo con valvola bypass del 1972 venne impiegata soltanto nella vettura da corsa 917/10 finché due anni dopo, nel 1974, entrò nella produzione di serie con la prima 911 Turbo. Nel 1974, la 917/10 ha anche tenuto a battesimo l'intercooler. Nel 1977, questa tecnologia ha celebrato poi il proprio debutto sulla 911 Turbo 3.3. Altre

tappe essenziali nell'evoluzione della propulsione turbo sono anche la sovralimentazione a doppio stadio con due compressori collegati in serie (per la prima volta sulla vettura supersportiva 959), la sovralimentazione biturbo con due compressori collegati in parallelo (per la prima volta sulla 911 Turbo, Tipo 993) e le valvole di aspirazione regolabili (per la prima volta sulla 911 Turbo, Tipo 996).

Nota: previa registrazione, è a disposizione dei giornalisti materiale fotografico all'interno della banca dati Porsche dedicata alla stampa all'indirizzo <https://presse.porsche.ch>.

911 Carrera: consumi di carburante ciclo combinato 8,3-7,4 l/100 km, ciclo urbano 11,7-9,9 l/100 km, ciclo extraurbano 6,3-6,0 l/100 km; emissioni di CO2 190-169 g/km; categoria di efficienza energetica F-G

911 Carrera S: consumi di carburante ciclo combinato 8,7-7,7 l/100 km, ciclo urbano 12,2-10,1 l/100 km, ciclo extraurbano 6,6-6,4 l/100 km; emissioni di CO2 199-174 g/km; categoria di efficienza energetica G

911 Carrera Cabriolet: consumi di carburante ciclo combinato 8,5-7,5 l/100 km, ciclo urbano 11,9-9,9 l/100 km, ciclo extraurbano 6,5-6,2 l/100 km; emissioni di CO2 195-172 g/km; categoria di efficienza energetica F-G

911 Carrera S Cabriolet: consumi di carburante ciclo combinato 8,8-7,8 l/100 km, ciclo urbano 12,3-10,2 l/100 km, ciclo extraurbano 6,7-6,5 l/100 km; emissioni di CO2 202-178 g/km; categoria di efficienza energetica F-G

### Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/it/ppdb/2015/09/pi-piacere-di-guida-performance-ed-efficienza-la-nuova-porsche-911-carrera.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2b9c82d6-569f-4ca2-8711-62f5bb9011c0.zip>