

evo

AUTO PASSIONE STILE

Sportive, eleganti, uniche. Una vetrina sulle più belle autovetture in commercio, curata dalla più esclusiva rivista di settore.

GAMMA DELTA



Porsche 911 Targa

Per una volta, le discussioni da bar lasciamole a chi è più avvezzo a trascorrere le sue giornate con un bicchiere di bianco in mano, che a stringere un volante.

Che una 911 Targa non possa essere tanto efficace quanto la rispettiva versione coupé è qualcosa di quanto meno scontato e naturale. Se così non fosse, con 30 kg in più sul piatto della bilancia, un centro di gravità più alto dato dal più pesante tetto panoramico in vetro apribile e una minore rigidità torsionale (in Porsche dichiarano che si pone a metà strada tra quella della coupé e della cabrio), sarebbe come riconoscere che dalle parti di Zuffenhausen sono riusciti a sovvertire le leggi della fisica. Nella realtà, la versione più incompresa nella gamma delle 911 ha un comportamento molto simile a quello della coupé, e questa è già una buona cosa.



Ma la questione è piuttosto un'altra: a quale tipo di cliente si rivolge? Se siete tra quelli pronti a mettere all'indice quest'auto, sicuramente sarete anche quel tipo di cliente che considera come degne di essere prese in considerazione solo le versioni GT3 e GT3 RS (le più pure) della 911. Se, invece, siete tra i cultori della guida con il vento tra i capelli, i montanti laterali sui quali scorre all'indietro il tetto in vetro non possono che rappresentare un ostacolo alla vostra voglia di "libertà". Insomma per voi la scelta è unica: cabrio.

Però, se siete tra coloro che da una Porsche oltre che le prestazioni e il piacere di guida ricercano anche praticità e fruibilità nell'uso

quotidiano ecco che la Targa potrebbe rappresentare un'interessante alternativa alle solite Carrera... A fronte di un telaio che appare un po' "molliccio" solo quando si mette alla frusta l'auto sugli asfalti più sconnessi, la Targa ripaga con una maggiore luminosità in abitacolo (la superficie vetrata è pari a 1,52 m², la possibilità di poter procedere con l'aria che accarezza la nuca senza fastidiosi vortici (basta tenere sollevati i finestrini laterali) e la comodità di aprire il lunotto posteriore (come un normale portellone) per caricare delle valigie sui due strapuntini posteriori. Per il resto si ritrova il solito 3.8 (ma c'è anche il 3.6), potente e ricco di coppia a tutti i regimi e l'efficace



trazione integrale a controllo elettronico mutuata dalla Turbo, che permette di guidare l'auto con il posteriore e non ritrovarsi in costante sottosterzo. E, se mi permettete un consiglio, l'opzionale cambio a doppia frizione e sette rapporti PDK, che più che far guadagnare "preziosi" decimi in accelerazione regala una guida fluida e rilassata anche in mezzo al traffico del raccordo anulare.

Certo, qualcuno potrà dirvi che in pista la Targa è più lenta della coupé, ma voi potrete sempre ricordargli che è più veloce della cabrio. Ammesso, poi, che tutto ciò sia davvero importante e che i possessori di Carrera passino la maggior parte del loro tempo a limare decimi tra i cordoli di un circuito.

Federico Ruffino

