

Chasis y sistemas de asistencia

Puro rendimiento

La filosofía GT detrás del nuevo 911 Speedster también se refleja en el tren de rodaje. Con el eje trasero direccionado deportivo y los soportes elásticos del motor dinámicos, se basa en la tecnología de los modelos 911 GT3 y 911 R. Los sistemas de control como Porsche Torque Vectoring (PTV), Porsche Stability Management (PSM) y Porsche Active Suspension Management (PASM) con ajuste deportivo y reducción de 25 milímetros se han adaptado con precisión a las nuevas condiciones.

Este biplaza descapotable se mueve sobre llantas de aleación Speedster forjadas de 20 pulgadas con neumáticos deportivos homologados para carretera. Como en los coches de carreras, tienen un sistema de cierre centralizado. El equipamiento de serie incluye además el eficiente sistema de frenos PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) con discos de freno de cerámica compuesta perforados y ventilados internamente.

Juntos, estos componentes del tren de rodaje ofrecen un rendimiento impresionante con un alto agarre mecánico, una precisión de dirección excepcional y un bajo movimiento de la carrocería; las mejores condiciones para disfrutar de una conducción única en carreteras con curvas.

Eje trasero direccionado: Agilidad y estabilidad a la perfección

El eje trasero direccionado de serie proporciona al 911 Speedster una agilidad y estabilidad adicionales. El sistema funciona en tres etapas y con actuadores electromecánicos que permiten ángulos de giro del volante de hasta 1,5 grados. Hasta aprox. 50 km/h, las ruedas traseras giran en direcciones opuestas al eje delantero. Esto acorta la batalla y, por lo tanto, también el radio de giro. Al mismo tiempo, el Speedster responde más ávidamente a los comandos de dirección. Entre 50 y 80 km/h el eje trasero direccionado reacciona en función de la situación. A más de 80 km/h, las ruedas traseras giran en la misma dirección que el eje delantero, lo que conduce a una extensión virtual de la batalla y estabiliza el comportamiento de conducción, por ejemplo, al cambiar de carril a altas velocidades.

Soporte elástico del motor dinámico: tecnología de carreras para la producción en serie

Los soportes elásticos del motor dinámicos, una tecnología derivada de las carreras, contribuyen de forma significativa a la dinámica y controlabilidad del 911 Speedster. El sistema regulado electrónicamente combina las ventajas de los soportes del motor duros y blandos, lo que tiene un efecto igualmente positivo en la estabilidad y el confort de conducción. Cuando se conduce en condiciones moderadas, los soportes elásticos del motor dinámicos amortiguan la transferencia de vibraciones y oscilaciones de la transmisión a la carrocería gracias a unos ajustes más suaves, mejorando así el confort. En el uso deportivo, un soporte duro del motor reduce el movimiento de la masa de la unidad de cambios del motor. De esta manera, asegura una reacción más precisa, predecible y notablemente más estable en los golpes de inversión de la carga y en curvas rápidas.

Además: con plena aceleración, los soportes dinámicos reducen las vibraciones verticales del motor. Esto permite una fuerza de tracción más uniforme y más alta en el eje trasero

y, por lo tanto, una mejor tracción y una aceleración más rápida.

Sistemas de control electrónico: alto rendimiento y seguridad

Porsche ha adaptado con precisión los sistemas de suspensión activa del 911 Speedster a los requisitos especiales. El sistema de amortiguación variable PASM con ajuste deportivo ofrece al conductor la posibilidad de elegir entre dos programas. El modo normal está diseñado para una conducción deportiva en carreteras públicas y ya permite una alta dinámica en condiciones cambiantes de la carretera y en superficies irregulares. La adaptación del modo «Sport» permite obtener la máxima aceleración transversal y la mejor tracción posible en carreteras llanas. Con un mínimo de movimientos estructurales, garantiza un comportamiento de conducción especialmente preciso. Independientemente del modo seleccionado, el descenso de 25 milímetros hace que el centro de gravedad del 911 Speedster se encuentre más bajo y agudiza su aspecto deportivo.

El Porsche Stability Management (PSM) del 911 Speedster ejecuta regulaciones muy sensibles y precisas. En el ajuste básico, ofrece un alto nivel de seguridad activa y se apoya dinámicamente de forma longitudinal en las subfunciones ASR (regulación antipatinaje en aceleración) y MSR (sistema de control del par de arrastre del motor), así como ABS (sistema antibloqueo de frenos) y ABD (diferencial de frenado automático). En cuanto a la dinámica transversal, se utiliza sobre todo el programa electrónico de estabilización (ESC). El ESC contrarresta un comportamiento de conducción de sobreviraje o subviraje mediante intervenciones de frenada selectivas de las ruedas.

Si se desea, el PSM puede desactivarse en dos etapas. El modo ESC OFF desconecta el control de la dinámica transversal ESC y permite ángulos de deriva a través de los movimientos específicos del pedal del acelerador y de la dirección. El control de tracción TC con ABD, ASR y MSR sigue activo. En el ajuste ESC+TC OFF estos sistemas de regulación también permanecen desactivados. Esto permite a los conductores experimentados disfrutar del placer de conducir sin filtro: por ejemplo, en carreteras cerradas.

El Porsche Torque Vectoring (PTV) funciona con un bloqueo transversal mecánico del eje trasero que incluye una acción de bloqueo asimétrica y una intervención de frenada específica en las ruedas traseras. Por ello, el sistema proporciona una alta tracción incluso en superficies de carretera cambiantes, aumenta la agilidad y la estabilidad de conducción del 911 Speedster y favorece la precisión de la dirección.

Frenos cerámicos: más ligeros, más potentes, más robustos y más resistentes al desgaste

El 911 Speedster utiliza de serie el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). En comparación con los componentes convencionales de fundición gris, sus discos de freno de cerámica compuesta perforada pesan solo la mitad y reducen significativamente las masas no suspendidas. En el eje delantero son de 410 milímetros y en el trasero de 390 milímetros. Los frenos de pinza fijos monobloque de aluminio pintados de color amarillo tienen seis pistones en la parte delantera y cuatro en la trasera. Otras ventajas del PCCB: Combina un mayor rendimiento de frenada con una mayor durabilidad y resistencia al desgaste.