

SUPERCAR

N. 5 Anno III - Lire 12.000 € 6,20
Sped. in abb. postale - 70% Filiale di Milano



tutto **PORSCHE**

Le più belle immagini dell'Universo Porsche

Su strada con la GT2 • Porsche a Le Mans 2001 • Quotazioni di tutte le Porsche dal 1950 a oggi



Carrera 4S



Prova e dossier 911 cabrio



Speedster story 3.2 - 3.6

**LA NUOVA
911 TARGA**



SPEEDSTER STORY

Un'automobile emozionale
costruita in serie limitata
per soddisfare i desideri
degli sportivi più puri e che oggi
è una delle 911 più ricercate.

Questo servizio
ve la racconta tutta

DI GABRIELE MUTTI
CON FOTOGRAFIE DI SILVANO MAGGI





In questa foto e nelle pagine precedenti, la versione Turbo Look della Speedster 3.2 del 1989. Si può notare la particolare forma del parabrezza e della carenatura posteriore dell'abitacolo

Se a Johann Sebastian Bach sarebbe sicuramente piaciuto guidare una Porsche, altrettanto certamente a Wolfgang Amadeus Mozart sarebbe piaciuto guidare una 911 Speedster. Perché quest'ultima ha in più quel tocco di originalità e di estro che contraddistinguono tutte le opere del giovane genio scomparso prematuramente. Non esistono molte auto al mondo che possano eccitare un appassionato quanto una 911 Speedster. Prima di tutto perché nel nome evoca la

mitica 356 Speedster, risalente alla seconda metà degli anni Cinquanta, quando la Porsche propose una versione scoperta, leggera e a un prezzo piuttosto contenuto, che voleva essere un'alternativa alla 356 Cabriolet, più "classica" ma anche più costosa.

Il leggendario importatore americano Max Hoffmann, del cui parere i vertici della Porsche tenevano conto come fosse un oracolo, aveva infatti chiesto, a metà degli anni Cinquanta, per il mercato degli Stati Uniti dove imperversava la "febbre"

delle gare in circuito, un "felino" firmato Porsche che fosse abbastanza snello da permetterne la guida nel traffico di tutti i giorni e con cui poter vincere le gare disputate nei weekend sui circuiti ricavati da vecchi aeroporti, arrivandovi "camminando" sulle proprie ruote e correndo dopo essersi limitati a smontare i tergicristallo.

"Quella" Porsche 356 Speedster soddisfò appieno le aspettative di Hoffmann: era leggera, affidabile, ragionevolmente economica e soprattutto era nata per vincere. La

ciliegina sulla torta fu l'interesse dimostrato per quell'auto da personaggi del calibro di James Dean, l'attore poi passato alla 550 Spider che gli sarebbe stata fatale.

La 356 Speedster aveva un parabrezza molto basso e una capote praticamente simbolica. Tra l'altro il nome Speedster ricordava quello di certi modelli Auburn dell'anteguerra. Questo modello della Porsche, semplice, spartano e soprattutto meno costoso della 356 Cabrio

ebbe un successo tale da entrare ben presto nella leggenda.

Alla Porsche non dimenticarono quel mito, quella leggenda. E a quasi trent'anni di distanza, nel 1983, partendo dalla Carrera Cabriolet, realizzarono una versione particolare, caratterizzata da un parabrezza

Guidare una Speedster fendendo il vento è un'emozione impagabile

molto più basso e da vetri laterali amovibili, con le portiere molto più leggere, essendo prive di tutti i servomeccanismi necessari a "movimentare" i cristalli discendenti. Sop-

pressi ovviamente anche i posti posteriori e la grande capote. Era un'auto da guidare "plein air" e, come la sua "nonna" della metà degli anni Cinquanta, era stata concepita pensando soprattutto al mercato USA. Questa volta però non si rivolgeva al mercato come versione più agile ed economica della cabriolet, ma come modello "emozionale" da produrre in serie limitata e per questo più costoso ed esclusivo. In pratica era nata l'auto che sarebbe piaciuta anche a Mozart: la Carrera Speedster. Per quattro lun-



ghi anni, però, quell'auto rimase un esemplare unico, confinato nel garage di un ingegnere, Helmuth Bott, direttore tecnico della Porsche, che doveva tenerlo al riparo da sguardi indiscreti. Ma tanto bastò perché da quel giorno quel prototipo fosse ufficialmente soprannominato in azienda "Bott Speedster".

Lo stop al progetto Speedster fu imposto dal fatto che a quell'epoca il dollaro era molto debole e la domanda Porsche negli Stati Uniti girava a pieno ritmo, con l'export oltre Oceano che aveva toccato il suo culmine. Sarebbero dovuti passare quattro lunghi anni dunque prima che fosse rispolverato il progetto "Carrera Speedster".

Solo quando le vendite negli Stati Uniti segnarono il passo, la Speedster fu riportata alla luce e rimessa in cantiere, e il prototipo venne presentato al

La versione "stretta" della Speedster a confronto con la Turbo Look (in alto)

Salone di Francoforte del 1987: in colore bianco ghiaccio, disponeva di un'originale carenatura che copriva l'abitacolo lasciando posto solo per il pilota e trasformando l'auto in una sorta di monoposto praticamente priva di parabrezza.

Da questo prototipo sarebbe poi derivata la Speedster prodotta in serie, dotata di una copertura che lasciava posto per una persona e che disponeva di un piccolo frangivento.

Dal Salone di Francoforte all'inizio della produzione della Carrera Speedster "one" (perché, come vedremo, nel 1993 arriverà una seconda serie) passerà un altro anno.

E inevitabilmente, al momento di deciderne la produzione in serie, gli esperti di marketing ebbero il sopravvento su quell'originalissima idea primi-





Un po' di storia: a sinistra la 356 Speedster degli anni Cinquanta e Sessanta, protagonista di molti set cinematografici. Sotto, il prototipo del 1983. A destra, la versione stretta e la Turbo Look



genia di Speedster essenziale, finendo per appesantire la vettura. Fu giocoforza adottare una sia pur minima capote, un parabrezza con una cornice più rigida e soprattutto i finestrini delle portiere discendenti, sia pure a manovella e senza il deflettore fisso tipico delle altre versioni. Anche la regolazione dei sedili è di tipo manuale anziché elettrica, come pure quella del riscaldamento: il tutto per rimanere più in linea con lo spirito della vettura. La capote, definita "di fortuna" dalla stessa casa costruttrice, è priva di fodera, si manovra manualmente e viene ripiegata sotto un coperchio in materiale plastico, che prolunga verso l'avanti la linea della parte posteriore della carrozzeria e favorisce il flusso dei filetti d'aria sollevati dal parabrezza. Quest'ultimo, a sua volta, è più inclinato di 4° rispetto alle altre 911.

Il parabrezza è fissato tramite quattro perni e può essere facilmente smontato, insieme alla copertura posteriore, per fare spazio alla grande copertura in plastica (disponibile come costoso optional) cui si è già accennato in precedenza e che lascia spazio solo per il pilota, trasformando l'auto in una sorta di monoposto a ruote coperte per le gare club. In questo particolare allestimento veniva ovviamente incluso, per evidenti motivi di sicurezza, un roll bar che non è presente sulla Speedster normale. In alternativa a questa costosa carenatura era disponibile un tonneau-cover in tela come la capote. Il programma di produzione della Speedster prevedeva due versioni, la normale e la "Turbolook", con e senza catalizzatore (a quell'epoca si poteva...) e con motore di 3,2 litri da 231 cavalli, che poteva spingere l'auto fino a



245 km/h. Con il catalizzatore la potenza scendeva a 217 cavalli ma le prestazioni erano pressoché invariate anche in accelerazione grazie ai diversi rapporti del cambio.

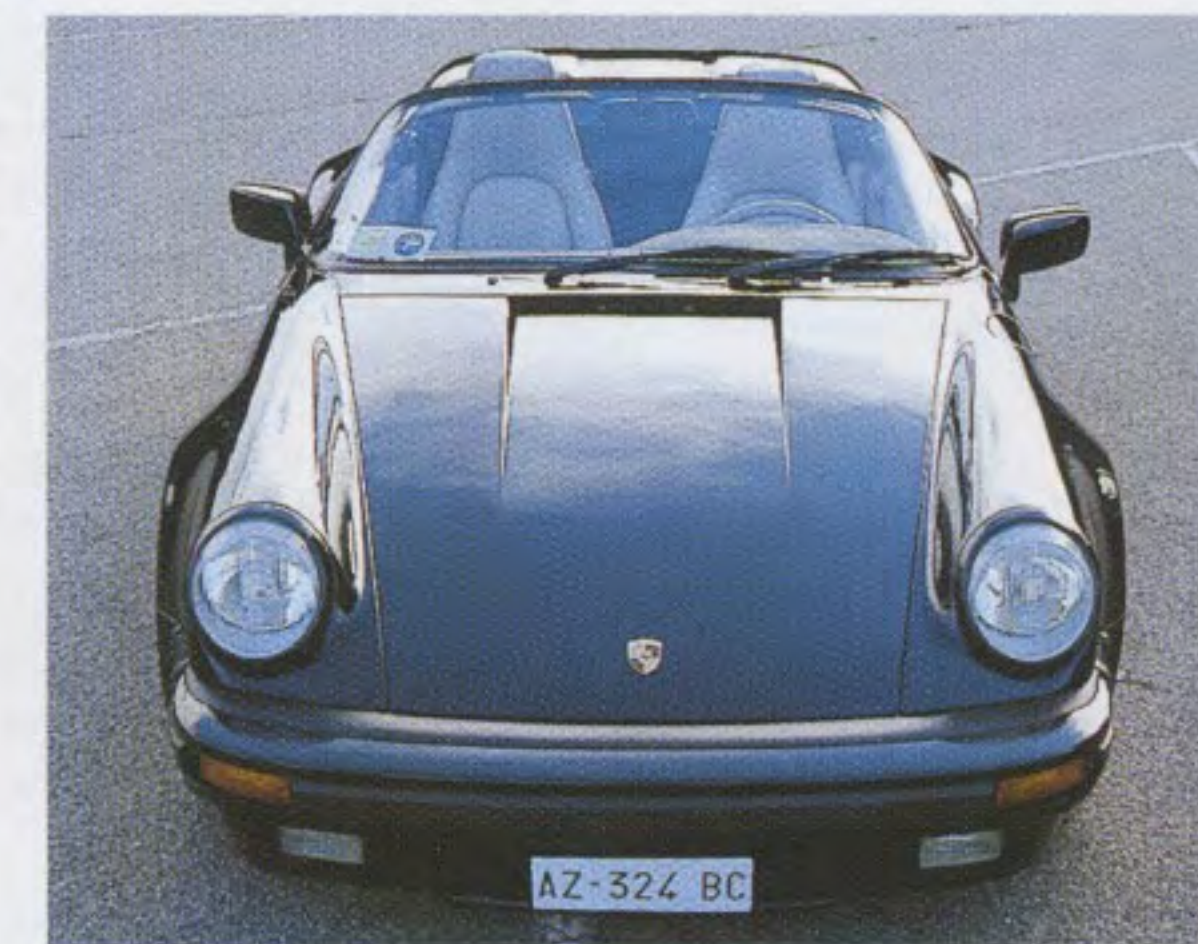
Il peso di questo modello era inferiore di una quarantina di chilogrammi rispetto a un coupé Carrera del 1989 strettamente di serie: per la precisione, la Carrera Speedster normale pesava 1.180 chilogrammi contro i 1.220 della Turbo Look.

Sebbene l'auto più vicina allo spirito della 356 Speedster fosse, ovvia-

mente, la Carrera Speedster normale, la più richiesta (e di conseguenza quella con più esemplari prodotti) fu la Turbo Look, realizzata in 1910 esemplari, contro i 190 della normale: un rapporto di dieci a uno. Peraltro la versione stretta fu disponibile solo in alcuni mercati. In Italia ne arrivarono 114 esemplari, tutti in configurazione Turbo Look, a un prezzo di listino di 112

La vista laterale accentua l'essenzialità del parabrezza e la forma aerodinamica del cupolino posteriore. Il nero era il colore più richiesto

milioni e 884 mila lire (di dodici anni fa...) e tutti "bruciati" in pochi giorni, al punto che non mancarono le classiche speculazioni, per cui ci fu chi arrivò a sborsare 200 milioni, fra "acquisto della prenotazione" e vettura, per accaparrarsi una Speedster. Poco più di una decina le Speedster normali arrivate in Italia per importazione parallela. Oggi sul mercato collezionistico è conse-



guentemente la normale a valere qualcosa in più. Trovandosi davanti a una Speedster Turbo Look della prima generazione si rimane ancor oggi affascinati dalla linea con i parafranghi allargati, i classici cerchi ruota a cinque razze fucinati in nero e i paraurti con le protezioni frontali e laterali in gomma, adottati sulle Carrera sin dal 1973 per unificare la produzione europea alle esigenze delle versioni

destinate al mercato USA, dove l'auto disponeva di "shock absorber". L'esperienza di guida di una Carrera Speedster conferma la sensazione di trovarsi al cospetto di un oggetto unico. La scocca portante ha una rigidità notevole, la tenuta di strada e la motricità sono eccellenti e le prestazioni sono sostanzialmente quelle di una Carrera Cabrio. In cambio di qualche piccolo sacrificio sul piano del comfort (i sedili



LA GAMMA COLORI

Silver (argento), Schwarz (nero), Indish Rot (rosso), Grand Prix Weib (bianco), Fly Yellow (giallo), Green Metallic (verde metalizzato). A richiesta, poi, era sempre possibile avere colori speciali come il bianco perlato. Gli interni erano in pelle nera, beige o verde, come optional si poteva avere la pelle soft per i sedili o l'interno completamente rivestito in pelle. Optional erano anche i cassettini per i pozzetti posteriori (non c'erano i sedili) che consentivano di riporre oggetti personali oltre che ottenere un piano di carico omogeneo dietro i sedili.

per esempio sono rigidi e praticamente fissi) la Porsche Speedster offre emozioni che nemmeno la 911 Cabriolet è in grado di dare. Una sensazione esaltata dalla velocità indotta dall'aria che avvolge pilota e passeggero, da una più diretta percezione del fondo stradale e dal comportamento dinamico dell'auto, senza contare ovviamente gli sguardi di ammirazione dei pas-

continua a pag. 58

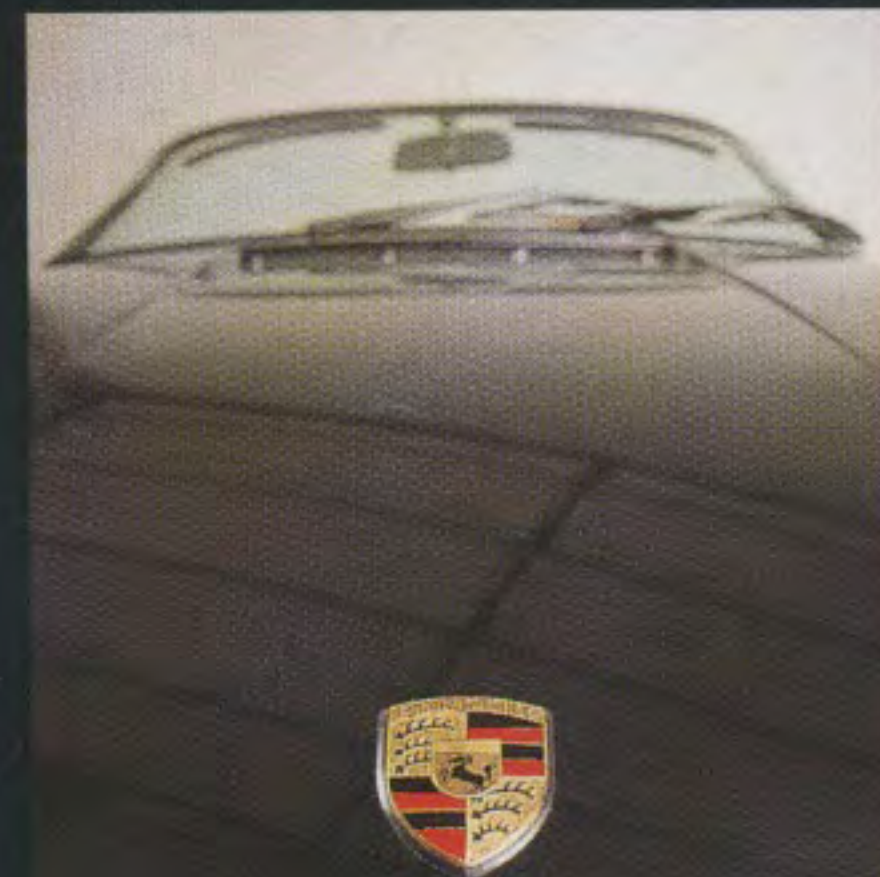
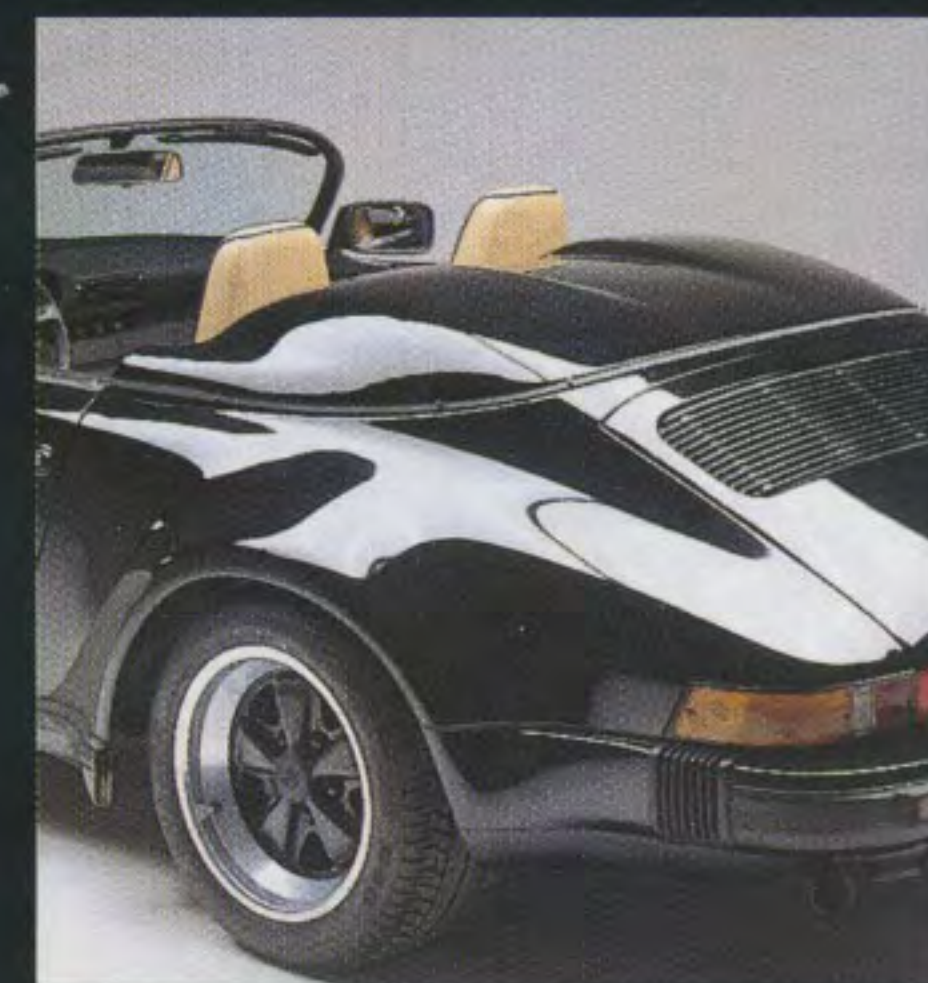


La versione Turbo Look era dotata di freni e sospensioni della Turbo. In compenso, la peggiore aerodinamica faceva perdere qualcosa in termini di velocità massima



La capote era considerata "di fortuna" dalla stessa Porsche che augurava agli acquirenti una bella serie di giornate di

sole. Era peraltro a funzionamento manuale. I sedili erano del tipo anatomico, rivestiti in pelle



santi e degli altri automobilisti. La stessa Porsche raccomandava all'epoca di usare l'auto "esclusivamente nelle giornate di sole" visto che era un'auto progettata per l'uso esclusivo da scoperta e per questo la capote era proprio essenziale. E ne sconsigliava, nel libretto di uso e manutenzione, il lavaggio sotto gli spazzoloni a causa di possibili infiltrazioni d'acqua ("che peraltro - precisa il libretto - non sono escluse neppure nell'uso normale". A buon intenditor...). Infatti guidare una Speedster sotto la pioggia (può capitare...) è un'esperienza indimenticabile. Prima di tutto perché si deve imprecare un po' per montare in fretta (l'operazione è rigorosa-

mente manuale) la capottina sotto un acquazzone tanto improvviso quanto violento, poi perché occorre mantenere un'andatura piuttosto sostenuta in modo che l'acqua venga deviata dal piccolo parabrezza. Bisogna andare allegri ma non troppo (ecco che ritorna Mozart...), perché oltre a far acqua all'interno la capottina, se si va troppo forte, si rischia di perderla per strada. In un certo senso, la Speedster è una sorella maggiore della Boxster, una rivisitazione in chiave moderna della MG A e dell'Austin-Healey 3000: auto divertenti, che consentivano di guidare

Questa foto della versione normale "stretta" evidenzia molto bene le dimensioni ridottissime della capote

all'aria aperta ma con una tenuta di strada più approssimativa, e soprattutto con un'affidabilità ben più aleatoria a livello di propulsore. "È proprio per questo che l'ho acquistata e la amo - ci ha detto Paolo Macchi, manager appassionato di auto storiche -, perché la Speedster mi offre tutte le emozioni di un'auto del passato, anche dal punto di vista del valore collezionistico, con la sicurezza e l'affidabilità su strada di un'auto moderna". E come un'auto moderna si guida la Speedster, una volta fatta l'abitudine alla particolare geometria delle Porsche 911

classiche, che vanno guidate concretamente e offrono soddisfazioni impagabili una volta che si è imparato a guidarle. Sottosterzo e sovrasterzo di alternano repentinamente e vanno dominati grazie alla motricità superlativa garantita dal grip dei pneumatici ben dimensionati e dalla rapidità e precisione dello sterzo. Anche se i tecnici della Porsche hanno abbassato le sospensioni anteriori per dare più stabilità all'avantreno in velocità e gommato la Speedster con pneumatici 245/45 ZR su cerchi da 16", la guida veloce su fondo asciutto richiede dunque particolare attenzione quando si vuole spingere a fondo sul pedale dell'ac-



celeratore. Entrando in curva occorre frenare in anticipo ed evitare il bloccaggio delle ruote anteriori con perdita di direzionalità. Nell'uscita dalle curve bisogna saper dosare con una certa saggezza il gas se non si vuole che la coda

allarghi troppo fino a manifestare la tendenza al violento sovrasterzo di potenza. Al tempo stesso bisogna mantenere la calma e avere il fegato necessario per vincere l'istinto di alzare il piede

Abitacolo, frontale e posteriore, sono del tutto identici a quelli delle altre Carrera 3200

dall'acceleratore innescando così, nelle situazioni al limite, un possibile testacoda.

Non si deve dimenticare che la Speedster accelera da 0 a 100 km/h in poco più di 6": un tempo che ancor oggi fa invidia a molte auto cosiddette sportive...

In ogni situazione di guida, quindi, è richiesto un forte spirito sportivo. Lo sterzo di serie è privo di servoassistenza e appare piuttosto pesante alle basse velocità, ma nella guida sportiva



SCHEDA TECNICA SPEEDSTER 3.2

MOTORE: posteriore longitudinale a 6 cilindri contrapposti con raffreddamento ad aria forzata. Alessaggio per corsa: 95x74,4 mm, cilindrata 3.164 cc, rapporto di compressione: 10,3:1; potenza max 231 CV(170 Kw) a 5.900 giri/min, coppia 50 kgm a 6.800 giri/min, coppia max 284 Nm (29) kgm a 4.800 giri/min. Lubrificazione a carter secco con due radatori olio in serie e valvola termostatica. Un albero a camme in testa per bancata con bilancieri e catena. Due valvole per cilindro a V in testa, con cilindro al sodio.

Alimentazione e accensione a controllo integrato iniezione elettronica multipoint e accensione elettronica digitale Bosh DME-Jetronic, dispositivo cut-off, pompa carburante elettrica.

CORPO VETTURA: Spider con scocca portante.

Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson); barra di torsione longitudinale; retrotreno a ruote indipendenti, braccio longitudinale e braccio obliquo, barra di torsione trasversale. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Ammortizzatori idraulici telescopici. **Sterzo:** a cremagliera. Freni: Pompa a 4 pistoni e pinza in lega leggera. dischi autoventilanti anteriori e posteriori. Cerchi: in magnesio diametro 15 pollici.

Trasmissione: trazione posteriore frizione monodisco a secco con comando idraulico. Cambio a 5 rapporti, riduzione finale 3,444. Differenziale autobloccante al 40% a richiesta.

Dimensioni: Passo 2,272 m lunghezza 4,291 m larghezza 1,775 m (Turbolook), altezza 1,320 m, carreggiata ant. 1,372m post. 1,405 m. Pneumatici anteriori 205/55 ZR 16 su cerchi 6Jx16, posteriori 245/45 ZR 16 su cerchi 9Jx16. Serbatoio carburante: 85 litri. Peso: 1260 Kg (Turbolook)

Prestazioni/ velocità massima 241 km/h (Turbolook) Accelerazione 0-100 km/h in 6,2". Consumo a 120 kmh costanti 10 km/litro



è perfetto, così come il cambio. Le larghe ruote sono sensibilissime alle irregolarità del terreno e questo richiede un costante controllo del volante. Anche la frizione non è leggerissima da azionare, da buona auto sportiva. Ma la Speedster (a questo punto l'avrete capito) offre l'antico e sublime piacere di dominare il mezzo piuttosto che quello, decisamente decadente, di lasciarsi trasportare da esso. Una volta imparato a guidarla si ottengono soddisfazioni notevoli e si riesce - sempre con prudenza - ad andar forte come su una sportiva di attuale produzione. Un'auto, in sostanza, in grado di dare grandi soddisfazioni, sia guida-

ta velocemente da mani esperte che in pieno relax in una calda giornata di sole. E di soddisfazioni la prima Carrera Speedster ne diede anche alla Porsche che, al Salone di Francoforte del 1993, per festeggiare i trent'anni della 911, presentò la Carrera Coupé Giubileo e la seconda serie della Speedster. Questa era ancora più esclusiva della precedente, pur se oggi vale meno sul mercato collezionistico, e non fu mai inserita ufficialmente nel listino come normale versione di serie.

Prodotta in soli mille esemplari, su meccanica Carrera 2 e quasi tutti in versione stretta, di cui 50 destinati

continua a pag. 68



La versione Carrera 2 3600 della Speedster, qui in versione normale con le carreggiate strette.

Fu prodotta in circa 1000 esemplari

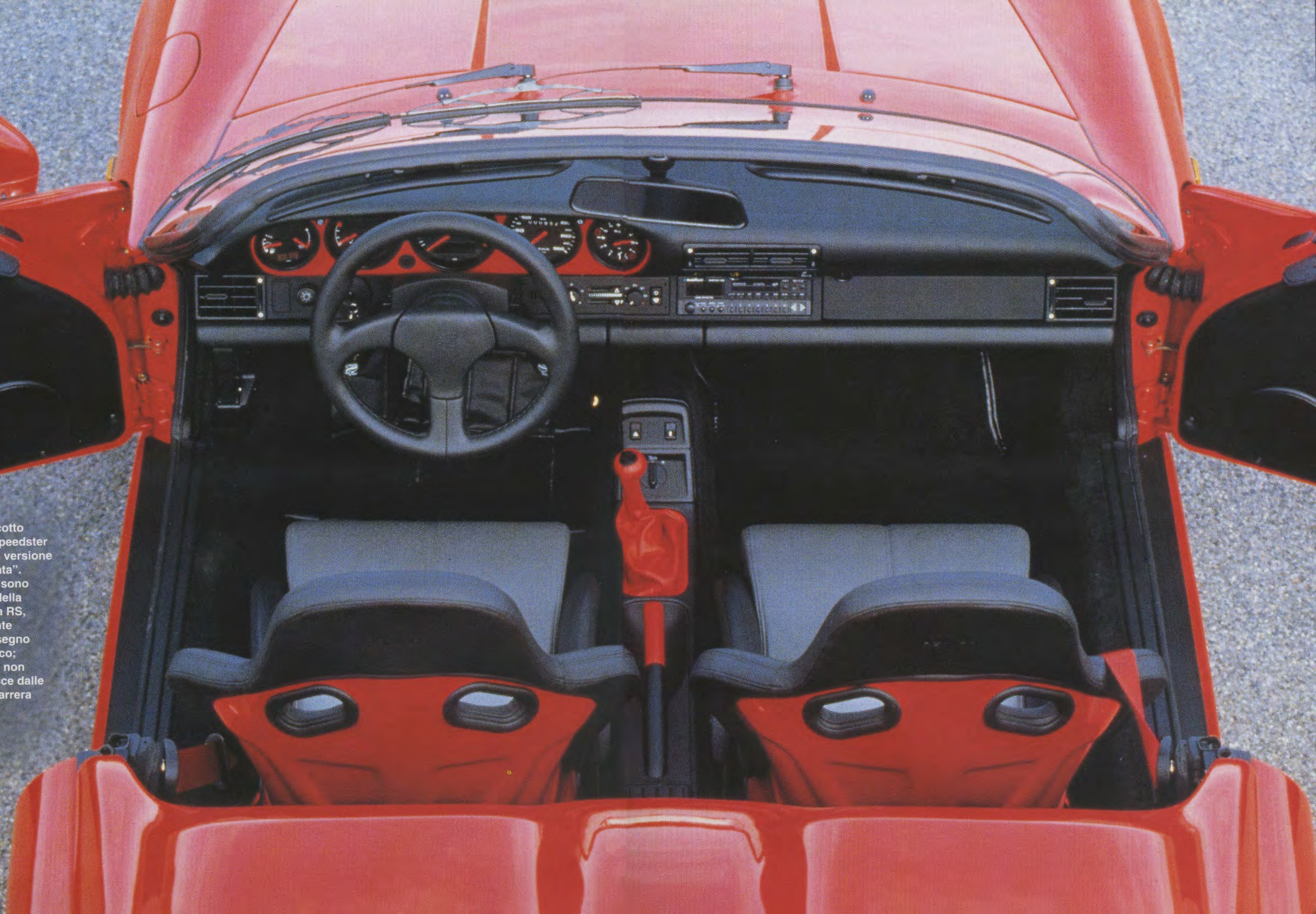




La Speedster 3600 era disponibile anche con i cerchi in tinta con la carrozzeria e con i gusci in plastica dei sedili. Certo non è quello che corrisponde al gusto italico...



Il cruscotto della Speedster 3600 in versione "colorata". I sedili sono quelli della Carrera RS, il volante è di disegno specifico; il resto non differisce dalle altre Carrera



all'Italia (e andati anch'essi a ruba, al prezzo di 125,6 milioni di lire chiavi in mano, per cui anche qui si verificarono come di consueto speculazioni e accaparramenti), la Carrera Speedster "seconda serie" è costruita come la prima all'insegna dell'essenzialità, pur con qualche piccolo adattamento al comfort, come l'apparizione del servosterzo e degli alzacristalli a comando elettrico, mentre rimangono off limits e a specifica richiesta la chiusura centralizzata e il climatizzatore. I paraurti sono di tipo avvolgente e in colore vettura, come pure gli specchietti, e i cerchi possono essere, a scelta, in color argento o in tinta, oltre al guscio dei sedili, al rivestimento delle leve del cambio e del freno a mano e parte del cruscotto. Le poltroncine anatomiche sono le stesse della supersportiva Carrera RS e hanno caratteristiche tipicamente corsaiole. L'unica possibilità di regolazione è in senso longitudinale, ma avvolgono in modo così rassicurante da farsi perdonare molto. Girata la chiave

La versione Turbo Look della Speedster 3600 in un vivace ed elegante colore giallo che ne esalta linea e particolarità

di accensione (rigorosamente a sinistra) l'inconfondibile suono metallico del motore boxer raffreddato ad aria, che qui è un 3,6 litri con una potenza di 250 cavalli a 6.100 giri/min per 260 km/h di velocità massima e 5,7" da 0 a 100 km/h, riempie l'abitacolo, sia che si viaggi a capote aperta che a capote chiusa. Non è certo un rumore discreto, ma è coinvolgente come pochi altri e nessun appassionato di Porsche potrebbe mai rinunciarvi.

L'erogazione del motore 3600 è sempre costante ed energica, e fa letteralmente rabbrivire. Le risposte alle sollecitazioni sul gas sono istantanee e stabiliscono immediatamente un grande feeling fra guidatore e vettura. La prontezza del 6 cilindri boxer qui viene ulteriormente esaltata dall'ancora maggiore motricità che è consentita dal baricentro arretrato. Sull'asciutto diviene quasi

Foto di Giancarlo Reggiani



indispensabile maltrattare la frizione per far pattinare le ruote posteriori, visto che in fase di accelerazione il retrotreno viene praticamente "schiacciato" al suolo. Su questa versione infatti gli svantaggi legati al motore posteriore montato a sbalzo, che rendevano particolarmente impegnative le vecchie 911, sono stati mitigati con l'affinamento delle sospensioni e l'azione di pneumatici molto diversi fra avantreno e retrotreno, con 205/50 ZR 17 davanti e 255/40 ZR 17 dietro. In accelerazione, su questa "seconda edizione" della Speedster, il sovrasterzo di potenza si manifesta solo se voluto, e comunque può essere controllato in maniera relativamente semplice grazie a uno sterzo ottimamente calibrato. Invece è sempre bene fare attenzione nei rilasci in curva, dal momento che il retrotreno di questa Speedster man-

tiene un'elevata sensibilità ai trasferimenti di carico. In velocità invece la stabilità è quasi ineccepibile e solo oltre i 230 km/h, si inizia a percepire un certo alleggerimento del muso. Il cambio manuale è molto preciso (volendo, era disponibile come optional per la prima volta su questa versione l'ottimo Tiptronic).

Anche la Speedster "fase 2" quindi è un'auto talmente carica di personalità e fascino da farsi perdonare quei pochi nei che ha, a cominciare, ovviamente, dalla già citata esiguità della capote, che già in fase di progetto era stata considerata una sorta di optional.

Costruita con un telo solo contro gli otto (avete letto bene) della Carrera 2 Cabriolet, fa capire ancora una volta, anche in questa ultima versione, quanto la Speedster fosse stata pensata più per l'assolata California, dove non piove quasi mai, che per regioni europee dove (oggi molto più di ieri) un acquazzone è sempre lì, dietro l'angolo. Anche e soprattutto in estate.

Per chiudere in bellezza il nostro dossier, ecco la prima e l'ultima (per ora) delle Speedster. Come si fa a non desiderarle?



Foto Edi Team

