



Estratto dal Comunicato stampa 15/10/2014 di Porsche Italia

Porsche 911 Turbo, i suoi primi 40 anni

Al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte nel 1973 fu presentata un'auto color argento che già da lontano attirò l'attenzione per la sua linea. Sul portellone posteriore spiccava un ampio alettone, dotato di griglie di ventilazione e circondato da un marcato profilo di gomma. Esteticamente ricordava la 911 Carrera RS 3.0, appena introdotta sul mercato, tuttavia le scritte sui parafanghi posteriori indicavano chiaramente che si trattava di un modello completamente diverso: "Turbo" era la parola magica che da allora in avanti entusiasmò il mondo delle auto sportive. Ciò che si nascondeva sotto il potente alettone fece anche sudare le mani ai conducenti Porsche incalliti: un grande motore boxer a sei cilindri da 3 litri di cilindrata con turbocompressore, potenza di 260 CV, 250 km/h di velocità e sound come un'auto da corsa purosangue. In sostanza: la Porsche 911 Turbo si pose al primo posto in Germania non solo come la più veloce auto sportiva da strada, ma scatenò anche un vero e proprio boom dei motori turbo.

Si trattava ancora di un prototipo, che colpì gli appassionati in modo particolare. Ma la sua introduzione sul mercato per l'anno successivo era già decisa. Si trattava di un passo audace. Certamente i motori turbocompressi nelle auto da corsa non erano più una cosa eccezionale, tuttavia vi era stato un solo costruttore in precedenza che si era avventurato a mettere un motore del genere in un veicolo da strada e aveva avuto un esito negativo. La potenza sprigionata dal turbocompressore era direttamente proporzionale alla drastica riduzione della durata del propulsore, maggiore sensibilità e stile di guida ancora più ostinato. In breve: il motore turbo sembrava indomabile.

L'idea di base era: un'auto da corsa per la strada gli ingegneri Porsche erano consapevoli di poter migliorare: era prevista una piccola serie di vetture Gran Turismo derivata direttamente dalle auto da corsa con omologazione da strada. Il regolamento GT di allora prevedeva la costruzione di 400 esemplari; un numero eccessivo per Porsche: impossibile venderle tutte ai piloti. Pertanto si decise di rendere la vettura da gara idonea anche alla strada, intervenendo su alcuni aspetti a livello di comfort. E il motore turbo era il punto n. 1 dell'ordine del giorno. Da un lato, Porsche aveva già acquisito esperienza con questa tecnologia grazie al dodici cilindri con potenza max. di 1200 CV montato nelle leggendarie auto da corsa "917/10" e "917/30". Dall'altro, nel 1963 il motore 911 presentato per il mondo delle corse nella classe due litri con 130 CV di potenza senza sovralimentazione non sembrava più avere potenziale sufficiente per ulteriori aumenti di potenza.

Porsche affrontò i punti deboli del motore turbocompresso a livello di potenza e accelerazione a bassi regimi con una regolazione della compressione finora impiegata solo nelle auto da corsa tramite un valvola

di scarico di bypass. Questa regolazione consentì di dimensionare il turbocompressore in modo da sprigionare la pressione necessaria già a un basso numero di giri, aumentando ulteriormente la coppia. Per dominare la potenza esuberante, anche in materia di "frenata" Porsche è ricorsa alla propria vasta esperienza sportiva e ha montato freni a disco con ventilazione interna con pinze in alluminio che, in origine nella Porsche 917 da corsa, avevano garantito eccellenti valori di decelerazione. Se inizialmente erano previsti 400 esemplari della 911 Turbo 3.0 e successivamente 1000, questo obiettivo non venne raggiunto nel senso migliore del termine: fino al 1977, la 911 Turbo 3.0 fu costruita in 2.876 esemplari, con equipaggiamenti di "lusso", tra cui alzacristalli elettrici e autoradio stereo forniti di serie.

1977: la Porsche Turbo raggiunge il limite di 300 CV

Nella primavera del 1975, quando iniziò la consegna della Porsche 911 Turbo, nessuno auspicava seriamente di poter mai raggiungere una potenza così elevata per un'auto del genere. Ma i desideri non si fecero attendere. Porsche riuscì a realizzarli nel 1977 con la 911 Turbo 3.3, il cui motore maggiorato erogava una potenza di 300 CV. Questa vettura sportiva denominata "930" è ancora oggi una leggenda. Nel 1987 alla Coupé precedente si unirono una variante Targa e una Cabriolet. Dopo una pausa di produzione di due anni, nel 1991 fu presentata una nuova 911 Turbo. Novità: motore da 3,3 litri, potenza di 320 CV, basata sulla serie 911 con denominazione interna "964". Nel 1993 Porsche ha modificato questo modello. Come 911 Turbo 3.6 erogava una potenza di 360 CV. La successiva generazione 991 Turbo presentata nel 1995 definì nuovi standard nella costruzione delle auto sportive. Alcune caratteristiche: il motore di questa 911 Turbo ("993") con 3,6 litri di cilindrata, erogava 408 CV con due turbocompressori. 911 Turbo (993): accelerazione da zero a 100 km/h in 4,3 secondi, velocità massima 293 km/h. Un'altra innovazione radicale: la trazione integrale adottata dalla 911 Carrera 4.

2000: potenza più elevata, consumi ridotti

La prima generazione di 911 Turbo del nuovo millennio, alla sua apparizione nel febbraio 2000, si è aggiudicata il titolo di "automobile più pulita a livello mondiale". Ciò è stato possibile grazie alla tecnica a quattro valvole, al raffreddamento a liquido e soprattutto al primo utilizzo della tecnologia VarioCam Plus. Anche in questo modello (996) Porsche ha mantenuto la trazione integrale e la tecnologia Bi-Turbo. 420 CV, 4,2 secondi da 0 a 100 km/h e 305 km/h di velocità massima sono i dati relativi alla potenza. Nel febbraio 2006 si diede il via alla sesta generazione della 911 Turbo. Come prima auto di serie con motore a benzina, il modello top della serie 997 disponeva di un turbocompressore con geometria variabile. Ora i 480 CV di potenza volevano essere sprigionati in strada tramite la nuova trazione integrale regolata. Le misurazioni dell'accelerazione terminarono con una piccola sensazione: per la prima volta la 911 con cambio automatico Tiptronic S era più veloce da 0 a 100 km/h rispetto a quella con cambio manuale a sei marce: lo sprint è stato di 3,7 secondi con un vantaggio di un decimo di secondo. La velocità massima è stata di 310 km/ per entrambe le varianti del cambio.

2009: il primo motore turbo completamente nuovo da 500 CV

Il 2009 ha rappresentato il subentro dell'attuale 911 Turbo. La nuova arrivata non solo era diventata più potente, più veloce e ancora più dinamica, ma anche più leggera ed economica. Il "Core" è rappresentato dal motore maggiorato con 3,8 litri di cilindrata e potenza di 500 CV. Il primo propulsore costruito ex-novo in 35 anni di storia dei modelli turbo era dotato di iniezione diretta della benzina. Come optional era possibile combinare per la prima volta il sei cilindri con il cambio Porsche a doppia frizione Doppelkupplung (PDK). La posizione esclusiva nel proprio segmento di mercato è stata consolidata dai consumi ridotti fino al

16%: da 11,2 a 11,5 l/100 km per il nuovo modello top a seconda della configurazione del veicolo. Diversamente dalla generale tendenza in questo segmento di mercato, i consumi della 911 Turbo si attestano, ancora più di prima, ben al di sotto del limite massimo stabilito dalla "Gas Guzzler Tax", la sovrattassa applicata negli Stati Uniti.

D'altra parte, fin dall'inizio la 911 Turbo aveva un sostenitore particolarmente eminente: il Prof. Ferry Porsche ha utilizzato la sua 911 Turbo della prima serie con il numero di telaio 930 770 088 fino al 16 giugno 1980. Da allora, la Porsche dotata di tettuccio scorrevole in acciaio, climatizzatore, interni in pelle di colore marrone e numerosi altri optional fa parte del patrimonio del Porsche Museum.

Porsche Italia