PORSCHE

Informazione alla stampa

17 marzo 2018

70 anni di vetture sportive Porsche in Svizzera

Da Ginevra nel mondo – Gli esordi di Porsche in Svizzera

Rotkreuz. È una domanda interessante: dove sarebbe oggi Porsche senza la Svizzera, senza il Salone dell'automobile di Ginevra? Per comprendere il fascino di questa domanda, dovremmo tornare indietro all'anno 1948: 70 anni fa, l'allora ancor giovane azienda presentava a inizio luglio in occasione del Gran Premio di Svizzera la primissima Porsche. Più esattamente la 356/1, quella vettura sportiva a motore centrale con il numero di telaio 356-001, che Ferry Porsche aveva costruito tra il 1947 e il 1948 come primo tipo 356 e che l'8 giugno 1948 aveva ricevuto a Gmünd la sua omologazione e il 15 giugno la targa K – 45 286. I giornalisti a Berna furono entusiasti e Motor und Sport (il predecessore di auto, motor und sport) lodava la prima 356 come un «incrocio tra Volkswagen e Auto Union da corsa per la classe delle vetture sportive». Il 7 luglio 1948 la rivista bernese Automobil-Revue scriveva: «Porsche ha realizzato per il momento come prototipo una vettura sportiva aperta a due posti che abbiamo seguito prima del Gran Premio di Svizzera attorno al circuito di Bremgarten e ci ha convinto pienamente in brevissimo tempo. In effetti, ha le caratteristiche di marcia che ci si immagina su una vettura moderna».

Prima presentazione internazionale di Porsche: Ginevra 1949

Il finanziamento del progetto non era però ancora assicurato, e qui spunta un nome svizzero: Rupprecht von Senger. L'appassionato e concessionario di automobili aveva comprato all'inizio di settembre del 1948 la 356/1 per 7.000 franchi svizzeri. Grazie a questo, Porsche dispose dei finanziamenti necessari per portare avanti l'idea di un proprio coupé. Le nuove vetture – per merito delle buone recensioni – vennero ordinate

Ufficio stampa e relazioni pubbliche
Dott.ssa Christiane Lesmeister
Telefono +41 41 487 91 16
E-mail christiane.lesmeister@porsche.ch

in gran fretta. Von Senger si era aggiudicato già nel 1947 il diritto di prelazione sulle prime cinque automobili sportive Porsche, per importarle in Svizzera, con un'opzione su ulteriori 50 vetture. Garantì un anticipo finanziario e supportò la produzione, organizzando la fornitura di ricambi necessari, pneumatici e lamiere in lega leggera. Nel 1948, von Senger facilitò inoltre il contatto tra Ferry Porsche e l'albergatore zurighese e concessionario di automobili Bernhard Blank che poi convertì una parte del proprio hotel in una salone espositivo. Al termine dello stesso anno von Senger presentò la prima Porsche Coupé costruita: la 356/2. Blank organizzò poi nel marzo dell'anno successivo al Salone dell'automobile di Ginevra il primo debutto internazionale di Porsche. La nuova auto divenne un marchio da intenditori tra i guidatori di vetture sportive facoltosi. Una vettura Coupé costava allora 14.500 franchi svizzeri, la vettura Cabriolet 16.500 franchi svizzeri. Entro la fine del 1949 in Europa furono venduti 27 esemplari della vettura sportiva realizzata a mano. Questa prima presentazione fu l'inizio di un lungo e fino a oggi solido e fiorente rapporto tra il Salone di Ginevra, la Svizzera e Porsche. Nel corso dei decenni seguenti questo rapporto doveva sfociare in un rimarchevole numero di debutti, in Svizzera così come in Europa e nel mondo. Dato che il solo elenco di questi debutti riempirebbe un intero libro, qui si possono rammentare soltanto gli eventi principali.

Passaggio dalla 356 alla 911

Con il debutto svizzero di una Porsche prototipo 901 azzurro chiaro, nel marzo del 1964 a Ginevra si gettavano le basi per il passaggio dalla 356 alla 911. Il motore a sei cilindri da due litri si fregiava ancora del nome Tipo 901, però l'azienda Peugeot si era assicurata i diritti sulle denominazioni con tutte le sequenze numeriche aventi uno zero al centro, pertanto il nuovo modello fu fornito dalla fine del 1964 nella sua forma di serie con il nome 911. L'anno successivo era ancora una 911 a mostrarsi allo stand Porsche. Questa volta verniciata in rosso, era il settantottesimo di 82 prototipi 911 costruiti. La vettura – una delle circa dodici 911 ancora esistenti – è attualmente in restauro e sempre quest'anno ritornerà a Ginevra nel suo antico splendore.

Ufficio stampa e relazioni pubbliche
Dott.ssa Christiane Lesmeister
Telefono +41 41 487 91 16
E-mail christiane.lesmeister@porsche.ch

Nuovi capitoli con 917 e 928

Nel 1969, con la 917 veniva presentata da Porsche l'ultima vettura da corsa concepita e realizzata da Ferdinand Piëch. I suoi 25 esemplari, richiesti dal regolamento per l'omologazione, portarono l'azienda sull'orlo della bancarotta. Ciò nonostante, con i suoi motori a dodici cilindri da 4,5 e 5 litri la 917 si rivelò la dominatrice dei circuiti. Per lo meno dopo la prima vittoria assoluta a Le Mans nel 1971, la 917 si tramutò nella vettura miracolosa che conquistò i grandi titoli per Porsche, aumentando in modo considerevole la gloria del marchio. Bisognava attendere fino al 1977 affinché la casa automobilistica sveva iniziasse un capitolo tutto nuovo con la Porsche 928. Al debutto mondiale a Ginevra era una rossa 928 con interni bianchi posta su un podio a conquistare il pubblico, che comunque poteva anche prendere posto in una 928 bianca con interni rossi. Un modello semi-sezionato del motore da 4,5 litri dimostrò inoltre che a Weissach si sapevano costruire anche motori V8 raffreddati ad acqua. Oggi considerata come la regina per eccellenza delle Gran Turismo, la 928 fu dapprima guardata con sospetto e a lungo non accettata come vera Porsche.

Cinque anni più tardi, con la prima 911 SC Cabriolet, l'azienda dimostrava che la presunta fine della Noveundici si sarebbe fatta attendere a lungo. La sua prima versione completamente aperta portò nel 1982 a una rinascenza di questa vettura classica e dischiuse a Porsche una nuova clientela che con la 911 Targa non era stata davvero soddisfatta. E sei anni più tardi la 911 Carrera 4 presentata a Ginevra dimostrava quanto a Zuffenhausen si fosse imparato dallo sviluppo della leggendaria Porsche 959 e della sua trazione integrale. Dal 1988 in poi, la cifra 4 divenne una componente stabile della nomenclatura della 911.

Modelli Turbo e Carrera GT

Porsche non si dimenticò però affatto di soddisfare regolarmente i suoi clienti più orientati alla performance con modelli Turbo. Uno di questi debutti mondiali si tenne nel 1990 a Ginevra, quando fu presentata la 964 Turbo: con i suoi 320 CV, messi a disposizione dal motore a sei cilindri da 3,3 litri a 5.750 giri/min, questa 911 Turbo capace di raggiungere 270 km/h era una delle regine della strada. In genere, Ginevra

veniva spesso prescelta per la presentazione di versioni particolarmente sportive, così come a Parigi facevano invece il proprio debutto un numero sorprendente di vetture da corsa. Così, nel marzo del 1999 sul lago Lemano veniva esposta la nuova 911 GT3, sviluppata sulla base della 996 e che, con i suoi 360 CV e un peso a vuoto di soli 1.350 chilogrammi, serviva come modello da omologazione per il motorsport. La 996 era stata mostrata per la prima volta due anni prima al Salone internazionale dell'auto a Francoforte e – come prima Noveundici raffreddata ad acqua – doveva sconfessare per prima cosa svariati pregiudizi in chi riteneva che solo una Porsche 911 con raffreddamento ad aria fosse una vera Porsche. Questo compito di persuasione fu comunque assolto in gran fretta e quando nei primi dodici mesi si poterono già vendere 1.358 vetture della GT3, il raffreddamento ad acqua aveva già conquistato anche i modelli GT.

Porsche mostrava un volto ancora più sportivo nel marzo del 2003, presentando la supersportiva Carrera GT che inaugurava una nuova epoca per il marchio: il motore V10 da 5,8 litri con una potenza di 612 CV raggiungeva 334 km/h e sprintava al limite dei 200 km/h dopo 9,9 secondi. In questa vettura, per la prima volta, la monoscocca, il telaio e il supporto per il gruppo motore erano completamente realizzati in plastica rinforzata con fibre di carbonio. Alla fine ne sarebbero stati realizzati 1.282 esemplari, compresi quelli preserie.

Anche negli anni successivi a Ginevra vennero mostrati per la prima volta al pubblico mondiale i modelli di punta: nel 2006 qui fece la sua prima grande comparsa la 997 Turbo, ora con una potenza di 480 CV, insieme alla nuova 911 GT3 da 415 CV. Nel 2009 era quindi la generazione successiva della 911 GT3 al centro dei riflettori, ora con una cilindrata di 3,8 litri e una potenza di 435 CV. Non altrettanto traboccante di temperamento era la prima Cayenne Diesel, che con un motore a sei cilindri da tre litri offriva 240 CV. Nel 2010 allo stand Porsche venivano già presentate numerose novità: la 911 Turbo proponeva ancor più CV e la 911 GT3 R si offriva alle cure dei piloti attivi. La seconda generazione della Cayenne con potenze dei propulsori tra 300 e 400 CV era pronta all'assalto degli showroom dei concessionari. Come se non fosse

abbastanza, Porsche presentò anche lo studio ad alte prestazioni 918 Spyder che doveva entrare in produzione nel 2013.

«Semper Vivus» e Panamera S Hybrid

Nel 2011, con la nuova Panamera S Hybrid a seguire il successo della Cayenne S Hybrid, Porsche sottolineava la sua intenzione a dedicarsi sempre più intensamente al tema della propulsione ibrida, a cui contribuiva anche lo studio di auto da corsa 918 RSR mostrato a Ginevra. Contemporaneamente veniva gettato un ponte verso i primissimi albori dell'azienda: la ricostruzione della Lohner-Porsche «Semper Vivus» del 1900 (vedi immagine a pagina 99) era mostrata per la prima volta, fianco a fianco con la Panamera S Hybrid. La Semper Vivus lasciò i visitatori a bocca aperta, esattamente come aveva fatto l'originale al Salone di Parigi nel 1901. Nel 2011 a Ginevra festeggiava inoltre il debutto la particolarmente sportiva Cayman R con i suoi 330 CV.

Un anno più tardi, Porsche presentava al mondo la successiva generazione Boxster e, al debutto in Europa, la Panamera GTS e la 911 Cabriolet della gamma 991. Nel 2013, Porsche portava a Ginevra la nuova 911 GT3 Cup con 460 CV, abbinandola al debutto mondiale della quinta generazione della 911 GT3 con nuova carrozzeria, nuovo telaio e asse posteriore sterzante attivo. La sua potenza era di 475 CV, con una velocità massima di 315 km/h. Per molti interessati era però più importante il tempo sul giro inferiore a 7 minuti e 30 secondi stabilito sull'Anello Nord del Nürburgring.

Anche la 919 Hybrid debutta a Ginevra

Mentre la Macan S Diesel festeggiava il debutto mondiale e la 911 Targa quello europeo, allo stand Porsche del 2014 la stella indiscutibile era la nuova 919 Hybrid, con cui il team ufficiale di Weissach ritornava nella categoria top del Campionato del Mondo WEC, affrontando la concorrenza di Audi interna al Gruppo Volkswagen. Oggi sappiamo che in ciascuno dei tre anni successivi la 919 Hybrid avrebbe poi vinto il titolo mondiale marche del campionato WEC.

Ufficio stampa e relazioni pubbliche
Dott.ssa Christiane Lesmeister
Telefono +41 41 487 91 16
E-mail christiane.lesmeister@porsche.ch

Cayman GT4 e Sport Turismo

Nell'anno seguente furono ancora due modelli particolarmente sportivi a occupare lo stand della Casa di Zuffenhausen: con la Cayman GT4 arrivava infine nelle concessionarie una versione accentuatamente sportiva del coupé a motore centrale Cayman con cilindrata di 3,8 litri e 385 CV, mentre ancora più brutale si presentava la nuova 911 GT3 RS, che esibiva una potenza di 500 CV e 310 km/h di velocità massima. Per il cinquantesimo compleanno della leggendaria 911 R, nel 2016 Porsche rendeva felici esattamente 991 acquirenti con un omaggio ai 24 esemplari di 911 R costruiti a suo tempo. Naturalmente, anche l'omaggio si chiamava 911 R e, oltre a 500 CV, offriva un cambio manuale a sei marce e un peso ridotto a 1.370 chilogrammi. Si faceva anche a meno di spoiler appariscenti. I 991 esemplari furono venduti in una sola giornata. Chi era innamorato della Boxster, a Ginevra poteva anche ammirare per la prima volta la 718 Boxster con motore boxer a quattro cilindri sovralimentato. Il 2017 ha portato accanto alla seconda generazione della 911 GT3 con potenza di 500 CV anche una seconda gamma Panamera con la denominazione Sport Turismo, offerta subito in cinque versioni come Panamera 4, Panamera 4S, Panamera 4S Diesel, Panamera 4 E-Hybrid e Panamera Turbo. E, con la Panamera Turbo S E-Hybrid, Porsche ha imposto per la prima volta come modello di punta di una gamma un ibrido plug-in, nel quale il motore V8 da quattro litri della Panamera Turbo si combina con un motore elettrico. Il risultato è una potenza di sistema di 680 CV.

La scintilla iniziale del futuro

Con la Mission E Cross Turismo, Porsche ha presentato al Salone dell'automobile di Ginevra 2018 la concept car di un Cross Utility Vehicle (CUV) a trazione elettrica. Tra i punti di forza della vettura a quattro porte Cross Turismo vi sono il design emozionale con marcati elementi offroad e la nuova logica dei comandi e indicatori con touchscreen e comandi con tecnologia «Eye Tracking». La concept car lunga 4,95 metri a trazione integrale dispone di un'architettura a 800 volt ed è predisposta per la ricarica sulla rete di carica rapida. Inoltre, può essere caricata per induzione, sul box di ricarica o sull'accumulatore di energia domestico Porsche. La Mission E Cross Turismo già pronta per la strada si riallaccia al modello di studio Mission E, presentato

Ufficio stampa e relazioni pubbliche
Dott.ssa Christiane Lesmeister
Telefono +41 41 487 91 16
E-mail christiane.lesmeister@porsche.ch

da Porsche al Salone dell'automobile di Francoforte (IAA) nel 2015. La vettura di serie basata sulla concept car sarà presentata per la prima volta il prossimo anno.

Con la Porsche 911 GT3 RS ha inoltre debuttato nel 2018 una delle più radicali vetture sportive ad alte prestazioni contemporanee, che sviluppa 383 kW (520 CV) da una cilindrata di quattro litri. Come il cuore del nuovo modello GT, deriva direttamente dal motorsport anche il telaio, tarato con precisione senza compromessi, che è accompagnato da un asse posteriore sterzante.

Amore immutato per Porsche

L'amore degli svizzeri per la casa Porsche e viceversa resta tuttora immutato e una spiegazione per questo fatto è stata data da Marco Marinello, già Presidente del Porsche Club Basilea, in un'intervista al quotidiano Berner Zeitung: «Quest'auto era un tempo soprattutto un prodotto per persone che si interessavano alla tecnologia. E di queste in Svizzera ce ne sono molte». All'inizio molti acquirenti sarebbero venuti dalle professioni tecniche: architetti o ingegneri. A costoro piaceva l'aspetto puristico dell'auto sportiva – form follows function. Le vetture Porsche rispetto ad altre automobili sportive apparivano piuttosto sobrie ed essenziali. «Al centro stavano il piacere di guida e le funzionalità. Per esempio, lo spoiler era necessario per un buon motivo, non era un mero effetto visivo. Furono questa semplicità e onestà ad attirare l'entusiasmo degli svizzeri».

Immagini sono disponibili sulla newsroom Porsche (http://newsroom.porsche.com) e sul database per la stampa di Porsche (https://presse.porsche.ch).

718 Boxster modelli: consumo medio combinato 8,1 – 6,9 l/100 km; emissioni di CO_2 184 - 158 g/km; emissioni di CO_2 per approvvigionamento di carburante: 47 - 36 g/km; classe di efficienza: G.

Panamera Sport Turismo modelli: consumo medio combinato 9,1 – 2,6 l/100 km; consumo di corrente combinato 17,6 – 15,9 kWh/100 km; emissioni di CO2 217 - 59 g/km; emissioni di CO2 per approvvigionamento di carburante e di corrente: 50 - 36 g/km; consumo di energia in equivalente benzina: 4,3 – 9,5 l/100 km; classe di efficienza: D-G.

911 GT3 RS: consumo medio combinato 12,8 l/100 km; emissioni di CO2 291 g/km; emissioni di CO2 per approvvigionamento di carburante: 67 g/km; classe di efficienza: G

Il valore medio delle emissioni di CO2 di tutte le nuove vetture vendute in Svizzera è pari a 133 g/km.

Porsche Schweiz AG
Blegistrasse 7
CH-6343 Rotkreuz

Ufficio stampa e relazioni pubbliche
Dott.ssa Christiane Lesmeister
Telefono +41 41 487 91 16
E-mail christiane.lesmeister@porsche.ch