Alcune delle Porsche 911 utilizzate nei test a Wessach.
In primo piano l'ultimo modello di Carrera S e la prima serie della 911.

al Volante di Cinquant'anni di Storia

I principali modelli provati sulla pista di Weissach:
dalla prima serie all'attuale Carrera S
Un confronto fra cinque generazioni della coupé di Stoccarda

di Roberto Valentini

Porsche tiene alla sua tradizione e lo dimostra l'attenzione con la quale sta illustrando la storia di questo fortunato modello. Una storia che mostra una grande evoluzione nella continuità di un nome e di una linea che è solo e sempre stata attualizzata, mantenendo fede alla sua specificità. In cinquant'anni, l'automobile è cambiata molto e, attraverso la 911, possiamo analizzare quelli che sono stati i vari passaggi che l'hanno trasformata. Abbiamo avuto l'opportunità di farlo non solo attraverso la fredda analisi dei documenti, ma guidando le vetture del Porsche Museum sulla pista prove di Weissach, centro avanzato di ricerca tecnologica, eccezionalmente aperto ad un numero molto ristretto di giornalisti della stampa internazionale.

ANNI SESSANTA: LA PRIMA 911

Abbiamo iniziato con una 911 del 1964, la prima serie nata nel 1963. L'esemplare del Museo Porsche ha evidenziato le caratteristiche del suo periodo di costruzione: abitacolo con sedili in tessuto scozzese e inserti laterali in finta pelle con scarsa trattenuta laterale. Il cruscotto è ben rifinito con il rivestimento in legno. La strumentazione mette in grande evidenza il contagiri e il contachilometri. Una volta avviato, il motore a 6 cilindri trasmette nell'abitacolo un bel sound. Il cambio a 5 marce ha un'escursione lunga, con la prima marcia indietro. La frizione stacca bene, non in modo brusco, ma occorre fare attenzione nel passaggio di marcia per non sbagliare l'inserimento del rapporto. Il volante è molto morbido, nonostante l'assenza del servosterzo. La sensazione di leggerezza aumenta man mano che sale la velocità. Nelle curve veloci, l'auto ha un comportamento sostanzialmente neutro - un esemplare di questa età, seppur in ottime condizioni, non ce la siamo sentita di strapazzarlo - mentre in quelle più lente si avverte un po' di sottosterzo in entrata. Accelerando, la 911 non accenna immediatamente al sovrasterzo, che si ottiene solo inserendo una marcia bassa e insistendo con acceleratore e volante. Ottima la frenata, soprattutto se rapportata all'età del mezzo: ben modulata e senza accenni al bloccaggio. È questa una delle sue caratteristiche migliori, insieme al motore a 6 cilindri da 130 CV, che eroga la potenza in modo estremamente regolare, con buone doti di ripresa e di accelerazione. Ottima la velocità massima dichiarata: 220 km/h.

ANNI SETTANTA: LA 911 SC 2.7 TARGA

In 10 anni si avverte un grande salto di prestazioni e di canoni estetici. La 911 ha intrapreso la carriera agonistica, che influenza le scelte tecniche dei modelli successivi. In particolare con la Carrera RS del 1973, che introduce cambiamenti importanti, trasmessi su tutte le altre versioni. Esteticamente sono i paraurti ad assorbimento ad influenzare la linea. Salendo a bordo di un esemplare di 911 SC Targa 2.7, si nota una grande differenza nelle finiture dell'abitacolo. Non c'è più la plancia in legno del cruscotto, sostituita da un rivestimento in finta pelle scura. Anche il volante non ha più la corona in legno, ma in morbida schiuma rivestita in pelle. La leva del cambio ha una corsa più ridotta rispetto al modello degli anni '60. All'avviamento il motore ha un rombo leggermente più "cupo", più basso di una tonalità rispetto al 2000. Il cambio presenta l'importante novità dell'innesto della prima marcia, non più indietro, ma in avanti. Complessivamente è decisamente più rapido nei cambi marcia e l'aumento di cilindrata e di potenza si avverte già alla prima accelerazione. Grazie a un'impronta a terra più ampia degli pneumatici, la vettura sembra più stabile in rettilineo, con lo sterzo leggermente più duro. Nelle curve veloci si nota però ancora un certo alleggerimento dell'avantreno e la tendenza ad allargare la traiettoria all'ingresso. Poi la vettura diventa neutra e, insistendo sull'acceleratore, si ha il sovrasterzo. Migliorata anche la frenata, più progressiva e potente. L'auto offre il meglio di sé nei percorsi più tortuosi dove, giocando con l'acceleratore, si possono gestire sottosterzo e sovrasterzo.

La 911 prima serie con il boxer di 2000 cm³.

Il primo salto generazionale della 911, la serie G con i paraurti rinnovati. La vettura in prova era una SC di 2.7 litri.

La rivoluzione integrale sulla Porsche 911 modello 964.

ANNI OTTANTA: LA 964 CARRERA 4

Nel decennio successivo, la 911 non cambia troppo il suo aspetto estetico, anche se le evoluzioni tecniche sono notevoli. Tra queste, l'introduzione della trazione integrale, montata sulle versioni Carrera 4. L'esemplare da noi provato è una Carrera 4 del 1989. La cilindrata è arrivata a 3.600 cm³, con una potenza di 250 CV. Un gran salto rispetto al decennio precedente, che si evidenzia alla guida. Il rombo del motore ritrova un po' del suono metallico perso negli anni '70 e il 6 cilindri appare sempre più pronto e rabbioso. Una rabbia che si stempera per la facilità con la quale la si guida, grazie anche all'adozione del servosterzo. L'avantreno, che distribuisce una potenza pari al 31%, è molto più incollato al terreno. L'inserimento nelle curve più strette presenta ancora qualche accenno al sottosterzo ma, grazie alle 4 ruote motrici, si può iniziare ad accelerare prima, senza che la vettura scodi. Sul veloce, l'auto offre il meglio di sé, con una stabilità nelle curve lunghe in appoggio decisamente superiore. La maggior potenza del motore, rispetto al modello precedentemente provato, non si avverte quasi, poiché viene erogata con maggiore dolcezza e "addomesticata" dalla trazione integrale. Ottima la frenata, soprattutto grazie all'ABS, che riduce gli spazi di arresto. Anche il cambio ha innesti più rapidi e una spaziatura che può sembrare leggermente più lunga.

ANNI NOVANTA: L'EDIZIONE DEL TRENTENNALE

Per festeggiare i 30 anni della 911, la Casa di Stoccarda produce 911 esemplari denominati "30 Jahre", basati sulla meccanica della 911 Carrera 4 (964). Il motore è di nuovo il 3,6 litri da 250 CV, con trazione integrale. Il raffreddamento è ad aria, la carrozzeria conserva ancora i tratti originali, fatti salvi i paraurti e i parafanghi allargati come sulla versione Turbo, per ospitare pneumatici 205/55 ZR16 anteriori e 225/50 ZR 16 posteriori. L'assetto allargato rende quest'automobile ancora più stabile del modello precedente, soprattutto nei tratti più veloci. L'inserimento in curva è più facile, anche se si continua ad avvertire il sottosterzo nelle curve più strette. L'accelerazione successiva consente il trasferimento dei pesi e un graduale passaggio al sovrasterzo, che resta comunque facilmente gestibile. I freni sono la vera grande qualità di questa serie speciale, che adotta l'impianto potenziato della turbo. L'ABS consente "staccate" al limite ed è possibile proseguire la frenata in inserimento. Dal punto di vista del confort risulta più facile trovare la giusta posizione di guida, che permette un'ottima visibilità anteriore con la gradevole visuale dei parafanghi anteriori pronunciati.

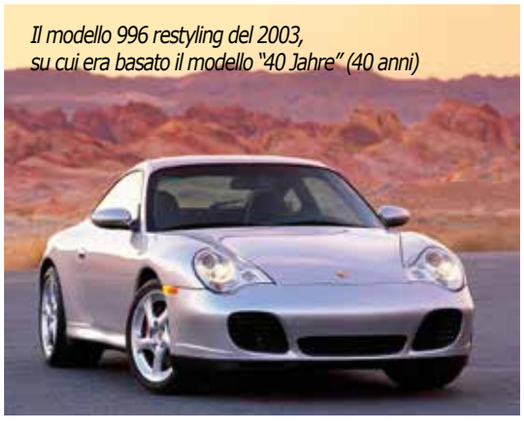
DIECI ANNI DOPO: LA 911 "40 JAHRE"

Caratteristica, quella dei parafanghi anteriori pronunciati, che scompare nel modello successivo, denominato 996, caratterizzato come il precedente 993 dal nuovo disegno più filante dell'anteriore. In 10 anni sono cambiate molte cose e la meccanica ne ha beneficiato, soprattutto per quanto concerne la potenza del motore, passata dai 250 CV della 30 Jahre ai 345 della 40 Jahre da noi provata. Ma la vera rivoluzione sta nel raffreddamento, non più ad aria ma a liquido. Inutile dire che il salto di prestazioni è entusiasmante. L'accelerazione è bruciante e la vettura è decisamente più nervosa rispetto al modello precedente, anche perché ha la trazione solo sul posteriore. Risponde in modo immediato ai comandi dell'acceleratore: in rilascio innesca un brusco sovrasterzo, anche nelle curve più veloci, che si deve controllare accelerando e controsterzando. Manovra che, grazie anche ai pneumatici da 18" riesce con una certa facilità anche se occorre agire con grande tatto sullo sterzo. La frenata è molto sicura e ancora più potente, permettendo così di aumentare la sensazione di guidare un'auto esuberante, da dominare utilizzando tutti i suoi comandi, cambio compreso. Nelle scalate è infatti possibile accennare a un aiuto nell'inserimento in curva rilasciando la frizione all'ingresso, che determina l'inizio del sovrasterzo. Su questa versione notiamo infatti con piacere che è quasi del tutto scomparso il sottosterzo in ingresso di curva. Ne deriva un'automobile davvero molto divertente da guidare, anche se per certi versi un pochino più impegnativa e difficile, da veri intenditori.

L'ULTIMO SALTO GENERAZIONALE: LA 911 CARRERA S

Il test sul circuito di Weissach si conclude con l'ultimo modello della Casa di Stoccarda, presentato nel 2012. L'esemplare del test è una Carrera S, con motore di 3.800 cm³ e 400 CV di potenza. Per quanto possa sembrare quasi impossibile, in dieci anni l'automobile è stata oggetto di una grande evoluzione, che ha tenuto conto di numerosi parametri, non ultimo il rispetto per l'ambiente. La 911 è cambiata molto, pur restando fedele alla sua linea e alla sua impostazione tecnica. In cinquant'anni la potenza è passata da 130 a 400 CV (di questa versione provata) e, solo nell'ultimo periodo, si è reso necessario aumentarne significativamente le dimensioni. Fenomeno avvenuto in tutte le automobili di tutti i segmenti, basti pensare alla Golf del 1974 rispetto a quella odierna. Sulla 911 sono aumentati significativamente il passo e le carreggiate di entrambi gli assi. Caratteristiche che, unitamente al perfezionamento della gestione elettronica del motore e delle altre funzioni, la rendono sostanzialmente un'altra automobile. Innanzitutto l'elettronica permette al conducente di scegliere in quale modalità guidare: da normale, ideale nel traffico, a sport e supersport, nella quale si ottiene la massima sportività anche dalle sospensioni. Per chi vuole provare un brivido in più è possibile staccare il controllo della trazione, ma in questo caso occorre prestare attenzione quando si preme il pedale dell'acceleratore. La prima sorpresa è l'assenza del pedale della frizione. Il cambio è automatico, ma si può scegliere di manovrarlo direttamente utilizzando le palette sul volante o con comando sequenziale sul tunnel centrale. La doppia frizione permette cambi marcia rapidissimi, da effettuare prima di raggiungere il massimo numero di giri, per ottenere la massima potenza. Il motore spinge in modo molto progressivo. L'aumento del passo e della carreggiata rendono l'ultima 911 molto più stabile e veloce delle precedenti. Guidandola al limite, si avverte ancora un po' di sottosterzo nell'ingresso delle curve più strette e il successivo sovrasterzo, mitigato dal controllo elettronico. Rispetto però al modello di dieci anni prima, il limite di tenuta è molto più elevato e la strada scorre molto più velocemente, quasi come in un video gioco. Una sensazione incrementata dalla dolcezza dei comandi di sterzo e freni.

La 911 "30 Jahre" (30 anni), una serie speciale basata sulla 964.



Il modello 996 restyling del 2003, su cui era basato il modello "40 Jahre" (40 anni)

L'ultima della specie: la 991 Carrera S che abbiamo provato, una vettura esaltante

CARATTERISTICHE TECNICHE PORSCHE 911 2.0 (1963)

MOTORE: posteriore a sbalzo, longitudinale, 6 cilindri orizzontali contrapposti, alesaggio e corsa 88x66 mm, cilindrata 1991 cm³, 130 CV a 6100 giri/min, rapporto di compressione 9:1, distribuzione 2 valvole per cilindro con albero a camme in testa e comando a catena, alimentazione a 2 carburatori triplo corpo Solex 40 PI, accensione a spinterogeno, raffreddamento ad aria forzata, lubrificazione a carter secco.

TRASMISSIONE: trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio manuale in blocco col differenziale a 5 marce.

SOSPENSIONI E FRENI: anteriori MacPherson, barre di torsione longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici. Posteriori a ruote indipendenti, bracci obliqui, barre trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici. Freni a disco sulle quattro ruote.

RUOTE E PNEUMATICI: anteriori e posteriori 165-15.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4163mm, larghezza 1610mm, altezza 1320mm, passo 2211mm, peso 1080kg.

PRESTAZIONI: 210 km/h.

PORSCHE 911 2.7 (1973)

MOTORE: posteriore a sbalzo, longitudinale, 6 cilindri orizzontali contrapposti, alesaggio e corsa 90x70,4 mm, cilindrata 2687 cm³, 145 CV a 5800 giri/min, rapporto di compressione 8,5:1, distribuzione 2 valvole per cilindro con albero a camme in testa e comando a catena, alimentazione iniezione Bosch K-Jetronic, accensione transistorizzata, raffreddamento ad aria forzata, lubrificazione a carter secco.

TRASMISSIONE: trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio manuale in blocco col differenziale a 5 marce.

SOSPENSIONI E FRENI: anteriori MacPherson, barre di torsione longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice. Posteriori a ruote indipendenti, bracci obliqui, barra trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice. Freni a disco sulle quattro ruote.

RUOTE E PNEUMATICI: anteriori e posteriori 185/70 -15.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4291mm, larghezza 1610mm, altezza 1320mm, passo 2271mm, peso 1075kg.

PRESTAZIONI: 225 km/h.

PORSCHE 911 (964) CARRERA 4 (1989)

MOTORE: posteriore a sbalzo, longitudinale, 6 cilindri orizzontali contrapposti, alesaggio e corsa 100x76,4 mm, cilindrata 3600 cm³, 250 CV a 6100 giri/min, rapporto di compressione 10,3:1, distribuzione 2 valvole per cilindro con albero a camme in testa e comando a catena, alimentazione iniezione elettronica Bosch, accensione doppia elettronica, raffreddamento ad aria forzata, lubrificazione a carter secco.

TRASMISSIONE: trazione integrale sulle quattro ruote, frizione monodisco a secco, cambio manuale in blocco col differenziale a 5 marce.

SOSPENSIONI E FRENI: anteriori MacPherson, bracci obliqui inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice. Posteriori a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice. Freni a disco sulle quattro ruote.

RUOTE E PNEUMATICI: anteriori 205/55 - 16, posteriori 225/50 - 16.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4250mm, larghezza 1652mm, altezza 1310mm, passo 2272mm, peso 1450kg.

PRESTAZIONI: 225 km/h.

PORSCHE 911 (996) 3.6 "40 JAHRE" (2003)

MOTORE: posteriore a sbalzo, longitudinale, 6 cilindri orizzontali contrapposti, alesaggio e corsa 96x82,8mm, cilindrata 3596 cm³, 345 CV a 6900 giri/min, rapporto di compressione 11,3:1, distribuzione 4 valvole per cilindro con doppio albero a camme in testa e comando a catena, alimentazione iniezione elettronica, accensione elettronica, raffreddamento a liquido, lubrificazione a carter secco.

TRASMISSIONE: trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio manuale in blocco col differenziale a 5 marce.

SOSPENSIONI E FRENI: anteriori MacPherson, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice. Posteriori a ruote indipendenti, schema Multilink, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice. Freni a disco sulle quattro ruote.

RUOTE E PNEUMATICI: anteriori 205/50 - 17, posteriori 255/40 - 17.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4430mm, larghezza 1765mm, altezza 1305mm, passo 2350mm, peso 1345kg.

PRESTAZIONI: 290 km/h.

PORSCHE 911 (991) CARRERA S (2012)

MOTORE: posteriore a sbalzo, longitudinale, 6 cilindri orizzontali contrapposti, alesaggio e corsa 77,5mm, cilindrata 3436 cm³, 400 CV a 7400 giri/min, rapporto di compressione 12,5:1, distribuzione 4 valvole per cilindro con doppio albero a camme in testa e comando a catena, alimentazione iniezione elettronica, accensione elettronica, raffreddamento a liquido, lubrificazione a carter secco.

TRASMISSIONE: trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio automatico in blocco col differenziale a 7 marce.

SOSPENSIONI E FRENI: anteriori MacPherson, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice. Posteriori a ruote indipendenti, schema Multilink, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice. Freni a disco sulle quattro ruote.

RUOTE E PNEUMATICI: anteriori 235/40 - 20, posteriori 285/35 - 20.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4491mm, larghezza 1808mm, altezza 1303mm, passo 2450mm, peso 1380kg.

PRESTAZIONI: 302 km/h.