

Motore e trasmissione

Agonista ascetica

Il cuore della nuova Speedster, un sei cilindri boxer aspirato quattro litri, deriva dalla 911 GT3. Che si tratti di un motore GT impeccabile e di impatto altamente emotivo lo dimostra già il suo concetto di regime elevato: La potenza massima di 510 CV (375 kW) si raggiunge a 8.400 giri/min, il regime massimo arriva a 9.000 giri e la coppia massima di 470 Nm è disponibile a 6.250 giri/min. Con un peso a vuoto della vettura pari 1.465 chilogrammi si ottiene un rapporto peso/potenza estremamente sportivo di 2,87 kg/CV. Ciò garantisce un temperamento molto dinamico: la nuova 911 Speedster scatta da 0 a 100 km/h in 4,0 secondi, copre il quarto di miglio (400 metri) con partenza da fermo in 11,9 secondi e raggiunge una velocità massima di 310 km/h.

Rispetto al propulsore finora montato sulla 911 GT3, quello della Speedster è dotato di due filtri antiparticolato per motori benzina (OPF) e soddisfa così la normativa sui gas di scarico Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC. Tuttavia, il motore a quattro valvole sviluppa dieci CV in più. Questo grazie a numerose migliorie nei dettagli, come gli iniettori con pressione di iniezione fino a 250 bar e getto ottimizzato nonché un impianto di aspirazione modificato con valvole a farfalla singole. Ciò fornisce anche una risposta ancora più spontanea ai comandi di accelerazione.

Un'altra novità è l'impianto di scarico a parete sottile estremamente moderno: Il componente high-tech beneficia di un'innovativa tecnologia di saldatura e, grazie ai presilenziatori integrati, pesa dieci chilogrammi in meno inclusi entrambi i filtri antiparticolato. Nella zona del motore, questo risparmio di peso ha un effetto positivo sul bilanciamento tra l'asse anteriore e posteriore. Al contempo, l'impianto di scarico assicura emissioni più contenute, accentua l'inconfondibile suono del motore e, con i suoi doppi terminali di scarico leggeri, da 90 millimetri di diametro ciascuno, fornisce anche visivamente un'inconfondibile dichiarazione di potenza.

La stabilità a regime massimo di questo motore boxer aspirato è dovuta alle numerose tecnologie che si sono affermate anche nel mondo delle corse. Così i bilancieri delle valvole fanno a meno della compensazione idraulica del gioco. Una distribuzione fissa con idonea conformazione delle molle valvole, tarata sempre con precisione su regime e condizioni di carico da parte della regolazione degli alberi a camme VarioCam, garantisce la stabilità richiesta anche nelle condizioni più severe. Anche l'alimentazione dell'olio dei sei cilindri attinge dall'esperienza delle corse: La lubrificazione a carter secco funziona con sette stadi di aspirazione complessivi, mentre la pompa dell'olio garantisce la pressione ottimale dell'olio in ogni condizione d'esercizio. I componenti altamente sollecitati come i cuscinetti di biella vengono lubrificati direttamente dalla pompa dell'olio, tramite un afflusso centrale nell'albero motore.

Trasmissione: cambio manuale con doppietta automatica

In linea con il suo status di sportiva particolarmente dinamica, Porsche offre la 911 Speedster esclusivamente con cambio manuale GT a sei rapporti, che coinvolge il conducente al massimo e offre un'esperienza di guida altamente emozionante. Rispetto al cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK), questo cambio manuale ha un vantaggio di peso pari a circa 17 chilogrammi ed è quattro chilogrammi più leggero rispetto al cambio manuale a sette rapporti della 911 Carrera serie 991. Ciò è dovuto all'eliminazione della settima marcia e del pendolo centrifugo sul volano bimassa.

Al cambio di marce sportive provvede la funzione di doppietta automatica. Compensa con doppiette mirate le differenze di giri in scalata e riduce così l'influsso della coppia di trascinamento sul comportamento di guida, innalzando il piacere di guida e aumentando la sicurezza. Un'altra novità: la funzione può essere attivata in ogni momento e indipendentemente dal sistema di sospensioni variabile PASM (Porsche Active Suspension Management). Un differenziale autobloccante meccanico sull'asse posteriore con effetto bloccante asimmetrico completa il comportamento sportivo nella trasmissione della potenza.