

La serie Porsche 911 Carrera

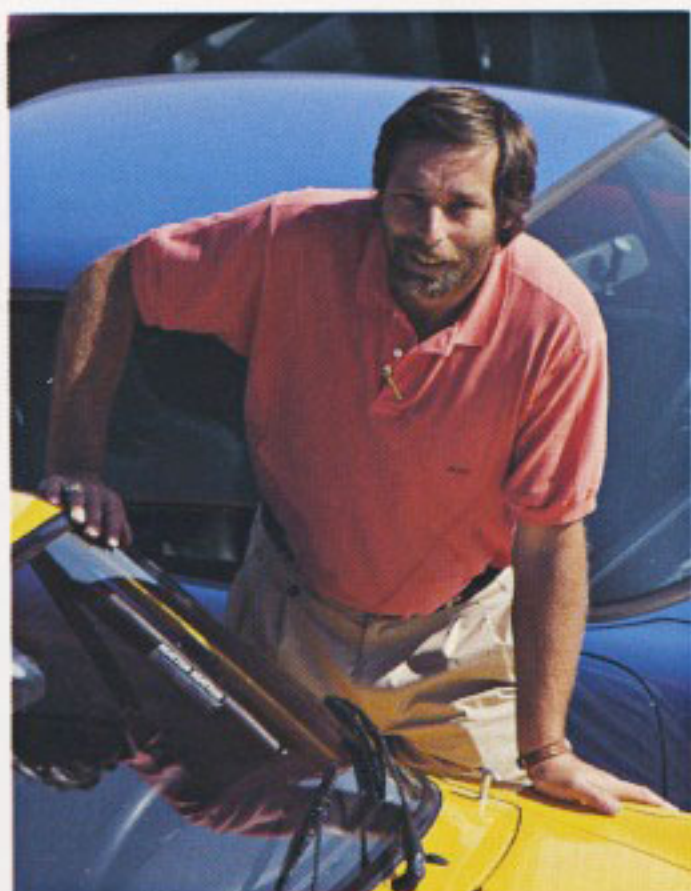
# RITRATTO DI FAMIGLIA



*La Porsche 911 fu disegnata 28 anni fa ed è ancora, grazie agli straordinari aggiornamenti tecnici, un'auto intramontabile. Abbiamo messo a confronto sulla pista di Weissach, in Casa Porsche, tutta l'attuale produzione della «911»: dalle Carrera «2» e «4», alla «RS», alla «Lightweight», alla «Cup». Porsche per viaggiare, per correre, per assaporare il raro piacere della guida. Un pilota ci aiuta a scegliere.*

*di Pierre Diendonné  
Foto di Alberto Martinez*

«Sono trascorsi molti anni — ha scritto il professor Ferry Porsche (figlio del grande Ferdinand) — da quando la Porsche 911, ancora con la denominazione 901, fu presentata al Salone di Francoforte del 1963. Per noi costituiva un grande passo avanti. Era infatti la prima vettura studiata e sviluppata dalla società Porsche



partendo da un semplice foglio bianco. Fino ad allora la nostra produzione di serie si era limitata alla 356, sviluppata da una prima versione basata quasi esclusivamente su organi e insiemi meccanici del Maggiolino Volkswagen concepito da mio padre». La prima vera Porsche ha avuto e ha ancora una carriera intramontabile. Poche auto sono sembrate così «definitive», capaci di attraversare 28 anni di cambiamenti di gusto e di linee, senza accusare colpi. Addirittura, osservando i disegni che anticipa-

no la nuova Porsche che dovremmo vedere nel 1994, ci ritroviamo l'impronta, diremmo l'«anima», della gloriosa «911». E pensare che la Porsche più popolare del mondo ha rischiato di nascere berlina. Una volta Ferry Porsche raccontò al pilota Paul Frère che il figlio Butzi (soprannome di famiglia di Ferdinand Alexander Porsche e at-



tuale presidente del comitato di sorveglianza della Casa) aveva disegnato il prototipo della 911, detto Tipo 7, come un coupé 2 + 2. Ma l'ingegner Erwin Komenda l'aveva lentamente modificato. «L'auto a 4 posti — spiegò Ferry Porsche — nella quale a poco a poco si era trasformato il progetto di Butzi, si indirizzava a un mercato che non era il nostro e noi non avevamo alcuna intenzione di fare concorrenza alla Mercedes sul suo stesso terreno». Rimesso «in riga» Komenda, la «911» poteva iniziare la

### 911 CARRERA 2 COUPÉ TIPTRONIC

**Motore:** 6 cilindri boxer.  
**Cilindrata:** 3600 cc.  
**Potenza max:** 250 CV a 6100 giri.  
**Velocità max:** 260 km/h.  
**Accelerazione:** 0-100 km/h 5,6 sec.  
**Peso:** 1350 chili.  
**Prezzo:** L. 121.550.000.

### 911 CARRERA 4 COUPÉ

**Motore:** 6 cilindri boxer.  
**Cilindrata:** 3600 cc.  
**Potenza max:** 250 CV a 6100 giri.  
**Velocità max:** 260 km/h.  
**Accelerazione:** 0-100 km/h 5,7 sec.  
**Peso:** 1450 chili.  
**Prezzo:** L. 129.416.000.



Carrera 2, solo per fare un esempio, è offerta con cambio manuale o trasmissione automatica Tiptronic, nelle versioni coupé, Targa o cabriolet.

#### LA GAMMA 911

Il fenomeno nuovo per questa Porsche, che continua a eclissare tutte le altre dopo il rilancio iniziato con la Carrera 4 nel 1988, è la presenza di versioni che coprono nicchie particolari come la Turbo, la Carrera RS, la Carrera 4 «Lightweight» e il modello «Cup» destinato ai circuiti. È co-



*Nella pagina a fianco, Jürgen Barth, responsabile del reparto «Competizione Clienti». La Carrera 2 e il cambio «Tiptronic». In questa pagina, particolari della Carrera 4. I cerchi «Cup», montati per la prima volta sulla «959», equipaggiano tutte le Carrera 911, serie 1992.*

me dire che oggi esiste una 911 per tutti i gusti e per quasi tutti gli usi. Andando a Weissach, in Casa Porsche, abbiamo voluto mettere su una passerella ideale l'attuale produzione: un confronto tra le caratteristiche di tutte le 911 che ci aiuta a capire il fascino unico che ancora, instancabilmente, continuano a offrire. Le abbiamo provate, portandole al limite, sulla pista della Casa e poi ne abbiamo discusso con Jürgen Barth, responsabile del reparto Competizione Clienti. Barth, vincitore di

una 24 Ore di Le Mans, è anche uno dei grandi esperti del «fenomeno Porsche». Ha infatti cominciato ad appassionarsi da ragazzino, spinto dal padre Edgar. Prima di metterci al volante diamo un'occhiata alla gamma offerta dalle Porsche Carrera. C'è dunque la categoria delle 911, la cui vocazione è quella di favorire un uso di «tutti i giorni»: sono la Carrera 2 e la Carrera 4, ricche di accessori che giungono fino ai rassicuranti «air-bag» tanto per il conducente che per il passeggero.





La Carrera RS, derivata dalla «2» è una versione sportiva che rinuncia al confort di alcuni allestimenti per ottenere una diminuzione di peso di circa il 10 per cento (1220 kg). Come la sua illustre antenata degli anni Settanta, è la Carrera nella forma più pura e spoglia. Una stradale formidabile, sempre pronta a impegnarsi e a divertire in pista. Nata per fornire la base richiesta per l'omologazione sporti-

va nel Gruppo N/GT (1000 esemplari) ha incontrato un tale favore nella clientela più competente da indurre subito la Porsche a costruirne 2500. Quanto alla versione «Cup» (1120 kg) è la «911» pronta per il cliente che vuole correre. Infine la Carrera 4 «Leichtbau» (1100 kg) ha come principale ambizione quella di far divertire il cliente, lontano dalle strade pubbliche e fuori dalle competizioni

ufficiali (vedi Autoin Vogue n° 20). Sulla base di un alleggerimento ottenuto con l'eliminazione di tutto il superfluo (carrozzeria spoglia, niente moquette, niente insonorizzazione, vetri laterali di plexiglas, porte e cofano del bagagliaio di alluminio, cofano del motore di materiale plastico, ecc.) si è mirato all'obiettivo di conservare il maggior numero possibile di elementi meccanici standard e di offrire al cliente la possibilità di giocare con parecchie regolazioni (compensatore di frenata, ripartitore di coppia, blocco dei differenziali, ecc). Il primo problema è quello della scelta nell'ambito delle versioni più «tranquille»: trazione posteriore o integrale, cambio manuale o soluzione «Tiptronic» (offerta solo sulla Carrera «2» e sulla nuova 968).

#### CARRERA «2» E «4»

Solo l'handicap del peso (100 kg in più) gioca a sfavore della 4 ruote motrici, che tuttavia ha un miglior equilibrio sul bagnato. Grazie alla particolare disposizione meccanica, con motore posteriore a sbalzo, la 911 dispone di una buona motricità. Questo fattore riduce un poco l'interesse

per la soluzione 4x4, tranne che in inverno e secondo le località. Il vantaggio delle 4 ruote motrici in condizioni di minore aderenza si paga però con un aumento di peso (1450 kg a vuoto) che influisce sulla vivacità del flat-six 3,6 litri a doppia accensione (250 CV a 6200 giri/min e 31,6 di coppia massima a 4800 giri/min). Per i «Porschisti» puri la «Carrera 2» resta quindi la vera «911».

Lo stesso discorso si potrebbe fare per il cambio Tiptronic. Cronometro alla mano, la comodità dell'automatico si traduce nella perdita qua e là di alcuni secondi. Il Tiptronic può essere usato anche come semiautomatico, lasciando al conducente la possibilità di selezionare manualmente i rapporti. È la strada indicata dalla Formula 1. Ma la Porsche ha avuto un approccio un po' timoroso a questo sistema. All'epoca noi piloti eravamo entusiasti della soluzione PDX applicata alla «962» da corsa: potevamo utilizzare la tradizionale leva o cambiare marcia pigiando sui tasti situati sotto il volante. In attesa della gestione automatica perfetta, il principale vantaggio di una soluzione semiautomatica per una vettura spor-



tiva consiste appunto nel poter cambiare le marce senza staccare le mani dal volante.

Peccato che la Porsche, che pure ne aveva i mezzi, non abbia avuto il coraggio di essere totalmente innovativa, offrendo per prima su una vettura Gran Turismo la possibilità di guidare come faceva Prost sulla Ferrari o Mansell sulla Williams-Renault.

#### 911 TURBO

Sebbene più «educata» nel comportamento, la «911 Turbo» ricorda gli eccessi tecnici, le esasperazioni della ricerca con cui si divertivano gli ingegneri della Porsche sui vari circuiti. Ora è una vettura cittadina e stradale per coloro che se ne infischiano dell'ostentazione un po' volgare del grosso alettone o che sognano i 70 CV supplementari del 3,3 litri turbocom-

#### 911 TURBO COUPÉ

**Motore:** 6 cilindri boxer.  
**Cilindrata:** 3299 cc.  
**Potenza max:** 320 CV a 5750 giri.  
**Velocità max:** 270 km/h.  
**Accelerazione:** 0-100 km/h 5,0 sec.  
**Peso:** 1470 chili.  
**Prezzo:** L. 179.883.000.



*La «911 Turbo» è la versione più potente della «famiglia» con i suoi 320 CV. L'alettone, piuttosto vistoso, è fisso e con una griglia di raffreddamento di grandi dimensioni. Anche i passaruota sono più accentuati rispetto agli altri modelli.*

La Carrera RS si presenta con sedili avvolgenti, portiere più leggere e distanza dal terreno abbassata di 4 cm. I cerchi sono da 17 pollici e i dischi dei freni forati.



### 911 CARRERA 2 RS

**Motore:** 6 cilindri boxer.  
**Cilindrata:** 3600 cc.  
**Potenza max:** 260 CV a 6100 giri.  
**Velocità max:** 260 km/h.  
**Accelerazione:** 0-100 km/h 5,3 sec.  
**Peso:** 1220 chili.  
**Prezzo:** L. 145.976.000.



presso. Più potente, anche più brutale, sebbene il suo livello di confort non sia molto lontano da quello delle Carrera «2» e «4». Come contropartita, il motore non offre una risposta pronta quanto quella dell'aspirato di maggiore cilindrata (3,6 litri). La Turbo denuncia un equilibrio più aspro, consono al suo aspetto aggressivo. La scelta tra la Turbo e una Carrera è un fatto di gusto.

### CARRERA RS

Dopo aver girato sul circuito di Weissach al volante della Carrera 2, della 4 e della 911 Turbo, mi sono bastati pochi metri sulla «RS» per restare af-

fascinato: è lei la «911» da sognare e desiderare. Il suo aspetto, sobrio e puro, è arricchito di dettagli che creano un insieme che suggerisce potenza. La distanza del terreno è abbassata di 4 centimetri, i dischi forati dei freni sono quelli della «911 Turbo», le ruote di 17 pollici di diametro non creano sporgenze antiestetiche. I sedili Recaro offrono in tutte le situazioni la sicurezza di un ottimo contenimento senza essere spartani: elegantemente guarniti di pelle, ma da una parte sola (non sul retro) e non sono ribaltabili. Niente alzacristalli elettrici, né regolazione automatica dei sedili o dei retrovisori. L'apertura delle por-

te è comandata da una cinghia. Ma qualche inevitabile comodità è ancora presente: il riscaldamento e l'ABS. Essenziale ma bella, la «RS» offre il piacere di ritrovare tutto il carattere di una vera Gran Turismo. Il motore è più sonoro, il comportamento più caratterizzato, l'agilità eccellente. Lo sterzo non assistito fa sentire meglio il contatto con il terreno senza essere troppo duro, anche durante le manovre. I freni, con il servofreno ma con pastiglie più dure, sono efficacissimi; le sospensioni ribassate e un po' indurite permettono di sentire meglio tanto i limiti quanto i vantaggi della particolare collocazione della macchi-



### 911 CARRERA 4 LIGHTWEIGHT

**Motore:** 6 cilindri boxer.  
**Cilindrata:** 3600 cc.  
**Potenza max:** 250 CV a 6720 giri.  
**Velocità max:** 210 km/h.  
**Accelerazione:** 0-100 km/h n.d.  
**Peso:** 1100 chili.  
**Prezzo:** L. 295.000.000.



na. Una Porsche che chiede solo di essere pilotata senza essere acrobatica.

### CARRERA CUP

Versione destinata alla Carrera Cup, questa «911» è l'elaborazione corsaiola della «RS». È anch'essa fornita di servofreno, ma non di servosterzo; i sedili sono collocati più in basso e la leva del cambio è un po' arretrata. La frizione rinforzata è meno progressiva. Oltre al rumore derivante dalla mancanza di insonorizzazione e ad uno scappamento più libero, pure in presenza della marmitta catalitica, le principali differenze sono costituite da una sospensione più du-

ra e dall'impiego di pneumatici slick, che consentono una maggiore aderenza. Sono forniti dalla Pirelli.

### CARRERA «LIGHTWEIGHT»

La «Lightweight», ultima evoluzione messa in commercio, è un prodotto esclusivo del reparto «Competizione Clienti» di Jürgen Barth: «L'idea era di fare una «911» giocattolo, capace di resuscitare le sensazioni provate un tempo con la «911 R». È una vettura a scappamento aperto, non utilizzabile quindi sulle normali vie di traffico. Sono stati alcuni fanatici dei club Porsche, soprattutto in U.S.A.

e in Giappone, che ci hanno indotto a fare la Carrera 4 «Leichtbau» (così la chiamano i tedeschi), costruita su ordinazione. Per il momento ne fabbrichiamo una ventina, al prezzo di 285.000 marchi, tasse escluse». (Circa 215 milioni, in Italia 295 milioni Iva compresa). La «Leichtbau» è effettivamente un giocattolo che lascia perplessi, ma che risponde a una nuova domanda. Contrariamente alle vere evoluzioni destinate alle competizioni, l'obiettivo che qui si pone non è il massimo rendimento possibile in conformità a norme regolamentari o a specifiche gare, ma piuttosto il piacere della guida ottenuta sulla base

La «Lightweight» o, in tedesco, «Leichtbau» è auto da puro divertimento. L'alettone è fisso ma con molte regolazioni. In questa versione si concilia la trazione integrale con un peso ridotto al minimo.





dello sviluppo tecnologico e con l'impiego del maggior numero possibile di organi meccanici Porsche di larga diffusione. Grazie all'alleggerimento ottenuto, sono stati giudicati sufficienti i dischi dei freni della Carrera «2» e «4». La pedaliera lascia intravedere i due stantuffi dei freni, non assistiti. Ne risulta un pedale estremamente duro, che sconcerca ancor più per il fatto che, contrariamente ai modelli provati prima, lo sterzo è as-

sistito. (In effetti con la trazione integrale lo sterzo non assistito si mostrerebbe esageratamente duro). Derivato dal tipo «953» della Parigi-Dakar, il cambio mi è parso un po' meno preciso nella selezione della 2<sup>a</sup> e della 4<sup>a</sup>, mentre i rapporti cortissimi favoriscono le accelerazioni a detrimento di una velocità massima di soli 210 km/h. Il rombo dello scappamento aperto, l'abitacolo spoglio, la carrozzeria leggera irrigidita dal roll-bar im-

bullonato, tutto è predisposto per trasmettere sensazioni che rievocano la gloriosa epoca delle «911» impegnate sui circuiti. Guardo le auto straordinarie che ho provato, sono tutte in fila sulla pista di Weissach, simili, ma con personalità e reazioni tanto diverse. Forse nessun altro modello nella storia dell'automobile ha avuto un così elevato aggiornamento tecnico senza «cambiare faccia». E la «911», a 28 anni, è sempre bellissima. ■

## CARA CARRERA, A 17 ANNI PUOI COSTARE ANCHE 250 MILIONI

La progettazione automobilistica attuale è impostata nei minimi particolari. L'aerodinamica, il motore, gli interni sono frutto di calcoli precisi del computer. Belle, comode, veloci ma con un difetto, dopo tre o quattro anni spesso sono già vecchie, sorpassate. Pochissimi modelli riescono a mantenere il proprio fascino nel tempo, ancora meno quelli capaci di accrescerlo: una di queste auto è la Porsche 911, come dimostra l'andamento del mercato dell'usato in questi ultimi anni.

Per poter capire meglio il comportamento dei vari modelli, bisogna fare una giusta distinzione tra quelli destinati o derivati dalle corse e quelli «normali». I primi, interessando il mondo delle competizioni, hanno sempre avuto un mercato più vivo, alimentato dai vari preparatori e gentlemen drivers, mentre i secondi sono stati più volte soggetti alle varie



crisi di mercato. Un esempio di questa differenza può venire dalle aste, e in particolare da una vendita di Coys, svoltasi questa estate, dove una Carrera RSR 3.0 del '74 è stata venduta ad oltre 250 milioni, mentre una Turbo del '78 ha spuntato 40 milioni all'asta Drouot in Francia dell'11 ottobre '90. All'asta tenutasi a Versailles nell'aprile scorso una Carrera 2.7 RS del 1973 ha raggiunto i 100 milioni, mentre i proprietari di una 911 T

Targa 2.4 del 1971, piuttosto male in arnese, hanno ottenuto un'offerta di appena 13 milioni. I modelli che in assoluto hanno riscosso il maggior successo, differenziandosi per l'elevato contenuto storico o tecnologico, sono stati la 550 Spyder del '53 con un valore stimabile a poco meno di un miliardo, la 718 RSK del '58 battuta ad oltre 650 milioni, la 906 del '66 a quasi 900 milioni.

D.F.

### 911 CARRERA 2 CUP

**Motore:** 6 cilindri boxer.  
**Cilindrata:** 3600 cc.  
**Potenza max:** 265 CV a 6100 giri.  
**Velocità max:** 270 km/h.  
**Accelerazione:** 0-100 km/h 4,8 sec.  
**Peso:** 1120 chili.  
**Prezzo:** L. 112.000.000.



La Carrera «Cup» è la versione da corsa della «RS» ed è destinata ai piloti impegnati nel Campionato Carrera Cup. L'abitacolo è caratterizzato da rinforzo tubolare a gabbia, sedile unico Recaro e leva del cambio arretrata.