



Porsche 911 Turbo: uno standard di riferimento da ben 45 anni

17/07/2020 Versioni Coupé e Cabriolet con nuovi optional e potenza notevolmente maggiorata

Negli ultimi 45 anni, la Porsche 911 Turbo ha rappresentato la quintessenza della vettura sportiva prestazionale adatta anche a un utilizzo quotidiano. Dopo il lancio della 911 Turbo S, vengono ora presentate la 911 Turbo Coupé e Cabriolet di nuova generazione: ancora più potenti, ancora più veloci e addirittura più personalizzabili. Grazie ai loro propulsori da 427 kW (580 CV), con 30 kW (40 CV) in più rispetto alle versioni precedenti, entrambe le auto si mantengono al di sotto dei magici tre secondi nell'accelerazione da 0 a 100 km/h, che raggiungono in 2,8 secondi (0,2 secondi in meno). 750 Newton metri di coppia motrice (40 Nm in più), con overboost senza limiti di tempo, aumentano ulteriormente la spontaneità e la fluidità degli scatti rapidi. L'accelerazione, la potenza erogata e la coppia della nuova 911 Turbo si allineano tutte ai livelli della precedente generazione della 911 Turbo S. La trasmissione di potenza è affidata a un cambio PDK a otto rapporti specifico per le versioni Turbo, mentre la velocità massima rimane invariata a 320 km/h. Sono disponibili per la prima volta nel caso della 911 Turbo optional quali i pacchetti Sport e Lightweight Design, il telaio sportivo e l'impianto di scarico sportivo. Ne consegue che i clienti potranno personalizzare l'auto ancora di più in base alle preferenze individuali.

Le due nuove sportive seguono orme prestigiose, poiché la 911 Turbo è sinonimo di lusso e prestazioni sin dal 1975. Ogni generazione si è rivelata all'altezza della fama attribuita alla 911 Turbo, ovvero quella di rappresentare uno standard mondiale per le auto sportive ad alte prestazioni. La 911 Turbo abbina una natura sportiva alla praticità per l'uso quotidiano, un comportamento dinamico emozionante all'assoluta affidabilità, prestazioni esaltanti all'efficienza. L'ultima generazione della 2+2 posti è potente il doppio rispetto alla Turbo originale, che era alimentata da un motore a sei cilindri in linea (flat six) da tre litri e 260 CV con turbocompressore singolo. Sebbene la 911 Turbo sia diventata più veloce, più grande e più comoda nel tempo, ha mantenuto sempre le sue caratteristiche fondamentali.

Il motore boxer sei cilindri da 3.745 cm³ della nuova 911 Turbo vanta una potenza incrementata pari a 580 CV ed è ora dotato di turbocompressori a geometria variabile simmetrici con valvole di bypass controllate elettricamente. Ciò consente, insieme al sistema di raffreddamento dell'aria di sovralimentazione completamente ridisegnato e all'impiego di iniettori piezoelettrici, di migliorare la risposta della vettura, le sue prestazioni, le caratteristiche aerodinamiche e lo scatto. Sia il telaio sia la carrozzeria sono più larghi. L'asse anteriore ora sterza con ancora maggiore precisione grazie a una carreggiata anteriore più larga di 42 millimetri e ai nuovi pneumatici 255/35 su cerchi da 20 pollici. La trazione integrale attiva PTM riesce ora a trasferire ancora più potenza alle ruote anteriori, mentre la trazione sull'asse posteriore sterzante è esaltata da una carreggiata più larga di 10 millimetri e da pneumatici 315/30 montati su cerchi da 21 pollici, un pollice in più rispetto ai cerchi anteriori. L'impianto frenante rinnovato risulta ancora più efficace e si distingue per le pinze fisse di colore rosso incluse nella dotazione di serie. I dischi dei freni anteriori in ghisa hanno un diametro di 408 millimetri (28 millimetri in più rispetto al modello precedente) e uno spessore di 36 millimetri (due millimetri in più). L'asse posteriore è dotato di dischi dei freni spessi 30 millimetri con diametro di 380 millimetri.

Per la prima volta è disponibile su richiesta un impianto di scarico sportivo per la 911 Turbo. Un'altra novità è rappresentata dalla scelta fra due diversi telai. Mentre il telaio PASM di serie offre un'ampia estensione di regolazione fra assetto sportivo e 'comfort': la sospensione sportiva più rigida, controllata elettronicamente e ribassata di 10 millimetri esalta l'agilità che contraddistingue la nuova 911 Turbo. Il suo assetto è studiato per valorizzare le caratteristiche dinamiche della vettura e le garantisce una stabilità ancora maggiore alle alte velocità, ad esempio nella guida sui circuiti di gara. Il sistema opzionale PDCC di regolazione attiva del telaio e stabilizzazione attiva dei movimenti di rollio oltre all'impianto frenante con dischi carboceramici PCCB con pinze fisse a dieci pistoncini sull'anteriore rendono ancora più raffinato il comportamento dinamico del nuovo modello.

Il profilo della 911 Turbo è diventato ancora più muscolare. La carrozzeria è stata allargata di 45 millimetri per un totale di 1.840 millimetri alle ruote anteriori per lasciare spazio al nuovo telaio, mentre la caratteristica linea del cofano anteriore sottolinea la vocazione sportiva dell'auto. I fari anteriori a LED con sistema PDLS Plus di regolazione del fascio di luce sono inclusi nell'equipaggiamento di serie. Al retrotreno, la carrozzeria misura esattamente 1,90 metri di larghezza (20 millimetri in più rispetto a prima). Fra le altre caratteristiche che distinguono la nuova 911 Turbo si annoverano il sistema aerodinamico adattivo ottimizzato con prese d'aria attive a controllo elettronico nella sezione anteriore, lo spoiler anteriore attivo più grande e lo spoiler posteriore a incidenza variabile notevolmente maggiorato. Le prese d'aria sui pannelli laterali posteriori, un tratto tipico della 911 Turbo, ora aspirano

aria di alimentazione invece che, come in passato, aria di raffreddamento, mentre gli intercooler sono ora posizionati direttamente nel flusso d'aria che passa sotto il cofano posteriore. La sezione posteriore del nuovo modello è completata dalla barra luminosa con luci posteriori a LED e dalla nuova griglia fessurata del cofano posteriore con profili color argento.

Sia il profilo sia le prestazioni della vettura possono essere accentuati ulteriormente grazie ai pacchetti opzionali Lightweight Design e Sport. Il pacchetto Lightweight Design per la Coupé riduce il peso complessivo di 30 chilogrammi. La riduzione è resa possibile, fra l'altro, dall'uso di sedili avvolgenti ultraleggeri, dall'eliminazione dei sedili posteriori e dalla riduzione del materiale di isolamento, che consente inoltre agli occupanti di godere pienamente del rombo del motore. Il pacchetto Sport include le dotazioni del pacchetto Sport Design per la 911 T, altri dettagli di colore nero ed elementi in carbonio, oltre ai gruppi ottici posteriori Exclusive Design.

Gli elementi basilari degli interni rinnovati corrispondono a quelli dei modelli 911 Carrera con Porsche Advanced Cockpit e sistema Direct Touch Control. Lo schermo centrale del sistema PCM ha ora una dimensione di 10,9 pollici e un nuovo layout che consente una selezione delle opzioni immediata, senza distrazioni per il guidatore. L'elenco particolarmente lungo di equipaggiamenti di alta qualità include i sedili sportivi a 14 vie completamente regolabili elettricamente, il pacchetto Sport Chrono, un volante sportivo GT con comandi al volante, selettori multifunzione e di modalità e il potente impianto audio surround BOSE®. Sono poi disponibili, su richiesta, numerosi elementi di ulteriore personalizzazione, fra cui il Porsche InnoDrive con sistema adattivo di regolazione della velocità, il sistema di assistenza al mantenimento di corsia con riconoscimento dei segnali stradali, il sistema di visione notturna Night Vision Assist, il sistema Surround View e l'esclusivo impianto audio surround Burmester®.

I nuovi modelli sono ordinabili a partire dal 16 luglio. In Italia, il prezzo di vendita della 911 Turbo Coupé parte da 191.009 euro IVA inclusa, mentre la 911 Turbo Cabriolet viene proposta a 204.917 euro.

Ulteriori informazioni e materiale fotografico e video sono disponibili presso la Porsche Newsroom: newsroom.porsche.com

911 Turbo: consumi sul ciclo misto: 11,1 l/100 km; emissioni combinate di CO₂: 254 g/km

911 Turbo Cabriolet: consumi sul ciclo misto: 11,3 l/100 km; emissioni combinate di CO₂: 257 g/km

I valori del consumo di carburante e delle emissioni di CO₂ sono stati determinati in base alla nuova procedura di omologazione Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP). I valori NEDC da essa ricavati continueranno a essere riportati per un periodo di transizione. Tali valori non sono confrontabili con i valori determinati in base alla procedura NEDC di misurazione precedentemente utilizzata.

Maggiori informazioni sul consumo ufficiale di carburante e sui valori ufficiali delle emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture di nuova costruzione sono disponibili nelle  Linee guida su consumo di carburante, emissioni di CO₂ e consumo energetico delle autovetture di nuova costruzione", distribuite gratuitamente in tutti i punti vendita e presso DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH).

MEDIA ENQUIRIES



Giulia Olivari

Press & PR Manager Porsche Italia
+39 3407143414
giulia.olivari@porsche.it

Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/it/ppdb/2020/07/porsche-911-turbo-uno-standard-di-riferimento-da-ben-45-anni.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/bf68aadb-02f7-41a0-8f60-7f5b2103bca1.zip>