PORSCHE



911 Sport Classic

Icons of Cool



PORSCHE



I modelli di vettura descritti presentano l'allestimento per la Repubblica Federale Tedesca. Possono ad esempio includere equipaggiamenti personalizzati che non rientrano nella fornitura di serie e che sono disponibili solo a fronte di un sovrapprezzo. A causa di disposizioni e norme diverse, alcuni modelli o equipaggiamenti potrebbero non essere disponibili in determinati paesi. Per informazioni precise sulla natura degli allestimenti si prega di rivolgersi al proprio Centro/Concessionario Porsche o al proprio importatore. I dati relativi a costruzione, equipaggiamento, forma, prestazione, dimensioni, peso, consumi e costi di manutenzione delle vetture sono aggiornati al momento della stampa (05/2022). Con riserva di modifiche a costruzione, equipaggiamenti ed entità di fornitura, alla tonalità dei colori e salvo errori. Puoi trovare il disclaimer in tutte le lingue su www.porsche.com/disclaimer

PREFAZIONE.

Cara appassionata, caro appassionato,

il termine "heritage" viene spesso utilizzato senza chiarire esattamente di cosa si tratti. L'eredità, tradotta letteralmente, è particolarmente importante per un marchio storico come Porsche, proprio come per i nostri clienti, che spesso associano le loro vetture al loro personalissimo stile di vita. In Style Porsche, lavoriamo continuamente a nuove idee stilistiche che rendano giustizia al presente, senza dimenticare l'eredità del marchio. Ci piace dire che non c'è futuro senza un'origine, quando iniziamo ad abbozzare un nuovo modello. Ogni nuovo modello prende qualcosa in prestito dalla storia ricca di sfaccettature del nostro marchio, ma, nonostante questo, risulta moderno e orientato al futuro. Con la strategia Heritage Design, noi di Porsche riprendiamo questa filosofia con coerenza e mettendo al centro il cliente, interpretandola e arricchendola con dettagli moderni. Riportiamo in vita gli elementi di design, i colori e i materiali più amati degli anni '50, '60, '70 e '80 del marchio Porsche, naturalmente senza riprenderli pari pari, bensì reinterpretandoli con grande passione per i dettagli, in modo che sottolineino e completino alla perfezione il carattere moderno e senza tempo della 911. Ogni epoca della storia Porsche viene riportata in vita con un modello da collezione in edizione limitata. Inoltre, grazie a pacchetti di allestimenti che saranno disponibili anche per molti altri modelli 911, rendiamo questi aspetti ancora più accessibili. Sulla base del successo del primo modello da collezione in edizione limitata, la 911 Targa 4S Heritage Design Edition del 2020, sono assolutamente convinto che la nuova 911 Sport Classic (tipo 992) sarà all'altezza della storia: non solo per il leggendario spoiler a "becco d'anatra", un omaggio alla 911 Carrera RS 2.7, o per il tipico tessuto Pepita degli anni '60, ma anche per la moltitudine di dettagli e la lavorazione artigianale con cui vengono incorporati in ogni singolo veicolo da parte di PORSCHE Exclusive Manufaktur. Oltre al design, anche la selezione dei colori e dei materiali è molto importante per il nostro team di progettazione. Soprattutto quando sviluppiamo veicoli con riferimenti storici, identifichiamo tendenze che spesso all'inizio sono polarizzanti, ma che poi vengono riprese in modo ancora più marcato nel corso di diverse generazioni di veicoli. Il colore sport classic grey della prima 911 Sport Classic (tipo 997) ne è un esempio. Ispirato al grigio moda della Porsche 356 degli anni '50, è stata una novità assoluta nella tavolozza dei colori Porsche nel 2009 con l'uscita della serie limitata Exclusive Manufaktur. Da questo colore esclusivo si è sviluppata la tonalità Gesso, che ora è uno dei colori più apprezzati in tutto il mondo e in quasi tutte le serie di modelli Porsche. E la storia è tutt'altro che finita. Il grigio non è sempre grigio, ma ha tante varianti quante sono le personalità dei nostri veicoli e clienti. La nuova 911 Sport Classic annuncia l'era del Grigio Sport metallizzato. Non importa quante volte abbiamo guardato insieme il veicolo durante il processo di sviluppo nello studio di design di Weissach, siamo sempre stati d'accordo: il grigio non è mai noioso, bensì molto spesso uno statement e sempre cool. Indipendentemente dal concept cromatico scelto dai clienti per il loro veicolo, il motto generale della strategia Heritage Design descrive al meglio cosa sarà chi si siede al volante della 911 Sport Classic: una vera e propria **Icon of Cool.**

Buona lettura e buon viaggio
Il vostro Michael Mauer



Michael Mauer è a capo del reparto design di Porsche dal 2004. Dal 1982 al 1986 ha studiato design automobilistico presso la Fachhochschule di Pforzheim. Sotto la sua guida, oltre alle attuali generazioni di tutte le serie Porsche, sono state realizzate la 918 Spyder e recentemente la sportiva elettrica Taycan.

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

UN'ICONA NON SEGUE LE TENDENZE, LE DETTA.



La nostra epoca è caratterizzata da continui cambiamenti. Ciò che è di moda oggi, domani probabilmente sarà già caduto nell'oblio. Tendenza dopo tendenza, stagione dopo stagione, praticamente tutti inseguono l'ultima novità. E perdono di vista quello che conta.

In passato era diverso, le icone potevano maturare lentamente e i designer creare forme che sarebbero durate per sempre. Gli ingegneri potevano sviluppare veicoli che ancora oggi ispirano le persone in tutto il mondo. "Compromesso" era una parola sconosciuta. Ci si concentrava sull'essenziale e a questo si subordinava tutto il resto. Ma soprattutto, il gusto di allora permetteva di distinguere facilmente tra il banale e l'intramontabile.

Ammettiamolo, ai tempi il lavoro era un po' più facile. Non tutto doveva calzare subito a pennello. Si armeggiava e si smanettava. Le vetture potevano, anzi dovevano avere qualcosa di distintivo, proprio come il carattere di chi le guidava. Era l'epoca di Steve McQueen e James Garner, che con la loro inimitabile nonchalance sono diventati delle icone. Sicuramente hanno contribuito anche la loro predilezione per la velocità e uno stile di vita frenetico. Ma non solo. Così sono nate le leggende del cinema, delle corse e delle vetture sportive.

È ora di tornare indietro a quell'era, con le Icons of Cool. Ciò che iniziò nel 2020 con la 911 Targa 4S Heritage Design Edition prosegue ora con la 911 Sport Classic. Limitata a 1250 esemplari, con lei celebriamo lo stile degli anni '60 e dei primi anni '70 e rendiamo omaggio all'orgoglio, alla disinvoltura e al design intramontabile della prima 911. Perché ne siamo certi: ciò che all'epoca faceva battere forte i cuori, avrà lo stesso effetto anche oggi.



I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

INDICE.

4
THE BIRTH OF ICONS
Gli anni ‘60 e ‘70

18
ICONIC FEELINGS
Porsche negli anni ‘60 e ‘70

26
SHAPING ICONS
Dal tavolo da disegno alla strada

38
AN ICON OF COOL
911 Sport Classic

80
TIMELESS ICON
Porsche Design Timepieces

82
ICONIC STYLE
Porsche Lifestyle

84
ICONS FOR YOUR 911
Pacchetto Heritage Design Classic

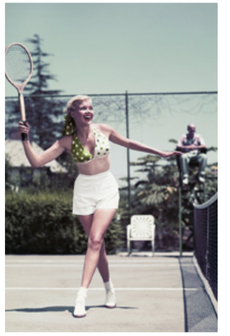
92
ICONS CONTINUED
Conclusione











Gli anni '60: un decennio pieno di dinamismo, un decennio pulsante, frenetico, emozionante, impressionante. Diviso tra i forti richiami a una rivoluzione fondamentale da un lato e un ottimismo assoluto e un desiderio di benessere dall'altro, idealmente con in mano un Martini.

Tutto e tutti sono in movimento. Oriente e Occidente si sfidano per conquistare lo spazio mentre la terra rimbomba. L'America manifesta e si ribella, la Germania si divide all'inizio degli anni '60 e fiorisce, almeno quella occidentale. Londra balla a ritmo di swing e negli anni successivi conquista le classifiche musicali mondiali. A Stoccarda-Zuffenhausen, Porsche si prepara a cambiare per sempre la storia delle vetture sportive. Ma andiamo con ordine...

Gli anni ‘60.







All’inizio degli anni ‘60, il mondo è nel pieno del cambiamento. Molto sta cambiando: c’è ottimismo in Europa e negli Stati Uniti, si fanno progressi e tante cose sembrano volgere al meglio. Certo, la Guerra Fredda causa un’incertezza latente di sottofondo mentre in tutto il mondo si verificano sconvolgimenti sociali, dalla rivoluzione culturale in Cina alla decolonizzazione dell’Africa, con tutti i fenomeni collegati. Nel complesso però, si guarda fiduciosi al futuro. Si dice che entro la fine del decennio l’uomo avrà conquistato la Luna. E si ha l’impressione che tutto sia possibile.

La libertà è la forza trainante di questo nuovo atteggiamento nei confronti della vita. Il mondo intero sembra girare in modo un po’ più spensierato e anche in Germania per molti aspetti la vita assume improvvisamente una leggerezza senza precedenti. Ciò vale anche per quegli aspetti, che prima erano considerati un tabù al di fuori delle mura domestiche. Non c’è da stupirsi che il ricordo del ‘68 faccia pensare subito all’amore libero: un’altra rivoluzione, questa volta morale e sessuale. Nel 1968 il vecchio ordine si destruttura e, come mai prima d’ora, si cambia partner in modo disinibito. Ciò si fa sentire anche nella politica mondiale: “Make love, not war!” Lo slogan dei manifestanti americani contro la guerra del Vietnam diventa anche il motto del movimento studentesco tedesco nel 1968. I giovani di sinistra protestano non solo contro il potere, ma anche contro la moralità ultraconservatrice degli anni ‘50.

La leggendaria foto dei membri della Comune 1 di Berlino Ovest, appoggiati al muro nudi, ha catturato per l’eternità l’atteggiamento dominante dell’epoca. Una testimonianza esplicativa della storia contemporanea.

Il mondo intero nei salotti.

Anche nella musica, nella moda, nella filosofia, nell’arte e nella scienza, le persone infrangono le tradizioni e le convenzioni valide fino ad allora; ovunque i giovani mettono in discussione le autorità e si scagliano contro il sistema di valori tradizionali delle generazioni precedenti. La simultaneità dei sentimenti e degli eventi in tutto il mondo è, in definitiva, dovuta anche a una rivoluzione nei media, grazie alla nascita del televisore. Da questo momento in poi, il mondo va avanti attraverso i televisori in legno di noce così, persino le persone negli angoli più remoti, possono scoprire rapidamente cosa sta succedendo altrove. Da Woodstock allo sbarco sulla luna, passando per la Guerra Fredda e l’amore libero, improvvisamente vediamo tutto nel soggiorno di casa, a volte in diretta e dal 1967 anche a colori piuttosto vivaci. In generale, i primi anni della televisione incarnano l’umore generale: mentre negli anni ‘50 dominava il bianco e nero, negli anni ‘60 furono introdotti quei colori, che negli anni ‘70 avrebbero poi spopolato.





JETSET

60

1960

1960











La nascita del jet set.

Un'altra innovazione, che molti inizialmente conoscono solo attraverso la televisione, taglia le distanze per pochi privilegiati: l'aereo. Chi può permetterselo, ora vede il mondo con occhi diversi, ovvero i propri. In una certa misura, si sta formando una nuova piccola classe sociale sotto gli occhi di tutti, il cui nome fa riferimento alle sue origini: il "jet set". Sei lettere che riflettono la vita sfavillante dei belli e ricchi in tutte le sue sfaccettature.

Il Mediterraneo è praticamente il loro quartier generale. L'alta società si diverte così sul bordo della piscina più grande e esclusiva del mondo, da Nizza alle isole greche. La si può incontrare ovunque il sole batta e lo champagne sia ben freddo. Dopotutto, il viaggio da Acapulco a Rimini dura solo una giornata.

Nel frattempo chi è rimasto a casa può sognare sfogliando una rivista. Dire che lo stile di vita esaltato del jet set sia stato un fenomeno europeo è solo una mezza verità. L'idea di una bolla a sé, composta da persone di alto rango, viene naturalmente dagli USA, più precisamente da Palm Springs. Infatti la città nella Coachella Valley, a due ore di auto da Los Angeles, già dagli anni '30 è il luogo di ritrovo preferito dell'alta società, in particolare dalle star del cinema. Chiunque sia, o voglia essere, un pezzo grosso a Hollywood deve svolgere un ruolo da protagonista soprattutto a Palm Springs.

Qui, nel deserto californiano, la vita diurna e notturna ruota attorno a una sola cosa: la piscina. Solo in parte ciò dipende dal sole e dalle alte temperature.

La piscina è il posto migliore per mostrare al mondo cosa si sta facendo dopo aver raggiunto il successo: niente. O, come si dice in Europa, il "dolce far niente", un altro termine tipico del jet set anni '60. Dopo una giornata trascorsa sul bordo della piscina di un hotel si prosegue inevitabilmente con festeggiamenti notturni in una delle tante piscine private. Se non ci sei, non sei nessuno. E presto quest'ondata arriverà a lambire anche le coste europee. Che sia in Germania, Italia o Francia, quella che prima era una piscina in cui le famiglie potevano rinfrescarsi nelle calde giornate estive è diventata una swimming pool bollente anche di notte, dove non si scaldano solo gli animi.









60

Dalla piscina allo schermo.
Si può capire perché l'idea funziona così bene in uno dei più grandi film di quest'epoca... esatto: "La Piscine", che, per una certa Romy Schneider nel ruolo di protagonista al fianco di Alain Delon, doveva segnare una svolta nella carriera. La trama del primo thriller erotico della storia del cinema è piuttosto semplice, ma non è ciò che conta, ai bordi della piscina di Ramatuelle, in Costa Azzurra. Il punto è smuovere le masse a tutti i livelli. Un film cult che ancora oggi è considerato un'icona di stile.

All'origine del modernismo di metà secolo.
Ma torniamo per un attimo a Palm Springs. La cosa veramente affascinante della città nel deserto è soprattutto l'architettura leggera e assolata delle case private, o, per meglio dire, dei bungalow. Questo stile modernista, oggi chiamato "Modernismo del Deserto", fu adottato da grandi architetti come Richard Neutra, John Lautner e Albert Frey per star di Hollywood come Frank Sinatra o Bob Hope. Solo nel deserto si poteva costruire così: forme chiare, essenziali e aperte in un tutt'uno con la natura, tanto vetro e poca pietra. Un sogno tardo moderno all'ombra di palme perfettamente potate. Alcune delle caratteristiche del modernismo della metà del secolo sono arrivate anche in Europa, soprattutto in luoghi nascosti lungo le coste del Mediterraneo. I bungalow abbarbicati sui pendii sopra St. Tropez trasmettono quella sensazione "anni '60" leggera e divertente, soprattutto perché le città stanno letteralmente diventando sempre più imponenti: non a caso si chiama Brutalismo quello stile che riversa nel cemento la libertà appena conquistata. Vengono eretti giganteschi blocchi di cemento con infinite unità abitative. Per alcuni sono un incubo architettonico, per altri un simbolo dell'urbanizzazione che guarda al futuro. Non proprio una bellezza, ma comunque un segno distintivo del periodo.

La fiorente Europa è il luogo del desiderio e, almeno inizialmente, un centro culturale per le cose belle della vita. Ancora prima di New York, Londra è la metropoli per eccellenza e il Regno Unito domina il gusto musicale globale con band come i Beatles e i Rolling Stones. In generale, la musica è la linfa vitale degli anni '60 e dei primi anni '70. Dal beat al pop fino al rock, in tutto il mondo le persone ballano e suonano allo stesso ritmo.



60

Gli Swinging Sixties in Germania.
Quello musicale è sempre stato un linguaggio parlato in tutto il mondo. Così, a poco a poco, i successi di origine anglosassone si fanno strada nell'Europa continentale. Le canzoni in inglese, ma sempre più spesso anche in francese e in italiano, sono tradotte con grande cura e conferiscono un tocco sofisticato in Germania. Un tocco di internazionalità conquista anche gli angoli più remoti. Sono questi brani, spesso un po' spinti, a legittimare maggiormente la libertà sessuale. Insomma, anche le canzoni popolari, gli "Schlager", non sono più le stesse. D'ora in poi, la fa da padrona il laissez-faire individuale.

Oltre alla musica, è soprattutto la moda a manifestare questo nuovo senso di libertà. Certo, da sempre Parigi è la capitale indiscussa del buon gusto e fa di tutto per rimanere tale. Ma la vera rivoluzione non ha luogo nei saloni d'abbigliamento, bensì nelle strade. È una ribellione vivace, che stride con la soffocante mentalità piccolo-borghese degli anni '50. Minigonne davvero mini, abiti con fantasie flower power, maglie larghe e jeans con risvolti sempre più ampi. L'importante è essere diversi, soprattutto dalla generazione precedente.

La Germania ha solo poche spiagge e la dolce vita arriva solo più tardi, ma molti si augurano che anche tra il Mare del Nord e le Alpi un vento fresco spazzi via l'aria stantia degli anni '50. Subito, e magari, per sempre. Mentre i giovani nelle strade pretendono di rovesciare le istituzioni, dopo anni di rinuncia i genitori possono e vogliono permettersi di nuovo un po' di lusso in Germania. In particolare, in cima alla lista dei desideri dei tedeschi c'è l'auto, e questo si deve anche ad alcuni ingegneri svevi, che, con le loro tipiche virtù, contribuiscono (consciamente o meno) a fare dell'erede della Porsche 356 qualcosa di più di una nuova vettura sportiva: un'icona.

Shaping Icons.
Negli anni '50, con la 356, Porsche celebrò un successo dopo l'altro in tutto il mondo, in pista come su strada. In California, la Speedster è amata in quanto accessorio perfetto per una vita spensierata. A Monte Carlo invece si apprezzano le linee eleganti della Coupé, mentre, tra il Mare del nord e le Alpi, queste qualità vengono viste come la sintesi della nuova ripresa tedesca. Ciò nonostante, a Zuffenhausen si lavora duramente da anni al modello successivo.

Si pensa ad un motore posteriore a 6 cilindri e spazio sufficiente per una sacca da golf. Le richieste di Ferry Porsche per l'erede della 356 sono tutto sommato ragionevoli, ma difficili da combinare in un solo veicolo. Dopo accese discussioni, Ferdinand Alexander Porsche soddisfa tutte le richieste del padre per la nuova vettura sportiva, che viene presentata in anteprima al Salone Internazionale dell'Automobile (IAA) di Francoforte dal 12 al 22 settembre 1963.















LA QUESTIONE DELLA SUCCESSIONE.

Mentre la primogenita e pioniera 356 fa ancora la felicità di molti, sia al posto di guida che durante i consigli di amministrazione a Zuffenhausen, la 911 (a questo punto ancora nota come 901) si prepara al sorpasso, e lo fa in modo abbastanza sfrontato. All'IAA di Francoforte sul Meno vengono presentate fianco a fianco: la 356 è il modello più vecchio nella sua ultima versione, la sua erede è il prototipo non ancora pronto per la guida. Oltre al motore a 6 cilindri con alberi a camme in testa, l'erede al trono della già leggendaria 356 ha un telaio con asse posteriore a braccio obliquo e una carrozzeria autoportante, oltre a un numero di sviluppo interno che creerà qualche dissapore in Francia. Il nuovo modello, infatti, viene presentato al salone e poco tempo dopo venduto come Porsche 901. Dopo averne prodotti già 82 esemplari, Porsche deve cambiare il nome della sua sportiva nell'ottobre 1964, poiché il marchio automobilistico francese Peugeot detiene i diritti su tutti i numeri a tre cifre con uno "0" al centro per designare i suoi modelli. A volte sono proprio le sottigliezze legali a propiziare la nascita di una leggenda.

Quello che succede dopo è difficile da esprimere a parole, persino per gli Svevi, abituati al successo. Il modello originale appena presentato viene considerato inizialmente troppo costoso, ma con la versione entry-level a 4 cilindri 912, proposta poco dopo, la sportiva di Zuffenhausen imbocca inarrestabile la strada per il successo. In pochissimo tempo, in tutto il mondo la 911 si afferma come vettura sportiva adatta anche all'uso quotidiano. In pratica quasi tutti gli elementi erano stati sviluppati alla perfezione: motore, trasmissione, telaio, equipaggiamento... La 911 non solo incarna visivamente lo spirito dei tempi, ma è anche il suo livello tecnologico a riscuotere successo in tutto il mondo.

Per 10 anni la 911 viene continuamente migliorata nei dettagli e costruita con diverse dotazioni e potenze del motore, all'inizio esclusivamente come Coupé; solo dal settembre 1965 si aggiunge la "Sicherheitscabriolet" con roll bar fisso in acciaio: la mitica Targa. Nel 1973, con il modello successivo ormai sui blocchi di partenza, oltre 80.000 esemplari diffondono in tutto il mondo l'idea della "guida nella sua forma più bella".











"Ripensando alla 911, il suo fu senza dubbio un concetto controverso. La durata di vita straordinariamente lunga di questo modello mi rende orgoglioso, perché significa che ci avevo visto lungo sulla 911."

FERRY PORSCHE, 1992

Con il coraggio si vince.

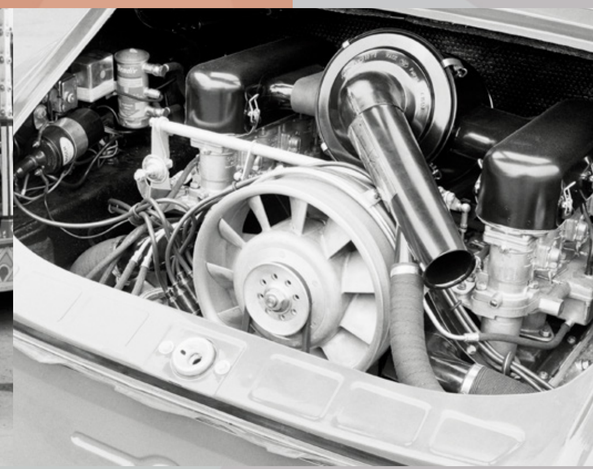
Inizialmente il concetto della 911 era piuttosto controverso. Il tentativo di coniugare sportività e idoneità all'uso quotidiano era troppo ardito, il mercato non era pronto, i rischi erano troppo alti. Ferry Porsche dovette superare numerose resistenze interne e alla fine ebbe ragione.

Forse anche grazie a questo successo, lo spirito rivoluzionario degli anni '60 trovò molto spesso terreno fertile presso Porsche. Ferry Porsche, in particolare, non fu contrario alle idee insolite e rischiose, e ascoltò sempre le proposte, a volte curiose, dei suoi ingegneri. Anche per questo motivo, negli anni '60 e '70 i guidatori di Porsche si trasformarono in veri e propri fan. La comunità crebbe e ovunque vennero fondati i Porsche Club. La 911 si affermò come il cuore del marchio e trovò posto non solo nei garage privati, ma anche sulle pareti dei loro figli, come perfetta poster. Una vettura da sogno che non rimarrà soltanto tale, ma alla fine diventerà realtà.

Una ventata di freschezza soffia su Zuffenhausen.

Nient'altro? Ferry pensa anche più in grande: le vetture sportive non sono solo un hobby esclusivo del jet set. Questa idea maturò a Zuffenhausen per tutti gli anni '60, per portare nel 1969 alla 914, la piccola roadster a motore centrale, il modello entry-level destinato a fare colpo su un nuovo target. Un pubblico più giovane, più moderno e forse un po' "più hippy" rispetto ai fan della 911. Il suo concetto incontrò i gusti di molti. Irrisa da alcuni, amata da altri come un sogno realizzabile, questa nuova vettura sportiva prodotta insieme a Karmann e Volkswagen toccò circa 120.000 vendite, aiutando a portare un po' dello splendore dell'icona 911 e della fama dei suoi piloti nei vialetti e nei parcheggi della classe media.





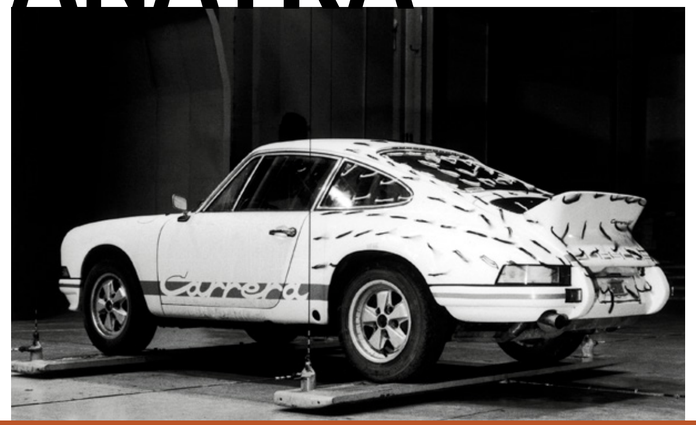


PORSCHE

Aneddoti da Zuffenhausen.

Uno spoiler con un proprio nome, per di più derivato dal mondo animale: è un caso piuttosto raro, per non dire unico. Ma cosa si nasconde dietro il termine “Becco d’anatra”? Perché lo spoiler posteriore della leggendaria 911 Carrera RS 2.7 fu chiamato così? Ancora oggi i pareri divergono. La versione più probabile è quella di un commento sprezzante da parte del reparto di vendita Porsche dell’epoca, il cui entusiasmo iniziale di fronte al posteriore della RS 2.7 non fece la storia. Oggi il nome, è diventato parte integrante del vocabolario Porsche. Ed sulla bocca soprattutto degli appassionati Porsche.

IL BECCO D'ANATRA



Il meglio per ultimo.

All’inizio del 1972, i soci della Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG decidono di trasformare la precedente società in accomandita semplice in una società per azioni con un capitale sociale di 50 milioni di marchi tedeschi. Ferry Porsche assume la presidenza del consiglio di vigilanza. Mentre questa decisione, insieme al successo della 914 e degli altri modelli, crea una rassicurante base finanziaria, gli ingegneri lavorano diligentemente (come è tipico per gli Svevi) all’erede dell’ormai leggendaria 911. In concomitanza con la fine prevedibile del modello originale, viene lanciata la 911 Carrera RS 2.7, un altro modello d’eccezione. Un passo quasi obbligato: la 911 Carrera RS 2.7 viene presentata nell’ottobre 1972 al Salon de l’Automobile di Parigi ed è la prima 911 a prendere il nome da una famosa corsa automobilistica in Messico, la Carrera Panamericana. In realtà, la vettura è prevista solo in una piccola serie da 500 esemplari per ottenere l’omologazione da corsa, ma poi si rivela così popolare presso la clientela assetata di prestazioni e prestigio, che alla fine vengono creati in totale 1.580 esemplari.

Con l’aggiunta di Carrera al nome, la RS 2.7 promette grande libertà, avventura e sportività senza compromessi ed è visivamente molto più aggressiva della 911 S dell’epoca. I parafanghi anteriori e posteriori allargati diventeranno poi caratteristici di tutti gli altri modelli Carrera, mentre lo spoiler anteriore presenta la tipica apertura al centro per il radiatore dell’olio. Sulla parte posteriore un piccolo spoiler in fibra di vetro, che presto sarà chiamato “a becco d’anatra”, assicura alla 911 Carrera RS 2.7 un’ottima aderenza al suolo.



Rispetto agli spoiler talvolta massicci dei decenni successivi, si trattava di un elemento poco appariscente, ma comunque rivoluzionario, che scrisse un pezzo di storia. La nuova 911 Sport Classic dimostra che il becco d’anatra è sempre attuale: il piccolo spoiler abbraccia il corpo della 911 come un tutt’uno.

Non solo la 911 Carrera 2.7 RS, ma anche quasi tutte le altre vetture sportive di Zuffenhausen dell’epoca, divennero bestseller mondiali, note per essere veloci, belle e sofisticate. Nel 1971 Steve McQueen eresse un monumento cinematografico alla 911 e ancora oggi le celebrità, da Hollywood a Roma fino a Berlino, amano farsi fotografare in un’elegante sportiva di Stoccarda.







UN MODELLO
PER GENERAZIONI.

Mentre altri produttori si concentrano su un design esterno abbagliante e moltiplicano i cilindri per catturare l'attenzione dei consumatori, Porsche rimane fedele ai motori a 6 cilindri più semplici e anche piuttosto conservatrice nel design. Finora, dopotutto, il gusto estetico freddo e distaccato tipico degli ingegneri tedeschi le ha fatto fare molta strada. Vista la modestia dell'esterno, molti sono sorpresi dalla disponibilità a sperimentare manifestata di tanto in tanto dagli Svevi, solitamente piuttosto cauti, per quanto riguarda gli interni. Si rivela particolarmente popolare un motivo che prende il nome dalla ballerina spagnola Josefa de Oliva: Pepita, o piccola Pepa, che a sua volta è il diminutivo di Josefina. In realtà non sappiamo se questa diva del XIX secolo lo abbia effettivamente mai indossato.

Il motivo a quadri bicolore, per lo più in bianco e nero con strisce oblique, fino alla Seconda Guerra Mondiale compariva solo nella moda maschile. Cambiò quando lo stilista francese Christian Dior creò il suo rivoluzionario "New Look" nel 1947, utilizzando il motivo a quadri per le sue collezioni da donna. Improvvisamente, Pepita diviene sinonimo di eleganza e raffinatezza adornando quasi tutti gli oggetti di uso quotidiano, dai mobili imbottiti, alle bottiglie di profumo e all'incarto della cioccolata.



Pepita de Oliva

Nei primi anni '60 il motivo inizia a prendere piede anche nelle istituzioni. La generazione del dopoguerra assume il comando (e indirizza lo spirito del tempo) e non si ferma nemmeno davanti a Pepita. Dai miniabiti ai poncho, il modello vive un piccolo Rinascimento in un'ampia varietà di colori.

Icone di stile come Audrey Hepburn e Jackie Kennedy apprezzano questo motivo elegante e giocoso, ma anche i piloti Porsche amano i quadri bianchi e neri. Il motivo compare su una Porsche per la prima volta quando viene utilizzato per gli interni di alcune 356, su richiesta di alcuni clienti. A partire dalla 911 diventa poi parte integrante della storia di Porsche.

Oggi ne celebriamo la riscoperta. Combiniamo Pepita e altri elementi di questo decennio emozionante, persino rivoluzionario, in un veicolo: un'icona che rappresenta i favolosi anni '60 e '70, celebrandone la vivacità e lo stile di vita. Anche solo per questa ragione, diventa un simbolo di trasgressione.

ISPIRAZIONE PER L'ISPIRAZIONE.

Palazzo Landschloss Korntal, 2006: diversi specialisti Porsche si incontrano vicino allo stabilimento principale di Porsche a Zuffenhausen per discutere di un nuovo concetto di veicolo. L'obiettivo è il riallineamento strategico di PORSCHE Exclusive Manufaktur. Invece di comunicare le opzioni individuali dell'equipaggiamento per i modelli di serie, il nuovo approccio prevedeva di evidenziare la competenza del segmento aziendale con modelli speciali esclusivi e trasportare l'idea delle serie limitate PORSCHE Exclusive Manufaktur nell'era moderna. L'ultima piccola serie esclusiva, la 911 Turbo S (tipo 993) fu prodotta nel 1998, poi si instaurò l'epoca della "Lean Production", che ammetteva solo una produzione modulare altamente efficiente. I veicoli complessi, prodotti in piccole serie e con grande dispendio, furono esclusi dalla strategia dei modelli, il cui obiettivo era di condurre l'azienda Porsche al di fuori dalle acque agitate in cui si trovava.

IAA 2009.

Tre anni dopo l'incontro di Korntal, la 911 Sport Classic viene presentata alla fiera di Francoforte: è una piccola serie, limitata a sole 250 unità in tutto il mondo, perché in quel momento c'era ancora incertezza sul suo potenziale. La peculiarità della 911 Sport Classic fa già presagire la strategia Heritage Design. Il colore esterno Grigio Sport metallizzato attira l'attenzione, sia all'interno dell'azienda che in fiera. L'utilizzo delle tonalità chiare di grigio per l'esterno è del tutto insolito; persino il consiglio di amministrazione scherzava sul fatto che fosse stato utilizzato solo il primer per risparmiare. Il modello, però, nasce da una storia familiare: una foto dell'archivio storico ritrae una 356 grigia su un prato verde.

La vettura ha quindi bisogno delle due strisce e della pellicola decorativa laterale in grigio più scuro, per creare un contrasto all'occhio di chi guarda, così come gli accessori e le ruote verniciate di nero. All'epoca non si poteva ancora realizzare il leggendario design dei cerchi Fuchs®, con il canale accennato e gli elementi lucidi, mediante fucinatura, come fu invece possibile per la nuova 911 Sport Classic, 12 anni dopo.

Speciale, soprattutto nella sua complessità.

La carrozzeria della 997 Sport Classic è progettata per essere larga, caratteristica che in questo periodo è riservata ai modelli a trazione integrale e turbo. Nel 2009, per la prima volta si combinano carrozzeria larga, trazione posteriore, cambio manuale e motore appositamente sviluppato e potenziato. Il risultato è così convincente che, già durante lo sviluppo, da questo concetto prende forma la successiva versione GTS della 997.

Il becco d'anatra posteriore ricalca fedelmente l'originale, si adatta alla perfezione alla forma della 997 ed è specificatamente riservata alla piccola serie. Ancora oggi al Centro Porsche occorre esibire il numero di telaio di una 997 Sport Classic di proprietà, per poter ordinare un pezzo di ricambio originale.

Altrettanto particolare è il tetto a doppia cupola o "double bubble roof", che si ispira allo studio della 911 Panamericana e alle metà del tetto rimovibili della Carrera GT.

L'IDEA ALLA BASE DELLA 911 SPORT CLASSIC



997



Inoltre, la forma del tetto è una frecciatina rivolta ai precedenti veicoli da corsa di altri produttori, nei quali i piloti più alti dovevano ammaccare il tetto per ricavare lo spazio sufficiente anche per il casco. Il tetto a doppia cupola è saldamente collegato alla carrozzeria e quindi non può essere copiato da officine indipendenti, qualora qualcuna tenti di ricreare una Sport Classic.

L'onere di produzione è elevato, perché per il montaggio sono previste solo sezioni centrali del tetto con o senza tetto scorrevole, senza alcuna parte centrale aggiuntiva per il tetto a doppia cupola. Invece di spendere energie (e denaro) per adattare le aree logistiche, un dipendente veniva incaricato di inserire manualmente una sezione centrale del tetto a doppia cupola nel sistema, ogni volta che viene visualizzato il numero di produzione di una 911 Sport Classic. Nel 2009 questo era ancora possibile con 250 unità, mentre oggi è impensabile.

Dettagli, dettagli, dettagli.

La scritta sul posteriore della 911 Sport Classic è cromata in vero metallo, come lo stemma del produttore sul parafango destro. Si tratta di un altro segno distintivo, visto che da molto tempo si usa principalmente plastica galvanizzata. A causa del numero ridotto di pezzi, si ricorre a processi e a un fornitore del settore della gioielleria. Quando si dice amore per i dettagli. Completano l'esterno i grandi terminali di scarico cromati dal massimo diametro possibile e la caratteristica griglia interna, nonché i fari principali con bordi neri, ispirati alla 911 Carrera RSR Turbo 2.1 del 1974.

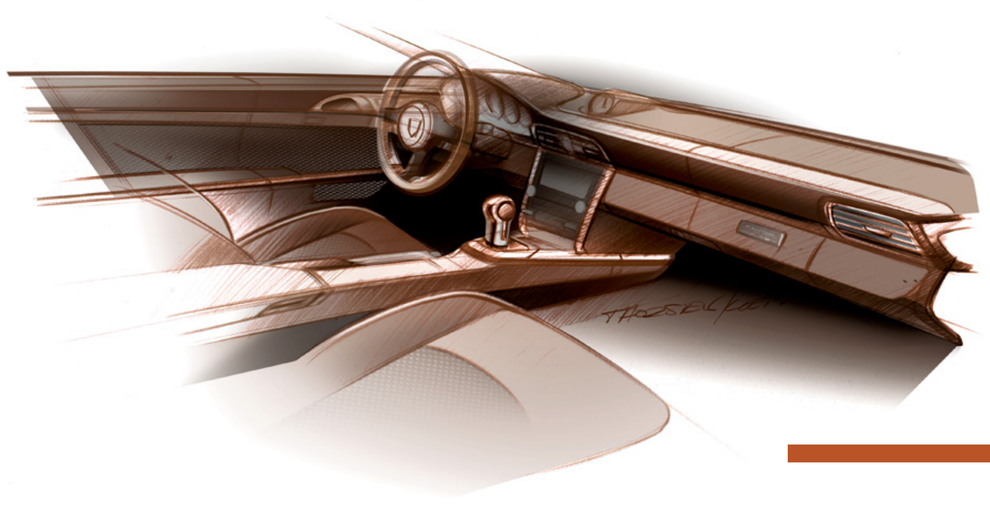
Il design degli interni si distingue sopratutto per una caratteristica: l'alta qualità. Per i suoi particolari vivaci, esternamente non passa certo inosservata, mentre l'interno è discreto ed elegante: il target è quello esuberante e autentico dei "Gentlemen Driver". Le selle di cavallo, il motivo Pepita e i divani Winchester hanno ispirato la lavorazione dei materiali e la scelta della pelle naturale color marrone espresso: all'epoca era il meglio a cui si potesse aspirare; solo più tardi entrò nella produzione di serie con la Panamera.

La pelle marrone è abbinata a uno specifico cielo dell'abitacolo in Alcantara® grigio e a un sistema di moquette separato con passanti arricciati, nonché a cuciture e profili in pelle grigio marmo sui sedili. I sedili stessi sono unici: qui le linee particolari sono esaltate dai profili grigi e dalla pelle intrecciata. La pregiata goffratura "911 Sport Classic" nel poggiatesta e l'uso discreto di cuciture decorative a vista esprimono la grande cura artigianale e la ricerca stilistica. Le cuciture a vista nella versione della 911 di serie diventano nella Sport Classic cuciture ribattute oppure, come nel posteriore dello schienale, vengono omesse per non sovraccaricare gli interni.

Mai prima d'ora sono stati sviluppati ad hoc così tanti "semilavorati" (nel gergo tecnico) per un modello speciale o una piccola serie. Tecnicamente, in tutti gli interni non c'è quasi nessun pezzo in plastica non trattata nel colore Grigio vulcano, il colore tipico dell'epoca. Persino il Porsche Communication Management è ricoperto in pelle.

Il guidatore deve poter trovare materiali naturali ovunque e, anche dopo settimane, scoprire altri dettagli inattesi. Leggendario è il pannello della porta ripreso dalla Boxster, che però, grazie alla sua maniglia orizzontale rivestita di pelle intrecciata, si abbina meglio allo specchietto della Sport Classic. "La forma segue la funzione" è sempre stato il principio guida in Porsche e il modo migliore per far risaltare il materiale esclusivo nella portiera.

Nel frattempo l'idea di piccola serie ha preso piede in PORSCHE Exclusive Manufaktur, i cui principi guida sono la tradizionale cura artigianale e l'attenzione ai dettagli. Principi che si ritrovano anche nella 911 Sport Classic della serie 992.





DESIGN, TECNOLOGIA E TANTA STORIA.

UNA CONVERSAZIONE SULLA 911 SPORT CLASSIC.

In effetti, per una vettura sportiva straordinaria come la 911 Sport Classic le parole non bastano. Ma se ne può parlare comunque. Lo facciamo con i designer della 911 Sport Classic, Grant Larson, Daniela Milošević e Chris Holzinger, nonché con Boris Apenbrink, allora project manager della prima 911 Sport Classic (997) e oggi direttore di PORSCHE Exclusive Manufaktur Vehicles.

Innanzitutto, come è nata davvero la Sport Classic?

Apenbrink: "È importante precisare che niente di tutto questo era programmato. Nel 2009 noi di PORSCHE Exclusive Manufaktur, allora chiamata Porsche Exclusive, con la Sport Classic abbiamo ripreso progetti di veicoli complessi. Ci siamo detti subito che in futuro l'avremmo fatto più spesso, anche se tutti erano convinti che ogni veicolo avesse bisogno di un'occasione speciale, com'era stato il caso di tutte le piccole serie esclusive prodotte fino ad allora. Perché quella era la strategia: c'è un'occasione, una volta soltanto; la volta successiva penseremo a qualcosa di nuovo. Ma spesso i clienti ci chiedevano "Quando farete una nuova Sport Classic?"

Larson: "Sebbene siano stati costruiti solo 250 esemplari della prima Sport Classic, è incredibile quanto sia presente ancora oggi nella mente di un numero estremamente elevato di persone, non solo su Instagram o Facebook, ma anche durante i raduni Porsche e così via."

Apenbrink: "Sì, è certamente uno di quei veicoli che tutti si girano a guardare."



BORIS APENBRINK
DIRETTORE DI PORSCHE EXCLUSIVE MANUFAKTUR VEHICLES



GRANT LARSON
RESPONSABILE DEL DESIGN PROGETTI SPECIALI STYLE PORSCHE



CHRIS HOLZINGER
DESIGNER ADDETTO ALLA PROGETTAZIONE DI COLORI E MATERIALI

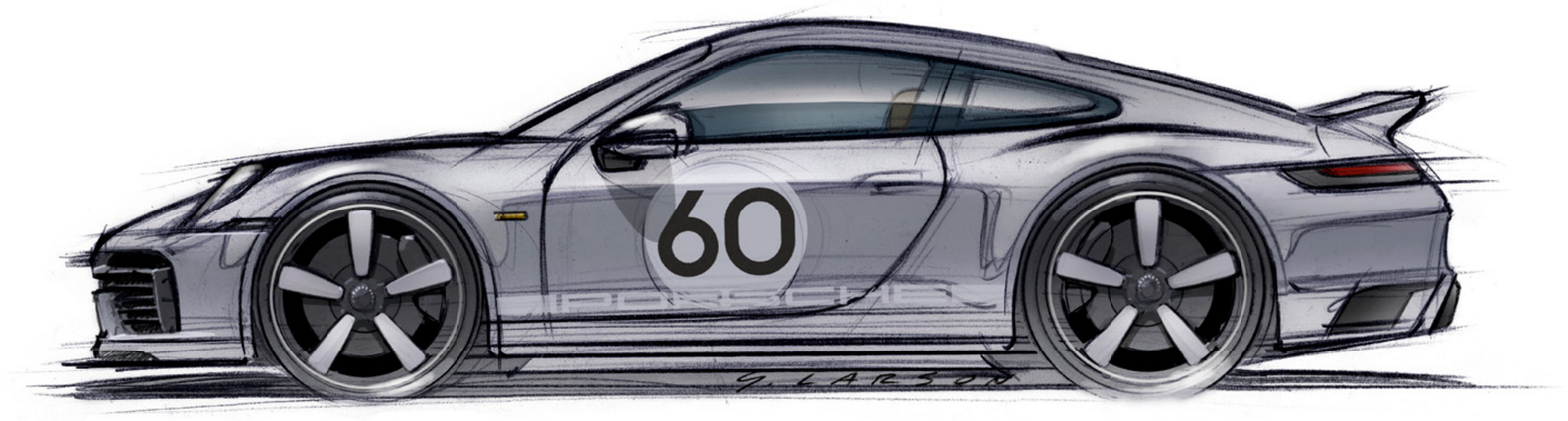


DANIELA MILOŠEVIĆ
DESIGNER ADDETTA ALLA PROGETTAZIONE DI COLORI E MATERIALI

911 SPORT CLASSIC

Il nome "Sport Classic" a cosa si riferisce? C'è una storia a riguardo o non è permesso raccontarla?

Apenbrink: "In realtà quello era un nome provvisorio. All'epoca in officina elaborammo tre concetti per la prima piccola serie, uno dei quali era una "Coupé Classica". La dicitura esatta era "una coupé classica con le citazioni di design più importanti della storia di Porsche". All'epoca, per "classica" si intendeva una forma pura della vettura sportiva Porsche. Ma adottare il nome provvisorio sarebbe stato troppo facile e così abbiamo ripercorso la storia dei nomi delle vetture Porsche. Ci è rimasta impressa la sigla SC, che all'epoca stava per Super Carrera, perché era perfetta per le caratteristiche del veicolo. Più corto è il nome sul cofano, meglio è, ed è così che abbiamo pensato ad una 911 SC. Alla fine, tuttavia, qualcun altro deteneva già i diritti al nome "SC" e il nostro veicolo non era un erede diretto della 911 Porsche SC dell'epoca. Quindi abbiamo continuato a cercare e siamo passati da Super Carrera a Sport Classic, una vettura sportiva classica con cambio manuale, trazione posteriore, motore potenziato e equipaggiamento tipico da Gran Turismo: insomma, una Sport Classic."



60

Quando avete deciso di realizzare una nuova Sport Classic, ci sono state difficoltà o particolari ostacoli da superare? Oppure l'idea venne accettata, tutti erano entusiasti e vi siete dati da fare?

Larson: "Non le chiamerei difficoltà. La sfida principale sono stati sicuramente i parafanghi posteriori. Volevamo assolutamente la carreggiata allargata, ma senza la prese d'aria. Tuttavia, non avevamo strumenti per realizzarli, quindi abbiamo dovuto armeggiare con qualche utensile sperimentale. Possiamo dirlo?"

Apenbrink: (ride) "Sì, possiamo dirlo. Come ha accennato Grant, volevamo questa forma scultorea, un corpo ampio con delle belle curve.





Non potendo chiedere milioni per lo sviluppo, abbiamo sempre bisogno di buone idee. In quell'occasione avemmo l'idea di sviluppare ulteriormente e utilizzare come strumento per la produzione della piccola serie lo strumento metodologico utilizzato per le pre-serie. Un approccio insolito, che effettivamente contribuì a rendere possibile l'impossibile.

Ma in linea di principio vale l'affermazione: in questa fase non si può ancora considerare un successo nessuna vettura. Bisogna arrivare all'esposizione in fiera, c'è molto da fare e ci sono molti decisori da convincere. I veicoli di piccola serie polarizzano sempre le opinioni, ne siamo consapevoli. Spesso non sembrano aver ragione di esistere. Ed è proprio questo il bello: ci vuole molta passione e capacità di persuasione per portarli dall'idea alla decisione, fino allo sviluppo e al traguardo. Ci vuole una piccola squadra dedicata, che ci crede, che lotta e che non si lascia dissuadere."

Eppure ora è qui, la nuova 911 Sport Classic, con il becco d'anatra e tutto il resto. Ci sono elementi che hanno una storia di sviluppo particolare oppure quello più distintivo è la parte posteriore?

Larson: "Oltre al becco d'anatra, abbiamo ripreso anche il design dei cerchi Fuchs®. Ci sono state diverse interpretazioni in passato, ma con la Sport Classic siamo più vicini all'originale come mai prima d'ora. Anche le rientranze nel tetto sono insolite: hanno impedito che l'originale del 2009 fosse venduta negli Stati Uniti."

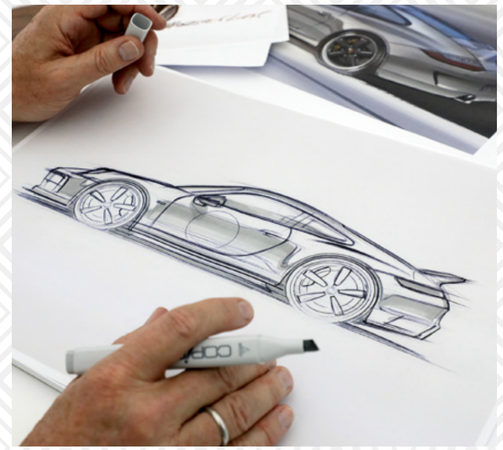
Apenbrink: "Oh sì, hai ragione. Parliamo del tetto. Non ne esistevano di uguali in Porsche prima della prima Sport Classic."

Larson: "Non abbiamo lanciato la 997 Sport Classic sul mercato statunitense, ecco il perché del numero limitato di 250 unità di allora. Questo perché per il tetto con le rientranze avremmo dovuto far eseguire specifici test richiesti per legge negli Stati Uniti. Erano semplicemente troppo costosi per un numero di esemplari così piccolo e per l'economicità a cui puntavamo. Ecco perché la 997 Sport Classic è anche una delle vetture da collezione più ricercate negli Stati Uniti."

Apenbrink: "Nel frattempo qualcuno è riuscito ad importare una 997 Sport Classic e la presenta con orgoglio presso vari saloni automobilistici e Concorsi d'Eleganza. Ma ora, per la prima volta negli Stati Uniti è regolarmente disponibile la "double bubble" nella nuova 911 Sport Classic. È un passo da gigante."

Milošević: "Ecco un altro passo da gigante: sia con la prima Sport Classic che ora con la nuova abbiamo un design a strisce abbinato alla "double bubble", molto discreto, tono su tono. Nella 997 era una tonalità di grigio relativamente più chiara con strisce più scure, ora è esattamente il contrario, quindi il colore esterno è più scuro e moderno, mentre le strisce sono un po' più chiare. Il punto, tuttavia, è che non si tratta più di un adesivo attaccato al veicolo come prima, ma di una verniciatura. È un grande passo in avanti rispetto al veicolo precedente. Se fai scorrere le dita sulle due strisce, noterai immediatamente che la superficie è bella liscia. Il risultato è molto più raffinato ed elegante."







I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

60

Parliamo degli interni. Ci sono alcune caratteristiche speciali anche qui, ad esempio il pacchetto interni Paldao. C'è qualcosa dietro, oltre l'aspetto puramente estetico?

Holzinger: "Dal 1964 al 1967 nei modelli Porsche abbiamo offerto un piallaccio in legno di mogano opaco per la mascherina del quadro strumenti e la corona del volante. Quello era il modello storico. Volevamo materiali naturali; oltre alla pelle, anche il legno viene utilizzato come prodotto naturale rinnovabile di alta qualità negli interni dei veicoli. La lavorazione di materiali pregiati permette di impreziosire i componenti degli interni."

Apenbrink: "All'epoca stavamo costruendo la milionesima 911, in omaggio alla "vettura di servizio" di Ferry Porsche, verde irlandese all'esterno con un motivo Pepita sui sedili e legno classico. Ancora oggi i clienti la associano alle prime 911. Nelle moderne 911, il legno viene scelto molto raramente, mentre nei modelli a 4 porte come la Macan è molto più comune, poiché il cliente confronta questi modelli molto più da vicino con i veicoli di altri produttori. È normale per loro, ma raro per la 911. Il legno è sempre stato incluso negli elenchi delle opzioni per guadagnare i favori dell'uno o dell'altro conducente di vetture da competizione nell'area di Stoccarda o in Inghilterra (ride). Il Paldao, almeno per come la vedo io, ha dato per la prima volta questa sensazione "cool" ai nostri clienti, tanto che quando guardano all'interno dicono: 'Per la prima volta sto seriamente pensando di prendere una 911 con interni in legno.'"

Holzinger: "È dovuto anche al fatto che si tratta di una finitura porosa, la cui struttura conferisce all'insieme un aspetto contemporaneo con una sensazione naturale, che lo rende davvero moderno. Allo stesso tempo, è un omaggio agli anni '60."

A proposito di omaggio. La prossima parola chiave è: Pepita. Anche questo motivo è stato ripreso per ragioni storiche, no?

Holzinger: "Sì, viene direttamente dalla storia di Porsche. Il motivo Pepita fu offerto come optional per la prima volta nelle fasi finali della 356, ma in modo sporadico e solo su richiesta. Comparve ufficialmente per la prima volta nel 1965, nel catalogo delle dotazioni per la 911 originale."

Apenbrink: "Pepita è ancora oggi uno dei motivi più popolari, quando i clienti chiedono opzioni speciali che non sono elencate nel catalogo normale, perché molte persone associano questo tessuto a Porsche. In questo Coffee Table Book sono disponibili tante altre informazioni al riguardo."

Esatto. Parliamo allora del quadro strumenti. Come per la Targa, il contagiri è basato su quello della 356. Questi parallelismi e la colorazione verde che cosa significano?

Larson: "Si usavano cifre verdi nella 356 e fino al 1967 anche nella 911, dopo non più. La tecnologia all'epoca era semplice: c'era uno scostamento negli strumenti tra l'anello cromato o il vetro e il quadrante. Ovviamente, gli strumenti erano illuminati dall'esterno attraverso questa fessura. Si trattavano le lancette con fosforo verde, proprio come quei giocattoli che brillano al buio."

Apenbrink: "O come le lancette dei secondi negli orologi classici."

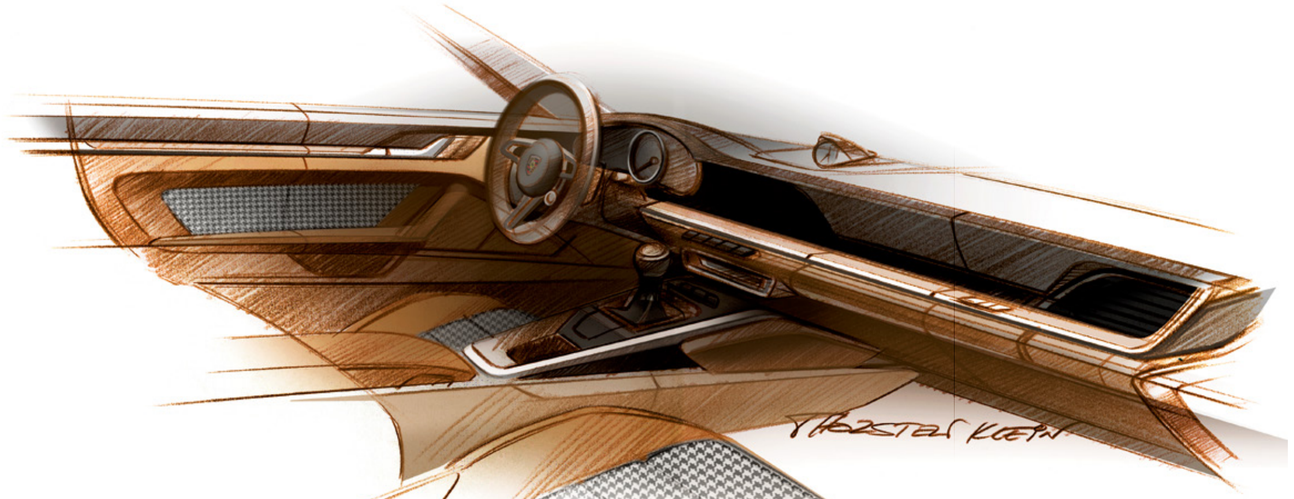
Holzinger: "All'epoca, la tecnologia non era sufficientemente avanzata per realizzare una retroilluminazione con una fonte di luce propria, perciò veniva utilizzato il fosforo."

Apenbrink: "Ricordo di essermi seduto in una Porsche storica e di aver pensato 'È difficile vedere le lancette'. Ma logicamente, quando il fosforo non è più attivo, non si illumina più nulla."

Larson: "Spesso questi elementi verdi si trovano anche negli strumenti dei modelli più recenti. È diventato un classico, anche se ovviamente il fosforo non viene più utilizzato da molto tempo."

Apenbrink: "È anche un bell'esempio di come si possano fondere in modo naturale l'innovazione tecnica e la tradizione."

Grazie per la chiacchierata.









L'ex pilota, oggi ambasciatore del marchio, Jörg Bergmeister è coinvolto da circa 2 anni nel collaudo dei futuri modelli di vetture sportive e quindi nel lavoro di sviluppo.

"Ho conosciuto la 911 Sport Classic in una fase di sviluppo in cui il progetto era già a buon punto e la coordinazione tra trazione e telaio era già ad un livello eccellente. Come ogni Porsche, il veicolo è molto sportivo e progettato per un assoluto piacere di guida. Ho guidato la 911 Sport Classic durante i test sia sul circuito di prova di Weissach che su strade pubbliche in Spagna. Nel circuito di prova si guida come nelle corse in pista, in modo molto diverso rispetto alla normale circolazione sulle strade. Ma una Porsche deve sempre essere adatta anche alle piste.

Fornisco il feedback sui test drive nel corso di colloqui. Sarò anche antiquato (ride), ma questo è il modo più diretto per scambiare idee con gli ingegneri. Durante lo scambio a parole possiamo rispondere immediatamente alle domande e trasmettere anche le sfumature di significato. Cerco sempre di vedere il veicolo dal punto di vista del cliente. Prima osservo come è posizionato il modello e cosa viene promesso al cliente, poi lo confronto con le mie impressioni. Il quadro generale è importante, anche se qui devo adattarmi come pilota.



TECNOLOGIA

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.



La 911 Sport Classic è un tipico esempio di piccola serie di PORSCHE Exclusive Manufaktur, dove un look unico e molto esclusivo incontra elevate prestazioni tecniche. Le combinazioni più belle spesso emergono solo nel processo di sviluppo, semplicemente provando elementi diversi, come la leva del cambio più corta della 911 GTS, la funzione AUTO BLIP della GT3 Touring o gli elementi del pacchetto per la riduzione del peso della Turbo per un sound più emozionante. Per via del pacchetto per la riduzione del peso, l'interno della 911 Sport Classic è meno isolato acusticamente. Quando premo l'acceleratore è davvero un'esperienza unica ed esilarante.

La 911 Sport Classic è molto divertente, soprattutto su strade extraurbane, sia su passi di montagna impegnativi che su strade normali. I 550 CV sono sempre gestibili, anche grazie ai numerosi sistemi di assistenza. Un veicolo per veri intenditori, davvero bello."



"Quello che amo di più: la combinazione dei 550 CV con la trazione posteriore e il cambio manuale."

ANCHE L'AMORE A PRIMA VISTA



SI PUÒ VIVERE UNA SECONDA VOLTA.

EDIZIONE LIMITATA A SOLI 1.250 ESEMPLARI

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

UN'EPOCA AFFASCINANTE.

HIGHLIGHT DEL DESIGN ESTERNO.

TRAZIONE: trazione posteriore, cambio manuale a 7 marce con leva del cambio accorciata, con differenziale posteriore autobloccante

TARGHETTA: Porsche Heritage sulla griglia del cofano posteriore

CARBONIO: cofano anteriore e tetto in carbonio con scanalatura

DESIGN: grafica decorativa (strisce Sport Classic) sul cofano anteriore, sul tetto e sullo spoiler posteriore verniciati in grigio sportivo chiaro

MOTORE: motore boxer posteriore a 6 cilindri da 3,7 litri e 405 kW (550 CV)

ANTERIORE: storico stemma Porsche sul cofano anteriore

POSTERIORE: spoiler posteriore fisso a "becco d'anatra" in carbonio

ORO: scritta "PORSCHE" e nome del modello color oro

COLORE ESTERNO ESCLUSIVO: Grigio Sport metallizzato. Altri colori: Grigio agata metallizzato, Blu genziana metallizzato, Nero, colore a scelta (nessuna grafica verniciata)

DESIGN NERO: impianto di scarico sportivo con terminali di scarico neri, sezione inferiore posteriore SportDesign verniciata in nero (lucido), modanature dei finestrini laterali nere, lamelle delle griglie di ingresso/uscita dell'aria verniciate in nero (lucido)

DETTAGLIO: targhetta PORSCHE Exclusive Manufaktur color oro sui parafanghi laterali

CERCHI: Sport Classic da 20/21 pollici con chiusura centrale e stemma Porsche storico sul coprimozzo

LOLLIPOP: adesivi esterni sui lati del veicolo con design storico; colore abbinato alla grafica decorativa in Grigio chiaro (disponibile anche senza), numero di partenza personalizzato (ordinabile separatamente e senza sovrapprezzo)

TELAIO: carrozzeria allargata nel look 911 Turbo senza prese d'aria laterali

FIANCATA: minigonne SportDesign

SOTTO OGNI DETTAGLIO.

Tutti i dettagli sull'equipaggiamento di serie e personalizzato sono disponibili online su www.porsche.com/911SportClassic o nel Porsche Car Configurator su porsche.com

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.



405 KW (550 CV)
CAMBIO A 7 MARCE, MANUALE
COPPIA MASSIMA 600 NM
VELOCITÀ MASSIMA 315 KM/H
DA 0 A 100 KM/H IN 4,1 S
DA 0 A 200 KM/H IN 12 S

CUORE A MILLE

Il successo di Porsche ha sempre avuto una ragione molto semplice: il motore. Non importa se i nostri ingegneri lo montano nella parte anteriore, posteriore o centrale, se è alimentato a benzina o se è elettrico: il motore rimarrà sempre il cuore di ogni sportiva Porsche. La meccanica viene costantemente ottimizzata e messa in discussione con l'obiettivo di creare la vettura sportiva perfetta.

Il cuore della nuova 911 Sport Classic, un motore biturbo a 6 cilindri da 3,7 litri, è disposto posteriormente. Tuttavia, rispetto alle altre 911 e anche rispetto ai modelli della concorrenza, presenta un gruppo di trasmissione inedito e mai utilizzato nella gamma. La parola d'ordine è trazione posteriore. Come tante vetture nella storia di Porsche, ma tutte le altre non erano in combinazione con 405 kW (550 CV), 600 Nm di coppia massima e cambio manuale. È questo a rendere la 911 Sport Classic, il modello 911 con cambio manuale attualmente più potente e che garantisce un'esperienza di guida unica.

Un altro capolavoro è la carrozzeria. La 911 Sport Classic ha una forma più ampia rispetto all'attuale gamma 911, caratteristica tipica dei modelli 911 Turbo. Mentre questi ultimi presentano due prese d'aria laterali nei parafanghi posteriori per l'aspirazione dell'aria del motore, la 911 Sport Classic prevede che quest'aria venga aspirata esclusivamente attraverso l'apertura sotto l'alettone posteriore. Ciò rende superflue le prese d'aria laterali garantendo un look unico.

Tutto ciò permette performance elevate, maggiori rispetto a tutte le 911 con cambio manuale fino ad oggi, almeno secondo gli ingegneri. In altre parole significa: abbiamo creato una vettura dalla superiorità evidente.

Il risultato è una vettura con caratteristiche Touring, che trasferisce la sua potenza in strada attraverso le sue ruote larghe. Alla 911 Sport Classic bastano 4,1 secondi per raggiungere i 100 km/h, 12 secondi per toccare i 200 km/h. La velocità massima è di 315 km/h. Numeri impressionanti, certo, ma il piacere di guida che ne consegue non può essere espresso a parole, al limite con i numeri.

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

AUTENTICA MAESTRIA ARTIGIANALE.

A volte bisogna saper prendere in mano la situazione: quando si fonda un'azienda, al primo appuntamento o al volante della 911 Sport Classic. In armonia con l'epoca, la 911 Sport Classic è disponibile esclusivamente con il cambio manuale, ma con 3 marce in più rispetto al modello originale. Il fascino e la caratteristica sensazione del cambio marcia rimangono identici e puri, grazie al design di trasmissione simile a quello della prima 911 Turbo del 1974.

Il cambio manuale a 7 marce è il punto di legame più diretto tra guidatore e vettura, grazie a una più corta leva del cambio e all'ottimizzazione delle singole marce. La leva del cambio più corta permette di inserire le marce in modo ancora più precisa e di sentirle molto di più. Per inciso, questa combinazione tra cambio manuale preciso, trazione posteriore e potente motore in una carrozzeria particolarmente ampia era stata già adottata per la piccola serie della prima 911 Sport Classic (997), e non senza successo.

Anche la funzione della doppietta automatica è notevole, sia dal punto di vista pratico che da quello acustico: riduce l'usura e migliora la stabilità del veicolo quando si scala la marcia. La funzione AUTO BLIP viene attivata tramite le modalità di guida o selezionandola direttamente nel Porsche Communication Management System (PCM).

Il telaio, a sua volta, rappresenta il punto di collegamento diretto con la strada. Ecco perché in Porsche è stato fin dall'inizio fondamentale per i successi y-della 356 era ancora basato su quello del Maggiolino Volkswagen, con la prima 911 tutto cambia – in meglio. La carrozzeria autoportante della 911 poggia su sospensioni indipendenti con bracci trasversali triangolari, ammortizzatori davanti e bracci obliqui dietro. Nonostante la rigidità, le piccole buche e i grandi dossi vengono "assorbiti" eccellentemente, come poco dopo la stampa si trovò a scoprire con piacere.

La 911 Sport Classic mette a punto la tradizione dell'eccezionale telaio, stabilita all'epoca. Il telaio sportivo Porsche Active Suspension Management (telaio sportivo PASM) abbassa il veicolo di 10 mm. Le sospensioni rigide, gli stabilizzatori adattati e gli ammortizzatori PASM garantiscono un'elevata stabilità, un elevato comfort e, soprattutto, un'elevata sportività in ogni situazione.

Il Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) migliora la dinamica di guida consentendo un maggiore comfort su strada, a qualsiasi velocità.

L'asse posteriore sterzante migliora le prestazioni e l'idoneità all'uso quotidiano, mentre il sistema di sollevamento sull'asse anteriore consente una maggiore altezza da terra del frontale della 911 Sport Classic, precisamente 40 mm in più fino a una velocità di circa 35 km/h.



I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

FRENI.

“Win on Sunday, sell on Monday”. Per decenni, Porsche è riuscita a convertire direttamente le vittorie nelle corse in vendite crescenti. In questi anni, l’applicazione delle prestazioni da vettura da corsa anche a quelle pensate per la strada, ha reso i modelli Porsche la quintessenza della vettura sportiva adatta alla quotidianità.

Un ottimo esempio è il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB): i dischi freno forati in ceramica non solo hanno un diametro anteriore di 420 mm e posteriore di 390 mm, ma provengono direttamente dal motorsport. I loro vantaggi? Enorme potenza frenante, pressione costante durante la decelerazione, stabilità al fading particolarmente elevata e peso estremamente contenuto: tutto per garantire una grande aderenza al suolo e un maggiore comfort di guida. Anche esteticamente sono un richiamo al passato: le pinze fisse monoblocco in alluminio a 10 pistoncini sull’asse anteriore e le pinze fisse monoblocco in alluminio a 4 pistoncini sull’asse posteriore sono verniciate di nero con la scritta “PORSCHE” bianca. Anche perché negli anni ‘60 e ‘70 nessuno si immaginava pinze dei freni rosse o gialle.



I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

SOUND.

Nonostante tutto l’amore per i dettagli tecnici, per i valori di accelerazione e decelerazione, per i millisecondi strappati alla Nordschleife, il legame emotivo tra guidatore e veicolo vuole anche il sound giusto. Perché cosa sarebbe una 911 senza il suo speciale sound? Non lo sappiamo. Da dove viene? Fin dal primo borbottio rauco del motore boxer posteriore di una Porsche 901, gli ingegneri di Stoccarda hanno sempre saputo trovare quello giusto.

Ecco perché il suono dell’impianto di scarico sportivo della 911 Sport Classic è stato pensato per essere percepito anche all’interno della vettura. Tutto ciò, grazie al pacchetto isolante in struttura leggera (-2,343 kg): meno isolamento significa meno peso. Ma più emozioni. Questo sound intenso e unico nel suo genere, infatti, non solo penetra attraverso i 2 terminali di scarico ovali di colore nero (lucido), ma viene anche trasmesso direttamente all’interno, per autentiche sensazioni da pelle d’oca.





I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

PASSIONE ALLA SVEVA.

Diligente, laborioso e preciso. Anche negli anni '60 e '70, Porsche rimane con i piedi per terra. Tipico dei tedeschi, si potrebbe dire. A plasmare questa attitudine arrivano esperti che indagano ciò che è tecnicamente fattibile; anche la verniciatura è oggetto di esperimenti costanti. Su questo gli ingegneri di Zuffenhausen sono coraggiosi, spesso anche originali, in contrasto con la tecnologia e la pragmaticità tedesca. Negli anni a venire Porsche svilupperà e utilizzerà 84 diverse tonalità soltanto di verde, dal colore preferito di Ferry Porsche, il Verde irlandese, a colori brillanti come il Verde Pitone. Questo amore per i colori persiste anche oggi e porta sempre nuovi frutti. La gamma dei colori esterni varia dal bianco al frozen berry metallizzato, da quello più tenue a quello più intenso.

L'ABBINAMENTO PERFETTO, SENZA COMPROMESSI.

La 911 Sport Classic affronta la questione in modo tradizionale, con 4 diversi colori: Grigio Sport metallizzato, Grigio agata metallizzato, Blu genziana metallizzato o Nero (uni). Tutti i colori sono stati scelti dai nostri esperti nello studio di design di Weissach, dato che si abbinano perfettamente fino all'ultimo dettaglio agli interni della 911 Sport Classic. Una particolarità è che il colore Grigio Sport metallizzato è riservato esclusivamente alla 911 Sport Classic e si ispira al grigio moda della Porsche 356 degli anni '50. Anche la 911 Sport Classic del 2009 conquistò le strade di tutto il mondo con un colore, che era considerato una reinterpretazione del grigio moda e che per l'epoca rappresentava una novità assoluta: lo Grey sport classic. Questo colore conquistò il cuore degli appassionati Porsche ed ebbe un effetto anche su altri colori del mondo Porsche, come il Come l'attuale colore di serie Gesso. Il Grigio Sport metallizzato, disponibile esclusivamente per la nuova 911 Sport Classic, interpreta il "vecchio" colore in modo nuovo e contemporaneo, con una versione metallizzata.

Per dare un tocco più audace alla 911 Sport Classic ci si può veramente scatenare dal punto di vista del design, con più di 100 colori opzionali* offerti da PORSCHE Exclusive Manufaktur. A dimostrazione del fatto che i toni più intensi non sono prodotti solo dal rombo del motore.

Scegliendo un colore opzionale si rinuncia alla grafica decorativa sul cofano anteriore, sul tetto e sullo spoiler posteriore, che altrimenti sono verniciati in grigio sportivo chiaro.

* Disponibile a partire dal 10/2022

Grigio Sport metallizzato
Grigio agata metallizzato
Blu genziana metallizzato
Nero
Colore opzionale: ad es. Gemini metallizzato

COLORI ESTERNI

Ci si può distinguere anche senza colori accesi: lo dimostrano le doppie strisce a contrasto in grigio sportivo chiaro che decorano parti del cofano anteriore, del tetto e del posteriore quando si ordina come colore esterno il Grigio metallizzato, il Grigio agata metallizzato, il Blu genziana metallizzato o il Nero. La chicca è che le strisce non sono incollate, ma dipinte.

CARROZZERIA ALLARGATA

La 911 Sport Classic rispolvera lo stile di una volta. Inutile dire che per fare ciò serva, un certo gusto estetico, perché è sempre la prima impressione a determinare ciò che proviamo e pensiamo. Com'è tipico di Porsche, non si tratta mai di personalità invadente. Il suo design un abbaglio. La forma è sempre la più pura.

TIPICA CARROZZERIA TURBO. OPPURE NO.

La 911 Sport Classic aderisce completamente alla strada e, grazie alla carrozzeria scultorea, appare decisa e performante da tutti i punti di vista. È inconfondibile la carrozzeria larga tipica della 911 Turbo, con i parafanghi posteriori visibilmente svasati. Sembrerebbe quella dei modelli Turbo, ma qui mancano le prese d'aria laterali. Ecco cosa rende unica la forma dei parafanghi posteriori della 911 Sport Classic.



TETTO A DOPPIA CUPOLA

UN GIOCO DA RAGAZZI.

Sia il cofano anteriore che il tetto che lo spoiler posteriore sono realizzati in carbonio, una struttura leggera scelta per i modelli più sportivi. Il fatto è che la 911 Sport Classic è diversa. Con lei siamo andati oltre, con ancora maggiore attenzione ai dettagli. Facciamo un esempio: i modelli di serie dell'attuale generazione 911 presentano la scanalatura sul cofano, che richiama il raffreddamento ad aria del passato; una meravigliosa reminiscenza che si potrebbe semplicemente riprodurre... Oppure, si può fare dell'attenzione ai dettagli la propria missione, proprio come PORSCHE Exclusive Manufaktur. Che ha progettato un nuovo cofano anteriore in carbonio, la cui scanalatura si adatta perfettamente alle doppie strisce verniciate e alla sezione centrale del tetto. È bello da vedere e toglie oltre 2,1 kg di peso. A proposito, le strisce non sono pellicole decorative. Sono dipinte con vernice del colore Grigio sportivo chiaro, quasi un cliché dell'ossessione degli svevi per i dettagli. Perché le doppie strisce, dalla mascheratura all'applicazione della vernice, vengono dipinte a mano. Vengono applicati diversi strati di finitura con carteggiatura intermedia per garantire la perfetta transizione in tutte le parti della carrozzeria.

STRUTTURA LEGGERA



I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

Le doppie strisce* percorrono il cofano anteriore e il tetto e, proprio come tecnologia e tradizione, si fondono nella 911 Sport Classic. Il tetto in carbonio, infatti, non è piatto: come il cofano anteriore, fa spazio alle doppie strisce verniciate diventando così un tetto a doppia cupola; una forma che dovrebbe esere nota agli appassionati di corse, perché fornì, ai piloti di statura più alta e ai loro caschi, lo spazio necessario per gareggiare con le GT degli anni '60 e '70. In Porsche, questo design è stato originariamente prodotto in serie per la Carrera GT. La 911 Sport Classic del 2009 è stato il primo modello prodotto in serie derivato della 911 a presentare questa caratteristica. Il tetto realizzato in carbonio leggero riduce il peso di 1,4 kg, abbassando il baricentro.

Le doppie strisce trovano il loro gran finale sul posteriore della 911 Sport Classic. O direttamente alla pagina seguente.

* La grafica decorativa non è presente in caso si scelga un colore opzionale.

DOPPIE STRISCE VERNICIATE

IL POSTERIORE PIÙ AVANTI DI TUTTI.

Si dice spesso che il meglio arrivi alla fine. Nel caso della 911 Sport Classic significa: nella parte posteriore. Perché è qui che la 911 Sport Classic mostra il suo DNA in modo particolarmente evidente. Il cofano del bagagliaio con il caratteristico "becco d'anatra", infatti, ha una lunga storia in Porsche: venne utilizzato per la prima volta nel 1972, sulla 911 Carrera RS 2.7. Il "becco d'anatra" così introdotto diventò rapidamente il leggendario spoiler posteriore Porsche.

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

La conformazione ad ala, che all'epoca era rialzata, e lo spoilerino anteriore abbinato non solo creavano un'estetica particolarmente sorprendente, ma miglioravano anche notevolmente la guida. Nonostante tutto, il becco d'anatra è stato visto finora sulla 911 Carrera RS 2.7 del 1972, sulla 911 Carrera RSR 2.8 del 1973 e sulla versione americana della 911 Carrera 2.7 Coupé del 1973, ma per il resto solo in rari modelli come la 911 Sport Classic del 2009, la 911 Club Coupé del 2012 e la 911 GTS Club Coupé del 2015.

A bordo della Porsche 911 Sport Classic, questo pezzo leggendario dei primi 70 anni di storia arriva nel presente, ma con una differenza: ai tempi si utilizzava la fibra di vetro, mentre oggi è in plastica rinforzata con fibra di carbonio e ospita anche la terza luce di arresto. Inutile dire che le doppie strisce decorative verniciate continuano anche sullo spoiler posteriore. Reinterpretata e realizzata in modo audace, la 911 Sport Classic è pronta a conquistare le strade di tutto il mondo e con esse i cuori dei fan del becco d'anatra.



911 Carrera RS 2.7 (sinistra) e 911 Carrera RSR 2.8 (destra)





911 Sport Classic (2009)

Perché uno spoiler e non un alettone? Perché devia l'aria e non le permette di attraversarlo.

UN GIRO NEL PASSATO



Come è noto, nelle corse ogni centesimo conta. Tanto meglio, quindi, che Porsche sia stata la numero 1 sin dal primo secondo. La prima dimostrazione la diede la 356 SL, che nel 1951 vinse la 24 Ore di Le Mans e con il numero di partenza 46 diede il via a una gloriosa storia nel motorsport. In omaggio a questi primi successi sportivi diventa disponibile, come anche per la 911 Targa 4S Heritage Design Edition, un numero di partenza personalizzato opzionale da applicare senza costi aggiuntivi sulle fiancate del veicolo, completato alla perfezione dalla scritta laterale "PORSCHE".

PORSCHE

Ciò che a prima vista sembra uguale, in realtà non lo è. Perché, a differenza del modello degli anni '50, né il lollipop né la scritta sono in Bianco, bensì in tinta con le doppie strisce e quindi in Grigio chiaro sportivo. La cosiddetta scritta IROC che decora la fiancata deriva dall'omonima serie di corse "International Race of Champions". Un'altra differenza è che la larghezza del logo "PORSCHE" è stata adattata al passo, con il risultato di un look ancora più incisivo. Tra l'altro, entrambi gli elementi possono essere omessi, se lo si desidera.





911 Sport Classic senza lamina decorativa

60

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.



I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

La 911 Sport Classic non è una normale 911. La carrozzeria allargata, la vernice con doppie strisce, lo spoiler posteriore, ma anche i suoi cerchi, ne fanno una rappresentante particolarmente sportiva della sua gamma. Perché il design del cerchio Sport Classic si basa su quello del leggendario cerchio Fuchsfelge®. Sull'asse anteriore da 20 e su quello posteriore da 21 pollici, il cerchio fucinato combina sapientemente le massime prestazioni con un look classico. Un'altra particolarità: il cerchio da 20/21 pollici 911 Sport Classic verniciato in Nero (lucido) è dotato di una chiusura centralizzata, la prima volta nella storia di Porsche per un veicolo di serie. Grazie agli speciali coprimozzo color Nero (opaco) e allo storico stemma Porsche, il passato accompagna sempre il guidatore sulla strada per il futuro.



Cerchio Sport Classic da 20/21 pollici verniciato in nero (lucido)

LA REIN-VENZIONE DELLA RUOTA



IL MITO DEL CERCHIO FUCHSFELGE®.

Essere i numeri uno, una passione per Porsche fin dall'inizio. Nel 1967, insieme a Otto Fuchs KG, venne presentato per la 911 S anche il primo cerchio fucinato in metallo leggero per automobili. La ruota a razze è notevolmente più leggera, ma robusta come le ruote in acciaio utilizzate fino a quel momento. Anche il design è azzeccato, tanto che il cerchio diventa rapidamente noto con il nome di Fuchsfelge® e il suo design diventa negli anni successivi uno dei più noti nella storia dell'automotive. Alcuni selezionati modelli dei cerchi storici Fuchsfelge® sono ora disponibili nelle riedizioni Porsche Classic. Ma non è solo Porsche a puntare più volte su questo design essenziale negli anni successivi. Dato che non può garantirsi i diritti esclusivi, anche altre case costruttrici ricorrono agli inconfondibili cerchi a 5 razze per gli pneumatici delle loro vetture più sportive (o che almeno dovevano sembrare tali).

Lo stemma che adorna il cofano anteriore della 911 Sport Classic è pressoché identico allo stemma apparso sulla prima 911, allora ancora detta 901, nel 1963. Compare anche sul volante sportivo GT, sulla chiave del veicolo e sui coprimozzo delle ruote da 20/21 pollici 911 Sport Classic. Inoltre, è goffrato sui poggiatesta e sull'astuccio portachiavi.

Come per la costruzione della 356, nel 1952 Ferry Porsche preferisce occuparsi di persona anche della progettazione dello stemma Porsche. Presumibilmente è un incontro con l'importatore statunitense di allora, Max Hoffman, che ispira Ferry a creare lo stemma con un riferimento locale, perché Hoffman cerca una sorta di sigillo di qualità tedesco per poter vendere meglio i veicoli negli Stati Uniti. Il "Made in Germany" era richiesto, ma il "Made in Zuffenhausen" lo sarebbe stato molto di più.

Svevo per natura.
Lo stemma è ancora oggi un tributo alle radici del marchio, una piccola dichiarazione d'amore alla terra natale sveva. Al centro c'è lo stemma della città di Stoccarda, posto sopra lo stemma del Württemberg-Hohenzollern; anche i colori rimandano alla Svevia. Le strisce nere rappresentano il Württemberg, quelle arancioni il Baden.

Un'apparizione brillante.
Oltre allo stemma, anche le scritte dorate sono un classico e rappresentano un autentico riferimento ai primi anni di Porsche. Si sono fatte strada fino ai giorni nostri con il pacchetto Heritage Design 2018 della 911 Speedster e con la 911 Targa 4S Heritage Design Edition 2020. Fanno parte di una tradizione che risale alla 356 e in futuro saranno il segno distintivo di tutti i modelli in edizione limitata Heritage Design.

Un segno dei tempi: lo stemma Porsche dal 1954 al 2008



1954–1965 | 1963–1973 | 1973–1994 | 1994–2008 | dal 2008

NON SI DOVREBBERO MAI DIMENTICARE LE PROPRIE ORIGINI.





I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

PORSCHE



Targhetta storica Porsche

I veri intenditori Porsche se ne accorgeranno subito: come sulla 911 Targa 4S Heritage Design Edition, le lamelle del cofano posteriore sono impreziosite con una targhetta Porsche Heritage. Negli anni '50, la storica targhetta Porsche era un vero sigillo di qualità che faceva la gioia dei proprietari della 356. Veniva concessa come premio speciale per le eccellenti prestazioni del motore e per aver raggiunto il traguardo dei 100.000 chilometri. Già la 911 Targa 4S Heritage Design Edition esibiva questo affascinante dettaglio, che sarà una caratteristica distintiva di tutti i veicoli Heritage Design.



DISTINGUERSI PER TRADIZIONE.



UN SEGNO DEL TEMPO E DI ESCLUSIVITÀ.

La targhetta Heritage non è l'unico segno di riconoscimento sulla 911 Sport Classic: anche la targa di PORSCHE Exclusive Manufaktur color oro brilla sui parafanghi anteriori e anche lei affonda le sue radici nella storia di Porsche. È stata la 911 Sport Classic del 2009 a riprendere e portare avanti la tradizione delle classiche targhette dei produttori sui parafanghi. Se queste in passato indicavano i produttori di carrozzerie come Reutter o Karmann, oggi affermano chiaramente la denominazione di origine in PORSCHE Exclusive Manufaktur e nello storico edificio Rössle, presso lo stabilimento II di Porsche AG, nonché la firma di ogni piccola serie prodotta qui.

E ORA L'ESSENZIALE: I DETTAGLI.

Il tutto è sempre la somma delle singole parti. Ecco perché per la 911 Sport Classic, anche il più piccolo dettaglio conta. Ogni finitura, ogni elemento, tutto è ben ponderato: dall'impianto di scarico sportivo con i terminali neri alla parte inferiore posteriore SportDesign verniciata in Nero (lucido), alle modanature dei finestrini laterali in nero fino alle lamelle delle griglie di ingresso e di uscita dell'aria e alla base dello specchio nero (lucido).

Neanche le fiancate e la parte anteriore lasciano spazio a compromessi: dettagli sportivi come le minigonne SportDesign e la finitura delle mascherine laterali delle prese d'aria nella parte anteriore in Nero (lucido) testimoniano il perfezionismo a cui PORSCHE Exclusive Manufaktur tiene tanto. Anche i fari principali Matrix a LED Neri, incluso PDLS Plus, si adattano perfettamente all'idea generale: distribuiscono la luce in modo tale che la strada sia sempre illuminata per la massima visibilità, senza abbagliare o influire negativamente sugli altri conducenti. Tramite il controllo intelligente della distribuzione della luce è possibile integrare altre funzioni in grado di aumentare considerevolmente il comfort e la sicurezza di guida. In questo modo sistema è in grado di riconoscere, per mezzo di una telecamera, i segnali stradali molto riflettenti e di oscurarli.


1



2


3

1) Specchi retrovisori esterni verniciati con base in colore Nero (lucido)
2) Impianto di scarico sportivo con silenziatore terminale modificato e 2 terminali di scarico ovali in acciaio inossidabile Nero (lucido)
3) Fari principali a matrice di LED color Nero con PDLS Plus



I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

MORE IS MORE.


1


2


3


4


5


6

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

La 911 Sport Classic è tutta incentrata sugli anni '60, quando si iniziò a dare per scontato un po' di lusso. L'alta società del tempo ragionava secondo il principio del "more is more". La 911 Sport Classic rappresenta quindi anche un chiaro "extra" rispetto a tutto ciò che caratterizza una vettura sportiva esclusiva, soprattutto in termini di possibilità. Lo si può vedere dalle numerose opzioni disponibili per l'esterno: un solo volume non è sufficiente a raccoglierle, per questo è possibile trovare l'equipaggiamento della 911 Sport Classic, compresi tutti gli optional, con e senza costi aggiuntivi, nel Car Configurator online. Un dettaglio in particolare colpisce anche quando la 911 Sport Classic è in garage: un telo copriauto da interno appositamente progettato per proteggerla da polvere e sporco, perfettamente abbinato ai teli copriauto degli altri modelli Heritage Design, proprio come vuole la passione per i dettagli.

1) Terminali di scarico sportivi Argento (parte del pacchetto accenti esterni argento)
2) Inserti delle lamelle nel cofano posteriore verniciato in Argento chiaro (parte del pacchetto accenti esterni argento)
3) Pacchetto accenti esterni Argento (modanature dei finestrini laterali argento, lamelle della griglia del cofano posteriore in argento chiaro, terminali dell'impianto di scarico sportivo in Argento)
4) Telo copriauto da interno
5) Parte inferiore posteriore SportDesign verniciata in Nero (lucido)
6) Tappo serbatoio effetto alluminio



I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.



ALLESTIMENTI INTERNI ESCLUSIVI: rivestimenti in pelle bicolore Nero/Cognac Classic (pelle semi-anilina). Disponibile a richiesta anche il rivestimento in pelle nera

CAMBIO DI PROSPETTIVA: cielo con montanti anteriori, centrali e posteriori in Race-Tex traforato

STEMMA: storico stemma Porsche del 1963 sui poggiatesta e sul volante

DISPLAY: quadro strumenti di ispirazione storica, quadrante del cronometro Sport Chrono in Heritage Design

FINITURE: pacchetto interni Paldao scuro poroso; disponibile anche il pacchetto interni in pelle come opzione

MOTIVO: fasce centrali dei sedili e rivestimento interno della porta in fantasia Pepita

UNICA: targhetta dorata edizione limitata sulla modanatura del cruscotto

SEGNO DISTINTIVO: scritta "PORSCHE Exclusive Manufaktur" impressa sul coperchio del vano portaoggetti

ANCHE I VALORI INTERIORI CONTANO.

HIGHLIGHT DEL DESIGN DEGLI INTERNI.

VANO PIEDI: tappetini Heritage Design

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

RITORNO ALLA NATURA.

Christian Dior adorava Pepita. Persino Konrad Adenauer indossava un cappello con questo motivo durante le sue vacanze estive sul Lago di Como; era il suo tocco di dolce vita. Una cosa è chiara: nella moda conta sempre l'abbinamento. Nel caso della 911 Sport Classic, ciò significa abbinare un motivo ad una superficie, un tessuto alla pelle e soprattutto il passato al presente.

Gli interni con rivestimenti bicolore realizzati in morbida nappa nera e pelle semi-anilina Cognac Classic ricordano i bei tempi andati, ma guardano anche al futuro. Come? Attraverso l'utilizzo di materiali innovativi, nello specifico della pelle semi-anilina, che gli intenditori conoscono già dalla 918 Spyder e che, per la prima volta, adorna gli interni della 911 Sport Classic nel caratteristico colore Classic Cognac.

Sembra un tecnicismo, ma in realtà è l'opposto. Ogni pelle riceve una cosiddetta finitura per l'uso negli interni delle automobili, che dovrebbe proteggere e rifinire la sua superficie. Più sottile è questa finitura, più naturale, fine e morbida sarà la pelle al tatto e nell'aspetto. La struttura naturale dei pori e la "storia" del pellame ne escono valorizzate, per questo vengono prese in considerazione per la concia solo pelli grezze di altissima qualità.



Pacchetto interni in pelle

Ma il risultato parla da sé: un aspetto naturale chiaramente diverso dalla pelle convenzionale e una sensazione particolarmente morbida, paragonabile a un giubbotto in pelle he calza a pennello. Il tutto senza dover rinunciare ai consueti elevati standard di qualità Porsche, naturalmente.

A proposito di rinuncia: su richiesta è disponibile anche la versione più tenue degli interni in pelle nera. In abbinamento al motivo Pepita, crea un aspetto monocromatico minimal.







I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.



I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

TIPICO DEGLI SVEVI: PRECISIONE ASSOLUTA.

La storia di Porsche è anche la storia degli iconici motivi delle stoffe. Un classico assoluto e sempre di stile è il Pepita, fatto di piccoli quadretti collegati da strisce diagonali.

Il Pepita fu disponibile per la prima volta come equipaggiamento ufficiale su una 911 nel 1965; qui adornava gli interni in tre diverse versioni: Nero-Rosso-Bianco, Nero-Bianco e Nero-Marrone-Bianco.

Il motivo è ricomparso nel 2013 nel modello speciale per i 50 anni della 911, dove le fasce centrali in tessuto dei sedili citarono, per la prima volta in tempi moderni, lo storico motivo Pepita. Dal 2019 il classico motivo a quadri è presente anche nel pacchetto sportivo leggero della Cayenne Coupé.

Il Pepita originale comparì anche in versione speciale all'interno della milionesima 911, un pezzo unico appositamente realizzato.

Ovviamente questo motivo così caratteristico degli anni '60 viene utlizzato anche nella 911 Sport Classic, con un look basato sull'originale ma sviluppato in termini di qualità secondo gli attuali requisiti di sicurezza e comfort. Il tessuto ricopre i pannelli interni delle porte e riveste le fasce centrali dei sedili con stile.* In combinazione con i nobili rivestimenti in pelle, è un elemento di design imperdibile dal punto di vista estetico e tattile.

* Se sono installati i sedili ventilati opzionali non vengono utilizzati i motivi Pepita.







IL LINGUAGGIO DEL DESIGN VIVE DI CITAZIONI.

Sono gli innumerevoli dettagli a rendere unica la 911 Sport Classic, un omaggio alla nonchalance sotto forma di vettura. Questa idea permea ogni angolo degli interni, dove i riferimenti al motorsport e allo stile del passato colgono il meglio di un'intera epoca. Il legno caldo poroso, usato con discrezione sulle modanature, ricorda i classici della metà del secolo e dona agli interni, insieme al caratteristico Pepita, un ricercato tocco anni '60.

Da Eames a Le Mans: spostando lo sguardo dal pacchetto interni Paldao scuro verso il cielo, si può notare che è foderato con Race-Tex traforato. Un dettaglio di design già presente nella 911 Targa 4S Heritage Design Edition, ma anche un omaggio agli interni delle auto da corsa in cui Steve McQueen, nel ruolo di Michael Delaney, e gli altri diavoli scatenati gareggiavano per la vittoria sulla Sarthe. In Porsche, ovviamente, il motorsport è sempre stato di serie: il rivestimento traforato del tetto traforato era già utilizzato nella 356 A come elemento di design speciale, realizzato in pelle sintetica nei colori grigio, beige o, per gli indecisi, in entrambi.

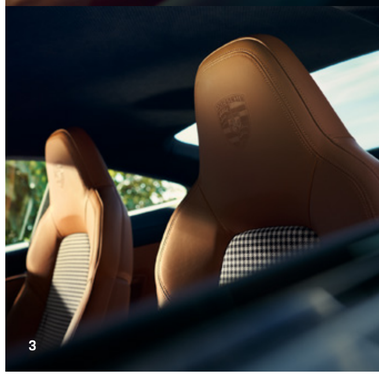
È chiaro che l'ispirazione per la 911 Sport Classic deriva da un'epoca ricca di icone. Basta uno sguardo alla consolle centrale per capire che proviene da un luogo in cui non ci sono limiti alla personalizzazione. Il vano portaoggetti rivela il logo "PORSCHE Exclusive Manufaktur" impresso sulla pelle, in riferimento allo stabilimento di produzione di Stoccarda-Zuffenhausen.

Risalta sulla modanatura del quadro di comando la targhetta dorata per l'edizione limitata con la scritta "911", il nome del modello e il numero personale dell'edizione limitata. Come la firma di un capolavoro. Un altro dettaglio a conferma del fatto che, entrando nella 911 Sport Classic, ci si siede in un posto davvero speciale, uno dei 1.250 esemplari prodotti per tutto il mondo da PORSCHE Exclusive Manufaktur.

1) Targhetta color oro per l'edizione limtata, pacchetto interni Paldao scuro poroso
2) Scritta "PORSCHE Exclusive Manufaktur" impressa sul coperchio del vano portaoggetti
3) Rivestimento traforato del tetto


1


2


3

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.





QUASI UN VIAGGIO NEL TEMPO.

I pantaloni da completo a zampa d'elefante, i toni pastello con i colori accesi. Il fatto che i mix di stile funzionino perfettamente è evidente non solo nella moda, ma anche nel quadro strumenti ultramoderno. Dotato di 2 display da 7 pollici ad alta risoluzione e di un contagiri analogico con lancetta classica e scritta "Sport Classic", Il quadro strumenti della 911 Sport Classic dimostra che analogico e moderno non sono necessariamente contraddizioni inconciliabili, anzi.

Le lancette bianche e le linee della scala nel quadro strumenti e nel cronometro Sport Chrono garantiscono il massimo contrasto: le cifre verdi rendono omaggio alla leggendaria Porsche 356. Ma non sono solo questi dettagli a rimandare alla gloriosa storia Porsche. In analogia allo storico contagiri, la 911 Sport Classic presenta anche un'elegante goffratura in rilievo anche sui quadranti del cronometro Sport Chrono.



I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.



La 911 Sport Classic è un tributo al nostro passato, ma questo non significa che ci stiamo accontentando o che il cliente debba rinunciare a qualcosa. Tutt'altro. Gli equipaggiamenti accuratamente selezionati e i dettagli realizzati in esclusiva creano la simbiosi perfetta tra ieri e oggi. La storia è a portata di mano: il volante sportivo GT riscaldato è decorato con uno storico stemma Porsche del 1963. Maggiori informazioni sul suo passato si trovano a pagina 58.





A cosa pensi quando immagini una Porsche? Prestazioni di guida, potenza, design, sicuramente. Ma gli intenditori pensano anche ad altro: alla lavorazione unica della pelle. Questo perché ci affidiamo alla nostra selleria, per ottenere risultati unici e poter soddisfare richieste speciali. Ad esempio, separiamo la pelle per raggiungere uno spessore di soli 0,4 mm, in modo da poter impreziosire con la pelle anche i componenti più piccoli. Poi ci piace metterli in mostra, preferibilmente su un veicolo come la nuova 911 Sport Classic, che presenta numerosi dettagli rivestiti in pelle.





COME ALLORA, MA AL PASSO CON I TEMPI.

I posti migliori per vivere un'epoca: sedili sportivi adattivi Plus regolabili elettricamente in 18 posizioni per il miglior supporto laterale e un comfort di seduta al passo con i tempi. Lo storico stemma Porsche in rilievo sui poggiatesta ci riporta nel passato. I listelli sottoporta in Argento chiaro, rifiniti con la scritta illuminata "911 Sport Classic", sono un altro dettaglio esclusivo che si fonde armoniosamente nel concetto generale.





1) Volante sportivo GT con riscaldamento e lo storico stemma Porsche
2) Pacchetto interni in pelle: alette parasole, prese d'aria con lamelle, rivestimento del piantone dello sterzo, consolle degli specchietti interni, copertura del portafusibili e cover del portabicchieri, tutti in pelle
3) Chiave della vettura verniciata con astuccio portachiavi in pelle
4) Listelli sottoporta in Argento chiaro con scritta illuminata "911 Sport Classic"
5) Sedili sportivi adattivi Plus con lo storico stemma Porsche sui poggiatesta
6) Busta portadocumenti in pelle
7) Tappetini Heritage Design

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

LO SPIRITO DEGLI ANNI ‘60.

AL POLSO.



Lo stile emozionante degli anni ‘60 e dei primi anni ‘70, un pezzo di storia Porsche e soprattutto il classico “Zeitgeist” – lo spirito del tempo – reinterpretato. Il Chronograph 911 Sport Classic porta il fascino di Porsche ben oltre i confini delle strade, per la precisione direttamente al polso del proprietario della vettura, a cui questo orologio è riservato in esclusiva.

Cosa salta subito all’occhio? Gli innumerevoli dettagli di design e le analogie di ispirazione storica, che derivano direttamente dalla 911 Sport Classic e rendono il chronograph un orologio molto speciale; una vera “sportiva al polso”, come è tipico di Porsche Design. Ad esempio, il quadrante – con cifre e tacche verdi – e la lancetta del cronografo bianca si basano sul contagiri Heritage Design. Un’altra caratteristica esclusiva è che, per la prima volta per questo modello, il quadrante può essere personalizzato. Oltre al classico quadrante Nero opaco Heritage Design, è possibile scegliere tra le iconiche strisce Sport Classic color Grigio sportivo chiaro e il caratteristico motivo Pepita. In tinta con le scritte all’esterno e all’interno, anche il simbolo Porsche Design sul quadrante e la scritta sul disco dei secondi sono dorati. I quattro cinturini inclusi, dai colori Nero e Cognac Classic, derivano direttamente dagli interni della 911 Sport Classic e sono realizzati in vera pelle, la stessa che si usa per le vetture Porsche. Naturalmente l’iconico chronograph è prodotto in una serie limitata e, come per la vettura, anche il numero di serie limitata è inciso sul retro, sottolineandone ancora una volta la personalità unica.

Nonostante tutti i riferimenti storici, dal punto di vista tecnologico è totalmente al passo con i tempi. All’interno si ritrova il calibro Porsche Design WERK 01.200 con funzione Flyback, certificato COSC per la sua elevata precisione. Il rotore a 360° riprende il design dei cerchi disponibili a richiesta per la 911 Sport Classic. L’orologio è realizzato nella fabbrica di orologi di proprietà di Porsche, vale a dire la Porsche Design Timepieces AG di Soletta, in Svizzera. Insomma, il Chronograph 911 Sport Classic fa rivivere ciò che un tempo era considerato cool e lo guida dritto verso il futuro.

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

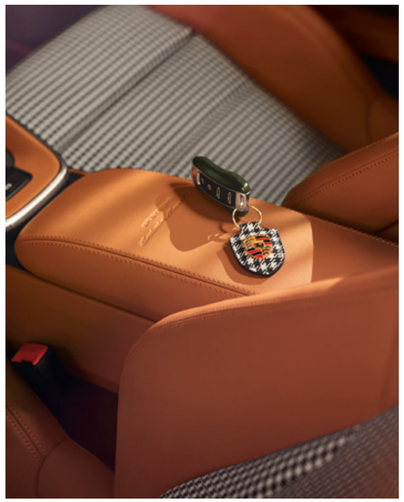
UN TUFFO NEL PASSATO.

IL CARATTERISTICO PEPITA, LE SCRITTE DORATE PORSCHE, LO STEMMA STORICO.

Pronto per un viaggio indietro nel tempo, off road? Ti presentiamo la nuova Heritage Collection di Porsche Lifestyle, che non solo riporta gli anni '60 nel presente, ma anche nel cuore dei fan e degli appassionati Porsche. Questa moderna collezione retrò dimostra che le tendenze vanno e vengono, ma il vero stile rimane.

La nuova collezione riprende elementi di design particolari e rende omaggio a due icone: la nuova 992 Sport Classic e, la storica 911 Carrera RS 2.7. Il leggendario motivo Pepita, infatti, un motivo classico spesso utilizzato nei vestiti femminili degli anni '60 e gradito anche ai conducenti Porsche, non viene utilizzato solo negli interni della nuova 992 Sport Classic, ma anche per particolari scelti della nuova collezione.

E non è tutto: un filo d'oro passa letteralmente per l'intera collezione, sotto forma di scritte dorate che adornano gli outfit. E attraverso il badge "ICONS OF COOL" questo legame è evidente al primo sguardo. Salta subito all'occhio anche la combinazione di colori con cui viene lanciata la nuova collezione e che cita sia il colore esterno (Grigio Sport metallizzato) che la pelle color Cognac degli interni. In breve, la nuova Heritage Collection porta nei giorni nostri lo stile di vita e lo Zeitgeist di un decennio passato, donando nuova linfa agli anni '60.





PACCHETTO HERITAGE DESIGN CLASSIC



Basta una spunta nell'elenco degli allestimenti del Porsche Car Configurator per trasformare una 911 da sogno in un'icona di stile. Il pacchetto Heritage Design è disponibile per molti modelli 911.

911 Turbo Cabriolet: consumo di carburante in l/100 km: combinato 12,5–12,1 (WLTP); emissioni di CO_2 nel ciclo combinato in g/km: 284–275 (WLTP); aggiornato a 04/2022
911 Sport Classic: consumo di carburante in l/100 km: combinato 12,6 (WLTP); emissioni di CO_2 nel ciclo combinato in g/km: 285 (WLTP); aggiornato a 04/2022



911 Turbo Cabriolet: consumo di carburante in l/100 km: combinato 12,5–12,1 (WLTP);
emissioni di CO_2 nel ciclo combinato in g/km: 284–275 (WLTP); aggiornato a 04/2022

Gli anni ‘60 sono tornati, e non solo per i proprietari della 911 Sport Classic, ma per molti appassionati di 911. Perché con il pacchetto Heritage Design Classic*, disponibile come optional per la maggior parte dei modelli 911, il fascino degli anni ‘60 e dei primi anni ‘70 si rivela anche in altre forme della carrozzeria, per far sempre salire a bordo gli anni ‘60.

Nel pacchetto Heritage Design Classic, ad esempio, gli interni in pelle bicolore Nero/Cognac Classic (pelle semi-anilina) o gli interni in pelle nera sono arricchiti in modo armonioso con il motivo Pepita. Questo tessuto adorna i sedili e i rivestimenti interni delle porte. Altri dettagli esclusivi sono lo stemma Porsche in rilievo sui poggiatesta, la scritta “PORSCHE Exclusive Manufaktur” sul coperchio del vano portaoggetti e la targhetta “911” color Argento sulla modanatura del cruscotto.

E per chi preferisce il velluto a coste degli anni ‘50 e dei primi anni ‘60 è ancora disponibile per molti modelli 911 il pacchetto Heritage Design Pure.

PACCHETTO HERITAGE DESIGN CLASSIC.

* Disponibile a partire dal 9/2022





1


2


3


4


5


6

Altre citazioni del passato, che rendono gli interni della propria Porsche ancora più unici, sono il quadro strumenti e il cronometro Sport Chrono della linea Heritage Design.

Tante piccole chicche, sviluppate per i modelli 911 dai nostri designer Porsche e realizzate con grande maestria artigianale e passione per i dettagli presso la PORSCHE Exclusive Manufaktur. Per stabilire una perfetta armonia tra passato, presente e futuro.

1) Quadro strumenti Heritage Design
2) Scritta "PORSCHE Exclusive Manufaktur" impressa sul coperchio del vano portaoggetti
3) Cronometro Sport Chrono Heritage Design (solo in combinazione con il pacchetto Sport Chrono)
4) Tappetini Heritage Design
5) Targhetta "911" color argento
6) Listelli sottoporta in Argento chiaro con scritta "911"

Il pacchetto Heritage Design Classic sarà disponibile a partire dal 9/2022.



911 Turbo Cabriolet: consumo di carburante in l/100 km: combinato 12,5–12,1 (WLTP); emissioni di CO_2 nel ciclo combinato in g/km: 284–275 (WLTP); aggiornato a 04/2022

SONDERWUNSCH.

Ti stai chiedendo se qualcosa di speciale possa essere reso ancora più unico? Sì, è possibile, attraverso la personalizzazione e l'ispirazione. Si comincia con una consulenza, tenendo sempre in primo piano te e i tuoi desideri.

La personalizzazione della tua vettura sportiva è una questione di cuore, per te e anche per noi. Ecco perché i nostri esperti saranno lieti di esaminare la tua prima configurazione del veicolo, sviluppata insieme al tuo consulente di vendita presso il Centro Porsche. Ti aiuteranno a trovare una risposta a tutte le tue domande e a scegliere tra le varie opzioni di personalizzazione.

Di persona, per telefono o mediante consulenza digitale. Perché il nostro team di esperti ha una vasta conoscenza di tutte le opzioni e di tutti i modelli, e lavora con passione alla personalizzazione high-end della tua Porsche.

Il luogo dove vivere insieme a noi la tua passione? La fabbrica di Zuffenhausen, il cuore del marchio. Qui avrai la possibilità di vivere in prima persona cosa significhi per noi l'amore per i dettagli. Sono disponibili una collezione unica di campioni di materiali e colori da tutto il mondo, tra cui anche quelli relativi a pelli e vernici. Per completare la visita, avrai un accesso esclusivo ai veicoli del nostro showroom, tutti arricchiti in modo raffinato; e non solo a Zuffenhausen, ma anche in altre località internazionali come Atlanta e Los Angeles.

Non importa quanto siano insolite le domande e i desideri, al primo posto ci sarete sempre tu e la vettura dei tuoi sogni.

Tutte le informazioni sulle opzioni di personalizzazione e sulla configurazione sono disponibili su www.porsche.com/exclusive-manufaktur.



911 TARGA 4S HERITAGE DESIGN EDITION

911 SPORT CLASSIC

2 di 4. La 911 Sport Classic continua ciò che la 911 Targa 4S Heritage Design Edition ha avviato ed è un'anteprima di cosa realizzeremo in futuro con altri due modelli: far rivivere lo stile e l'eredità di epoche passate nel presente.

TO BE CONTINUED ...

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

LE ICONE NON POSSONO ESSERE DESCRITTE A PAROLE, MA CON I NUMERI SÌ.

911 SPORT CLASSIC

Motore	
Numero di cilindri	6
Cilindrata	3.745 cm^3
Potenza (DIN) a numero di giri	405 kW (550 CV) 6.750 giri/min
Coppia massima a numero di giri	600 Nm 2.000–6.000 giri/min
Trasmissione	
Trazione	Trazione posteriore
Cambio	Cambio manuale a 7 marce
Telaio	
Asse anteriore	Asse anteriore Mac Pherson con stabilizzatore
Asse posteriore	Sospensione posteriore multi link con stabilizzatore e asse posteriore sterzante
Sterzo	Servosterzo elettromeccanico a rapporto variabile e impulso di sterzata
Diametro di sterzata	10,9 m
Impianto frenante	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) verniciati di nero (lucido) con scritta "PORSCHE" bianca Pinze fisse anteriori monoblocco in alluminio a 10 pistoncini e pinze fisse monoblocco in alluminio a 4 pistoncini posteriori
Cerchi	Ant.: 9,5 J × 20 ET 44 Post.: 12 J × 21 ET 70
Pneumatici	Ant.: 255/35 ZR 20 Post.: 315/30 ZR 21
Dimensioni/valore c_x	
Lunghezza	4.535 mm
Larghezza (inclusi specchi retrovisori esterni)	1.900 mm (2.024 mm)
Altezza	1.299 mm
Passo	2.450 mm
Volume del vano bagagli	132 l
Capacità del serbatoio	67 l
Coefficiente di resistenza aerodinamica (c_x)	0,35
Peso a vuoto	
DIN	1.570 kg
Secondo direttiva CE[1)]	1.645 kg
Peso complessivo ammesso	1.955 kg

Prestazioni su strada	
Velocità massima	315 km/h
Accelerazione 0–100 km/h	4,1 s
Accelerazione 0–200 km/h	12,0 s
Consumi/emissioni[2)]/classe di efficienza	
Classe di efficienza Germania[3)]	G
Consumo basso (varianti modello) in l/100 km	21,2
Consumo medio (varianti modello) in l/100 km	12,9
Consumo alto (varianti modello) in l/100 km	10,6
Consumo extra (varianti modello) in l/100 km	10,9
Consumo combinato (varianti modello) in l/100 km	12,6
Emissioni CO_2 combinate (varianti modello) in g/km	285
Filtro antiparticolato	sì
Norma sui gas di scarico	Euro 6d-ISC-FCM

1) Secondo la norma CE, il peso a vuoto si applica ai veicoli con equipaggiamento standard. Gli equipaggiamenti opzionali aumentano questo valore. Il valore indicato include 75 kg per il conducente.
2) Dati determinati secondo il metodo di misurazione previsto dalla legge. Dal 1° settembre 2017 alcune auto nuove sono state omologate in conformità alla procedura armonizzata di test dei veicoli leggeri a livello mondiale (»WLTP«), una procedura di test più realistica per misurare il consumo di carburante/elettricità e le emissioni di CO_2. Dal 1° settembre 2018 la WLTP sostituisce il nuovo ciclo di guida europeo (»NEDC«). A causa delle condizioni di test più realistiche, il consumo di carburante/elettricità e i valori delle emissioni di CO_2 rilevati in base alla procedura WLTP saranno, in molti casi, superiori a quelli determinati in conformità alla procedura NEDC. Ciò potrebbe provocare corrispondenti modifiche della tassazione dei veicoli a partire dal 1° settembre 2018. A partire dal 1° gennaio 2019, siamo tenuti a fornire i valori WLTP. Le prestazioni accessorie e i complementi (accessori, modelli di pneumatici, ecc.) possono modificare sostanzialmente i parametri di un veicolo, come il peso, la resistenza al rotolamento e l'aerodinamica e, insieme alle condizioni meteorologiche e del traffico, nonché la gestione individuale, possono influenzare il consumo di carburante/elettricità, il livello delle emissioni di CO_2 e i valori delle prestazioni del veicolo. Per maggiori informazioni sulla differenza tra la procedura WLTP e la NEDC, ti invitiamo a visitare www.porsche.com/wltp
3) Valido solo nel paese indicato.





I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.





Dietro le quinte: una settimana in Costa Azzurra. Due modelli e quattro veicoli sotto i riflettori.







Dietro le quinte: una settimana in Costa Azzurra. Due modelli e quattro veicoli sotto i riflettori.

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2022

Tutti i testi, le immagini e le informazioni contenute in questo catalogo sono soggette a copyright della Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

È vietata qualsiasi riproduzione, duplicazione o altro utilizzo senza previa autorizzazione scritta della Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sostiene l'utilizzo di carta proveniente da foreste gestite secondo criteri di sostenibilità. La carta qui utilizzata è stata stampata con inchiostri privi di oli minerali ed è certificata secondo le severe norme dell'FSC®
(Forest Stewardship Council®).

Le emissioni di CO_2 causate dalla stampa della presente pubblicazione sono state compensate da un progetto per la tutela del clima certificato.

Porsche, lo stemma Porsche, 911, Targa, PDK e altri segni distintivi sono marchi registrati della Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
D-70435 Stoccarda, Germania
www.porsche.com

Valido da: 04/2022
Printed in Germany
WSLC22004640 IT/WW

MISTO
Carta da fonti gestite in maniera responsabile
FSC® C043106
www.fsc.org

Carbon neutral
Prodotto di stampa
ClimatePartner.com/13493-2203-1021

I dati relativi a consumi, emissioni di CO_2 e classe di efficienza sono consultabili da pagina 94.