

PORSCHE 996

RIVOLUZIONE AD ACQUA

LA PORSCHE 996 A OLTRE VENT'ANNI DALLA SUA COMPARSA INIZIA FINALMENTE A PRENDERSI LA GIUSTA RIVINCITA DOPO ANNI DIFFICILI. PER LA CASA DI STOCCARDA FU UN MODELLO CHE SEGNÒ LA SVOLTA, NEL BENE E NEL MALE, MODERNIZZANDO FINALMENTE QUELLA CHE ERA ORMAI DIVENUTA UN'ICONA: LA 911

di Matteo Comoglio





LA storia della Porsche 911 modello 996, inizia nel lontano 1993. La Casa del Cavallino di Stoccarda, dopo la

968 non ha più presentato nessuna vettura e, per quanto esteticamente e tecnicamente molto valida, la 911 modello 993 risente degli anni rispetto alle sue concorrenti. Bisogna guardare avanti e rinnovare. Dopo più di 50 anni di produzione la sportiva di punta della Porsche necessita di una profonda revisione non solo estetica. Già in parallelo con lo sviluppo dell'ultima 993 nasce un prototipo futuristico che butta un occhio al passato, coniugando forme, tecnologia ed innovazione ma senza perdere la connotazione della Casa. Presentato al Salone di Detroit del 1993, questo prototipo è denominato "Boxster", l'unione delle parole "boxer" e "roadster". Nacquero così due progetti distinti ma uniti da molti fattori: il progetto 986 (la Boxster appunto) e il progetto 996 (la nuova 911). I percorsi furono naturalmente molto differenti, ma lavorarono a stretto contatto proprio per avere il maggior numero di componenti in comune e semplificare la produzione in fabbrica. Queste nuove vetture dovevano essere più veloci ed economiche da costruire, pur mantenendo l'alta qualità che da sempre contraddistingueva le vetture del marchio. Del progetto 986 abbiamo già scritto con un servizio sul numero di novembre 2016, ora cercheremo di ricordare invece come è nato e come si è sviluppato il 996 e quali furono i punti di partenza. Gli obiettivi principali che il team ha come linee guida erano tanto semplici quanto difficili da realizzare nella pratica. Innanzitutto la nuova 996 deve migliorare comfort e qualità sportive, conservando, ovviamente il carattere distintivo della 911. Lo spazio interno a disposizione dei passeggeri e nel vano anteriore per i bagagli deve aumentare, ma senza incidere troppo sulla linea esterna. Il motore deve essere naturalmente un 6 cilindri contrapposti ma con raffreddamento ad... acqua! Nonostante questo deve mantenere lo stesso rumore caratteristico, essere più potente, prevedere futuri aumenti di cilindrata e consumare meno. ➤



La prima versione della 996 ha ancora le frecce arancioni, sostituite poi da quelle bianche bruniti con il model year 1999, in vendita a fine 1998.

La sicurezza attiva e passiva deve essere all'altezza di una vettura moderna. Il sistema di sospensioni è più leggero e mantenere all'avantreno i montanti verticali e il braccio inferiore oscillante, più la geometria multilink al posteriore. Il cambio dovrà essere a sei marce manuale o a cinque marce automatico. Scontato che il peso sia inferiore alla precedente 993 e che i costi e le operazioni di manutenzione fossero ridotte al minimo indispensabile. La maggior parte di componenti saranno in comune con la 986 e la qua-

lità molto elevata, pur mantenendo il prezzo simile a quello del modello precedente. Non è difficile credere che ai responsabili del team di sviluppo sia venuta una notevole gastrite viste le premesse. Ma con il tempo, l'aiuto dei computer e soprattutto del rigore degli ingegneri tedeschi, ne scaturì una vettura di completa rottura con il passato, forse addirittura troppo osata, ma sicuramente innovativa. Le dimensioni sono decisamente maggiori rispetto alla 993, con una lunghezza totale di 4,43 metri, ovvero 18,5 cm in più,

Il model year 99 con le frecce aggiornate.





Questo stupendo esemplare di Carrera 2, in una elegantissima livrea verde scuro è perfettamente conservato.

mentre invece la larghezza aumenta di soli 3 centimetri per un totale di 1,765 m. Il passo è allungato di 7,8 centimetri, e lo sbalzo anteriore aumenta di 10 centimetri, così da garantire una maggior sicurezza in caso di impatto frontale. La ruota di scorta anteriore viene messa in posizione verticale e il vano bagagli aumenta così la sua capacità a 130 litri. Il serbatoio benzina ha ora una capacità di 64 litri. La rigidità torsionale aumenta del 30% rispetto alla 993 e, incredibilmente, il peso della 996 Carrera in versione ma-

nuale è di soli 1320 kg, ben 50 in meno della precedente versione. La linea esterna mantiene le medesime caratteristiche che resero famosa la 911, seppur migliorata e ottimizzata soprattutto nell'aerodinamica, grazie alla parte frontale e al parabrezza molto inclinati, il sottoscocca curato e il più piatto possibile, la soppressione di ogni gocciolatoio, poche sporgenze e lo spoiler posteriore retrattile (si apre a 120 km/h) che aumenta la portanza sul retrotreno solamente quando necessario. ➤



Il design moderno è decisamente di rottura. Sopra, da sinistra, il faro anteriore di cui tanto si discusse, con gli occhi di oggi non sembra affatto fuori luogo. Il muso affusolato e i cerchi in lega di nuovo disegno. Da notare il grande disco freno forato. Il posteriore affusolato e con lo sbalzo pronunciato tipico della 911. Qui a fianco, il taglio del faro posteriore invece mantiene tutto sommato un design più tradizionale, e lo spoiler retrattile, che si apre oltre i 120 km/h



Il frontale caratteristico della 996, croce e delizia di questo modello.
Con questa nuova 911 la Porsche fa un notevole salto di qualità con una vera e propria esplosione di vendite.



Tutti questi accorgimenti portano la nuova 911 a raggiungere in piena sicurezza la velocità massima di 280 km/h (Carrera).

Il propulsore della versione Carrera, è un gioiello di tecnologia completamente nuovo, con misure di alesaggio e corsa di 96x78 mm, con una cilindrata totale di 3387 cm³. Questo motore, pur beneficiando di tutta l'esperienza trentennale fatta sul "vecchio" 6 cilindri raffreddato ad aria, viene progettato partendo completamente da zero. Ovviamente, essendo raffreddato ad acqua, si elimina la grossa ventola di raffreddamento, riducendo così l'altezza totale e permettendo di collocare un ripiano dietro

i sedili posteriori. L'abbandono del raffreddamento ad aria è stato purtroppo necessario per due motivi fondamentali: il primo per una questione di resa termica, infatti raffreddare efficacemente il propulsore con quattro valvole per cilindro e potenze molto elevate inizia a diventare quasi impossibile; secondo, le normative anti inquinamento impongono ormai emissioni sempre più basse, che solo un motore più moderno e con maggiore resa può dare. Consapevoli quindi di rendere insoddisfatta una buona parte di clientela, i tecnici Porsche progettano comunque un motore decisamente moderno, con la possibilità di futuri aumenti di cilindrata e decisamente affidabile. Uno dei pregi di questo motore e di quello della Boxster, è stato quello di impiegare per primi al mondo i blocchi cilindri realizzati mediante il processo "Lokasil", messo a punto dall'azienda KS in collaborazione con la Porsche.



Il comportamento dinamico della 996 è incredibilmente efficace e da vera sportiva



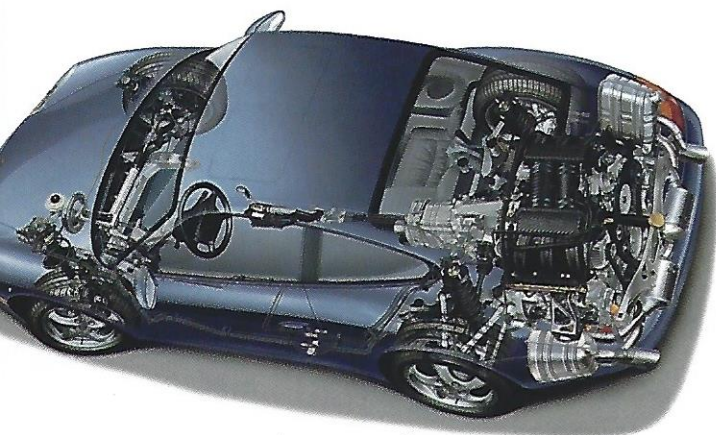
Sopra, da sinistra, lo specchietto retrovisore. I tergicristalli protetti dal cofano anteriore. Il capiente vano anteriore. A fianco, l'adesivo con le caratteristiche e gli optional del modello.





Sopra, il propulsore. Tutti gli organi o quasi sono celati alla vista e di non facilissima accessibilità. Sotto, L'interno della 996, moderno ancora oggi. I materiali utilizzati per cruscotto, sedili e pannelleria sono robusti e durevoli, non è raro trovare vetture con chilometraggi superiori ai 200.000 km con interni ancora in ottimo stato. In basso, lo stupendo cruscotto. Il pannello porta, perfettamente conservato. La regolazione elettrica del sedile con le diverse memorie di posizione. A destra, i sedili sportivi sono comodi e trattengono bene anche nelle curve più veloci.





La meccanica della 996 in trasparenza.

Durante questo processo, il rivestimento di silicio, molto poroso, viene fuso direttamente nel blocco di alluminio, che penetra nelle porosità espellendo l'aria e trasformando la superficie in un materiale molto resistente che non richiede ulteriori trattamenti prima della lavorazione dei cilindri. I pistoni sono fusi ad alta pressione e rivestiti in ghisa, montano due fasce e un raschiaolio, il rapporto di compressione è di 11,3:1. La catena di distribuzione è doppia, gli alberi a camme sono due per ogni testata, su cuscinetti e le punterie sono idrauliche, senza necessità di regolazione. Inoltre, il sistema Porsche "Variocam", consente di modulare il diagramma di distribuzione durante la corsa, in modo da ottimizzare l'erogazione della coppia motrice e le emissioni di scarico. Il sistema di lubrificazione è un vero portento di ingegneria. Infatti questa è a "carter secco" come tutte le sue progenitrici, ma in questo caso il serbatoio è collocato sotto al carter, da cui è separato da lamelle inclinate che consentono all'olio del carter di tornare al serbatoio senza bisogno di alcuna pompa di recupero. La capacità di olio totale è di 8,25 litri. La pompa di pressione è azionata dall'albero intermedio e aspira il lubrificante dal serbatoio, iniettandolo direttamente nel filtro, poi nello scambiatore olio/acqua, da cui poi è convogliata verso i sette cuscinetti di banco e nei getti per il raffreddamento del pistone e verso tutti gli altri organi meccanici. La potenza generata è di 300 CV.

Il cambio di velocità può essere manuale a 6 marce oppure automatico "Tiptronic" a 5 rapporti. Quest'ultimo dà la possibilità di cambiare marcia anche tramite due piccoli tasti posti sul volante.

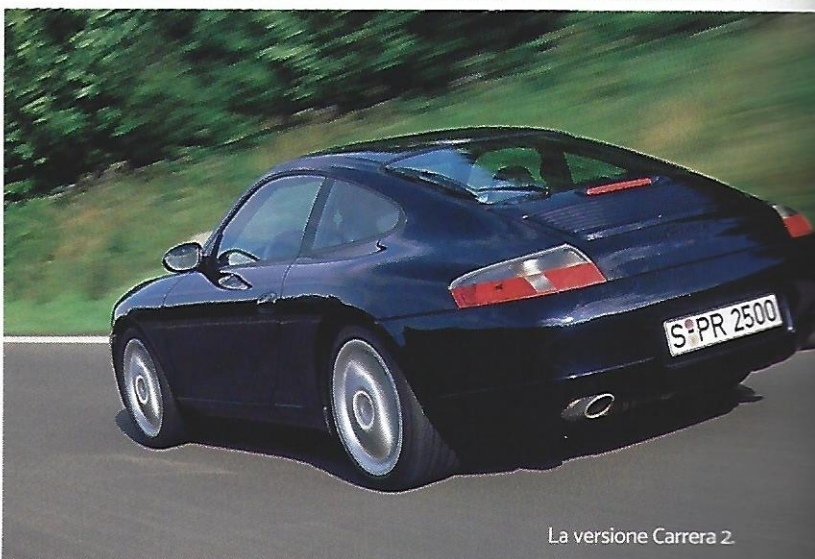
La carrozzeria, come già anticipato, è completamente nuova anch'essa, e la coupé è la base di tutte le altre versioni (Targa e Cabriolet). Le versioni Carrera 4, GT3, Turbo e GT2 hanno invece la carrozzeria della coupé con piccole differenze. La scocca è in acciaio, trattata con uno strato di zinco su entrambi i lati, con funzione di anticorrosione, oltre alle tecniche antiruggine tradizionali. I passaruota sono protetti da archi addizionali in plastica avvitati per proteggere dallo sporco e dal fango le zone nascoste. Grazie a questi accorgimenti, la Porsche è garantita 10 anni contro la corrosione passante. La forma della carrozzeria segue gli stilemi della 911 senza tradirne il design, pur introducendo alcuni accorgimenti che all'epoca e, ancora oggi, fanno discutere gli appassionati del marchio.



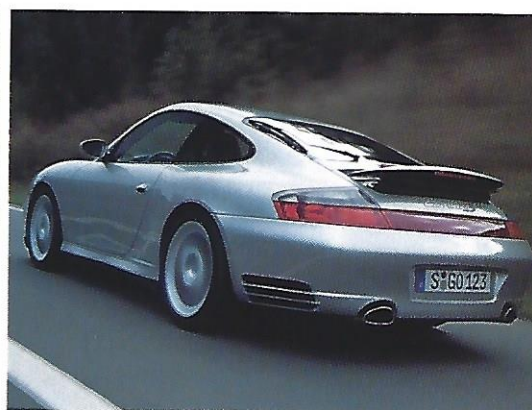
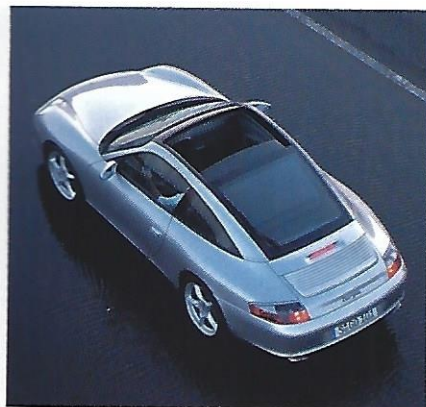
Fra gli optional disponibili era presente anche il tergilunotto.



L'interno della versione cabriolet.



La versione Carrera 2

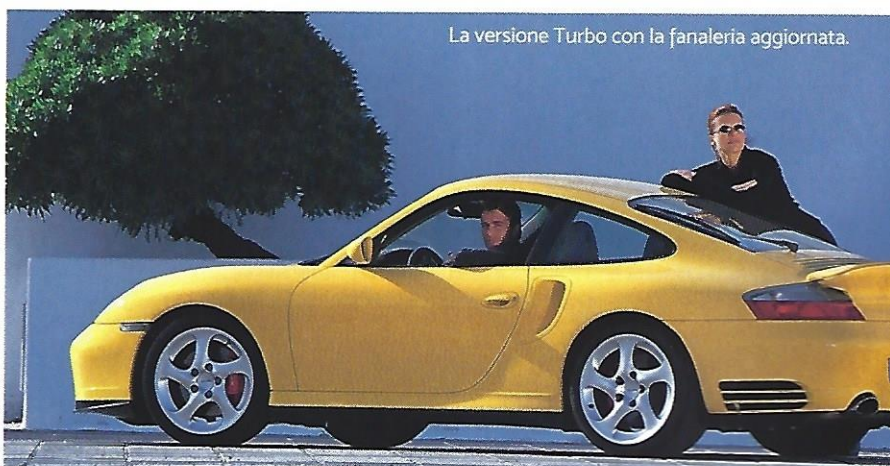
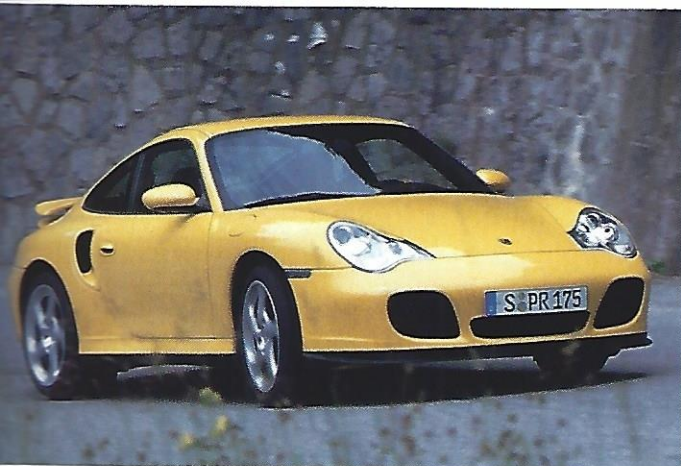
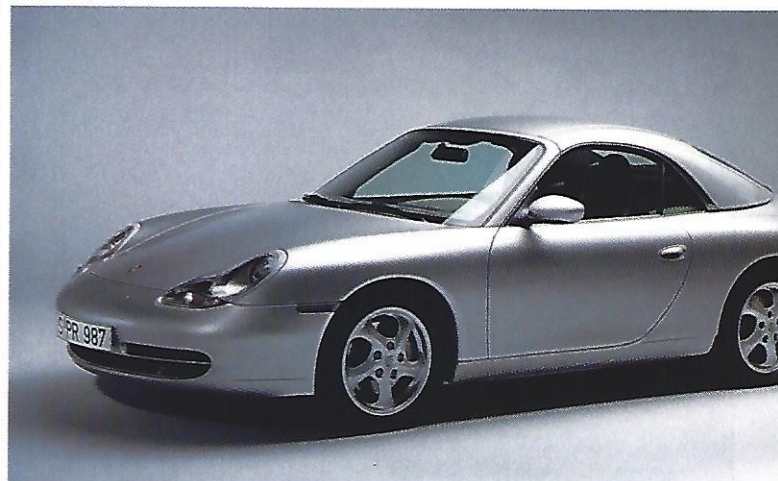


Sopra, da sinistra, la bellissima versione Targa. La cabriolet in una sgargiante livrea tipicamente tedesca. La 996 Carrera 4S.

Uno in particolare sono i famosi fari anteriori, che perdono la caratteristica forma ovale, diventando decisamente più larghi e integrando indicatori di direzione, posizioni e fari di profondità. Questi fari sono poi i medesimi montati sulla Boxster, che però non doveva fare i conti con un'eredità pesante del passato e un'identità così forte, che in molti sentirono tradita. Giusto o meno che fosse, lasciamo ai posteri l'ardua sentenza. Il risultato estetico fu comunque quello di una 911 completamente nuova e sicuramente moderna ed al passo con i tempi. Senza rinunce, di nessun genere. Per poi convincersi basta aprire lo sportello e salire sulla vettura. L'interno è moderno ancora oggi che sono passati vent'anni dalla sua presentazione. La strumentazione, mantiene gli strumenti circolari con il contagiri al centro, pur con un cruscotto completamente nuovo e

decisamente moderno. I sedili sono ampi, comodi e ben conformati, al posteriore l'abitabilità è decisamente migliorata, grazie soprattutto all'aumento del passo. L'elettronica di bordo, l'assemblaggio e i materiali, fanno sentire su una vera supercar. La sicurezza passiva è garantita anche dalla presenza degli airbag e la struttura è decisamente più rigida e sicura rispetto al passato. La nuova 996 si rese naturalmente disponibile nelle versioni Targa, Turbo, Cabriolet con diverse declinazioni di potenza che giungono fino ai 450 CV della turbo S. La prima versione della 996 giunge invariata fino al 2002, quando i fari anteriori vengono ritoccati tornando ad un design più tradizionale. Rimarrà in produzione fino al 2005. In totale sono stati venduti circa 175.000 esemplari di questa 911, praticamente il doppio dell'ultima 993 prodotta in "sole" 68.000 unità. ■

La cabriolet chiusa con capote e con hard top.



La versione Turbo con la fanaleria aggiornata.



CARROZZERIA BOTTINI

CENTRO SPECIALIZZATO PORSCHE, ALFA ROMEO, FERRARI

- Servizi altamente qualificati
- Riparazione di tutti i modelli
- Manutenzione conservativa
- Verniciatura - Lucidatura
- Igienizzazione degli interni
- Restauri integrali e parziali

SAREMO PRESENTI ALLA FIERA MILANO AUTOCLASSICA DAL 23 AL 25 NOVEMBRE 2018



Via Vittorio Veneto, 1 - San Giorgio su Legnano
20010 (MI) - Tel.: 0331 400046

info@carrozzeriabottini.com - www.carrozzeriabottini.com

Carrozzeria Bottini



RESTAURI  SINCE 1946
Dal 1946 al servizio della clientela più esigente