

Telaio e sistemi di assistenza

Performance allo stato puro

La filosofia GT che si cela dietro alla nuova 911 Speedster si riflette anche nel telaio. Con l'asse posteriore sterzante tarato sportivamente e i supporti motore dinamici, si basa sulla tecnologia della 911 GT3 e della 911 R. I sistemi di regolazione come il Porsche Torque Vectoring (PTV), il Porsche Stability Management (PSM) e il Porsche Active Suspension Management (PASM) con taratura sportiva e assetto ribassato di 25 mm sono stati adattati con precisione alle nuove condizioni di utilizzo della vettura.

La biposto aperta ha cerchi in lega leggera Speedster da 20" forgiati con pneumatici sportivi omologati per la circolazione stradale. Come per le vetture sportive, dispongono di bloccaggio centrale. La dotazione di serie prevede inoltre l'impianto frenante PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) particolarmente potente con dischi freno compositi ceramici autoventilanti forati.

In armonia tra loro, questi componenti del telaio consentono prestazioni impressionanti con elevato grip meccanico, eccezionale precisione di sterzo e ridotti movimenti della carrozzeria: le condizioni ideali per un piacere di guida incomparabile su strade tortuose.

Asse posteriore sterzante: agilità e stabilità alla perfezione

L'asse posteriore sterzante di serie conferisce alle caratteristiche di guida della 911 Speedster un'ulteriore dose di agilità e stabilità. Il sistema funziona su tre livelli e con attuatori elettromeccanici che consentono angoli di sterzo fino a 1,5 gradi. Fino a circa 50 km/h, le ruote posteriori sterzano in direzione opposta rispetto all'asse anteriore. Ciò riduce virtualmente il passo e quindi il raggio di sterzata. Al contempo la Speedster reagisce con maggiore prontezza ai comandi dello sterzo. Tra 50 e 80 km/h l'asse posteriore sterzante si adegua alla situazione. Infatti, sopra gli 80 km/h le ruote posteriori sterzano nella stessa direzione di quelle anteriori, provocando un allungamento virtuale del passo e stabilizzando il comportamento di guida, ad esempio, nel cambio di corsia alle alte velocità.

Supporti motore dinamici: tecnologia delle competizioni per le vetture di serie

Alla dinamica e alla controllabilità della 911 Speedster contribuiscono notevolmente i supporti motore dinamici, una tecnologia derivata dal mondo delle corse. Il sistema a controllo elettronico combina i vantaggi dei supporti motore rigidi e morbidi, con un effetto altrettanto positivo sulla stabilità di guida e sul comfort. Con una guida più fluida, i supporti motore dinamici, grazie alla taratura più morbida, attenuano la trasmissione di oscillazioni e vibrazioni dalla catena cinematica alla carrozzeria, migliorando così il comfort. A sua volta, nell'utilizzo sportivo, un supporto motore rigido riduce il movimento delle masse del gruppo motore/cambio. In questo modo si garantisce un comportamento di guida più preciso, prevedibile e percettibilmente più stabile vicino ai limiti, durante i cambi di carico e nelle curve veloci.

Inoltre, in piena accelerazione, i supporti dinamici riducono le oscillazioni verticali del motore. Ciò garantisce una spinta maggiore e più uniforme sull'asse posteriore e quindi una migliore trazione e un'accelerazione più rapida.

Sistemi di regolazione elettronici: estremamente performanti e

sicuri

Porsche ha adattato con precisione i sistemi attivi del telaio della 911 Speedster per rispondere alle specifiche esigenze della vettura. Il sistema di sospensioni variabile PASM con taratura sportiva offre al conducente la possibilità di scegliere tra due programmi. La modalità normale è concepita per la guida sportiva su strade pubbliche e offre un'elevata dinamica anche in condizioni mutevoli del manto stradale e su fondi irregolari. La taratura della modalità "Sport" supporta la massima accelerazione trasversale e la migliore trazione possibile su strade dal manto liscio. Riducendo al minimo i movimenti della sovrastruttura è garantito un comportamento di guida particolarmente preciso. Indipendentemente dalla modalità selezionata, l'assetto ribassato di 25 millimetri abbassa il baricentro della 911 Speedster e rafforza così il suo aspetto sportivo.

Il Porsche Stability Management (PSM) della 911 Speedster regola la stabilità in modo molto sensibile e dosato. Nell'impostazione di base offre un'elevata sicurezza attiva e nella dinamica trasversale viene supportato dalle sottofunzioni ASR (controllo antiscivolo) e MSR (controllo della coppia di trascinamento) nonché ABS (sistema antibloccaggio) e ABD (differenziale frenante automatico). Per la dinamica trasversale interviene soprattutto l'Electronic Stability Control (ESC). L'ESC contrasta i comportamenti sovrasterzanti o sottosterzanti mediante interventi selettivi sui freni.

Il PSM può essere disattivato in due livelli. La modalità ESC OFF disinserisce la regolazione della dinamica trasversale (ESC) e permette di effettuare drifting con interventi mirati di sterzo e acceleratore. Il controllo di trazione TC con ABD, ASR e MSR continua a rimanere attivo. Nell'impostazione ESC+TC OFF anche questi sistemi di regolazione rimangono disinseriti. Così anche i piloti esperti possono gustarsi un piacere di guida senza filtri – ad esempio in circuiti chiusi.

Il Porsche Torque Vectoring (PTV) funziona con un differenziale autobloccante sull'asse posteriore con effetto bloccante asimmetrico e interventi frenanti mirati sulle ruote posteriori. Di conseguenza, il sistema permette un'elevata trazione anche sui manti stradali di mutevole aderenza, aumenta l'agilità nonché la stabilità di guida della 911 Speedster e favorisce la precisione di sterzo.

Freni ceramici: più leggeri, più potenti, più sollecitabili e più resistenti all'usura

La 911 Speedster adotta di serie il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Rispetto ai componenti convenzionali in ghisa grigia, i dischi dei freni in materiale composito ceramico perforati pesano solo circa la metà, riducendo significativamente le masse non sospese. Sull'asse anteriore sono da 410 mentre su quello posteriore da 390 millimetri. Ognuna delle pinze fisse monoblocco in alluminio verniciate in giallo ha sei pistoncini sull'avantreno e quattro sul retrotreno. Ulteriori vantaggi del PCCB: coniuga elevate prestazioni frenanti con una maggiore sollecitabilità nel tempo e resistenza all'usura.