

Dai rally nel deserto all'innevata Val d'Avers

Le informazioni contenute in questa pagina riflettono lo stato dei fatti alla data di pubblicazione; alcune informazioni potrebbero risultare obsolete o non più accurate.

20/12/2021 Un'uscita con la nuova Porsche 911 Turbo verso Juf nella Val d'Avers: certe automobili sportive ad alte prestazioni non devono languire in garage neppure d'inverno.

Alcuni sguardi meravigliati si dovrebbero già essere posati sulla Porsche 911 Turbo arancione lava. Una vettura sportiva di razza in inverno si vede piuttosto raramente qui a Juf nella Val d'Avers, il più alto insediamento abitato della Svizzera. Le temperature sono molto al di sotto del punto di congelamento, il ghiaccio e la neve ricoprono strade e sentieri. A parte noi, lungo la strada vi sono quasi esclusivamente fuoristrada a trazione integrale, forse anche un paio di furgoni per le consegne o station wagon, per lo più con catene da neve.

Ciononostante – o magari appunto per questo – osiamo avventurarci con la 911 proprio in questa località. Dopotutto, la Turbo ha una reputazione unica nel mondo delle vetture sportive: non è solo un

avversario temuto sui circuiti della comunità delle corse e quasi imbattibile nelle gare sprint – ma soprattutto è senza dubbio la vettura della sua classe di potenza più adatta all'uso quotidiano. E che questo non valga solo d'estate lo vorremmo dimostrare in questa breve escursione.

Il cambio a doppia frizione PDK fa uscire il propulsore a sei cilindri dai bassi regimi

In primo luogo, il dodicesimo modello Turbo nella storia della 911 può dimostrare il suo talento nei viaggi in autostrada: con l'interruttore della modalità di guida su «Normal», l'auto ad alte prestazioni si comporta già come una «vettura assolutamente normale». Quasi ci si dimentica che può accelerare da fermo a velocità 100 in 2,8 secondi e raggiungere una velocità massima di 320 km/h. Almeno finché la manopola sul volante non passa a «Sport» o «Sport Plus».

Poi la belva si risveglia, il cambio a doppia frizione fa uscire il propulsore a sei cilindri dai bassi regimi e i due compressori con turbina a geometria variabile mettono sotto pressione in modo mirato il motore da 3,8 litri. La 911 ad alte prestazioni è sempre pronta per un autentico balzo in avanti – ma dal momento che il tergicristallo inizia a spazzare i primi fiocchi di neve dal parabrezza, all'uscita Rofla nei Grigioni preferiamo procedere tranquillamente. Non c'è tuttavia di che preoccuparsi, anche con abbondanti nevicate e condizioni stradali invernali: nella nuova Turbo viene utilizzata la trazione integrale Porsche di ultima generazione. Un sistema che porta sulla strada alla perfezione decenni di esperienza nel campo della trazione integrale.

Trazione con tradizione

Non solo l'origine della tecnologia turbo, ma anche gli inizi della trazione integrale si possono ritrovare nel motorsport Porsche. Tuttavia non su circuito, bensì sulla pista da rally: nel 1984 per la prima volta si presenta al via al leggendario Rally Parigi–Dakar una 911 a trazione integrale – vincendo subito la classifica delle auto. La 911 assai modificata era in un certo senso un esperimento: sotto le sue lamiere c'era molta tecnica in seguito trasferita alla supersportiva da strada 959, consegnata ai clienti a partire dal 1987, dopo che Porsche aveva vinto ancora la Parigi–Dakar con la versione da corsa nel 1986. Con una velocità massima di 317 km/h, la versione stradale della 959 da 450 CV era la più veloce auto sportiva al mondo e tecnicamente molto più avanzata del suo tempo. Il motore boxer da 2,85 litri era ventilato da una sovralimentazione multistadio che gli permetteva un'erogazione di potenza spettacolare. Inoltre, la supersportiva, che allora costava almeno 420.000 marchi tedeschi, disponeva di un controllo della pressione pneumatici e di un telaio regolabile in altezza e rigidità. Al giorno d'oggi sono un'ovvietà, all'epoca qualcosa di sensazionale.

Nella 959 era in anticipo sui tempi anche la trazione integrale. Perché a metà degli anni '80 una trazione integrale veniva installata quasi esclusivamente nei veicoli fuoristrada. Di solito doveva essere commutata manualmente e quasi sempre lavorava con una distribuzione della potenza fissa

preimpostata. Perfetta per terreni duri, sulla strada – specialmente con uno stile di guida sportivo – era come una vera palla al piede. Una trazione integrale rigida crea molta aderenza nei rettilinei, ma oppone regolarmente resistenza alle curve. La soluzione viene presentata da Porsche nella 959 con la versione variabile: mentre il retrotreno rimane costantemente spinto, le ruote anteriori sono collegate al cambio da una frizione in bagno d'olio. Il sistema di controllo analizza velocità delle ruote, angolo di sterzata, regime del motore e slittamento e può adattare la distribuzione della forza alla situazione di marcia corrente. L'avantreno viene spinto solo se veramente necessario. Per il resto è possibile concentrarsi interamente sullo sterzo. Anche questo era qualcosa di sensazionale nel 1986 – e fino a oggi questo principio è cambiato solo di poco.

Forza sotto controllo

Da Rofla, la strada principale porta alla Val d'Avers. Una strada extraurbana ricca di variazioni, costantemente in salita e con curve che cambiano sempre di ampiezza, circondata da ripide pareti rocciose e boschi imponenti. Non meno impressionante è il tunnel scavato direttamente nella nuda roccia lungo il percorso, che accoglie meravigliosamente il ricco suono del motore boxer biturbo – prima che dopo la galleria domini improvvisamente il silenzio. Al crescere dell'altezza c'è sempre più neve sulla carreggiata, finché gli pneumatici non rotolano quasi senza rumore sul candido tappeto. Strade sgombre di neve nella parte superiore della Val d'Avers non se ne trovano.

Il fatto che, nonostante questo, nella 911 Turbo non ci si trovi affatto nei guai, bensì si possa apprezzare la neve come un'interessante estensione del piacere di guida, risiede in definitiva nell'interazione tra guidatore e auto. Perché del complesso lavoro del sistema di regolazione elettronico che adatta costantemente la vettura alle condizioni stradali, facendo intervenire i freni e distribuendo la forza, al volante non si avverte direttamente nulla. I numerosi parametri si combinano troppo armonicamente in un'unità altamente funzionale. Frenata, sterzata e poi, uscendo dalla curva, una nuova accelerazione con tocco sensibile di pedale: tutto accade in modo divertente e con una forza controllata. Perché, anche se il potente motore qui può erogare solo una frazione della sua forza, lo fa in modo ben dosato e delicato.

Proprio alla fine della Val d'Avers si trova il piccolo borgo di Juf. Circa 30 persone vivono qui tutto l'anno a 2.126 metri sul livello del mare. Insieme ad alcune abitazioni vi sono solo poche case vacanza, una locanda, un ufficio postale, un bivacco per turisti e una piazzola di manovra, perché la strada cantonale termina qui. In inverno Juf è principalmente una base per lo sci escursionistico. Non vi sono né cinema né bar, nessun medico e nessuna polizia. Nemmeno un impianto di risalita. Chi viene quassù vuole godersi la natura, il silenzio e il tempo rallentato.

La fine della valle

Sotto la fitta coltre di neve le case di legno dai tetti di ardesia sfidano il rigore invernale. I residenti locali vivono principalmente del turismo di piccoli numeri e di agricoltura. Soprattutto la pastorizia è stata a lungo un fattore economico doppiamente importante, perché qui gli inverni non sono solo gelidi, ma

durano anche fino a sei mesi. Oltre il limite degli alberi, il legno da riscaldamento non esiste. Pertanto, il letame di pecora veniva pressato in blocchetti ed essiccato per due anni sotto i tetti prima di poter utilizzare le bricchette per il riscaldamento. Sporadicamente si fa così ancora oggi. Anche se qui gli orologi sembrano ticchettare a un ritmo un po' diverso, la 911 Turbo si sposta con la stessa naturalezza attraverso il villaggio invernale come su un circuito, su una tortuosa strada di passo soleggiata o nella grande città.

Persino i pendii a volte ripidi verso le case di Juf – in estate non molto più che dei sentieri stretti – sono percorsi senza esitazioni dalla due posti + due, nonostante la limitata altezza libera dal suolo. Qui aiutano molto il passo corto e gli sbalzi ridotti che fanno di questo modello una assoluta rarità tra le auto sportive. Come un camaleonte, si adatta alle circostanze e alle necessità. E si dimostra persino una compagna adeguata a una vacanza sugli sci. Perché se ce la fa a raggiungere il più alto insediamento abitato d'Europa anche in pieno inverno, le zone sciistiche più ampie e ben sviluppate non dovrebbero certo essere un problema. Per il trasporto dell'attrezzatura da sci è possibile tra l'altro montare persino un box tetto. E così, anche d'inverno, la 911 Turbo non deve affatto languire in garage per mostrare quel che sa fare. Ma chi conosce davvero questa supersportiva difficilmente si sorprenderà.

Info

Testo pubblicato per la prima volta nella rivista Porsche Christophorus, n. 401.

Copyright: Tutte le immagini, i video e i file audio pubblicati in questo articolo sono soggetti a copyright. La riproduzione totale o parziale non è consentita senza il consenso scritto del Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG non è consentito. Si prega di contattare newsroom@porsche.com per ulteriori informazioni.

MEDIA ENQUIRIES

Philipp Aeberli

christophorus@porsche.de

David Künzler

christophorus@porsche.de

Consumption data

911 Turbo (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: Dai rally nel deserto all'innevata Val d'Avers/Images/img_2.jpg
Title: 911 Turbo, Juf, Val d'Avers, 2021, Porsche Schweiz AG
Subline: Contrasto massimo: la 911 Turbo spicca nell'inalterato villaggio di montagna – e non solo per la sua verniciatura in arancione lava. D'inverno una vettura sportiva qui si vede generalmente di rado

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2021/scene-passion/porsche-911-turbo-inverno-val-davers-christophorus-401-26808.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/fdd8760f-d03c-48bd-acf1-61b7fbeafd15.zip