

*Belle e
possibili*

di Valerio Alfonzetti
foto di Giancarlo
Reggiani



*Costruita per esaltare il
piacere della guida, la
Porsche Speedster è andata oltre*

Garantite forti emozioni

■ *Parabrezza
bassissimo e mol-
to inclinato, gu-
scio posteriore a
copertura della
capote, rendono
inconfondibile la
911 Speedster.
In questo servi-
zio è riportata la
versione Carre-
ra 2 prodotta
in 1000 esempla-
ri solo nel 1992.*

Non è facile esprimere con parole il fascino e il piacere di guidare una Novecentoundici Speedster: un'esaltazione della guida a cielo aperto? La sublimazione della sensualità a quattro ruote? Di più, bisogna viverla, la Speedster e provarne l'emozione, per assaporare quel feeling che solo una 911 può scatenare, quelle sensazioni che afferrano per non lasciarci più e quel sound inimitabile del 6 cilindri raffred- ➤





■ Carrozzeria, cerchi e guscio dei sedili erano disponibili in cinque tinte pastello: nero, blu marittimo, rosso, bianco, giallo, più i colori metallizzati come optional. Le Speedster importate in Italia avevano tutte cerchi color argento.



◀ dato ad aria, inconfondibile e inebriante come la voce di un'orchestra di soli fiati. Proprio quello che volevano i responsabili della Porsche quando, all'inizio degli Anni

“ Bisognava fornire pane per i denti di chi voleva uno spider capace di dare sensazioni forti ”

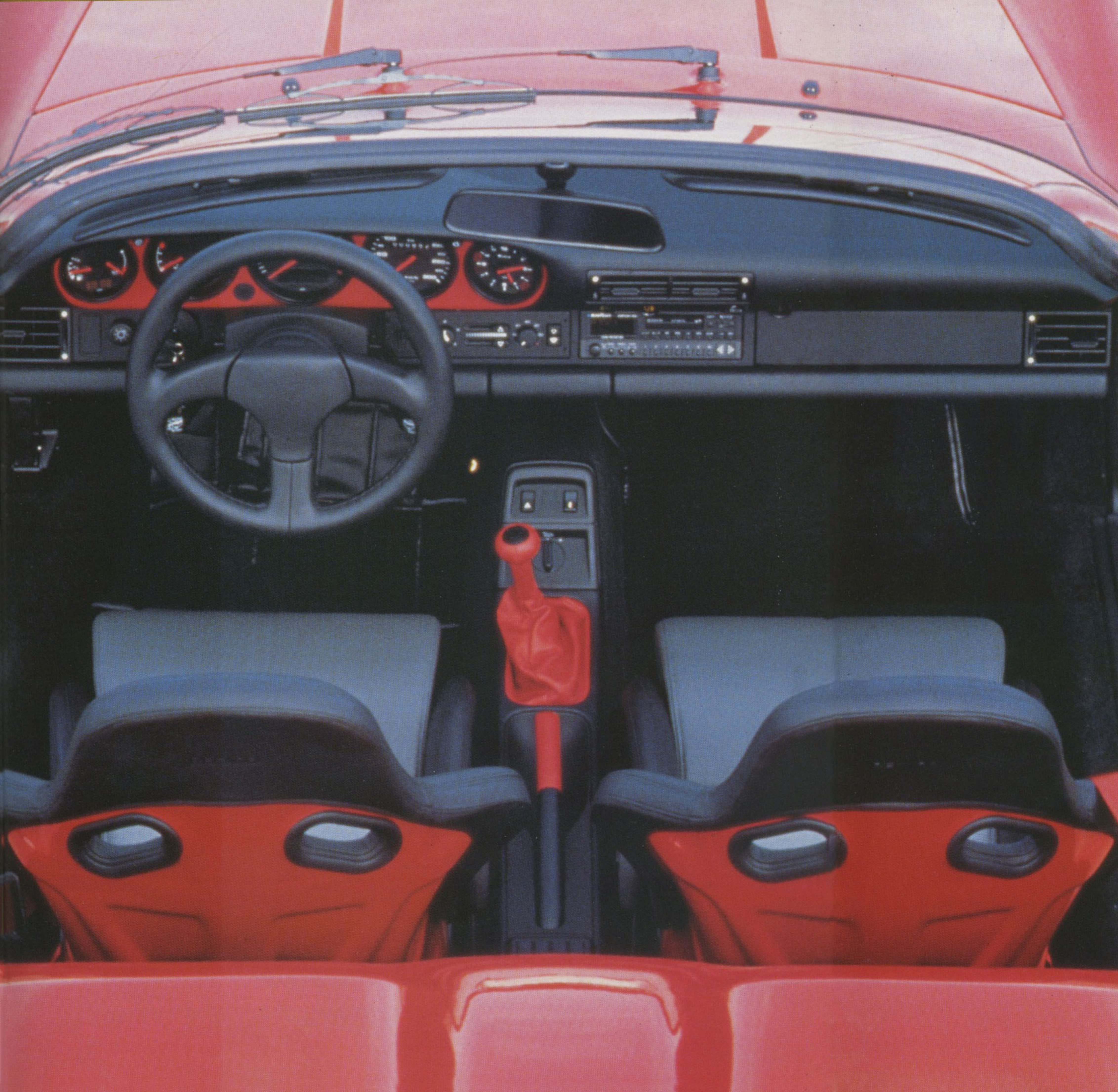
80, Anatole Lapine, responsabile del Centro Stile, propose una versione aperta ed essenziale della 911. Helmut Bott, responsabile del centro ricerche di Weissach non ebbe alcun dubbio nel dare il via al progetto, che avrebbe richiesto peraltro limitate risorse finanziarie, in quanto si stava contemporaneamente progettando la 911 Cabrio. L'idea era di riproporre in chiave esclusiva quelle caratteristiche di essenzialità e spartanità tipiche di una sportiva pura che, via via, la 911 aveva perso per rincorrere lusso e comfort.

Quindi niente più condizionatore, vetri elettrici, poltrone imbottite e capote elettrica multistrato che isola dall'esterno come un tetto metallico. Bisognava fornire pane per i denti di chi desiderava ancora provare su uno spider sensazioni molto vicine a quelle offerte da una maximoto, cui il boxer sei cilindri e il comportamento particolare della 911 su strada già in parte si avvicinavano.

Il modello cui ispirarsi, d'altronde c'era e ben ricco di mito e fascino: la Speedster che negli Anni 50 aveva conquistato gli USA, una versione spartana della 356, che riprendeva il parabrezza molto basso e le caratteristiche di essenzialità della 356 numero 1 costruita a Gmünd, in Au- ➤

■ Di serie c'erano ABS, alzacristalli elettrici, lavafari, predisposizione impianto radio con 6 altoparlanti, chiusura centralizzata, sedili Recaro rivestiti in pelle, servosterzo. Optional il climatizzatore automatico, il cambio Tiptronic, i sedili comfort. La Speedster con il climatizzatore costava, in Italia, circa 130 milioni. Oggi è quotata intorno ai 100.





■ La plancia, uguale a quella di tutte le 911, presenta un volante dal disegno originale a tre razze. Notare i sedili anatomici con guscio in vetroresina verniciato nel colore della carrozzeria, i medesimi montati sulle Carrera RS.



◀ stria. Le motivazioni commerciali della Speedster del 1952 erano però profondamente diverse da quelle degli Anni 80. Allora era stato l'importatore degli USA Max Hoffmann a chiedere una versione semplificata della 356 per contrastare la concorrenza dei piccoli spider inglesi. Trent'anni dopo si volevano recuperare quote di mercato perse, con una versione speciale più spartana ma particolarmente allettante dal punto di vista stilistico, senza abbassare il prezzo. E per rendere ancora più intrigante l'offerta si decise di annunciare la produzione in un numero limitato di esemplari.

La 911 Speedster apparve al Salone di Francoforte del 1987 sotto forma di prototipo destinato a un test di mercato, con carrozzeria di colore bianco perlato. Lasciò a bocca aperta, soprattutto per

quello spirito fortemente sportivo che molti non riconoscevano più nelle comode e confortevoli 911, 944, 928. Il successo fu tale che furono venduti praticamente tutti gli esemplari previsti per il 1989, circa mille. Ai Saloni di Ginevra e Torino, nella primavera del 1988, apparve quindi la versione definitiva, affiancata dalla Turbo-look con parafranghi allargati, freni e pneumatici della Turbo.

“ Il successo fu tale che in pochi giorni fu venduta la produzione del 1989 ”

Con il parabrezza ancora più piccolo e la carenatura del posto destro, l'annunciata versione per le competizioni Clubsport, gare organizzate dai vari Club Porsche europei, non fu realizzata che in pochissimi esemplari. Le differenze fra la Speedster e la normale 911 Cabrio 3.2 (231 CV, 245 km/h) si limitavano esclusivamente alla carrozzeria, di 70 kg più leggera e con un baricentro spostato molto più basso.

La Speedster era concepita come una due posti secchi ed era dotata di una capote molto piccola e sfoderata, ripiegabile manualmente e alloggiata sotto una caratteri- ▶

■ La capote della Speedster era manovrabile solo manualmente con un meccanismo veloce e perfetto. Rispetto alla Carrera 2 Cabrio le differenze si limitavano a interventi nella parte superiore della scocca e a un peso inferiore di 70 kg.





■ La Speedster era alta solo 1,32 metri con capote chiusa, lunga 4,25 e larga 1,65. Il peso era di 1350 kg. Il serbatoio benzina era di 77 litri o, in opzione, di 92.

« stica carenatura in materiale plastico. Il parabrezza, più basso di 8 cm e più inclinato di 5° rispetto alla normale cabrio, era smontabile con gli attrezzi di bordo e fissato con un'esile cornice in alluminio. Molto più piccoli anche i vetri laterali, azionabili con le manovelle e privi di deflettore.

La produzione della Speedster ebbe inizio nel 1989 per concludersi a fine anno. Fu prodotta in circa 1650 esemplari, dei quali non più di 150 in versione "slim", cioè con scocca normale, e 1500 nella più appagante versione Turbolook. Il limitato numero di esemplari disponibili ne accrebbe il successo, anche perché erano gli anni in cui si era giunti al furore per le serie limitate e a fronte di un prezzo di listino di poco meno di 90 milioni, la Speedster raggiungeva quotazioni di 120/130 milioni. "Oggi però una prima serie è quotata intorno agli 80 milioni", sostiene Giuseppe Vezzini della Porsche Sportwagen di Milano, "ma nonostante tutto, non è assolutamente facile trovarne una in vendita".

“Visto il successo, l'operazione Speedster fu ripetuta nel trentennale della 911”

Visto il successo, l'operazione Speedster fu ripetuta in occasione del trentennale della 911, per l'anno modello 1993, apparso, com'è consuetudine della casa tedesca, nell'autunno del 1992. La Speedster 3.6, protagonista del nostro servizio fotografico, aveva perso però le caratteristiche molto spartane della prima versione. Restavano i sedili sportivi, gli stessi della 911 Carrera RS con guscio verniciato nel colore della carrozzeria, i due posti secchi, il parabrezza piccolo, il guscio posteriore e la capote claustrofobica; il volante di serie era a tre razze, di disegno esclusivo ma era disponibile quello con airbag; alzacristalli elettrici, climatizzatore, servosterzo e ABS di serie eliminarono quella differenza di peso con la cabrio normale. Restava inalterato, invece, il fascino della sua formula, soprattutto per l'Italia, dove l'importatore aveva imposto i cerchi nel classico colore argento anziché nella stessa tinta della carrozzeria.

Della Speedster Carrera 2 furono prodotti circa 1000 esemplari, oggi quotati intorno ai 100 milioni. Guidarla è come sognare: progressione favolosa, assetto di guida perfetto, freni eccellenti e il vento che si fa sentire fortemente nell'abitacolo appena si superano di poco i 140 all'ora...



■ La 356 Speedster del 1953, un modello che sfonderà anche nel cinema.

1948: Nasce la prima Porsche. È uno spider con motore centrale derivato direttamente dal 4 cilindri boxer della Volkswagen.

1951: Inizia la produzione della 356 Cabrio con motore posteriore. La cilindrata è di 1286 cc per 44 CV e 160 km/h.

1953: La Speedster è una 356 spider molto essenziale e sportiva, caratterizzata dal parabrezza aerodinamico e molto basso. Motori 1300 o 1500 cc e potenza fino a 70 CV.

1961: La 356 cabriolet raggiunge il top con la Carrera 2, motore 4 cilindri 2 litri

Una dinastia con radici lontane

quadrialbero, 130 CV, 200 km/h.

1965: Nasce la versione aperta della 911: è la Targa con roll-bar centrale, tetto asportabile e lunotto ripiegabile. Motore 2 litri 6 cilindri boxer, ma c'è anche la 912 1.6 4 cilindri.

1968: In ossequio al mercato USA, le Targa hanno il lunotto rigido e motore 2,2 litri.

1982: Il Salone di Ginevra tiene a battesimo la 911 Cabriolet. Il motore è un tre litri



■ La 356 Cabriolet SC del 1964 è l'ultima versione aperta prima della 912.

da 204 CV. La Targa resta in produzione.

1983: La 911 cabrio è una 3.2 litri, quattro alberi a camme in testa e assume il nome di Carrera. Ha 231 CV e fa i 245 all'ora.

1984: Disponibile l'allestimento Turbo look per la 911 Targa e Cabriolet: parafranghi e cerchi allargati, freni derivati dalla 917.

1987: Il motore 3.3 Turbo da 300 CV e 260 km/h è disponibile anche per le Targa e Cabriolet. Saranno le Porsche aperte più potenti prodotte in serie sino a oggi.

1987: In settembre debutta il prototipo della 911 Speedster con motore 3.164 cc e 231 CV. Entra in produzione l'anno successivo.

1989: La 911, Cabrio e Targa, cambia notevolmente nel look e nella tecnica: disponibile anche in versione Carrera 4 a trazione integrale ha motore 3,6 litri da 250 CV, servosterzo, ABS e una velocità di 260 km/h.

1991: Anche la Carrera 2 Cabriolet è di-



■ La più recente 911 Cabriolet Carrera 4 con motore 3,6 litri da 285 CV per 275 km/h.

sponibile con Turbo look e cambio Tiptronic.

1992: Debutta la Carrera 2 Speedster disponibile con cambio Tiptronic, ultima versione, per ora, a portare quel mitico nome.

1993: La 911 Cabriolet cambia ancora look, con la versione ancora oggi in produzione. Scompare la versione Targa.

1996: Debutta la tanto attesa Boxster, che ripropone i concetti filosofici delle Speedster, aggiornandoli agli Anni 90.

■ La scritta posteriore che riproponeva il logo dei modelli Anni 50. Un delitto sopprimerla. Lo spoiler posteriore usciva automaticamente al raggiungimento degli 80 km/h come in tutte le 911 Carrera 2 e 4.

