

Motor y caja de cambios

Deportivo sobrio de alto rendimiento

El nuevo Speedster toma su pieza central, el bóxer de aspiración de seis cilindros con cuatro litros de cilindrada, del 911 GT3. El hecho de que sea un motor GT impecable y altamente emocional ya demuestra su concepto de alto régimen: La potencia máxima de 375 kW (510 CV) se encuentra a 8400 rpm, el régimen máximo se alcanza a 9000 rpm y el par máximo de 470 Newton metros está disponible a 6250 rpm. Con un peso en vacío del vehículo de 1465 kg, la relación potencia/peso enormemente deportiva es de 2,87 kg/CV. Eso garantiza un temperamento dinámico superior: El nuevo 911 Speedster acelera de cero a 100 km/h en 4,0 segundos, completa el cuarto de milla (400 m) partiendo de cero en 11,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 310 km/h.

A diferencia del anterior 911 GT3, el grupo motopropulsor del Speedster tiene dos filtros de partículas (OPF) y cumple así con la norma de emisiones de gases de escape Euro 6d TEMP EVAP ISC. No obstante, el motor de cuatro válvulas ofrece diez CV más. Esto se debe a numerosas mejoras en los detalles, como los inyectores de alta presión, con una presión de inyección de hasta 250 bar y una imagen de proyección del chorro optimizada, así como el sistema de admisión modificado con válvulas de mariposa individuales. Esto también es responsable de una respuesta aún más espontánea a los comandos de aceleración.

El ultramoderno sistema de escape de paredes delgadas también es nuevo: Este componente de alta tecnología se beneficia de una innovadora técnica de soldadura y pesa diez kilos menos gracias a un silenciador primario integrado y a los dos filtros de partículas incluidos. En el entorno del motor, esta reducción del peso tiene un efecto positivo en el equilibrio entre los ejes delantero y trasero. Al mismo tiempo, el sistema de escape garantiza emisiones reducidas, agudiza el inconfundible sonido del motor y, con su doble tubo de escape de construcción ligera (cada uno de 90 milímetros de diámetro), también hace una inconfundible promesa visual de rendimiento.

El motor bóxer de aspiración debe su fuerza de altas revoluciones a numerosas tecnologías que también han demostrado su valía en los Porsche de carreras. Esto significa que los balancines flotantes de las válvulas no requieren compensación hidráulica del juego de válvulas. Un mando de válvulas rígido con un diseño de resorte de válvula adaptado (siempre ajustado con precisión al régimen y a las condiciones de carga mediante el reglaje del árbol de levas VarioCam) garantiza la estabilidad incluso en las condiciones de funcionamiento más duras. El suministro de aceite de los seis cilindros también se basa en la experiencia de los deportes de motor: La lubricación por cárter seco funciona con un total de siete etapas de aspiración, mientras que la bomba de aceite garantiza la presión del aceite óptima para cada condición de funcionamiento. Los componentes sometidos a grandes esfuerzos, como los cojinetes de biela, se alimentan directamente desde la bomba de aceite a través de una alimentación central de aceite en el cigüeñal.

Caja de cambios: cambio manual con aceleración intermedia automática

En consonancia con su condición de vehículo deportivo especialmente activo, Porsche ofrece el 911 Speedster exclusivamente con una caja de cambios manual de seis marchas GT. Esta involucra más al conductor y le ofrece una experiencia de conducción

más emocional. En comparación con el cambio de doble embrague (DSG) de Porsche, la unidad de mando manual tiene una ventaja de peso de unos 17 kg y es cuatro kilos más ligera que la caja de cambios manual de siete marchas del 911 Carrera de la serie 991. Esto se debe a la eliminación de la séptima marcha y al péndulo centrífugo del volante de inercia de doble masa.

La función de aceleración intermedia automática garantiza un cambio de marchas deportivo. Compensa las diferencias de régimen durante los cambios de marchas con amortiguadores de aceleración intermedios y, por tanto, reduce la influencia del par de arrastre del motor sobre el comportamiento de conducción, lo que aumenta el placer de conducción y la seguridad. Otra novedad: El sistema puede activarse en cualquier momento e independientemente del sistema de amortiguación variable PASM (Porsche Active Suspension Management). Un bloqueo transversal mecánico del eje trasero con acción de bloqueo asimétrico completa la transmisión deportiva.