

Versione breve

## **510 CV solo per pochi – la nuova 911 Speedster entra in serie**

La 911 Speedster ha creato scompiglio già come concept car. Ora Porsche annuncia la produzione di serie della biposto aperta. La 911 Speedster coniuga i requisiti essenziali di una vettura purista piacevole da guidare con una tecnologia derivata dal mondo delle corse e fruibile nell'utilizzo quotidiano. Nello sviluppo sono state prese come spunto la 911 R (2016) e la 911 GT3. All'esperienza sonora emozionante nell'abitacolo ci pensa un potente motore boxer aspirato da quattro litri da 510 CV (375 kW) dai regimi elevati. Il cambio GT è manuale a sei rapporti. Esteticamente, la nuova Speedster getta il ponte nella sua storia – con l'antenata di tutte le sportive Porsche, la 356 "Nr. 1" Roadster del 1948. E a quell'anno si richiama anche l'edizione limitata della nuova 911 Speedster: da metà 2019 verranno costruite esattamente 1.948 unità nello stabilimento principale di Zuffenhausen.

Come concept car, la 911 Speedster 2018 celebra la sua anteprima mondiale in occasione della cerimonia per il "70° anniversario di vetture sportive Porsche" a Zuffenhausen. Altre apparizioni sono seguite al Goodwood Festival of Speed e al Rennsport Reunion VI di Laguna Seca, in California, nonché al Salone dell'Automobile di Parigi in ottobre. Numerosi elementi Speedster che caratterizzano la concept car, contraddistinguono ora, in versione identica o simile, anche il modello di serie.

L'attenzione si focalizza sulla copertura posteriore a doppia bolla, che, a partire dalla 911 Speedster del 1988, è una caratteristica classica di questa tipologia di sportiva. È il componente più grande e complesso che Porsche abbia mai utilizzato in un unico pezzo di plastica rinforzata con fibra di carbonio (CFRP) per un modello stradale. All'occorrenza, due mascherine nella doppia gobba aprono la strada alle staffe del sistema di protezione antiribaltamento che, come nella 911 Carrera Cabriolet, è di serie anche per la biposto.

Una struttura del tetto ottimizzata nel peso sostituisce la semplice copertura tonneau della concept car. Nonostante il suo design purista, la capote in stoffa è adatta all'uso quotidiano. I telai dei finestrini più corti e il deflettore ribassato nonché i finestrini laterali ridotti conferiscono alla 911 Speedster il suo caratteristico profilo atletico. La fly-line sorprendentemente bassa ha già caratterizzato i modelli storici come la Porsche 356 Speedster del 1954.

La struttura leggera caratterizza anche altri componenti della carrozzeria della Speedster. Il cofano anteriore in fibra di carbonio due chilogrammi più leggero rispetto a quello della 911 GT3 nonché i parafanghi in fibra di carbonio provengono dalla 911 R. La grembialatura anteriore deriva dalla GT3, mentre il labbro dello spoiler frontale è di nuova concezione. Al posto degli specchietti Talbot della concept car, la versione di serie della Speedster monta specchietti esterni SportDesign riscaldabili a regolazione elettrica. Lo spoiler posteriore estraibile adattato nell'aerodinamica e la grembialatura posteriore della Speedster derivano dalla 911 GT3 Touring.

Gli interni sono caratterizzati da elementi in pelle nera per i fianchetti e i poggiatesta dei sedili completamente a guscio in CFRP, nonché per i braccioli nei rivestimenti porta e la leva del cambio corta. Le fasce centrali dei sedili sono rivestite in pelle traforata, mentre i leggeri pannelli porta con i cappi di apertura neri e le tasche a rete consentono di risparmiare peso.

Per la nuova 911 Speedster, Porsche propone anche un pacchetto opzionale Heritage Design. Prezzo in Germania: 21.634,20 Euro IVA inclusa. Questa versione di allestimento, sviluppata dal reparto stile di Porsche e implementata dalla Porsche Exclusive Manufaktur, riprende elementi classici degli anni '50 e '60. Compresa la colorazione degli interni in nero/cognac con dettagli dorati. Una speciale livrea "Spears" bianca per il muso e i parafranghi anteriori viene applicata sulla vernice della vettura in argento metallizzato GT. Le grafiche Motorsport nel design Heritage su porte e cofano completano il pacchetto. I numeri di gara illustrati nelle foto, al massimo di due cifre, si possono scegliere a piacimento. Gli storici stemmi Porsche e le scritte color oro si rifanno ai modelli degli anni '50 e '60.

Il cuore della nuova Speedster deriva dalla 911 GT3. Il sei cilindri boxer aspirato quattro litri è un impeccabile propulsore GT: 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. La nuova 911 Speedster scatta da 0 a 100 km/h in 4,0 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 la normativa sui gas di scarico Euro 6d TEMP-EVAP-ISC (EU6 DG). Tuttavia, il motore a quattro valvole sviluppa dieci CV in più. Questo grazie a migliorie nei dettagli, come gli iniettori ad alta pressione con getto ottimizzato e un impianto di aspirazione modificato con valvole a farfalla singole, che consentono una risposta ancora più spontanea ai comandi di accelerazione. L'impianto di scarico sportivo di acciaio inossidabile in struttura leggera di nuova concezione pesa dieci chilogrammi in meno, compresi i due filtri antiparticolato.

In linea con il suo status di "Driver's Car", Porsche offre la 911 Speedster esclusivamente con cambio manuale sportivo a sei rapporti. Dispone di una cosiddetta funzione "Auto-Blip" che, con doppiette, compensa in modo mirato e autonomo le differenze di giri in scalata. L'Auto-Blip si può attivare in ogni momento, quindi anche indipendentemente dall'impostazione selezionata del 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.

La filosofia GT che si cela dietro alla nuova Speedster si riflette anche nel telaio. Con il suo 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 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 bloccaggio centrale. La dotazione di serie prevede l'impianto frenante PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) con dischi freno compositi ceramici autoventilanti forati.