

**Per la sigla di progetto "922" sono stati completati severissimi collaudi su alcuni esemplari di preserie. La nuova Porsche 911 arriverà entro i primi mesi del 2019.**



### **Uguale a sè stessa**

Una buona notizia per i tantissimi appassionati della Porsche 911. La nuova generazione, conosciuta come 992, non comporterà alcun stravolgimento se non consistenti aggiornamenti tecnici. La supercar Porsche per antonomasia, infatti, continuerà ad avere il suo motore flat six a sbalzo del retrotreno, quelli che ipotizzavano l'adozione del propulsore centrale si sbagliavano. Immutata anche la linea intramontabile di sempre e quelle performance eccezionali unite a una fruibilità quotidiana non comune per il genere di vettura.

Attesa al debutto nelle due configurazioni "Carrera" e "Carrera S" entrambe in declinazione Coupé, equipaggiate con il classico **motore 3.0 a sei cilindri boxer**. La prima tra le 911 di nuova generazione a debuttare sarà la Coupé, presumibilmente aggiornata con nuove e più ampie feritoie di raffreddamento e flusso aerodinamico, ruote di inedito design e gruppi ottici anteriori full LED.

## **Nello stile di Porsche 911**

Nella parte posteriore, quella più caratterizzata nello stile di Porsche 911, il restyling 2019 mette in evidenza un importante "upgrade" alla classica griglia di raffreddamento motore, un alettone mobile ridisegnato e una fascia orizzontale unica per la fanaleria a Led. Inoltre la nuova "992" dovrebbe portare in dote un nuovo disegno per il paraurti, nel quale fra l'altro verranno integrati i terminali di scarico.

All'interno ritroveremo, pur con novità in termini di strumentazione e infotainment, l'atmosfera consueta con il blocco d'avviamento a sinistra. Ricordiamo che nella vecchia 24 Ore di Le Mans, con partenza a spina di pesce, il blocco d'avviamento a sinistra consentiva di accendere il motore con la mano sinistra e mettere la prima con la destra. Previste, come consuetudine, diverse possibilità di personalizzazione.

## **Collaudi estenuanti per i migliori risultati possibili**

Alcuni esemplari di preserie della Porsche 911 hanno affrontato prove difficilissime, facendo la spola tra zone climatiche con differenze di temperatura fino a 85 gradi tra le più fredde e le più calde. Il convoglio ha anche effettuato salite fino a 4.000 metri di quota (con una punta di 4.300 del Mount Evans in Colorado). Oltre a situazioni diverse come lo stop and go nel traffico cittadino delle grandi metropoli. Senza dimenticare le tirate al limite sulle più importanti piste mondiali, Nurburgring in primis.

"Oltre alle sue eccezionali prestazioni è l'idoneità della 911 ad un uso quotidiano che ha sempre collocato questo modello in una classe a parte - ha dichiarato Andreas Proebstle, Project Manager per la 911 - ed ecco perché abbiamo testato la vettura sotto tutte le condizioni e in ogni tipo di clima e regione. Tutto deve funzionare in maniera impeccabile, dal gruppo motopropulsore ai fluidi, ai sistemi, ai processi operativi e ai display. Si tratta dell'unico modo in cui possiamo essere certi che la vettura sia in grado di viaggiare in tutte le regioni del mondo senza guasti".

Tutte queste prove si sono svolte sulle tradizionali aree di competenza Porsche. Come ad esempio telaio e motore, che sono stati ulteriormente potenziati per incrementare le performance, senza per questo compromettere la fruibilità quotidiana. Inoltre, il classico flat six Porsche manterrà la sovralimentazione con due turbocompressori a geometria variabile e dovrebbe avere una cilindrata di 3 litri. Sicuramente sarà la migliore Porsche 911 di sempre.

