

Non si sono ancora spenti gli echi di meraviglia per il debutto della 911 Carrera 3.0 con doppia sovralimentazione, che Porsche ha già annunciato la nuova generazione della 911 Turbo- 911 Turbo S. L'esordio è previsto nel gennaio 2016 al North American International Auto Show di Detroit.



Performance da brivido

La nuova Porsche 911 Turbo- 911 Turbo S è realizzata sia in configurazione **Coupé** che in quella **Cabriolet**, eroga 20 CV aggiuntivi rispetto alla precedente generazione e vanta un design ridefinito e un equipaggiamento specifico. Il motore biturbo flat six di 3,8 litri della 911 Turbo sviluppa ora 540 CV. L'aumento di potenza è dovuto ad aspetti come i condotti di aspirazione modificati nella testa cilindri, nuovi iniettori e una maggiore pressione del carburante. Dal canto suo la Porsche 911 Turbo S, grazie ai nuovi turbocompressori maggiorati, eroga 580 CV. Ricordiamo che Porsche è l'unico costruttore automobilistico a impiegare turbocompressori a geometria variabile sui motori a benzina.



Inoltre, gli ultimi propulsori dispongono della funzione Dynamic Boost per migliorare ulteriormente la risposta. In pratica, rilasciando brevemente il pedale dell'acceleratore viene interrotta solo l'iniezione di carburante ma rimane aperta la valvola a farfalla. Conseguentemente, in particolar modo nei settaggi Sport e Sport Plus, la risposta del motore è praticamente istantanea. Quanto alle prestazioni, la 911 Turbo S Coupé accelera da 0 a 100 km/h in 2"9/10 (tempo migliore rispetto alla Ferrari F12 da 740 CV che ferma il cronometro a 3"1/10), a fronte della velocità massima pari a 330

km/h. Leggermente inferiori ma egualmente elevatissime le performance della 911 Turbo da 540 CV, ossia 0-100 km/h in 3" netti e 320 km/h di velocità massima.



“C’è un po’ di 918 al volante”

Il nuovo volante sportivo GT con diametro di 360 mm, il cui design deriva dalla 918 Spyder, ha di serie l’interruttore Mode, un anello a rotazione graduale che consente di selezionare i quattro programmi Normale, Sport, Sport Plus e Individual. Quest’ultima modalità permette di configurare e memorizzare l’impostazione della vettura scelta dal pilota. Un’altra novità del pacchetto Sport Chrono è il pulsante Sport Response collocato al centro dell’interruttore Mode. Ispirato al mondo delle competizioni automobilistiche, il pulsante consente di predisporre motore e cambio ad una risposta ottimale per raggiungere la massima accelerazione per ben 20 secondi, per esempio durante un sorpasso. Un indicatore a timer della strumentazione visualizza lo scorrere del tempo. Inoltre, la funzione Sport Response può essere richiamata in qualsiasi momento e da qualunque programma di guida.



“Cambiare in meglio”

Per quanto concerne la trasmissione, la Porsche 911 Turbo- 911 Turbo S rimane fedele alla trazione integrale come è avvenuto dalla 993 in poi (versioni speciali a parte). Riguardo il cambio, è confermato il sistema a doppia frizione PDK a 7 rapporti con la funzionalità manuale tramite leva che, finalmente, va tirata per salire di rapporto e spinta per scolare. A onor del vero il setup manuale è gestibile anche tramite le levette al volante, ma queste ultime risultano un po’ troppo piccole e a rischio di confusione nelle rotazioni oltre i 90°.



Avvicinarsi molto al limite senza incorrervi

Il Porsche Stability Management (PSM) dei modelli 911 Turbo dispone ora di una nuova modalità Sport. In pratica, con una leggera pressione del tasto PSM posto sul tunnel centrale, il sistema passa a una modalità molto sportiva, indipendentemente dal programma di guida selezionato. La modalità PSM Sport, attivabile separatamente, ritarda al massimo la soglia d'intervento del controllo elettronico di stabilità, consentendo in pista di avvicinarsi ulteriormente al limite della guida dinamica. Limite che si raggiunge disattivando completamente il PSM premendo a lungo l'apposito tasto.



911 Turbo S: il massimo della dinamica di

guida

Il telaio dei nuovi modelli 911 Turbo con PASM, di serie, offre un rapporto ancora più ampio tra performance e comfort. Inoltre, la 911 Turbo S dispone di un equipaggiamento completo funzionale alla dinamica di guida. Al riguardo, il sistema di stabilizzazione del rollio PDCC e l'impianto frenante in ceramica PCCB sono di serie. Infine, tutti i modelli 911 Turbo offrono nuove opzioni, tra cui l'assistente per i cambi di corsia basato su radar, nonché un sistema di sollevamento dell'asse anteriore grazie al quale alle basse velocità è possibile aumentare la distanza da terra di 40 mm sotto lo spoilerino frontale.



Aggiornamenti di un grande classico

Trattando di design, la nuova generazione 911 Turbo riprende alcune caratteristiche dell'incisiva linea degli attuali modelli Carrera, completandole con le specificità della 911 top di gamma per antonomasia. Il frontale, di inedita configurazione, appare ancora più ampio grazie a particolari come le prese d'aria laterali con linee nette e doppie lamelle e le luci sottili a LED. Lateralmente, la sportiva ad alte prestazioni mostra gli inediti cerchi da 20 ". Nella 911 Turbo S, sette doppie razze anziché dieci decorano i cerchi con serraggio centrale, mentre riguardo le dimensioni anteriormente figurano i 9 J x 20 e posteriormente gli 11,5 J x 20. In conclusione, anche la parte posteriore è stata ampiamente modificata con tanto di luci tridimensionali, già impiegate sulla Carrera, e griglia del cofano tripartita.

Gian Marco Barzan

Photogallery



