

Pure Performance

Die GT-Philosophie hinter dem neuen 911 Speedster spiegelt auch das Fahrwerk wider. Mit der sportlich ausgelegten Hinterachslenkung und dynamischen Motorlagern basiert es auf der Technik des 911 GT3 und des 911 R. Regelsysteme wie Porsche Torque Vectoring (PTV), Porsche Stability Management (PSM) und das Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung samt 25-Millimeter-Tieferlegung wurden präzise auf die neuen Rahmenbedingungen angepasst.

Der offene Zweisitzer rollt auf 20 Zoll großen, geschmiedeten Speedster-Leichtmetallrädern mit straßenzugelassenen Sportreifen. Wie bei Rennwagen verfügen sie über einen Zentralverschluss. Zur Serienausstattung zählt zudem die besonders leistungsfähige PCCB-Bremsanlage (Porsche Ceramic Composite Brake) mit gelochten und innenbelüfteten Keramik-Verbund-Bremsscheiben.

Im Zusammenspiel ermöglichen diese Fahrwerkkomponenten eine beeindruckende Performance mit hohem mechanischem Grip, herausragender Lenkpräzision und geringen Karosseriebewegungen – die besten Voraussetzungen für einzigartigen Fahrspaß auf kurvigen Straßen.

Hinterachslenkung: Agilität und Stabilität in Perfektion

Die serienmäßige Hinterachslenkung verleiht den Fahreigenschaften des 911 Speedster zusätzliche Agilität und Stabilität. Das System arbeitet dreistufig und mit elektromechanischen Aktuatoren, die Lenkwinkel von bis zu 1,5 Grad ermöglichen. Bis zirka 50 km/h lenken die Hinterräder dabei gegenläufig zur Vorderachse ein. Dies verkürzt virtuell den Radstand und somit auch den Wendekreis. Gleichzeitig spricht der Speedster noch gieriger auf Lenkbefehle an. Zwischen 50 und 80 km/h reagiert die Hinterachslenkung situationsabhängig. Über 80 km/h wiederum lenken die hinteren Räder in die gleiche Richtung wie die Vorderachse – dies führt zu einer virtuellen Radstandverlängerung und stabilisiert das Fahrverhalten zum Beispiel bei Spurwechseln im Hochgeschwindigkeitsbereich.

Dynamische Motorlager: Motorsport-Technologie für die Serie

Einen bedeutenden Beitrag zur Dynamik und Beherrschbarkeit des 911 Speedster leisten die dynamischen Motorlager, eine aus dem Rennsport abgeleitete Technologie. Das elektronisch geregelte System vereint die Vorteile von harter und weicher Motorlagerung, wirkt sich also auf Fahrstabilität und -komfort gleichermaßen positiv aus. Bei gemäßigter Fahrweise dämpfen die dynamischen Motorlager dank weicherer Einstellung die Übertragung von Schwingungen und Vibrationen aus dem Antriebsstrang auf die Karosserie und verbessern so den Komfort. Im sportiven Einsatz wiederum reduziert eine harte Motorlagerung die Massebewegung der Motor-Getriebe-Einheit. Auf diese Weise sorgt sie bei Lastwechseln sowie in schnellen Kurven für ein exakteres, berechenbareres und spürbar stabileres Fahrverhalten im Grenzbereich.

Hinzu kommt: Bei voller Beschleunigung reduzieren die dynamischen Lager die vertikalen Schwingungen des Motors. Dies ermöglicht eine gleichmäßigere und höhere Antriebskraft an der Hinterachse und somit eine bessere Traktion und schnellere Beschleunigung.

Elektronische Regelsysteme: hoch performant und sicher

Porsche hat die aktiven Fahrwerksysteme des 911 Speedster präzise auf die besonderen Anforderungen abgestimmt. Das variable Dämpfersystem PASM mit Sportabstimmung bietet dem Fahrer die Wahl zwischen zwei Programmen. Der Normalmodus ist für sportliches Fahren auf öffentlichen Straßen ausgelegt und ermöglicht bei wechselnden Fahrbahnverhältnissen und unebener Strecke bereits eine hohe Dynamik. Die Abstimmung des „Sport“-Modus unterstützt maximale Querb beschleunigung und bestmögliche Traktion auf ebener Straße. Durch ein Minimum an Aufbaubewegungen garantiert sie ein besonders präzises Fahrverhalten. Unabhängig vom gewählten Modus senkt die 25-Millimeter-Tieferlegung den Schwerpunkt des 911 Speedster und schärft so den sportlichen Auftritt.

Das Porsche Stability Management (PSM) des 911 Speedster regelt sehr sensibel und präzise dosiert. In der Grundabstimmung bietet es eine hohe aktive Sicherheit und wird längsdynamisch von den Unterfunktionen ASR (Antriebs-Schlupfregelung) und MSR (Motor-Schleppmomentregelung) sowie ABS (Antiblockiersystem) und ABD (Automatisches Bremsendifferenzial) unterstützt. Querdynamisch kommt vor allem die Electronic Stability Control (ESC) zum Einsatz. ESC wirkt einem über- beziehungsweise untersteuerndem Fahrverhalten durch radselektive Brems eingriffe entgegen.

Auf Wunsch lässt sich PSM in zwei Stufen deaktivieren. Der ESC OFF Modus schaltet die Querdynamikregelung ESC aus und lässt Driftwinkel durch gezielte Lenk- und Gaspedalbewegungen zu. Die Traktionskontrolle TC mit ABD, ASR und MSR ist weiterhin aktiv. In der ESC+TC OFF Einstellung bleiben auch diese Regelsysteme deaktiviert. So können routinierte Fahrer ungefilterten Fahrspaß genießen – beispielsweise auf abgesperrten Strecken.

Das Porsche Torque Vectoring (PTV) arbeitet mit einer mechanischen Hinterachs-Quersperre inklusive asymmetrischer Sperrwirkung und gezielten Brems eingriffen an den Hinterrädern. Hierdurch erzielt das System auch auf wechselhaften Straßenoberflächen eine hohe Traktion, steigert die Agilität sowie die Fahrstabilität des 911 Speedster und unterstützt die Lenkpräzision.

Keramikbremsen: leichter, leistungsstärker, belastbarer und verschleißfester

Der 911 Speedster setzt serienmäßig auf die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Gegenüber konventionellen Grauguss-Komponenten bringen ihre gelochten Keramik-Verbund-Bremsscheiben nur rund die Hälfte des Gewichts auf die Waage und reduzieren die ungefederten Massen deutlich. An der Vorderachse sind sie 410 und an der Hinterachse 390 Millimeter groß. Die gelb lackierten Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen packen vorn mit je sechs und hinten mit vier Kolben zu. Weitere Vorteile der PCCB: Sie vereint eine höhere Brems-Performance mit größerer Dauerbelastbarkeit und Verschleißfestigkeit.