

Châssis et systèmes d'assistance

Pure Performance

La philosophie GT de la nouvelle 911 Speedster se reflète également dans son châssis. Avec son châssis sportif à roues arrière directrices et ses paliers de moteur dynamiques, elle se base sur la technique des modèles 911 GT3 et 911 R. Les systèmes de régulation tels que Porsche Torque Vectoring (PTV), Porsche Stability Management (PSM) et Porsche Active Suspension Management (PASM) à adaptation sport, associés au surbaissement de 25 millimètres de la carrosserie, ont été précisément ajustés aux nouvelles conditions-cadres.

La deux-places décapotable roule sur des jantes forgées Speedster en alliage léger de 20 pouces et des pneus sport homologués pour un usage sur route. Comme sur les voitures de course, vous disposez d'un verrouillage centralisé. Le système de freinage haute performance PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake), à disques de freinage ventilés et perforés en matériau composite et céramique, est monté en série.

Combinés, ces composants de châssis vous garantissent des performances exceptionnelles, une bonne tenue de route mécanique, ainsi qu'une précision de direction remarquable et peu de mouvements de carrosserie, réunissant ainsi les meilleures conditions pour offrir aux utilisateurs un plaisir de conduire unique sur les routes sinueuses.

Roues directrices arrière : agilité et stabilité à la perfection

Le montage en série des roues directrices arrière augmente l'agilité et la stabilité de la 911 Speedster. Le système fonctionne sur trois niveaux. Les actionneurs électromécaniques permettent un angle de direction pouvant aller jusqu'à 1,5 degré. Jusqu'à env. 50 km/h, les roues arrière sont braquées dans le sens opposé à l'essieu avant. Cela entraîne le raccourcissement virtuel de l'empattement et le rayon de braquage est également réduit. La Speedster répond alors rapidement aux consignes de guidage. Entre 50 et 80 km/h, les roues directrices arrière s'adaptent à la situation de conduite. Au-dessus de 80 km/h, les roues arrière sont braquées dans le même sens que l'essieu avant. Cela entraîne l'allongement virtuel de l'empattement et permet de stabiliser le comportement de conduite lors des changements de voie à grande vitesse, par exemple.

Paliers de moteur dynamiques : technologie de sport automobile de série

Dérivés des technologies développées pour les courses automobiles, les paliers de moteur dynamiques contribuent fortement à la vigueur et à la tenue de route de la 911 Speedster. Le système réglé par voie électronique réunit les avantages de suspensions moteur rigide et souple, affectant positivement la stabilité et le confort de conduite. En conduite modérée, grâce à un ajustement plus doux, les paliers moteurs dynamiques amortissent la transmission d'oscillations et de vibrations de la chaîne cinématique sur la carrosserie, améliorant ainsi le confort. En conduite sportive, les paliers moteurs se durcissent et réduisent le mouvement des masses du groupe moteur-transmission. Lors de changements de charge et sur des virages rapides, alors que le véhicule est poussé aux limites de ses capacités, ils permettent une conduite plus précise et sensiblement plus stable.

En outre, en pleine accélération, les paliers dynamiques réduisent les oscillations verticales du moteur. Cela assure une force de propulsion supérieure et plus uniforme au niveau de l'essieu arrière, se traduisant par une meilleure traction et une accélération plus rapide.

Systèmes de régulation électroniques : hautement performants et sûrs

Porsche a adapté précisément les systèmes de châssis actifs de la 911 Speedster aux exigences particulières de ses clients. Le système d'amortissement variable PASM à ajustement sportif permet au conducteur de sélectionner l'un ou l'autre des deux programmes disponibles. Le mode normal est conçu pour la conduite sportive sur la voie publique et confère au véhicule une dynamique élevée dans les conditions routières les plus diverses, ainsi que sur des chaussées irrégulières. L'adaptation du mode « Sport » prend en charge l'accélération transversale maximale et assure la meilleure traction possible sur chaussée plane. La réduction maximale des mouvements de la carrosserie permet une conduite des plus précises. Par ailleurs, le surbaissement de 25 millimètres permet d'abaisser le centre de gravité de la 911 Speedster et accentue son allure sportive.

Le système de stabilité Porsche (le Porsche Stability Management - PSM) de la 911 Speedster régule et dose avec une grande sensibilité et précision. Le réglage de base assure un niveau de sécurité active élevée, soutenue en termes de dynamique longitudinale par les sous-fonctions ASR (régulation anti-patinage) et MSR (régulation du couple d'inertie du moteur), ABS (système antiblocage) et ABD (différentiel de freinage automatique). Concernant la dynamique transversale, c'est surtout le programme ESC (Electronic Stability Control) qui s'avère utile. L'ESC compense les comportements de conduite en sur ou sous-virage, par le freinage ciblé de certaines roues uniquement.

Sur demande, le système PSM peut être désactivé en deux temps. Le mode ESC OFF coupe la régulation de la dynamique transversale ESC et autorise des angles de dérive liés à des mouvements de direction et de pédale d'accélérateur ciblés. Les fonctions TC (contrôle de traction), ABD, ASR et MSR restent actives. En mode ESC+TC OFF, ces systèmes de régulation restent également désactivés. Ainsi, les conducteurs chevronnés peuvent jouir d'un plaisir de conduire sans entraves, par exemple sur circuit fermé.

Le Porsche Torque Vectoring (PTV) fonctionne avec le blocage mécanique du différentiel arrière, ainsi que le blocage asymétrique et le freinage ciblé des roues arrière. Cette fonction vous assure une traction élevée sur des surfaces de route diverses, augmente l'agilité et la stabilité de conduite de la 911 Speedster et renforce la précision de direction.

Freins en céramique : plus légers, plus puissants, plus résistants aux sollicitations et à l'usure

La 911 Speedster est équipée de série des freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Les disques de freinage perforés en matériau composite et céramique ne pèsent que la moitié du poids des composants en fonte grise conventionnels et réduisent considérablement les masses non suspendues. Ils mesurent 410 millimètres d'épaisseur sur l'essieu avant et 390 millimètres sur l'essieu arrière. Les freins de stationnement monobloc en aluminium peints en jaune interviennent à l'avant avec six pistons chacun et à l'arrière avec quatre pistons. Autres avantages du système PCCB : il allie une performance de freinage à une durabilité élevée et une grande résistance à l'usure.