

PORSCHE

La nuova Porsche 911

Cartella stampa

Consumi ed emissioni

Porsche 911 Carrera (WLTP): consumo medio nel ciclo combinato: 10,7 – 10,1 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 244 – 230 g/km; classe CO₂: G

Porsche 911 Carrera Cabriolet (WLTP): consumo medio nel ciclo combinato: 10,6 – 10,3 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 242 – 235 g/km; categoria CO₂: G

Porsche 911 Carrera GTS (WLTP, valori temporanei): consumo medio nel ciclo combinato: 11,0 – 10,5 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 251 – 239 g/km; classe CO₂: G

Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet (WLTP, valori temporanei): consumo medio nel ciclo combinato: 11,0 – 10,7 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 249 – 243 g/km; classe CO₂: G

Porsche 911 Carrera 4 GTS (WLTP, valori temporanei): consumo medio nel ciclo combinato: 11,1 – 10,5 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 251 – 239 g/km; classe CO₂: G

Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet (WLTP, valori temporanei): consumo medio nel ciclo combinato: 11,0 – 10,7 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 250 – 244 g/km; classe CO₂: G

Porsche 911 Targa 4 GTS (WLTP, valori temporanei): consumo medio nel ciclo combinato: 11,0 – 10,8 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 250 – 244 g/km; classe CO₂:

Tutti i dati si riferiscono al modello europeo.

I valori di consumo e di emissione di CO₂ sono stati rilevati in base alla nuova procedura di misurazione WLTP. Ulteriori informazioni ufficiali sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂ specifiche per nuove vetture sono disponibili nella "Guida ai consumi di carburante, alle emissioni di CO₂ e al consumo di corrente di nuove vetture", disponibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e presso DAT.

Sommario

Caratteristiche principali	6
La nuova 911:	6
Versione sintetica	8
La nuova Porsche 911	8
Ispirato al motorsport: l'innovativo sistema ibrido ad alte prestazioni	8
Telaio ottimizzato	10
Esterni sportivi affinati	11
Cruscotto interamente digitale e connettività ampliata	12
Tecnologia di trazione: motore e cambio	14
Porsche 911 Carrera GTS con efficiente sistema ibrido ad alte prestazioni.....	14
Il turbocompressore elettrico del nuovo sistema T-Hybrid	14
Cambio a doppia frizione Porsche e motore elettrico in dettaglio.....	15
La batteria ad alta tensione del sistema ibrido ad alte prestazioni	16
Il nuovo motore boxer da 3,6 litri	16
Maggiore dinamica e migliori livelli di sostanze inquinanti	17
Il nuovo motore boxer da 3,0 litri	18
Esterni: design e carrozzeria	19
L'icona delle auto sportive reinterpretata	19
Porsche Active Aerodynamics nella Carrera GTS	20
Per la prima volta con proiettori a LED a matrice HD	21
Dimensioni e forme delle carrozzerie Coupé, Cabriolet e Targa.....	22
Colori emozionanti in un nuovo sistema	23
Personale come una Porsche	23
Il vantaggio nelle prestazioni: testato al Nürburgring	24
Telaio e freni	25
Tecnologia del telaio ottimizzata nella nuova 911	25
Masse non sospese: freni e programma dei cerchi	26
Interni	28
Porsche Driver Experience: l'asse del guidatore in primo piano	28
Interruttore Mode di serie	28
Il programma di pelli e colori della 911	29
Inconfondibili: gli interni GTS.....	30
Infotainment, Connect, sistemi di assistenza, allestimento	31
Più connettività e più esperienza digitale	31
Tecnologia di assistenza con funzioni ampliate	32

Allestimento arricchito	33
Storia della 911 Carrera GTS	35
Da sportiva accuratamente calcolata a punta di diamante tecnologica.....	35

Caratteristiche principali

La nuova 911:

- **Innovativo sistema ibrido ad alte prestazioni nella 911 Carrera GTS**

Sistema T-Hybrid orientato alle prestazioni con batteria di trazione da 400 V, motore boxer a sei cilindri da 3,6 litri di nuova concezione e turbocompressore a gas di scarico supportato elettricamente nella nuova 911 Carrera GTS

- **Motore boxer a sei cilindri ulteriormente sviluppato nella 911 Carrera**

Motore boxer biturbo a sei cilindri da 3,0 litri ottimizzato con 290 kW (394 CV) ed emissioni ridotte nella nuova 911 Carrera

- **Esterni affinati con tecnologia di illuminazione innovativa**

Porsche integra tutte le funzioni di illuminazione nei fari principali. Luce LED a matrice di serie, luce LED a matrice HD opzionale

- **Aerodinamica attiva nella 911 Carrera GTS**

Le alette dell'aria di raffreddamento variabili, i diffusori anteriori regolabili in continuo e uno spoiler posteriore attivo riducono la resistenza aerodinamica della 911 Carrera GTS.

- **La 911 Carrera GTS brilla sull'Anello Nord del Nürburgring**

Jörg Bergmeister ha ottenuto un tempo sul giro di 7 minuti e 16,934 secondi con la nuova 911 Carrera GTS, battendo il tempo del modello precedente di 8,7 secondi.

- **911 Carrera GTS con sistemi di regolazione del telaio arricchiti**

Asse posteriore sterzante di serie e stabilizzazione antirollio elettroidraulica opzionale alimentata dal sistema ad alta tensione con un sistema di sollevamento più potente

- **Cruscotto interamente digitale e connettività ampliata**

Per la prima volta con strumentazione completamente digitale, pulsante di avvio del motore e interruttore Mode di serie per un comando ancora più rapido e intuitivo.

Versione sintetica

La nuova Porsche 911

Porsche ha modificato radicalmente la tradizionale vettura sportiva 911. La nuova 911 Carrera GTS è la prima 911 omologata per la strada a essere equipaggiata con un sistema ibrido ad alte prestazioni particolarmente leggero. L'innovativo attuatore di nuova concezione con cilindrata di 3,6 litri garantisce prestazioni notevolmente migliorate. La 911 Carrera GTS Coupé accelera da 0 a 100 km/h in 3,0 secondi, raggiungendo una velocità massima di 312 km/h. Anche la 911 Carrera sarà disponibile direttamente al momento del lancio sul mercato. È alimentata da un motore boxer biturbo da 3,0 litri, più potente del suo predecessore e modificato nei dettagli. Inoltre, la nuova 911 viene lanciata con un design rielaborato, interni rivisti, allestimento di serie arricchito e connettività ampliata

Con il nuovo lancio della sua icona, Porsche ha rinnovato in pochi mesi quattro delle sei serie di modelli: Panamera, Taycan, Macan e 911. «La nostra gamma di prodotti è più giovane che mai e molto attraente», dichiara il CEO Oliver Blume. «Offre ai nostri clienti ancora più opzioni di personalizzazione ed esperienze esclusive».

Ispirato al motorsport: l'innovativo sistema ibrido ad alte prestazioni

Per i nuovi modelli 911 Carrera GTS, gli ingegneri hanno utilizzato le conoscenze acquisite nel motorsport come base per la progettazione del concetto di sistema ibrido. «Abbiamo sviluppato e testato le idee e gli approcci più svariati per scegliere un sistema ibrido che si adattasse perfettamente alla 911. Il risultato è un attuatore unico nel suo genere, che si adatta al concetto generale della 911 e aumenta notevolmente le prestazioni», afferma Frank Moser, responsabile delle serie 911 e 718.

Il leggero e potente sistema T-Hybrid è dotato di un turbocompressore a gas di scarico elettrico di nuova concezione. Un motore elettrico integrato, posizionato tra il compressore e la girante della turbina, porta il caricatore a regime istantaneamente durante l'avvio. Questo crea immediatamente una pressione di sovralimentazione. Il motore elettrico nel turbocompressore a gas di scarico può inoltre funzionare anche come generatore. In questo caso, l'eTurbo genera fino a 11 kW (15 CV) di potenza elettrica, che viene estratta dal flusso di gas di scarico. Il turbocompressore elettrico senza valvola wastegate consente l'utilizzo

di un solo turbocompressore invece dei due precedenti – con una migliore risposta e allo stesso tempo una maggiore dinamica.

La catena cinematica comprende anche, integrato nel nuovo cambio rinforzato a doppia frizione Porsche (PDK) a otto rapporti, un motore sincrono a eccitazione permanente. Questo supporta il motore boxer sin dal regime minimo con una coppia motrice fino a 150 Nm e fornisce una potenza fino a 40 kW. Porsche abbina entrambi i motori elettrici a una batteria ad alta tensione leggera e compatta. Questa batteria ha circa le stesse dimensioni e il peso di una convenzionale batteria di avviamento da 12 volt, ma immagazzina fino a 1,9 kWh di energia (lorda) e funziona con una tensione di 400 volt. Per ottimizzare il peso complessivo, Porsche ha realizzato la batteria della rete di bordo da 12 V come batteria in struttura leggera agli ioni di litio.

Il nucleo dell'attuatore T-Hybrid è un motore boxer da 3,6 litri di nuovo sviluppo. Il sistema ad alta tensione consente l'azionamento elettrico del compressore del climatizzatore. Eliminando la trasmissione a cinghia, il motore risulta notevolmente più compatto. Invece di utilizzare un motorino di avviamento separato, il motore viene avviato dal sistema ad alta tensione, che aziona elettricamente anche il compressore del climatizzatore. Questo crea spazio per l'inverter a modulazione di larghezza d'impulso e il convertitore CC-CC sopra il propulsore più piatto di 110 millimetri. Alesaggio e corsa aumentati rispettivamente a 97 e a 81 millimetri aumentano la cilindrata di 0,6 litri rispetto al modello precedente. Il motore dispone della regolazione degli alberi a camme VarioCam e di una fasatura valvole con bilancieri a rulli, mantenendo il rapporto di miscelazione ideale tra carburante e aria su tutta la mappatura ($\lambda = 1$).

Anche senza supporto elettrico, il motore boxer eroga 357 kW (485 CV) e 570 Nm di coppia. La potenza totale del sistema è di 398 kW (541 CV) e 610 Nm. L'incremento di potenza rispetto al modello precedente è pari a 45 kW (61 CV). Nello sprint, la nuova 911 Carrera GTS sopravanza il modello precedente soprattutto nella fase di partenza. L'efficiente sistema ibrido ad alte prestazioni raggiunge valori di performance altamente dinamici e allo stesso tempo riduce le emissioni di CO₂ con un peso aggiuntivo nettamente inferiore rispetto alle vetture ibride Plug-in. L'aumento di peso rispetto al modello precedente è di soli 50 chilogrammi.

Nella 911 Carrera continua a essere impiegato un motore boxer da 3,0 litri con sovralimentazione biturbo. Anche questo motore è stato ampiamente rielaborato. Tra l'altro, dai modelli Turbo ha ricevuto l'intercooler, che si trova ancora sopra il motore, direttamente sotto la griglia del cofano del bagagliaio. Il turbocompressore della nuova 911 Carrera deriva dai precedenti modelli GTS. Con queste modifiche, Porsche ottiene una riduzione delle emissioni e un aumento delle prestazioni a 290 kW (394 CV) e 450 Nm di coppia massima. La nuova 911 Carrera Coupé accelera da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi (3,9 secondi con pacchetto Sport Chrono) e raggiunge una velocità massima di 294 km/h. Rispetto al modello precedente si registra un miglioramento di 0,1 secondi e di 1 km/h.

Telaio ottimizzato

Anche il telaio della 911 Carrera GTS è stato ampiamente rielaborato. Per la prima volta fa parte dell'allestimento di serie l'asse posteriore sterzante, che aumenta la stabilità alle alte velocità e riduce il raggio di sterzata. Porsche integra il sistema di stabilizzazione antirollio Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) nel sistema ad alta tensione della vettura ibrida ad alte prestazioni. Questo consente l'impiego di un comando elettroidraulico, facendo funzionare il sistema in modo ancora più flessibile e preciso. Il telaio sportivo con sistema di ammortizzazione variabile (PASM) e l'assetto ribassato di dieci millimetri garantiscono il comportamento di guida tipico della GTS.

Per la nuova 911 sono disponibili in totale sette design dei cerchi da 19/20 o 20/21 pollici. Per la 911 Carrera sono disponibili per la prima volta cerchi Exclusive Design con alette in carbonio, che riducono il coefficiente di resistenza aerodinamica e quindi aumentano l'efficienza. I modelli 911 Carrera GTS montano di serie cerchi da 21 pollici con una larghezza di 11,5 pollici e pneumatici di dimensioni 315/30 ZR 21 sull'asse posteriore. Nella parte anteriore sono impiegati pneumatici di dimensioni 245/35 ZR 20 su cerchi larghi 8,5 pollici. In linea con le prestazioni notevolmente aumentate, l'area di contatto più ampia degli pneumatici posteriori migliora la dinamica di marcia e la trazione della nuova 911 Carrera GTS.

Esterni sportivi affinati

Porsche ha ottimizzato il design degli esterni della 911 con interventi mirati, che in gran parte migliorano l'aerodinamica e le prestazioni dell'auto sportiva. Questi includono, tra l'altro, nuovi scudi paraurti specifici per i modelli. Porsche sta inoltre integrando tutte le funzioni di illuminazione nei fari principali a LED a matrice, ora standard della 911, con la relativa caratteristica ottica a quattro punti. Questo consente di eliminare i gruppi ottici anteriori e creare spazio per aperture dell'aria di raffreddamento più grandi nel frontale.

Nei modelli 911 Carrera GTS, il frontale dispone di cinque alette dell'aria di raffreddamento attive, disposte verticalmente e visibili dall'esterno, e di un'altra aletta invisibile su ciascun lato. A queste si aggiungono i diffusori anteriori adattivi nel rivestimento del sottoscocca, installati per la prima volta nella 911, che vengono controllati insieme alle alette dell'aria di raffreddamento. Questi elementi dirigono il flusso d'aria in base alle necessità: quando il fabbisogno di potenza è basso, le alette chiuse ottimizzano l'aerodinamica. Quando il fabbisogno di potenza è elevato, come su un circuito, le alette dirigono grandi quantità d'aria verso i radiatori. I sensori dei sistemi di assistenza si trovano ora sotto la targa nella presa d'aria centrale.

Un kit aerodinamico opzionale aumenta ulteriormente le prestazioni della 911 Coupé. Tra l'altro, vi è compreso un paraurti anteriore SportDesign accentuato con un proprio spoiler anteriore, rivestimenti delle minigonne laterali abbinati e un alettone posteriore fisso dal peso ridotto. Questi componenti riducono la portanza e migliorano l'aderenza al suolo dell'auto sportiva.

Come optional, Porsche offre i nuovi fari principali con tecnologia a LED a matrice HD con oltre 32.000 punti luce. Le luci abbaglianti ad alte prestazioni illuminano la strada per oltre 600 metri. Inoltre, sono offerte funzioni aggiuntive innovative come le luci in curva dinamiche a seconda della modalità di guida, un'illuminazione della corsia, luci da cantiere e ad angolo ristretto, nonché luci abbaglianti precise al pixel e con effetto anabbagliante.

La fascia luminosa dal nuovo design con arco integrato e scritta «PORSCHE» fa sembrare la parte posteriore della 911 più profonda e ampia. Una griglia posteriore ridisegnata con

cinque lamelle su ciascun lato si combina con il lunotto per formare un'unità grafica che prosegue nello spoiler estraibile sottostante. La targa è posizionata più in alto e la grembiatura posteriore è chiaramente suddivisa. Gli impianti di scarico specifici del modello si inseriscono con eleganza nella parte inferiore posteriore. Per i modelli 911 Carrera è disponibile un impianto di scarico sportivo opzionale. Sui modelli 911 Carrera GTS, un impianto di scarico sportivo specifico per GTS è compreso nell'allestimento di serie.

Cruscotto interamente digitale e connettività ampliata

Porsche ha concepito di serie come due posti l'abitacolo della nuova 911 nelle varianti Coupé. Come optional è disponibile una configurazione dei sedili 2+2 senza sovrapprezzo. Nel cruscotto, Porsche combina il noto DNA del design della 911 con la tecnologia più moderna: il concetto di comando Porsche Driver Experience punta su un comando intuitivo e veloce. Gli elementi di comando essenziali si trovano direttamente sul o intorno al volante. Questi includono l'interruttore Mode di serie, la leva del sistema di assistenza alla guida rielaborata e, per la prima volta nella 911, un pulsante di avvio ispirato alle auto da corsa GT – ovviamente a sinistra del volante. Nel vano portaoggetti nella consolle centrale della nuova 911 si trova un ripiano con funzione di ricarica induttiva per smartphone.

Per la prima volta, la 911 è dotata di una strumentazione interamente digitale. Il display in Curved Design da 12,6 pollici si inserisce con eleganza nel nuovo concetto di comando e visualizzazione e può essere totalmente personalizzato. Offre fino a sette viste, inclusa l'esclusiva visualizzazione Classic, ispirata allo storico design a cinque tubi con contagiri centrale.

Il Porsche Communication Management (PCM) continua a essere controllato tramite il display centrale ad alta risoluzione con diagonale da 10,9 pollici. La personalizzazione delle modalità di guida e il comando dei sistemi di assistenza alla guida sono stati invece notevolmente migliorati. La 911 aggiornata dispone anche di nuove funzioni di connettività. Un codice QR facilita notevolmente il login nel Porsche Communication Management con l'ID Porsche. Apple CarPlay® viene integrato più profondamente nella vettura. Se lo si desidera, visualizza le informazioni nella strumentazione e consente di comandare le funzioni della vettura direttamente nell'ecosistema Apple®, ad esempio tramite l'assistente vocale Siri®. Per la prima volta è possibile, come optional, lo streaming video anche durante

il parcheggio. App come Spotify® e Apple Music® possono essere utilizzate come app native nel Porsche Communication Management senza uno smartphone collegato.

Tecnologia di trazione: motore e cambio

Porsche 911 Carrera GTS con efficiente sistema ibrido ad alte prestazioni

Ogni generazione della Porsche 911 ha il proprio fascino. Porsche sviluppa continuamente e con cura la sua icona dalla famosa sequenza numerica. La nuova 911 lo dimostra introducendo una pietra miliare tecnica nel mondo delle auto sportive Porsche: il principio della trazione ibrida ad alte prestazioni. Il nuovo sistema T-Hybrid dei modelli 911 Carrera GTS è particolarmente leggero e si integra perfettamente nell'architettura della 911.

La base di questo concetto è una vasta gamma di esperienze derivate dal motorsport. Gli ingegneri Porsche hanno realizzato appositamente per la 911 un'unità di propulsione leggera. È composta da un turbocompressore elettrico a gas di scarico (eTurbo), una batteria boost ad alta tensione compatta e leggera, un'elettronica di potenza efficiente, un motore boxer da 3,6 litri di nuova concezione e un cambio a doppia frizione Porsche (PDK) a otto marce con motore elettrico integrato. L'interazione di questi componenti conferisce al sistema T-Hybrid un eccellente equilibrio tra prestazioni elevate ed efficienza con un peso ridotto.

Il turbocompressore elettrico del nuovo sistema T-Hybrid

L'eTurbo senza valvola wastegate è stato sviluppato appositamente per la nuova 911. La sua struttura include un motore elettrico disposto tra la girante del compressore e la girante della turbina. È collegato direttamente all'albero del caricatore e può portarlo a regime in modo istantaneo, indipendentemente dal regime del motore o dalle condizioni di carico dell'attuatore. Questo contribuisce in modo significativo alle prestazioni e all'efficienza dell'attuatore e allo stesso tempo assicura basse emissioni: per garantire un funzionamento permanente con un rapporto di miscelazione ideale di carburante e aria ($\lambda = 1$) del motore, è necessario un esteso dethrottling del sistema di scarico. Senza misure aggiuntive, queste sezioni trasversali di flusso più grandi dei componenti che trasportano i gas di scarico comportano una fase di avviamento notevolmente più lunga del turbocompressore. Il motore elettrico riduce drasticamente questo tempo di avviamento, pertanto la piena pressione di sovralimentazione è disponibile in brevissimo tempo in modo permanente. Questo garantisce che il motore boxer da 3,6 litri mantenga il rapporto di miscelazione ideale tra aria e carburante e accumuli comunque la sua coppia sempre in breve tempo. La sua

risposta è immediata in tutte le situazioni di marcia e offre un'erogazione di potenza lineare. Ad un regime del motore di 1.500 giri/min è già disponibile una coppia di sistema di 500 Nm, mentre la coppia completa di 610 Nm è disponibile a meno di 2.000 giri/min.

L'eTurbo è progettato in modo tale che il motore elettrico integrato possa fornire coppia sia all'albero del turbocompressore sia generare energia elettrica dalla sua rotazione. Come generatore, eroga fino a 11 kW di potenza elettrica. Questa energia alimenta il motore elettrico nel cambio a doppia frizione Porsche oppure carica la batteria ad alta tensione. Con la sua spontaneità e potenza, l'eTurbo consente di fare a meno di un secondo turbocompressore. Questo sistema innovativo regola la pressione di sovralimentazione in modo indipendente utilizzando la funzione generatore del motore elettrico. Non è pertanto necessaria una valvola wastegate per limitare la pressione. L'eTurbo è disposto a destra dietro il motore boxer. Nuovi collettori di scarico vi convogliano i gas di scarico da entrambe le bancate cilindri. L'intercooler associato si trova sopra il motore boxer e riceve l'aria di raffreddamento attraverso le griglie nel cofano posteriore. Rispetto al componente precedente, gli ingegneri Porsche sono riusciti ad aumentare l'efficienza del radiatore.

Cambio a doppia frizione Porsche e motore elettrico in dettaglio

Porsche ha sviluppato un cambio a doppia frizione Porsche proprio per il sistema T-Hybrid. È basato sul cambio dei modelli precedenti, ma si differenzia in aspetti importanti. Per far fronte alla coppia del sistema nettamente aumentata, le frizioni, il set di ingranaggi e la trasmissione conica sono progettati per essere più resistenti. Inoltre, un rapporto al ponte allungato riduce i regimi del motore, soprattutto alle alte velocità.

Un motore sincrono a magneti permanenti di eccitazione è pienamente integrato nella scatola del cambio. Si inserisce nel sistema di raffreddamento dell'olio della trasmissione esistente ed è accoppiato direttamente all'albero motore tramite il volano a doppia massa. Questa integrazione consente un design dal peso ridotto e un supporto immediato per l'attuatore. Il modulo compatto misura solo 286 millimetri di diametro e 55 millimetri di lunghezza. Tuttavia, eroga una coppia motrice di 150 Nm a partire dal regime minimo e fornisce una potenza fino a 40 kW (54 CV). In modalità generatore può alimentare fino a 40 kW nella batteria ad alta tensione. Questo accade, ad esempio, durante la frenata, durante il recupero di energia durante la marcia in piano o in discesa oppure quando si sposta il

punto di carico: il sistema è in grado di aumentare il punto di carico del motore a combustione per far funzionare il generatore con il delta di potenza. Il motore elettrico svolge anche la funzione di motorino di avviamento e generatore, risparmiando così peso.

La batteria ad alta tensione del sistema ibrido ad alte prestazioni

La base del sistema T-Hybrid è una batteria ad alta tensione compatta e leggera, che combina una tensione di lavoro di 400 volt e una capacità lorda di 1,9 kWh con un design compatto. Il suo peso (circa 27 chilogrammi) e le dimensioni corrispondono a quelli di una convenzionale batteria di avviamento AGM da 12 volt. Per motivi di distribuzione del peso, la batteria si trova sotto il cofano anteriore della nuova 911 Carrera GTS. Per garantire prestazioni costantemente elevate, la batteria, composta da 216 celle rotonde, è dotata di raffreddamento ad acqua e di una gestione termica efficiente, che monitora e controlla le temperature a livello di cella e modulo.

La batteria di avviamento da 12 volt della trasmissione T-Hybrid è stata sviluppata appositamente per l'impiego nel sistema ibrido ad alte prestazioni. La batteria in struttura leggera al litio ferro fosfato (LiFePO_4) misura solo 90 millimetri di altezza e pesa sette chilogrammi con un contenuto energetico di 40 Ah. Una batteria di avviamento standard al piombo da 70 Ah è circa tre volte più pesante. La batteria leggera offre una stabilità elevata della tensione, un migliore assorbimento della carica, elevata stabilità del ciclo e una lunga durata.

Il nuovo motore boxer da 3,6 litri

Il nucleo della 911 Carrera GTS rimane il suo affascinante motore a combustione. Porsche ha sviluppato un nuovo motore boxer a sei cilindri progettato coerentemente per essere a prova di futuro. Gli ingegneri hanno ampliato la cilindrata da 3,0 a 3,6 litri con un alesaggio allargato a 97 millimetri e una corsa aumentata a 81 millimetri e hanno installato la collaudata tecnologia VarioCam. Con una regolazione precisa degli alberi a camme adattata alle rispettive condizioni di regime e di carico, l'attuatore raggiunge valori elevati di potenza e di coppia con un consumo di carburante ottimizzato. Poiché il motore elettrico assume il compito del generatore e il compressore del climatizzatore viene azionato elettricamente, la trasmissione a cinghia, altrimenti necessaria, viene eliminata. Questo crea spazio per l'inverter a modulazione di larghezza d'impulso e il convertitore CC-CC sopra il propulsore.

Il motore boxer a sei cilindri della nuova 911 Carrera GTS adotta bilancieri rigidi a rulli derivati dalle corse, i quali, rispetto alle punterie a tazza del modello precedente, riducono le perdite per attrito e quindi migliorano l'efficienza. Allo stesso tempo aumentano la robustezza degli organi di distribuzione durante l'uso ad alte prestazioni. Non è necessaria una regolazione manuale del gioco delle valvole durante la manutenzione.

Maggiore dinamica e migliori livelli di sostanze inquinanti

Anche senza supporto elettrico, il motore boxer eroga 357 kW (485 CV) e 570 Nm di coppia. In combinazione con il sistema ad alta tensione, l'eTurbo e il motore elettrico del nuovo cambio a doppia frizione Porsche, il sistema T-Hybrid raggiunge una potenza di sistema di 398 kW (541 CV) e 610 Nm. Rispetto al modello precedente, l'aumento di potenza è pari a 45 kW (61 CV). La potenza elettrica aggiuntiva e il tempo di reazione drasticamente ridotto del turbocompressore elettrico aumentano le prestazioni, soprattutto in fase di avviamento: in piena accelerazione da fermo e al regime minimo, in 2,5 secondi la nuova 911 Carrera GTS copre un terzo di distanza in più rispetto al modello precedente. A questo punto il suo vantaggio è dunque superiore alla lunghezza di un'auto.

Nella nuova 911 Carrera GTS Coupé con Launch Control, bastano 3,0 secondi per raggiungere i 100 km/h. La velocità massima è di 312 km/h.

Ogni componente dell'unità di azionamento svolge funzioni elementari. Attraverso l'interazione dei suoi componenti, il sistema ibrido ad alte prestazioni raggiunge prestazioni superiori con emissioni di CO₂ ottimizzate e un peso aggiuntivo ridotto. In confronto al modello precedente, l'aumento di peso dell'intera vettura è di soli 50 chilogrammi. Durante la combustione, l'attuatore mantiene in ogni situazione il rapporto ideale tra carburante e aria: il valore lambda è 1 in tutti gli stati di funzionamento, anche a pieno carico.

L'innovativo sistema T-Hybrid della nuova 911 Carrera GTS si inserisce perfettamente nella strategia di elettrificazione di Porsche e dimostra i continui progressi nell'implementazione di soluzioni particolarmente ad alte prestazioni. «Raffreddamento ad acqua, sovralimentazione turbo, ibridazione delle prestazioni: con il sistema T-Hybrid stiamo facendo il passo logico successivo nello sviluppo continuo e orientato all'innovazione del nostro modello centrale. Aumenta notevolmente l'efficienza e rende il concetto 911 a prova

di futuro con prestazioni ancora migliori», riassume Frank Moser, responsabile delle serie 911 e 718.

Il nuovo motore boxer da 3,0 litri

Il collaudato motore boxer a sei cilindri da 3,0 litri con configurazione biturbo della 911 Carrera è stato ampiamente rielaborato. Il propulsore leggero sviluppa la sua potenza in modo rapido e lineare: 300 Nm di coppia sono già disponibili a un regime di 1.500 giri/min. Quando il contagiri supera la soglia di 2.000 giri/min è già presente la coppia massima di 450 Nm.

Gli ingegneri della propulsione hanno ottimizzato il sistema di sovralimentazione del motore boxer, che adotta l'intercooler dei modelli 911 Turbo della generazione precedente. Nella nuova 911 Carrera, questo è posizionato al centro sopra il motore boxer. Vengono impiegati anche i turbocompressori dei modelli GTS della generazione precedente. La loro migliore efficienza consente di aumentare la potenza dell'attuatore di sette kW (nove CV) a 290 kW (394 CV) riducendo al contempo le emissioni. La nuova Porsche 911 Carrera accelera da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi (3,9 secondi con pacchetto Sport Chrono) e raggiunge una velocità massima di 294 km/h. Si migliora così rispettivamente di 0,1 secondi e 1 km/h. La 911 Carrera è dotata di serie di un cambio a doppia frizione Porsche a otto marce.

Esterni: design e carrozzeria

L'icona delle auto sportive reinterpretata

La Porsche 911 è un'auto classica che fino ad oggi è stata coerentemente sviluppata nel corso di otto generazioni di modelli. Questo vale sia per la tecnologia sia per la sua forma base iconica. In ogni generazione, il suo design è un'interpretazione contemporanea delle caratteristiche base classiche della 911. Fedele alla tradizione e allo stesso tempo sempre un'auto sportiva emozionante al passo con i tempi, la 911 amplia per tradizione il suo portafoglio stilistico con accenti innovativi a ogni generazione.

L'obiettivo di tutte le innovazioni è il miglioramento continuo della dinamica di guida. La nuova Porsche 911 riprende questo principio attraverso una serie di interventi che ne migliorano le proprietà aerodinamiche e tengono conto dei requisiti di raffreddamento aggiuntivi degli attuatori radicalmente rivisti. Allo stesso tempo, Porsche è riuscita a rendere il suo aspetto ancora più essenziale. Interventi mirati nelle parti frontale e posteriore sottolineano la larghezza della vettura e la statura dell'auto sportiva. La 911 appare così ancora più elegante, possente e sicura sulla strada.

Porsche integra tutte le funzioni di illuminazione nei caratteristici fari della 911. Questa funzionalità ampliata dei fari principali consente di rinunciare a luci aggiuntive nel rivestimento frontale ridisegnato. Questo consente un design più chiaro e superfici di presa d'aria anteriori più grandi per raffreddare i motori radicalmente rielaborati. La nuova posizione del portatarga crea spazio per ulteriori sensori di assistenza, che sono nascosti dietro una superficie lucida sotto la targa. Inoltre, Porsche differenzia più chiaramente le varianti della 911: ogni modello della nuova 911 ha una propria parte anteriore che lo rende inconfondibile. Ad esempio, la 911 Carrera riprende le tipiche aperture orizzontali per l'aria di raffreddamento del modello precedente.

La parte posteriore della nuova 911 ha un design chiaro e progressivo. Anche in questo caso l'attenzione è rivolta all'ottimizzazione aerodinamica. Porsche ha integrato un gruppo ottico di nuova concezione con un arco a LED integrato nella parte posteriore. La sottile linea di luce senza soluzione di continuità scorre da un lato all'altro. La scritta in rilievo «PORSCHE» visivamente integrata forma un contrasto accattivante. Nella zona superiore

della parte posteriore, Porsche ha ridotto da nove a cinque il numero delle lamelle dell'aria di raffreddamento nel cofano posteriore per lato e ha integrato due prese d'aria aggiuntive.

La targa è spostata in alto e la grembialatura posteriore mostra una struttura chiara. Porsche integra anche uno scarico d'aria per il raffreddamento dell'aria di sovralimentazione. Nella 911 Carrera GTS le prese d'aria sono due. Il bordo d'uscita inferiore è ora eseguito in nero senza alcuna interruzione ottica. L'impianto di scarico, che varia a seconda del modello derivato, è integrato nella parte posteriore. Anche i terminali di scarico della 911 Carrera sono progettati in modo indipendente. Porsche installa in via opzionale un impianto di scarico sportivo con terminali di scarico ovali in nero o in argento.

Porsche Active Aerodynamics nella Carrera GTS

Nella nuova 911 Carrera GTS, diversi elementi aerodinamici attivi riducono nettamente la resistenza aerodinamica rispetto al modello precedente, a seconda della situazione di marcia. Inoltre, le alette dell'aria di raffreddamento, disposte per la prima volta in verticale, rendono inconfondibile la nuova Carrera GTS.

Cinque delle sei alette dell'aria di raffreddamento su ciascun lato sono disposte in modo visibile, la sesta aletta si trova più all'interno in un canale. Le alette a regolazione continua controllano l'apporto di aria di raffreddamento secondo necessità in base alla situazione di marcia, alla temperatura esterna e alla richiesta di potenza. A carichi bassi rimangono pressoché chiuse, ottimizzando la resistenza aerodinamica e riducendo il consumo di carburante. Si aprono in presenza di un carico elevato, come nell'uso su pista. Il nuovo radiatore centrale della 911 Carrera GTS tiene conto del maggiore fabbisogno di aria di raffreddamento da parte dell'attuatore più potente.

Inoltre, la nuova 911 Carrera GTS è dotata di diffusori anteriori a regolazione continua, che si trovano nel rivestimento anteriore del sottoscocca davanti ai passaruota. Il comando avviene insieme alle alette dell'aria di raffreddamento, entrambi gli elementi si aprono e si chiudono in parallelo. Se il canale del diffusore è chiuso, l'aria lo oltrepassa e la resistenza aerodinamica diminuisce. Quando il condotto è aperto, l'aria fluisce attraverso il condotto nel passaruota e riduce la portanza sull'asse anteriore. Inoltre, raffredda i freni. I diffusori compensano così gli effetti negativi dell'afflusso d'aria di raffreddamento sulla portanza e

sull'equilibrio aerodinamico. Se entrambi i sistemi sono chiusi, i loro vantaggi aerodinamici si sommano.

Porsche realizza gli elementi aerodinamici attivi nella parte anteriore della 911 Carrera GTS in uno scudo paraurti indipendente. Lo spoilerino anteriore è verniciato in nero satinato. Porsche distingue la GTS dalle altre vetture derivate anche in altri modi. Il modello ad alte prestazioni monta propri cerchi Carrera GTS da 20/21 pollici (avantreno/retrotreno), che sono verniciati in grigio antracite e presentano una chiusura centrale.

Come nel modello precedente, il concetto aerodinamico della Porsche 911 comprende uno spoiler posteriore a estrazione automatica. La sua posizione dipende soprattutto dalla velocità, ma anche dalla temperatura dell'aria di sovralimentazione.

Nella parte posteriore, il rivestimento della Carrera GTS è dotato di una parte inferiore particolare, dove i designer hanno integrato due mascherine dei terminali di scarico ovali disposti al centro in color nero lucido e anche due scarichi aria per il raffreddamento dell'aria di sovralimentazione. Come optional è disponibile un impianto di scarico sportivo con terminali più grandi. Inoltre, la 911 GTS dispone di mascherine dei gruppi ottici posteriori decolorate e di due prese d'aria di raffreddamento particolarmente efficienti con lamelle disposte longitudinalmente e un inserto nero.

Per la prima volta con proiettori a LED a matrice HD

Al ridisegno dei fari della 911, Porsche abbina un'offerta arricchita relativa alle luci. I fari principali a LED a matrice sono ora parte dell'allestimento di serie e dividono la zona degli abbaglianti in undici segmenti, che mostrano o nascondono a seconda della situazione utilizzando i dati della telecamera e di navigazione. Il risultato è una luce abbagliante priva degli effetti di abbagliamento. I fari sono dotati di moduli luminosi tridimensionali e delle tipiche luci diurne a quattro punti Porsche.

Sulla 911 sono disponibili per la prima volta come optional i fari principali a LED a matrice HD. Con oltre 32.000 pixel per fero, questo sistema di illuminazione crea un'immagine luminosa digitale ad alta risoluzione che copre l'intera area degli abbaglianti e anche quella principale degli anabbaglianti. Ogni singolo pixel può essere attivato, disattivato o attenuato su 1.024 livelli. In questo modo si genera un campo luminoso omogeneo che si adatta

istantaneamente alla rispettiva situazione di marcia. Questa tecnologia introduce nella 911 molte nuove funzioni adattive. I fari a LED a matrice HD offrono, ad esempio, l'illuminazione della corsia, luci da cantiere e ad angolo ristretto, luci di posizione e gli abbaglianti autostradali. Fanno parte della gamma di funzioni anche modalità di illuminazione speciali per situazioni di marcia con pioggia o nebbia, agli incroci, durante le svolte o in curva.

La tecnologia a matrice HD si basa su moduli a matrice HD con 16.384 singoli pixel a micro-LED su una superficie di circa 41 mm². Ogni faro contiene un modulo con obiettivo grandangolare per distribuire in ampiezza la luce (40 gradi di larghezza, 10 gradi di altezza) e un modulo con teleobiettivo di lunga portata (20 gradi di larghezza, 5 gradi di altezza). Una potente centralina monitora l'attenuazione, l'attivazione e la disattivazione dei singoli pixel. Il sistema calcola le modifiche in soli 16 millisecondi.

I moduli HD si trovano nella zona inferiore dei fari. I moduli bifunzionali installati al di sopra coprono l'illuminazione frontale e gli abbaglianti supplementari. Con la luce abbagliante automatica attivata, se il sistema non rileva alcuna vettura che precede o che si avvicina in senso contrario, gli abbaglianti supplementari si accendono, aumentando la quantità di luce da 1.400 a 2.500 lumen. La luce abbagliante supplementare raggiunge una profondità di oltre 600 metri. Se viene rilevato un'altra vettura, il sistema ritorna automaticamente alla modalità a matrice HD.

I quattro moduli realizzano i tipici gruppi ottici Porsche. Sono attivi in tutte le modalità di illuminazione disponibili nel nuovo faro principale a LED a matrice HD, anche quando è accesa la luce abbagliante.

Dimensioni e forme delle carrozzerie Coupé, Cabriolet e Targa

La 911 è da sempre sinonimo di versatilità. Pertanto, Porsche offre la 911 Carrera e la Carrera GTS nelle varianti di carrozzeria Coupé e Cabriolet. La GTS a trazione integrale è disponibile anche come 911 Targa 4 GTS. Le collaudate strutture del tetto delle due varianti 911 aperte sono state adottate senza modifiche costruttive. Porsche offre quattro varianti di colore per la capote e per la Cabriolet è disponibile a scelta anche un tetto nero con strisce longitudinali grigie. Il passo di tutte le varianti di carrozzeria è di 2.450 millimetri, la larghezza è di 1.852 millimetri (specchi esclusi). La lunghezza della 911 Carrera è 4.542 millimetri e

pari a 4.553 millimetri nei modelli GTS a causa delle grembialature anteriori e posteriori specifiche. L'altezza varia tra 1.292 e 1.302 millimetri a seconda del modello e del telaio.

Colori emozionanti in un nuovo sistema

Porsche sta riorganizzando il programma di colori della 911 e introducendo nuovi colori. I quattro mondi cromatici Legends, Dreams, Shades e Contrasts soddisfano ciascuno diverse esigenze dei clienti e semplificano la scelta del colore personale desiderato dall'ampia gamma di colori. Il mondo dei colori Legends rappresenta uno stile straordinario e allo stesso tempo classico. Le vernici sono di qualità particolarmente elevata e ricche di sfumature. Legends include il colore gesso e anche le nuove vernici shade green metallizzato e grigio ardesia neo. Nel mondo dei colori Dreams, Porsche riunisce colori espressivi e luminosi come l'elegante blu genziana metallizzato, il rosso carminio o il rosso indiano. Le novità sono il blu Lugano e il giallo Cartagena metallizzato. I colori raggruppati nel mondo dei colori Shades prediligono l'understatement con toni come il nero jet metallizzato, il grigio vanadio metallizzato, l'argento GT metallizzato o il grigio ghiaccio metallizzato. Il bianco e il nero sono assegnati alla categoria Contrasts, che esprime un'estetica chiara e purista.

Personale come una Porsche

La decisione di acquistare una Porsche 911 è sempre personale. Pertanto, Porsche offre tradizionalmente un'ampia gamma di personalizzazioni. Come di consueto, ulteriori varianti di colore sono disponibili nei programmi che si integrano vicendevolmente Colore su campione, Colore su campione+ e anche attraverso il Programma richieste speciali di Porsche Exclusive Manufaktur. Alcune di queste opzioni sono ora accessibili direttamente nel configuratore online tramite il simbolo della personalizzazione.

Tutte le Porsche 911 vengono realizzate in una linea di produzione a Zuffenhausen. In media, circa il 40% di tutte le Porsche 911 vengono ulteriormente rifinite a mano da Porsche Exclusive Manufaktur. Quasi tutti i clienti Porsche ordinano almeno due opzioni di Porsche Exclusive Manufaktur durante la configurazione della propria vettura. Queste includono kit aerodinamici, pacchetti per esterni, nonché numerosi colori speciali, decorazioni in legno, carbonio o pelle, impressioni a rilievo personalizzate e rivestimenti delle porte in pelle cucita a mano e allestimenti del cruscotto dalla selleria di fabbrica.

Anche per gli esterni della 911 sono disponibili numerose opzioni di Porsche Exclusive Manufaktur direttamente nel configuratore. Per la nuova 911 sono inclusi il pacchetto SportDesign in carbonio con minigonne coordinate, nuovi set di adesivi decorativi in blu artico, fari principali a LED a matrice HD oscurati, luci posteriori Exclusive Design e un sistema di scarico sportivo con terminali di scarico in titanio.

Il vantaggio nelle prestazioni: testato al Nürburgring

Il kit aerodinamico di Porsche Exclusive Manufaktur era già una delle opzioni disponibili per il modello precedente della Porsche 911. Comprende una serie di miglioramenti aerodinamici che migliorano le capacità dell'auto sportiva su circuito. Ad esempio, sono inclusi uno scudo paraurti indipendente con spoiler anteriore più pronunciato, rivestimenti delle minigonne laterali verniciati e un imponente alettone posteriore fisso con luce di arresto integrata.

Tutti questi interventi aumentano la deportanza sugli assi anteriore e posteriore e quindi migliorano l'aderenza al suolo. Il kit aerodinamico è disponibile nel colore della vettura, in nero e in carbonio, e sui modelli GTS anche in antracite. La nuova 911 Carrera GTS ha già messo alla prova le sue prestazioni migliorate rispetto al modello precedente sul leggendario Anello Nord del Nürburgring. Jörg Bergmeister ha fatto registrare un tempo sul giro di 7 minuti e 16,934 secondi, battendo il tempo del modello precedente di 8,7 secondi. L'auto sportiva era dotata di kit aerodinamico.

Telaio e freni

Tecnologia del telaio ottimizzata nella nuova 911

Nell'uso quotidiano, nei lunghi percorsi o su pista: il telaio della Porsche 911 ha sempre fissato nuovi standard. Con il telaio PASM di serie con sistema di ammortizzazione variabile, già noto dal modello precedente, e pneumatici misti, anch'essi di serie, la nuova 911 offre la base ideale per un comportamento di guida sportivo con una grande idoneità all'uso quotidiano.

I nuovi modelli 911 Carrera GTS beneficiano sia di una struttura del telaio migliorata sia di opzioni del telaio ulteriormente sviluppate. Per la prima volta è disponibile di serie l'asse posteriore sterzante. A seconda della velocità di marcia, gli attuatori elettromeccanici generano un angolo di sterzata sulle ruote posteriori. Al di sotto di 50 km/h, le ruote posteriori sterzano in direzione opposta a quelle anteriori, garantendo così un comportamento di sterzata ancora più dinamico. A partire da 80 km/h, le ruote posteriori sterzano nella stessa direzione di quelle anteriori, aumentando così la stabilità nei cambi di corsia. Inoltre, l'accelerazione trasversale si genera prima in curva.

In aggiunta, Porsche offre la stabilizzazione antirollio PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) opzionale (ordinabile da novembre 2024) che riduce al minimo il rollio laterale dell'auto sportiva in curva e riduce l'oscillazione laterale su superfici ondulate e durante i cambi di direzione rapidi. A differenza di quanto accadeva nel modello precedente, la pompa idraulica è azionata da un motore elettrico, che trae la propria energia dal sistema ad alta tensione. Inoltre, Porsche ha integrato nel PDCC un accumulatore idraulico separato. Queste modifiche permettono una reazione più flessibile e precisa del sistema. Nei modelli GTS con PDCC, l'unità composta da motore elettrico e pompa idraulica alimenta anche il nuovo sistema di sollevamento sull'asse anteriore, anch'esso opzionale, che ora solleva la parte anteriore della vettura molto più velocemente (entro un secondo). Per le 911 senza PDCC è disponibile il sistema del modello precedente. Entrambi i sistemi di sollevamento sono attivi fino ad una velocità di marcia di 35 km/h (a seconda del Paese sono possibili altri limiti di velocità) e aumentano l'altezza dal suolo di circa 40 millimetri. Questo aumenta l'angolo di attacco e nell'uso quotidiano aiuta a evitare di colpire ostacoli come dossi e rampe.

I modelli GTS dispongono di serie del telaio sportivo PASM, con assetto ribassato di 10 millimetri. Molle più rigide, ammortizzatori appositamente tarati e stabilizzatori specifici GTS compensano il peso aggiuntivo dell'ibridazione e garantiscono l'agilità e l'equilibrio tipici di Porsche. Le molle dell'asse posteriore dell'assetto sportivo PASM sono dotate ciascuna di una molla ausiliaria aggiuntiva, che mantiene la molla principale sotto tensione durante l'escursione. Nella guida sportiva, questo estende il contatto con il fondo stradale nel campo di escursione della molla e aumenta immediatamente le prestazioni della vettura sportiva.

Masse non sospese: freni e programma dei cerchi

Con il cambio di modello, la 911 Carrera ha ricevuto un impianto frenante più grande. Sull'asse anteriore la decelerazione avviene con sei pistoncini invece dei precedenti quattro e dischi dei freni da 350 millimetri (+20 mm). Pinze a quattro pistoncini con dischi dei freni da 350 millimetri (+20 mm) decelerano l'asse posteriore.

I modelli Carrera GTS adottano l'impianto frenante di grandi dimensioni del modello precedente, derivato dalla 911 Turbo e completato dal freno di recupero dell'energia del sistema ibrido. Sull'asse anteriore sono impiegati sei pistoncini e dischi dei freni da 408 millimetri. Sull'asse posteriore sono installati quattro pistoncini e dischi da 380 millimetri.

Porsche ha ingrandito le dimensioni del sistema frenante Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) opzionale testato su circuito, offrendo così prestazioni ancora maggiori. Sull'asse anteriore, delle pinze fisse a dieci pistoncini sostituiscono le pinze fisse a sei pistoncini utilizzate in precedenza. Con 420 millimetri, i dischi dei freni hanno un diametro maggiore di 10 millimetri. Sull'asse posteriore gli ingegneri hanno inserito dischi dei freni con un diametro di 410 millimetri (+20 mm).

Per la nuova Porsche 911 sono disponibili a scelta sette design dei cerchi da 19/20 e 20/21 pollici (asse anteriore/posteriore). Tra questi, rispetto al modello precedente, figurano anche nuovi design che aumentano ulteriormente le possibilità di personalizzazione. Per la prima volta, Porsche offre per la 911 un design dei cerchi ottimizzato dal punto di vista aerodinamico. I cerchi 911 Carrera Exclusive Design con alette in carbonio contribuiscono a ridurre il coefficiente di resistenza aerodinamica.

Per tenere conto delle maggiori prestazioni, i modelli GTS montano ruote più larghe sull'asse posteriore: pneumatici di dimensioni 315/30 ZR 21 ottimizzano la trazione su cerchi Carrera GTS da 11,5 pollici in un nuovo design con chiusura centralizzata e verniciatura in grigio antracite.

Interni

Porsche Driver Experience: l'asse del guidatore in primo piano

La sensazione di seduta profonda, tipica di un'auto sportiva, e la logica di comando chiara ed efficiente caratterizzano la Porsche 911 da generazioni. Nell'abitacolo della nuova 911, Porsche combina indicatori digitali pionieristici con elementi di comando classici. A differenza del modello precedente, Porsche fornisce di serie la Coupé come due posti. In alternativa, è disponibile una dotazione degli interni da 2+2 posti senza sovrapprezzo.

Tipico della 911 è il cruscotto allungato su due livelli lungo l'intera larghezza dell'abitacolo. Porsche vi integra con cura gli elementi del concetto di comando Porsche Driver Experience, che porta nella 911 un orientamento ancora maggiore al guidatore, raggruppando tutti i sistemi di comando principali direttamente sul o intorno al volante. Il risultato è una facilità d'uso più efficace e rapida.

Tradizionalmente, la strumentazione forma il punto più alto del cruscotto di una Porsche. La nuova 911 è dotata per la prima volta di un display in Curved Design da 12,6 pollici interamente digitale, che presenta le informazioni di marcia, i dati di prestazione e le informazioni dei media ben suddivise in modo ancora più chiaro di prima. A seconda dell'allestimento della vettura, il guidatore può scegliere tra sette design. Tra queste figurano in esclusiva per la 911 una speciale vista Classic nella configurazione a cinque tubi con contagiri centrale e un indicatore 3D di assistenza alla guida, che visualizza mappe prospettiche e dati di navigazione 3D. Nella modalità Contagiri, la scala viene ruotata, in modo che l'ago si trovi nella posizione ore 12 circa una volta raggiunto il numero di giri ottimale per la cambiata – come in molte vetture da corsa Porsche storiche.

Interruttore Mode di serie

Una novità della 911 Carrera è l'interruttore Mode, ora di serie, con cui è possibile passare facilmente e senza problemi fra tutti i programmi di guida. La 911 Carrera dispone dei programmi di guida «Normal», «Sport» e «Wet». Se è installato il pacchetto Sport Chrono opzionale (di serie nella GTS), si aggiunge la modalità di guida Sport Plus con le funzioni performance «Launch Control» e «Sport Response». La precedente modalità di guida «Individual» non è più disponibile nella nuova 911, poiché tutte le modalità di guida, a

eccezione di «Normal» possono ora essere configurate individualmente. Questo avviene direttamente in una finestra pop-up o nel menu Drive del Porsche Communication Management.

Inoltre, sul volante è presente anche un pulsante a bilanciere che può essere utilizzato per commutare i vari display e funzioni della strumentazione.

A sinistra del volante si trova la leva di comando ottimizzata per i sistemi di assistenza alla guida, che consente di accedere rapidamente alle funzioni di assistenza principali e ad altre impostazioni tramite pop-up sensibili al contesto nella strumentazione.

Naturalmente, una Porsche viene avviata a sinistra del piantone dello sterzo. Nella nuova 911, come nelle vetture da corsa GT di Porsche, questo avviene tramite un pulsante di avvio del motore. È la prima volta che viene utilizzato in questa forma sulla 911. Anche l'interruttore delle luci posto a fianco è adesso più facile da usare. La nuova 911 adotta il listello a 5 interruttori nella consolle centrale dal modello precedente. Poiché l'interruttore Mode sul volante sportivo è ora parte dell'allestimento di serie, i pulsanti presentano una nuova assegnazione, che varia nei dettagli a seconda dell'allestimento del veicolo.

Il display centrale è e rimane la centralina di comando del sistema di infotainment Porsche Communication Management. Il display ad alta risoluzione da 10,9 pollici controlla servizi multimediali come radio e streaming, navigazione, nonché numerose funzioni comfort e della vettura. Nei nuovi modelli Carrera GTS si trovano qui anche le indicazioni specifiche della trazione T-Hybrid come livello di carica, temperatura della batteria, flusso di energia e potenza del motore elettrico. Porsche integra queste visualizzazioni nel menu Performance.

Il programma di pelli e colori della 911

Porsche offre un'ampia gamma di opzioni di configurazione per gli interni della nuova 911. Nella nuova 911 sono state poste in primo piano soprattutto le opzioni bi-colore aggiuntive. Quattro dei sette allestimenti in pelle e uno dei tre allestimenti in pelle club sono ora disponibili con opzione bi-colore. In alternativa alla pelle parziale nera è disponibile di serie la combinazione a contrasto nero/beige calcare. Per gli allestimenti in pelle sono disponibili blu notte scuro/gesso, nero/beige calcare, nero/rosso bordeaux e grigio ardesia/gesso. Il blu notte scuro è disponibile anche come colore standard. L'elegante pelle club in qualità

walk-nappa è disponibile come di consueto in marrone tartufo, le nuove varianti sono in nero basalto e nero basalto/cognac Classic. L'opzione in pelle club include la cucitura a croce applicata sul cruscotto e sul rivestimento della porta. Diverse decorazioni e accenti arricchiscono ulteriormente l'abitacolo della 911. La gamma di decorazioni è completata da numerose offerte di Porsche Exclusive Manufaktur, che includono, ad esempio, carbonio opaco, legno Palado, pelle o alluminio antracite.

Inconfondibili: gli interni GTS

Nella Carrera GTS è presente molto della 911: è e rimane un'auto sportiva ad altissime prestazioni con un'elevata idoneità all'uso quotidiano. Pertanto, nella 911 Carrera GTS viene eliminata parte dell'isolamento dell'abitacolo. Questo permette di risparmiare peso e crea un risultato del suono particolarmente intenso. La 911 Carrera GTS rivela un accento personale anche nel design degli interni. Dispone di serie di un volante sportivo GT con rivestimento in Race-Tex, che viene usato da Porsche anche per rivestire le fasce centrali dei sedili, le maniglie delle porte, i poggiatesta e il coperchio del vano portaoggetti nella consolle centrale. Gli elementi decorativi e gli accenti nella 911 Carrera GTS sono realizzati uniformemente in alluminio nero anodizzato e spazzolato.

Sono disponibili due pacchetti interni opzionali specifici per la Carrera GTS. Un colore a contrasto a scelta (rosso carminio o grigio ardesia neo) in numerosi punti dell'abitacolo crea un'atmosfera sportiva. Il colore a contrasto si trova sui fondoscala del cronometro del pacchetto Sport Chrono, di serie nella GTS, e del contagiri digitale, sulle cinture di sicurezza, sulle cuciture dei sedili sportivi e dei tappetini e anche nella scritta «GTS» sui sedili sportivi. Ulteriori accenti sportivi sono forniti dagli inserti in carbonio nel cruscotto, nella consolle centrale e nei rivestimenti delle porte.

Infotainment, Connect, sistemi di assistenza, allestimento

Più connettività e più esperienza digitale

Numerose innovazioni digitali sulla nuova Porsche 911 collegano ancora più strettamente gli ecosistemi digitali personali di smartphone e vettura. L'integrazione dell'app My Porsche in Apple CarPlay® consente di controllare le funzioni della vettura direttamente dall'ecosistema dello smartphone, ad esempio con l'assistente vocale Siri® o tramite riquadri in CarPlay®. È possibile cambiare le stazioni radio, comandare il climatizzatore o adattare l'illuminazione ambiente. Inoltre, l'app My Porsche e Apple CarPlay® offrono ora un design unitario con una rappresentazione visiva della vettura collegata. Le funzioni della vettura come la regolazione del climatizzatore, dei sedili e dell'impianto audio possono essere raggruppate in scenari predefiniti nell'app My Porsche e attivate manualmente o tramite Siri®. Questi scenari vengono suggeriti in modo attivo dal veicolo a seconda della situazione.

Una novità nella 911 è il vano porta smartphone con funzione di ricarica wireless. Il raffreddamento consente di aumentare la potenza di carica a 15 watt. Il collegamento tra vettura e smartphone tramite l'ID Porsche è ora ancora più semplice: basta scansionare il codice QR visualizzato nel Porsche Communication Management. Non è più necessario inserire l'ID Porsche e la password. Una volta collegato, l'account personale è disponibile nelle app native direttamente nella vettura. Ad esempio, la musica di Spotify® o Apple Music® può essere trasmessa in streaming dal Porsche Communication Management senza che la vettura sia collegata allo smartphone. Per la riproduzione di contenuti dello smartphone sul Porsche Communication Management è disponibile di serie Android Auto® in alternativa ad Apple CarPlay®.

Una novità sulla Porsche 911 è la possibilità di trasmettere in streaming video nella vettura sul display centrale del Porsche Communication Management. A questo scopo è disponibile l'app Screenhits®, che integra numerosi servizi streaming popolari. Screenhits® richiede un abbonamento separato, per il quale i clienti Porsche Connect ricevono un buono triennale con un volume di dati. Per motivi di sicurezza, la funzione In Car Video sulla 911 è disponibile solo a vettura ferma. In Cina è offerto lo streaming video tramite l'app BiliBili.

Tecnologia di assistenza con funzioni ampliate

Le tecnologie di assistenza avanzate aumentano la sicurezza, il comfort e l'esperienza di guida sportiva sulla 911 senza compromettere le prestazioni. Porsche ha riorganizzato l'offerta di sistemi di assistenza sulla nuova 911. Alcune opzioni, prima soggette a sovrapprezzo, sono ora di serie e sono state aggiunte nuove funzioni.

Fanno parte della dotazione di serie anche l'indicatore limiti di velocità, l'assistente di mantenimento corsia e l'assistente di avvertimento e frenata con protezione dei pedoni, in precedenza opzionali, così come l'assistente di parcheggio con telecamera posteriore e rilevamento di stanchezza. Il sistema Porsche InnoDrive opzionale con Adaptive Cruise Control riceve funzioni aggiuntive: regola la velocità in base ai dati di navigazione, nonché ai sensori radar e video, la adatta automaticamente e in modo proattivo. Vengono considerati i limiti di velocità e la topologia stradale come curve e pendenze. Porsche InnoDrive guarda fino a tre chilometri in avanti e garantisce una marcia armoniosa ed efficiente. La velocità preimpostata può essere regolata manualmente e bypassata con il pedale dell'acceleratore. Se viene superata la velocità massima attualmente consentita, l'assistente emette un avvertimento ottico e acustico. Un'altra funzione aggiuntiva di Porsche InnoDrive è il sistema di guida in corsia attivo, che allevia il guidatore tra zero e 210 km/h tramite interventi continui sullo sterzo. Questo è particolarmente utile nelle code, nel traffico lento e nei viaggi monotoni in autostrada. La funzione può essere attivata su strade extraurbane ben strutturate e autostrade.

Ulteriori sistemi di assistenza sono disponibili come optional per aumentare la sicurezza e il comfort. Sono inclusi l'assistente di cambio corsia, che è stato ampliato con funzioni aggiuntive e ora avverte del traffico trasversale quando si esce in retromarcia da un parcheggio al di sotto dei limiti normali (da 10 a 250 km/h). L'avvertimento viene emesso gradualmente con un segnale ottico, acustico e tramite uno scossone. È stato integrato da un avviso di uscita, che avverte di vetture in avvicinamento quando la porta viene aperta.

L'assistente di parcheggio con telecamera posteriore di serie aiuta durante il parcheggio. A richiesta è disponibile il Surround View con sistema di assistenza al parcheggio attiva. Il sistema riconosce automaticamente gli spazi di parcheggio idonei e gestisce la guida longitudinale e laterale durante il parcheggio. L'opzione di parcheggio telecomandato con

monitoraggio tramite smartphone può essere configurata tramite il Remote ParkAssist. Come optional è disponibile un sistema di visione notturna.

Allestimento arricchito

Porsche ha arricchito l'allestimento di serie della Porsche 911, aggiungendo funzioni apprezzate. I fari principali a LED a matrice sono impiegati per la prima volta di serie nella Porsche 911. Illuminano la strada in modo selettivo e adattano la luce alle condizioni del traffico e della strada. L'illuminazione diventa ancora più precisa con i fari principali a LED a matrice HD opzionali, che rappresentano l'attuale avanguardia tecnologica nei sistemi di illuminazione.

Un'altra novità sulla Porsche 911 è il sistema di qualità dell'aria, che protegge in modo affidabile i passeggeri da particelle e sostanze inquinanti provenienti dall'aria esterna. Comprende di serie il collaudato filtro per polveri sottili e la nuova funzione di ricircolo GPS, che rileva automaticamente gli ingressi in galleria, attivando tempestivamente il ricircolo dell'aria nella vettura. Questo protegge i passeggeri da odori e fumi di scarico. In via opzionale, un sensore delle polveri sottili misura continuamente la contaminazione dell'aria all'esterno e all'interno della vettura e, se necessario, passa automaticamente al ricircolo dell'aria. Inoltre, l'aria contaminata attraversa più volte un filtro. Lo ionizzatore, anch'esso opzionale, è già noto dal modello precedente e depura l'aria da germi e sostanze nocive. È particolarmente utile a chi soffre di allergie.

Come in precedenza, anche per la Porsche 911 è possibile scegliere fra tre sistemi audio. L'auto sportiva è dotata di serie del Sound Package Plus con otto altoparlanti e 150 watt di potenza. Come optional è disponibile un BOSE® Surround Sound System con dodici altoparlanti, subwoofer e 570 watt, nonché il sistema audio premium Burmester® High-End 3D Surround Sound System con 13 altoparlanti, 915 watt e subwoofer attivo da 300 watt.

Oltre ai fari principali a LED a matrice, al pacchetto di assistenza ampliato e al pacchetto light design, sono ora di serie anche i sedili e il volante riscaldabili. Sono parte della dotazione di serie anche gli specchi esterni ripiegabili elettricamente, uno specchio retrovisore interno con oscuramento automatico e sensore pioggia integrato per la telecamera posteriore, nonché il display in Curved Design da 12,6 pollici. Lo stesso vale per l'interruttore Mode. Come optional è disponibile il pacchetto Sport Chrono che comprende

l'app Track Precision, l'indicatore della temperatura pneumatici e il Launch Control. Sono inoltre inclusi un cronometro analogico e uno digitale, di serie nella Carrera GTS. La 911 Carrera GTS è dotata di serie anche di un cielo in Race-Tex.

Storia della 911 Carrera GTS

Da sportiva accuratamente calcolata a punta di diamante tecnologica

La storia dell'abbreviazione GTS (Gran Turismo Sport) in Porsche è antica quanto quella della sequenza numerica 911: nel 1963, anno di nascita della 911, un'auto sportiva Porsche esibiva per la prima volta queste tre lettere. La Porsche 911 ha però ricevuto la sigla GTS solo dal 2010. Poco dopo il grande aggiornamento del modello con la generazione 997, Porsche introduce la 911 Carrera GTS come ulteriore derivato. Si tratta di una Carrera particolarmente sportiva, più adatta all'uso quotidiano rispetto ai modelli puristi GT3 e GT2, ma notevolmente più definita nel design rispetto alle tradizionali varianti Carrera.

Già al suo debutto nel 2010, la 911 Carrera GTS convince per i suoi dettagli esclusivi. Questi includono accenti neri sulla carrozzeria, una grembialatura anteriore indipendente, rivestimenti in Alcantara su sedili sportivi, corona del volante, leve del cambio e del freno a mano, il telaio adattivo, un motore boxer ottimizzato da 3,8 litri con tratto di aspirazione speciale, un regime limite aumentato a 7.500 giri/min e una potenza di 300 kW (408 CV). Sono presenti anche alcuni dettagli prima riservati ai modelli sportivi di punta RS. Nella 911 Carrera GTS di serie, Porsche combina la carrozzeria allargata di 44 millimetri dei modelli a trazione integrale con la trazione posteriore e monta cerchi RS Spyder da 19 pollici verniciati in nero con chiusura centrale. Il modello, disponibile in versione Coupé e Cabriolet, propone inoltre un pacchetto dal prezzo interessante: il prezzo base nel 2010 è di 104.935 euro.

Il successo internazionale garantisce alla Carrera GTS un posto permanente nella gamma 911. Anche la generazione successiva 991 ottiene un derivato GTS con virtù comprovate e un posizionamento ancora più autonomo. La GTS si pone ancora una volta al vertice della gamma Carrera, inizialmente con 430 CV e in seguito con 450 CV. Rimangono gli accenti neri, una carrozzeria ampia con un proprio frontale, chiusure centrali sui cerchi e un prezzo interessante. Le novità sono i fari Bi-Xenon di serie, il pacchetto Sport Chrono, anch'esso di serie, una messa a punto aerodinamica personalizzata per diminuire la portanza e un design dei cerchi derivato dalla gamma Turbo.

Con il cambio di modello all'attuale generazione 992, Porsche perfeziona ulteriormente la 911 Carrera GTS. Il suo motore boxer a sei cilindri da 480 CV risulta ancora più entusiasmante grazie all'impianto di scarico sportivo sviluppato appositamente per la GTS e al ridotto isolamento interno. Dalla 911 Turbo, la Carrera GTS adotta l'impianto frenante ad alte prestazioni e la disposizione del telaio con molle ausiliarie sull'asse posteriore, che generano un precarico ottimale in tutte le situazioni di marcia. Per la prima volta è disponibile un pacchetto con struttura leggera: sedili avvolgenti e cristalli e batteria, tutti a struttura leggera, con numerosi altri dettagli riducono, su richiesta, il peso della vettura di 25 chilogrammi.

Nel 2024, la 911 Carrera GTS assume un ruolo pionieristico nella propria serie, diventandone la punta di diamante tecnologica. È la prima Porsche 911 omologata per la strada con una trazione ibrida ad alte prestazioni. Sarà ancora più agile e veloce, ma solo appena più pesante nonostante il grande balzo tecnologico. Con il suo attuatore innovativo sottolinea la propria posizione speciale nella gamma 911 come interfaccia particolarmente attraente tra idoneità all'uso quotidiano, dinamica di guida ed eccellenza tecnologica.