

SUPERCAR

tutto

PORSCHE

La rivista dei porschisti

PROVA E DOSSIER

**NUOVA
911**



SPECIALE CABRIO:

356B, CARRERA 3200, 964 SPEEDSTER, 997 PDK



N. 43 - Anno X - Bimestrale
€ 7.00 Italy only - Poste Italiane SpA
Spedizione in Abbonamento Postale
D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1, DCB Milano
ISSN 1590-3656

964 SPEEDSTER SLIM

911-964 "ROADSTER"



NELL'ERA DELLE 911 "MODERNE" (DALLA 911 3.2 IN POI) EMERGONO
ALCUNE PUNTE DI DIAMANTE TALI DA ESSERE CONSIDERATE VERI E PROPRI TESORI;
LA 964 SPEEDSTER (2 POSTI SECCHI) È UNA DI QUESTE: RARA, STUPENDA, PREZIOSA

DI ALESSANDRO RIGATTO FOTO ALVENG

Speedster



*SULLA BASE DELLA CARRERA 2
Con il parabrezza abbassato, la
964 Speedster risulta più bassa di 4
cm. La meccanica è la stessa della
Carrera 2: 6 cilindri boxer, 3.600
cc, raffreddamento ad aria, 250 Cv,
310 Nm, 1.350 kg.*

9 Il Speedster, ovvero la quintessenza della 6 cilindri boxer decapottabile, il massimo che l'appassionato della "Elfer" possa desiderare quando decida di mettersi al volante di un'auto da gustare aperta, da guidare quasi esclusivamente en-plein-air, dimenticando autostrade e percorsi a scorrimento veloce. Se la 356 Roadster è la Porsche d'epoca classica da collezione, la 911 Carrera 3.2 è una Cabrio un po' naif, acquisto perfetto per chi cerca

un esemplare né nuovo, né d'epoca per un uso molto frequente, anche quotidiano, la 964 "Roadster" del '93 è un sicuro assegno circolare, moderno pezzo da collezione da custodire con gelosia.

ULTIMA SPEEDSTER

La 911 Speedster generazione 964 è uno dei modelli più amati, più rari e al tempo stesso più controversi nella storia della leggendaria "nove-undici". È succeduta alla

prima 911 Speedster del 1989 basata sulla gamma con motore 3.2 della Carrera da 231 Cv (217 Cv con catalizzatore). Nell'ottobre del 1992, quando la famiglia delle 964 stava per essere pensionata a favore delle più moderne 993, la Speedster fu lanciata con presentazione in pompa magna al Salone di Parigi. All'epoca, Porsche AG dichiarò che la produzione sarebbe stata limitata a un massimo di mille esemplari, contro i 2.100 della prima 911 Speedster

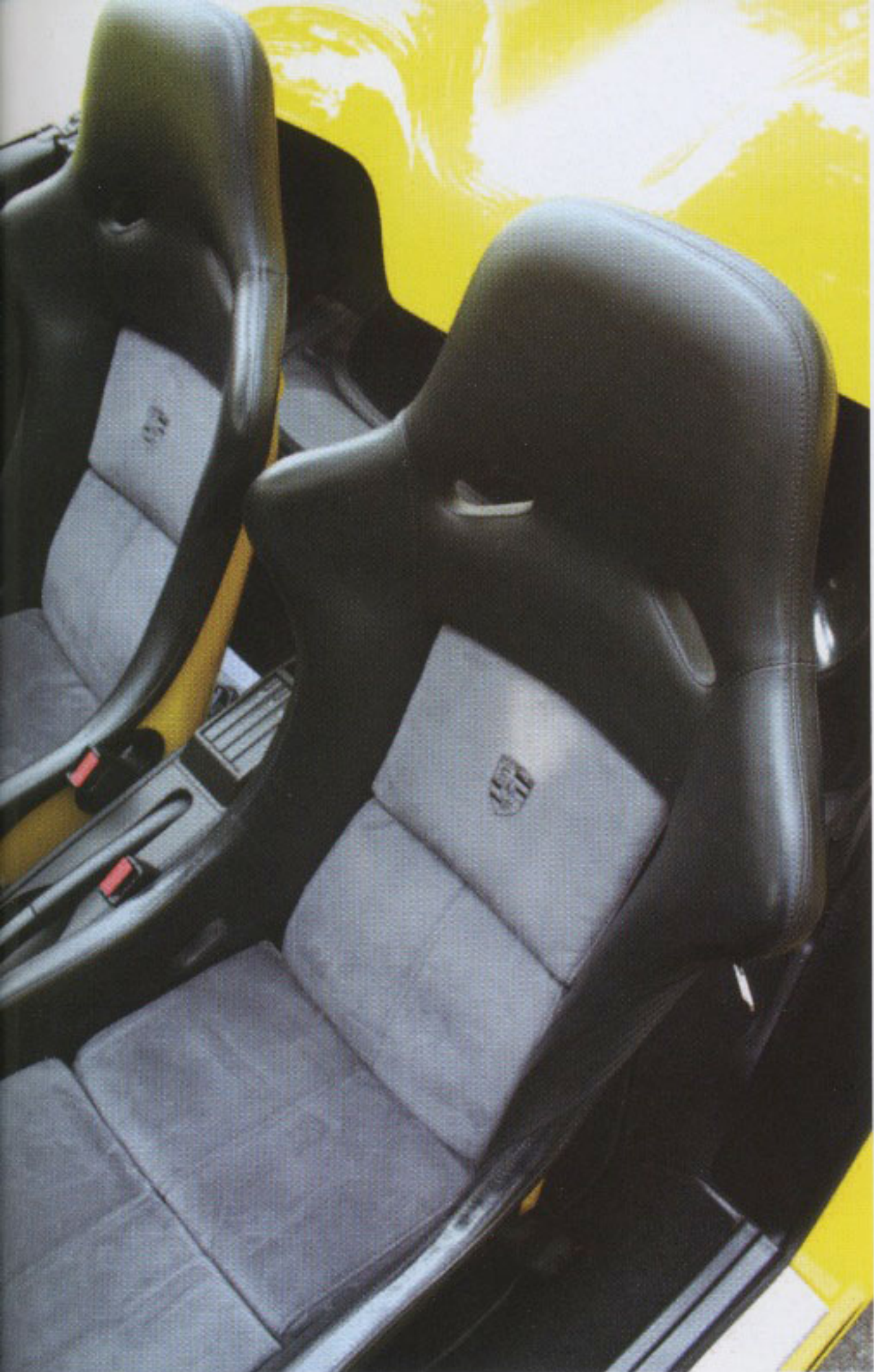
(distribuiti tra "molte" Turbolook e "poche" Slim), anche al fine di renderla più rara, esclusiva e desiderabile. Gli ingredienti di base della vettura erano in gran parte ispirati all'idea di semplicità e leggerezza, come per la prima 356 Speedster.

SI PARTE DALLA CARRERA 2

Dunque: autotelaio della Carrera 2 modello 964, parabrezza più basso rispetto alla 964 Cabriolet, ma fisso, capote monostrato,

impostazione a due posti secchi, copertura rigida della capote con un elemento in fibra di vetro, verniciato in tinta vettura, dal caratteristico stile a doppia gobba ispirato al modello precedente. Il meccanismo di apertura e chiusura della capote in tela, rivisto o migliorato rispetto alla precedente "Elfer", consente manovre (rigorosamente manuali) più semplici e agili per la trasformazione dell'auto da aperta a chiusa, al punto che in un paio di minuti anche una per-

sona singola riesce a effettuare l'operazione. Il perfezionamento del "sistema capote" ha permesso alla Speedster model-year 1993 di ottenere altri importanti benefici in termini pratici: nei test per la verifica dell'impermeabilità con pioggia artificiale la 964 diede risultati appena inferiori a quelli conseguiti con la Cabriolet dotata di un mantice ben più sofisticato, testimoniati dalla quasi completa sparizione di infiltrazioni di acqua all'interno. Di fatto le nuove guarni-



STESSO PESO, PIÙ ESSENZIALE
La Speedster, pur avendo lo stesso peso della Carrera 2 Cabriolet (1350 kg), è stata concepita come modello con allestimento più semplificato, seguendo l'ideale filosofia della 356 Speedster del '55. Le novità: interno porta della RS, sedili sportivi a guscio, piccolo volante a tre razze senza airbag, eliminazione dei sedili posteriori, sostituiti dall'originale copricapote con forma a doppia gobba, capote manuale

SCHEDA TECNICA

MOTORE: M64/01 (Tiptronic: M64/02), posteriore, longitudinale, a sbalzo, 6 cilindri Boxer. Alesaggio x corsa: 100 x 76,4 mm. Cilindrata: 3.600 cc. Distribuzione: monoalbero a camme in testa, 2 valvole per cilindro, punterie meccaniche. Alimentazione: iniezione elettronica multipoint DME. Potenza: 250 Cv a 6.100 giri. Coppia: 310 Nm a 4.800 giri. **CORPO VETTURA:** telaio a scocca portante in acciaio. Sospensioni: ant. McPherson, post. a bracci obliqui. Freni: 4 dischi (Ø

ant/post 298/299). Ruote: ant. 7J x 17, post. 8J x 17. Pneumatici: ant. 205/50 ZR 17, post. 255 40/ZR 17. **TRASMISSIONE:** trazione posteriore. Cambio: tipo G50/03, 5 marce + RM (Tiptronic). **DIMENSIONI:** lung. 4.250 mm, largh. 1.652 mm, alt. 1.280 mm, passo 2.272 mm, Peso a vuoto: 1.350 kg. **PRESTAZIONI:** velocità max. 260 km/h (256), 0-100 km/h in 5"7 (6"6) sec. Consumi (norme DIN): medio 11,5 l/100 km (11,4), urbano 17,1 l/100 km.

COLORI

STANDARD:

X4 speed Yellow, S8 Riviera Blue, T3 Amaranth Violet, G1 Guards red, A1 Black, P5 Grand Prix White

SPECIAL ORDER:

Q9 Slate Grey, Metallic, F8 Midnight Blue Metallic, D3 Iris Blue Metallic, K6 Aventura, Green Metallic, A8 Polar Silver Metallic (PIÙ COLORI SU CAMPIONE)

INTERNI:

LEATHERETTE (VINYL) STANDARD: Chestnut Brown, Midnight Blue, Black, Classic Grey. LEATHERETTE, 2 TONI: Midnight Blue / Marble Grey, Black/Marble Grey. LEATHER, OPTIONAL: Chestnut Brown, Midnight Blue, Black, Classic Grey

SPECIAL ORDER:

Flamenco Red, Cedar Green, Provence Blue/Midnight Blue, Provence Blue/Black, interni customizzati su campione a richiesta, carpets-tappetini, Classic Grey, Midnight, Blue, Marble Grey, Black, Cashmere Beige, Chestnut Brown

ACCESSORI

MP08 Differenziale autobloccante attivo

MP14 Sedili riscaldabili

MP15 Sedili a regolazione elettrica

M058 Paraurti ad assorbimento d'energia

M224 Differenziale ABD

M333 Radio Blaupunkt Paris RCR42

radio cassette

M334 Radio Blaupunkt Bremen RCM42

radio cassette

M383 Sedile sportivo sinistro

M387 Sedile sportivo destro

M437 Sedile a regolazione elettrica sinistro

M438 Sedile a regolazione elettrica destro

M454 Cruise Control

M490 Sistema Radio Loudspeaker

M498 Eliminazione scritta

di identificazione

*Fonte USA: la denominazione originale è in lingua tedesca

M545 Serbatoio da 92 litri

M567 Parabrezza colorato atermico

M573 Climatizzatore automatico

M586 Sedile sinistro con

supporto lombare

M513 Sedile destro con supporto lombare

M613 Telefono

cellulare Porsche, Motorola D-Netz (solo

per la Germania)

M659 Computer

di bordo, di serie con cambio Tiptronic

M692 CD-Changer (solo con M334

o M490)

M693 Radio Blaupunkt London RMD42

con lettore di CD

zioni di maggiori dimensioni poste all'altezza dei finestrini laterali non permisero più all'acqua di penetrare nell'abitacolo, neppure sotto la pressione dell'aria di avanzamento. Praticamente ermetiche anche le chiusure della copertura in fibra di vetro del copricapote e della capote stessa, grazie ai nuovi fissaggi. Sul piano tecnico, il motore 6 cilindri boxer di 3,6 litri (sigla M64/01) è lo stesso utilizzato sulle altre 964 Carrera 2 e 4, con raffreddamento ad aria, 250 Cv di potenza massima a 6.100 giri, 310 Nm di coppia massima a 4.800 giri, 260 km/h di velocità massima e un tempo di soli 5"7 nell'accelerazione da 0 a 100 km/h, (il chilometro con partenza da fermo viene coperto in 25"2).

IL PESO NON CAMBIA

Il tutto con un peso di 1.350 kg a vuoto, senza alcuna variazione rispetto alla Carrera 2 Cabriolet. Il progetto Speedster, originariamente mosso dall'obbiettivo di ridurre sensibilmente il peso della vettura, non aveva nel contenimento del peso la sua principale ragion d'essere. È piuttosto il diverso feeling che, al volante o sul sedile del passeggero, si ha con l'universo che circonda la vettura e che proprio per questo merita di essere vissuto nel modo più coinvolgente, come quello fornito da strade alpine

deserte, non certo quello rappresentato dalle autobahn, dove all'occorrenza si può ancora lanciare la 964 Speedster alla sua velocità massima. Sensazioni consentite, al piccolo trotto o al galoppo, dal parabrezza più basso e quindi meno protettivo rispetto alle correnti d'aria che investono la vettura, dall'impostazione più "intima" a due posti secchi e dal sound più penetrante, che arriva dritto al cuore, complice il vuoto prevalente che c'è tra i sedili e il motore. Novità assoluta di questa rara 964 è la disponibilità del cambio Tiptronic: si tratta dunque della prima (e per ora unica) interpretazione del modello priva del pedale della frizione. L'automatico-sequenziale "made in Zuffenhausen" è un semplice cinque marce con ingranaggi epicicloidali e convertitore di coppia, capace di migliorare il comfort di viaggio nel caso di frequenti spostamenti nel traffico caotico di grandi città e tangenziali urbane (circostanze piuttosto anomale per l'utente-tipo di questa speciale versione della 911). Però penalizzante sul fronte delle prestazioni: come per la Carrera 2 Tiptronic Cabriolet, la velocità di punta scende a 256 km/h (26"2 sul chilometro da fermo). Il gruppo motopropulsore delle Speedster Tiptronic è siglato M64/02. Curioso notare che lo svantaggio viene accumulato quasi completamente in

fase di partenza, visto che nove decimi di secondo vengono persi già nell'avanzamento fino a 100 km/h (6"6). Ben altri tempi rispetto al nuovo PDK a 7 marce della rinnovata 997 model-year 2009. In Germania il prezzo della Speedster Tiptronic, nel marzo del 1993, era di 140.660 marchi tedeschi, contro i 134.000 della versione con cambio manuale: una differenza di 6.660 marchi, identica del tutto a quella praticata sui modelli più economici della famiglia 964, ma non del tutto giustificata dalla qualità della trasmissione, anche se allora sul mercato non si trovavano trasmissioni straordinariamente migliori.

SPARTANA, GENUINA

Al di là del sistema di apertura delle porte, volutamente rudimentale per via della maniglia in tessuto (la stessa configurazione della 964 Carrera RS) e dei sedili sportivi a guscio con schienale verniciato, il livello di finitura e di allestimento della 964 Speedster è allineato a quello dei modelli Carrera 2 e Carrera 4, con alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, allarme con diodi luminosi nei pulsanti di chiusura delle porte. Tra le dotazioni di sicurezza spicca l'ABS (mancano, invece, gli airbag mentre il volante di serie è il piccolo tre razze della 964 Turbo S senza airbag). In opzione,



tra l'altro, sedili completamente rivestiti in pelle, climatizzatore semiautomatico, sedili riscaldabili e computer di bordo. Possedeva anche altre "options" molto apprezzate dalla clientela, come il serbatoio carburante maggiorato a 92 litri (accessorio presente sull'esemplare di queste pagine). Concepita dalla Casa e intesa a tutti gli effetti come una variante della 964 Carrera 2 Cabriolet, la Speedster è di fatto una "Option M503" sulla base di quest'ultima, anche se tutti gli esemplari di Speedster sono identificabili con una propria numerazione di telaio che prevede come sempre distinzioni tra le versioni per il mercato nordamericano e per il resto del mondo.

DUE VERSIONI

Della Speedster vennero prodotte due versioni: la "slim", relativamente più comune, e la "Turbo Look", quest'ultima molto caratterizzata sul piano estetico, con i parafranghi larghi tipo Turbo (vedi TuttoPorsche n.5) di

NUMERI DI TELAIO
964 Speedster "resto del mondo":
WPOZZZ96ZRS455001-5581
964 Speedster USA + Canada:
WPOCB296*RS465001-5469

cui sono stati prodotti circa 20 esemplari, tra i quali si segnala un piccolo lotto con guida a destra. La produzione della 964 Speedster cessò nel gennaio del 1994, quando uscirono di scena anche la Carrera 2 Cabriolet, la Turbo 3.6 (vedi TuttoPorsche n.16) e la "30 Jahre", ossia la Carrera 4 Coupé Turbo look celebrativa dei 30 anni del modello 911 (vedi TuttoPorsche n.12): da quel momento il reparto carrozzeria lavorò esclusivamente sul modello 993. Della 964 vennero costruiti circa 936 esemplari. Una curiosità: la 964 Speedster non ebbe all'epoca un seguito eccezionale, al punto che non riuscì a meritarsi una copertina

del bimestrale aziendale Christophorus neppure nel mese della presentazione. Il numero 239, infatti, reca sulla cover una bella foto di una 968 CS di colore bianco, mentre alla 911 Carrera 2 Speedster, così è definita negli "strilli di copertina", sono dedicate solo due pagine interne più la scheda tecnica. Sorte non migliore per l'edizione italiana pubblicata nel maggio del 1993: due pagine e soltanto una piccola citazione non fotografica in copertina.

PREZIOSA

I punti di vista di allora non sono gli stessi di oggi: nel comparto delle 964, assieme a RS e Turbo S, la Speedster è considerata un autentico tesoro da collezione, con quotazioni mediamente nell'ordine di 50.000 euro, che possono superare anche 60.000 nel caso di esemplari con meno di 10.000 chilometri e che conservano ancora un'inconfondibile "puzza" di nuovo nell'abitacolo.