



PORSCHE



# El nuevo Porsche 911 Speedster

Dossier de prensa

# Contents

Resumen

**El nuevo Porsche 911 Speedster** 4

Versión breve

**Potencia de 510 CV y limitado; el nuevo 911 Speedster entra en producción en serie** 6

Diseño y equipamiento interior

**Purista y de carácter fuerte** 9

Paquete Heritage Design

**Recuerdos particulares de la tradición deportiva de la marca** 12

Motor y caja de cambios

**Deportivo sobrio de alto rendimiento** 14

Chasis y sistemas de asistencia

**Puro rendimiento** 16

Historia

**La historia de los modelos Porsche Speedster comienza en los EE. UU.** 19

Porsche Design presenta: «Chronograph 911 Speedster»

**Tributo a un sueño: Porsche Intelligent Performance en su muñeca** 22

**911 Speedster:** Consumo de combustible en ciudad 20,6 l/100 km, en carretera 9,9 l/100 km, combinado 13,8 l/100 km; emisiones de CO<sub>2</sub> 317 g/km

Los valores de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> se determinan según el nuevo procedimiento de medición WLTP. Por ahora no se han indicado los valores NEDC derivados. Estos valores no son comparables con los determinados con los procedimientos de medición NEDC utilizados hasta ahora.

Puede encontrar más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones de CO<sub>2</sub> específicas oficiales de nuevos automóviles en la «Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de corriente de nuevos automóviles» que se puede obtener en todos los puntos de venta y en DAT gratuitamente.

---

## Resumen

# El nuevo Porsche 911 Speedster

La versión de serie del nuevo Porsche 911 Speedster llega a la parrilla de salida. Por primera vez en sus más de 70 años de historia, la casa toma como base para su descapotable biplaza con la línea de techo plana un modelo GT de la legendaria gama 911. Así, el nuevo Speedster resume los valores de la marca Porsche: purismo, construcción ligera, eficiencia y el placer de conducir sin filtro. Combina el motor de aspiración bóxer de cuatro litros de alto régimen de 375 kW (510 CV) y el tren de rodaje del 911 GT3 de la serie 991 con un aspecto atlético que ya distinguía al antepasado de todos los coches deportivos Porsche: el 356 «N.º 1» Roadster de 1948. La edición limitada del nuevo 911 Speedster también se deriva de este año: desde mediados de 2019 se producirán 1948 unidades en la planta principal de Zuffenhausen, a petición con un paquete Heritage Design, otra novedad de Porsche.

<b>Diseño</b>	Coche deportivo de construcción ligera y diseño purista limitado a 1948 unidades basado en la serie 991 con dos asientos y marco de la ventanilla acortado. Capota Speedster de peso optimizado y tapa del compartimento de la capota de CFRP con los característicos streamliners «Double Bubble». El paquete opcional Heritage Design recoge elementos históricos Speedster de los años 50 y 60.
<b>Accionamiento</b>	Porsche 911 Speedster con motor bóxer de aspiración GT de cuatro litros y 375 kW (510 CV) de alto régimen con seis cilindros; par máximo de 470 Nm; lado de admisión modificado con válvulas de mariposa individuales; sistema de escape de construcción ligera con dos filtros de partículas (OPF). Caja de cambios manual GT de seis marchas con función seleccionable de aceleración intermedia.
<b>Rendimiento</b>	Con una relación potencia/peso de 2,87 kg/CV, el ligero 911 Speedster de 1465 kg acelera a 100 km/h en 4,0 segundos y alcanza una velocidad de hasta 310 km/h.

**Chasis**

Basado en el 911 GT3 de la serie 991 con dirección del eje trasero, soportes dinámicos del motor, así como los sistemas de control Porsche Active Suspension Management (PASM), Porsche Stability Management (PSM) y Porsche Torque Vectoring (PTV); frenos cerámicos PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) de serie; llantas de aleación forjadas de 20 pulgadas.

---

Versión breve

## **Potencia de 510 CV y limitado; el nuevo 911 Speedster entra en producción en serie**

Como vehículo conceptual, el 911 Speedster ya causó sensación. Ahora Porsche pone en producción en serie el biplaza abierto. El 911 Speedster combina la pretensión purista de un vehículo de placer orientado al conductor con la tecnología de los deportes apta para el uso diario. El 911 R (2016) y el 911 GT3 fueron los referentes durante el desarrollo. El motor de aspiración bóxer de 375 kW (510 CV) y cuatro litros proporciona una experiencia de sonido emocional en la cabina del piloto. La caja de cambios GT de seis marchas es manual. Visualmente, el nuevo Speedster construye un puente en su propia historia: hacia el antepasado de todos los coches deportivos Porsche, el 356 «N.º 1» Roadster de 1948. La edición limitada del nuevo 911 Speedster también nos recuerda a ello: A partir de mediados de 2019 se producirán exactamente 1948 ejemplares en la planta principal de Zuffenhausen.

Como vehículo conceptual, el 911 Speedster 2018 celebró su estreno mundial en el acto festivo del 70.º aniversario del coche deportivo Porsche en Zuffenhausen. El Goodwood Festival of Speed y la Rennsport Reunion VI en Laguna Seca, California, así como en el Salón del Automóvil de París en octubre, contaron con la presencia del vehículo. Numerosos elementos del Speedster, que distinguen al vehículo conceptual, ahora también caracterizan al modelo de serie con el mismo o similar diseño.

La atención se centra en el diseño estético de la tapa del compartimento de la capota con sus streamliners «Double Bubble», una de las características clásicas de este diseño de coches deportivos desde el 911 Speedster de 1988. Es el componente más grande y complejo que Porsche ha utilizado hasta la fecha en una sola pieza de plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP) para un modelo de carretera. Dos paneles en los canalizadores de aire dobles despejan el camino, si es necesario, para el sistema de protección antivuelco, que es un equipamiento de serie tanto para el biplaza como para el 911 Carrera Cabriolet.

Una construcción de techo de peso optimizado sustituye a la simple cubierta tonneau del vehículo conceptual. A pesar de su diseño purista, la capota es apta para el uso diario. Junto con el marco acortado del parabrisas y la chapa de aireación más baja, así como con las correspondientes ventanillas más pequeñas, proporciona al 911 Speedster su perfil atlético característico. La Fly-Line emocionantemente baja ya se caracterizaba en los modelos históricos como el Porsche 356 Speedster de 1954.

La construcción ligera también determina otros componentes de la carrocería del Speedster. El capó delantero de CFRP, que es dos kilos más ligero que el del 911 GT3, y la aleta de CFRP provienen del 911 R. El GT3 aporta el faldón delantero, mientras que el labio del espóiler delantero es una novedad. En lugar de los retrovisores Talbot del estudio, la versión de serie del Speedster está equipada con retrovisores exteriores SportDesign con ajuste eléctrico y calefacción. El Speedster toma el espóiler trasero retráctil y aerodinámico y el faldón inferior trasero del 911 GT3 Touring.

El interior se caracteriza por los elementos de cuero negro en los rebordes laterales de los asientos y en los apoyacabezas de los asientos deportivos envolventes de CFRP, así como los reposabrazos en los guarnecidos de las puertas y la palanca de cambios acortada. Las secciones centrales de los asientos están recubiertas con cuero perforado, los paneles ligeros de las puertas ahorran peso con sus bucles de apertura negros y sus redes portaobjetos.

Porsche también ofrece el nuevo 911 Speedster con un paquete Heritage Design bajo petición. Precio en Alemania: 21 634,20 euros, IVA incluido. Esta versión de equipamiento, creada por Style Porsche y vendida por Porsche Manufaktur, recoge elementos clásicos de los años 50 y 60. Esto incluye el esquema de colores del interior en negro/coñac con detalles en dorado. A la pintura básica del vehículo en color plata metalizado GT se le aplica una pintura blanca especial «Spears» para la máscara delantera y los guardabarros delanteros. Los gráficos deportivos en Heritage Design para las puertas y la cubierta frontal completan el paquete. El número de dos dígitos como máximo que se muestra en las fotos se puede seleccionar libremente. El escudo histórico de Porsche, así como los rótulos dorados se corresponden con los de los modelos de los años 50 y 60.

Su corazón es el nuevo Speedster del 911 GT3. El bóxer de aspiración de seis cilindros y cuatro litros de cilindrada es un motor GT impecable: 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. El nuevo 911 Speedster acelera en 4,0 segundos de 0 a 100 km/h 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 con la norma de emisiones de gases de escape Euro 6d TEMP EVAP ISC (EU6 DG). Sin embargo, el motor de cuatro válvulas ofrece diez CV más. Esto se debe a mejoras en los detalles, como los inyectores de alta presión con proyección del chorro optimizada y el sistema de admisión modificado con válvulas de mariposa individuales, que permiten una respuesta aún más espontánea a los comandos de aceleración. El nuevo sistema de escape deportivo de acero inoxidable de construcción ligera pesa diez kilogramos menos, incluidos ambos filtros de partículas.

En consonancia con su condición de Driver's Car, Porsche ofrece el 911 Speedster exclusivamente con una caja de cambios manual deportiva de seis marchas. Tiene una función «Auto-Blip» que compensa las diferencias de régimen entre las marchas durante los cambios de marchas y de forma independiente con amortiguadores de aceleración intermedios. Auto-Blip puede activarse en cualquier momento independientemente del ajuste seleccionado 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.

La filosofía GT detrás del nuevo Speedster también se refleja en el tren de rodaje. Con su eje trasero direccionado deportivo y los soportes elásticos del motor dinámicos, se basa en la tecnología de los modelos 911 GT3 y 911 R. Los sistemas de control como Porsche Torque Vectoring (PTV), Porsche Stability Management (PSM) y PASM con ajuste deportivo y reducción de 25 milímetros se han adaptado con precisión a las nuevas condiciones. Este biplaza descapotable se mueve sobre llantas de aleación Speedster forjadas de 20 pulgadas con cierre centralizado. El equipamiento de serie incluye el sistema de frenos PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) con discos de freno de cerámica compuesta perforados y ventilados internamente.

---

Diseño y equipamiento interior

## **Purista y de carácter fuerte**

Con su diseño exterior independiente, las variantes Speedster siempre han estado entre los modelos 911 más distintivos y codiciados. Esto también se aplica al biplaza abierto basado en la serie 991 con su parabrisas reducido en 50 milímetros, la capota purista y los streamliners en el portón trasero. Hacen que el robusto coche deportivo, basado en el concepto del 911 Speedster de 2018, parezca extremadamente potente y atlético.

Numerosos elementos de diseño, que ya distinguían al vehículo conceptual, ahora también caracterizan al modelo de serie con el mismo o similar diseño. La atención se centra en el diseño estético del portón trasero. Es el componente más grande y complejo que Porsche ha utilizado hasta la fecha en una sola pieza de plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP) para un modelo de carretera y pesa solo diez kilogramos, incluyendo todos los accesorios. Desde el 911 Speedster de 1988, los streamliners «Double Bubble» se encuentran entre las características clásicas de este diseño de coches deportivos. Extienden ópticamente los apoyacabezas hacia atrás y optimizan la aerodinámica. En caso de emergencia, dos paneles especiales en los canalizadores de aire dobles despejan el camino para el sistema de protección antivuelco, que es un equipamiento de serie tanto para el biplaza como para el 911 Carrera Cabriolet.

Una construcción de techo de peso optimizado sustituye a la simple cubierta tonneau del vehículo conceptual. A pesar de su diseño purista, la capota es apta para el uso diario. Junto con el marco acortado del parabrisas y la chapa de aireación más baja, así como con las correspondientes ventanillas más pequeñas, proporciona al 911 Speedster su perfil atlético característico. La Fly-Line emocionantemente baja ya se caracterizaba en los modelos históricos como el Porsche 356 Speedster de 1954.

La capota se acciona sin esfuerzo: El gancho de seguridad central en el marco del parabrisas y las dos aletas laterales de la capota de tela se desbloquean eléctricamente con solo pulsar un botón. El gran portón trasero de fibra de vidrio ligera se desliza hacia atrás automáticamente, se coloca a mano y deja espacio para la capota de tela que se pliega en forma de Z detrás de los asientos delanteros. La

cubierta se puede volver a cerrar con poco esfuerzo. El procedimiento es el mismo a la inversa, solo que hay que presionar manualmente las dos aletas a la izquierda y a la derecha del streamliner en sus soportes hasta que encajen.

## **Construcción ligera: centrada en lo esencial**

La construcción ligera también determina otros componentes de la carrocería del Speedster. El capó delantero de CFRP, que es dos kilos más ligero que el del 911 GT3, y la aleta de CFRP provienen originalmente del 911 R. El faldón delantero fabricado de poliuretano de construcción ligera con grandes aberturas para el aire de refrigeración vuelve proceder del 911 GT3, mientras que el labio del espóiler negro es una novedad que también indica que el nuevo 911 Speedster es un vehículo especialmente deportivo. En lugar de los retrovisores Talbot del estudio, la versión de serie del Speedster está equipada con retrovisores exteriores Sport Design con ajuste eléctrico y calefacción. El biplaza toma el espóiler trasero retráctil y aerodinámico del 911 GT3 Touring. El faldón inferior trasero de construcción ligera está decorado con aberturas de desaireación adicionales con rejillas color titanio; los dos tubos de escape centrales son de acero inoxidable negro.

El interior presenta un equipamiento oscuro con elementos de cuero negro, que incluyen, a petición, costuras rojas en los rebordes laterales de los asientos y en los apoyacabezas de los asientos deportivos envolventes de CFRP, los reposabrazos en los guarnecidos de las puertas y la palanca de cambios acortada. Las secciones centrales de los asientos están recubiertas con cuero perforado, los paneles ligeros de las puertas tienen bucles de apertura negros y una red portaobjetos. El volante deportivo de 360 milímetros tiene una marca a las 12 en punto.

Los rótulos «Speedster» adornan los apoyacabezas y las molduras estriberas de las puertas de fibra de carbono, así como el cuentarrevoluciones. Al igual que los demás instrumentos, tiene esferas negras con agujas blancas, así como números verdes y líneas de escala, una reminiscencia de su famoso antepasado, el Porsche 356 Speedster. Una placa en la estructura transversal detrás de los asientos delanteros indica el número de secuencia del 911 Speedster, limitado a 1948 unidades.

El purista 911 Speedster tiene un portaobjetos en la consola central de serie. Si se desea y sin sobrecoste, están disponibles para el biplaza descapotable el Porsche Communication Management, inclusive navegación en línea, control por voz y preparación para smartphones, así como el módulo Connect Plus, la aplicación Porsche Track Precision y el paquete de sonido de 150 vatios Plus con ocho altavoces, amplificador integrado y procesamiento digital de la señal.

---

## Paquete Heritage Design

# Recuerdos particulares de la tradición deportiva de la marca

El nuevo 911 Speedster basado en la serie 991 es el primer modelo de Porsche que se beneficia de los nuevos paquetes Heritage Design. Estas gamas de equipamiento especial, creadas por Style Porsche y fabricadas con la más alta artesanía por Porsche Exclusive Manufaktur, llevan a los propietarios del biplaza descapotable a las raíces de la marca de coches deportivos y permiten un grado aún mayor de individualización. El paquete Heritage Design para el 911 Speedster recoge elementos históricos de los años 50 y 60, como la clásica tapicería de cuero bicolor, que da el toque visual con numerosos elementos en coñac, así como detalles dorados. Esto se aplica, por ejemplo, a la tapicería de cuero de los asientos deportivos envolventes de CFRP, al esquema de marchas de la palanca de cambios y a la parte inferior del tablero de instrumentos, a los reposabrazos de la puerta, así como a la marca a las 12 en punto del volante deportivo GT y a la tapa del portaobjetos de la consola central, que también lleva el estampado «Porsche Exclusive Manufaktur». El escudo de armas del Porsche, de diseño histórico, adorna los apoyacabezas y el volante, mientras que el rótulo «Speedster» en relieve decora el embellecedor del tablero de instrumentos. Es de color dorado, así como la placa de limitación entre los asientos.

El acabado especial de la pintura exterior del 911 Speedster con el paquete Heritage Design también despierta recuerdos nostálgicos. Combina el clásico plata metalizado GT con un frontal parcialmente blanco en el llamado look «Spears» que continúa en las aletas de los pilares A, un homenaje a los pioneros del deporte del motor. Los gráficos blancos de los deportes de motor en Heritage Design en las puertas y en el capó también confieren al 911 Speedster un carácter independiente y extrovertido. Recuerdan a los históricos 356 Speedsters que conducían sus propietarios en las carreras del Club Porsche en aquel entonces. Los números de dos dígitos como máximo que se muestran en el gráfico se pueden seleccionar libremente. El escudo bidimensional de Porsche, así como la inscripción «Speedster» dorada de la cubierta trasera y los crossbars laterales corresponden a los modelos de los años 50 y 60.

Las llantas de aleación de 20 pulgadas están disponibles en plata o platino brillante. Las pinzas de freno del PCCB, que en otros casos son amarillas, están pintadas de negro y llevan la inscripción «Porsche» en blanco.

### **Socio fuerte: el mejor rendimiento se une a una fina artesanía**

La cooperación entre Porsche Motorsport y Exclusive Manufaktur comenzó con el 911 Speedster Concept y tiene raíces históricas. Ambas áreas de negocio se originaron en el mismo núcleo: La Porsche Exclusive Manufaktur realizó en su día los pedidos especiales de los clientes de las carreras, como el legendario 935 «Street» con un frontal plano. El último proyecto conjunto entre Porsche Motorsport y Porsche Exclusive Manufaktur hasta la fecha, que muchos expertos consideran especialmente exitoso, fue la construcción ligera del Porsche 911 Turbo S (tipo 964) de 1992.

Con la expansión de los deportes de motor en el centro de desarrollo de Weissach, las dos áreas de negocio se separaron. Como fabricante artesanal dentro de la empresa, la Porsche Exclusive Manufaktur se concentró con gran atención al detalle en las consultas individuales de los clientes y en las series pequeñas limitadas, como el 911 Sport Classic de 2009 o el 911 Speedster de la serie 997 de 2010, que se construyó solo 356 veces. Se aplica lo siguiente: en el marco de lo legalmente permitido y teniendo en cuenta las exigencias de calidad y durabilidad de Porsche, casi siempre es posible fabricar productos a medida. En los últimos años se ha registrado una demanda especial para la individualización de los modelos GT.

---

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.

---

## Chasis y sistemas de asistencia

### **Puro rendimiento**

La filosofía GT detrás del nuevo 911 Speedster también se refleja en el tren de rodaje. Con el eje trasero direccionado deportivo y los soportes elásticos del motor dinámicos, se basa en la tecnología de los modelos 911 GT3 y 911 R. Los sistemas de control como Porsche Torque Vectoring (PTV), Porsche Stability Management (PSM) y Porsche Active Suspension Management (PASM) con ajuste deportivo y reducción de 25 milímetros se han adaptado con precisión a las nuevas condiciones.

Este biplaza descapotable se mueve sobre llantas de aleación Speedster forjadas de 20 pulgadas con neumáticos deportivos homologados para carretera. Como en los coches de carreras, tienen un sistema de cierre centralizado. El equipamiento de serie incluye además el eficiente sistema de frenos PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) con discos de freno de cerámica compuesta perforados y ventilados internamente.

Juntos, estos componentes del tren de rodaje ofrecen un rendimiento impresionante con un alto agarre mecánico, una precisión de dirección excepcional y un bajo movimiento de la carrocería; las mejores condiciones para disfrutar de una conducción única en carreteras con curvas.

### **Eje trasero direccionado: Agilidad y estabilidad a la perfección**

El eje trasero direccionado de serie proporciona al 911 Speedster una agilidad y estabilidad adicionales. El sistema funciona en tres etapas y con actuadores electromecánicos que permiten ángulos de giro del volante de hasta 1,5 grados. Hasta aprox. 50 km/h, las ruedas traseras giran en direcciones opuestas al eje delantero. Esto acorta la batalla y, por lo tanto, también el radio de giro. Al mismo tiempo, el Speedster responde más ávidamente a los comandos de dirección. Entre 50 y 80 km/h el eje trasero direccionado reacciona en función de la situación. A más de 80 km/h, las ruedas traseras giran en la misma dirección que el eje delantero, lo que conduce a una extensión virtual de la batalla y estabiliza el comportamiento de conducción, por ejemplo, al cambiar de carril a altas velocidades.

## **Soporte elástico del motor dinámico: tecnología de carreras para la producción en serie**

Los soportes elásticos del motor dinámicos, una tecnología derivada de las carreras, contribuyen de forma significativa a la dinámica y controlabilidad del 911 Speedster. El sistema regulado electrónicamente combina las ventajas de los soportes del motor duros y blandos, lo que tiene un efecto igualmente positivo en la estabilidad y el confort de conducción. Cuando se conduce en condiciones moderadas, los soportes elásticos del motor dinámicos amortiguan la transferencia de vibraciones y oscilaciones de la transmisión a la carrocería gracias a unos ajustes más suaves, mejorando así el confort. En el uso deportivo, un soporte duro del motor reduce el movimiento de la masa de la unidad de cambios del motor. De esta manera, asegura una reacción más precisa, predecible y notablemente más estable en los golpes de inversión de la carga y en curvas rápidas.

Además: con plena aceleración, los soportes dinámicos reducen las vibraciones verticales del motor. Esto permite una fuerza de tracción más uniforme y más alta en el eje trasero y, por lo tanto, una mejor tracción y una aceleración más rápida.

## **Sistemas de control electrónico: alto rendimiento y seguridad**

Porsche ha adaptado con precisión los sistemas de suspensión activa del 911 Speedster a los requisitos especiales. El sistema de amortiguación variable PASM con ajuste deportivo ofrece al conductor la posibilidad de elegir entre dos programas. El modo normal está diseñado para una conducción deportiva en carreteras públicas y ya permite una alta dinámica en condiciones cambiantes de la carretera y en superficies irregulares. La adaptación del modo «Sport» permite obtener la máxima aceleración transversal y la mejor tracción posible en carreteras llanas. Con un mínimo de movimientos estructurales, garantiza un comportamiento de conducción especialmente preciso. Independientemente del modo seleccionado, el descenso de 25 milímetros hace que el centro de gravedad del 911 Speedster se encuentre más bajo y agudiza su aspecto deportivo.

El Porsche Stability Management (PSM) del 911 Speedster ejecuta regulaciones muy sensibles y precisas. En el ajuste básico, ofrece un alto nivel de seguridad activa y se apoya dinámicamente de forma longitudinal en las subfunciones ASR (regulación antipatinaje en aceleración) y MSR (sistema

de control del par de arrastre del motor), así como ABS (sistema antibloqueo de frenos) y ABD (diferencial de frenado automático). En cuanto a la dinámica transversal, se utiliza sobre todo el programa electrónico de estabilización (ESC). El ESC contrarresta un comportamiento de conducción de sobreviraje o subviraje mediante intervenciones de frenada selectivas de las ruedas.

Si se desea, el PSM puede desactivarse en dos etapas. El modo ESC OFF desconecta el control de la dinámica transversal ESC y permite ángulos de deriva a través de los movimientos específicos del pedal del acelerador y de la dirección. El control de tracción TC con ABD, ASR y MSR sigue activo. En el ajuste ESC+TC OFF estos sistemas de regulación también permanecen desactivados. Esto permite a los conductores experimentados disfrutar del placer de conducir sin filtro: por ejemplo, en carreteras cerradas.

El Porsche Torque Vectoring (PTV) funciona con un bloqueo transversal mecánico del eje trasero que incluye una acción de bloqueo asimétrica y una intervención de frenada específica en las ruedas traseras. Por ello, el sistema proporciona una alta tracción incluso en superficies de carretera cambiantes, aumenta la agilidad y la estabilidad de conducción del 911 Speedster y favorece la precisión de la dirección.

### **Frenos cerámicos: más ligeros, más potentes, más robustos y más resistentes al desgaste**

El 911 Speedster utiliza de serie el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). En comparación con los componentes convencionales de fundición gris, sus discos de freno de cerámica compuesta perforada pesan solo la mitad y reducen significativamente las masas no suspendidas. En el eje delantero son de 410 milímetros y en el trasero de 390 milímetros. Los frenos de pinza fijos monobloque de aluminio pintados de color amarillo tienen seis pistones en la parte delantera y cuatro en la trasera. Otras ventajas del PCCB: Combina un mayor rendimiento de frenada con una mayor durabilidad y resistencia al desgaste.

---

## Historia

# La historia de los modelos Porsche Speedster comienza en los EE. UU.

Las variantes Speedster forman parte de la historia empresarial de Porsche desde 1952. Combinan el placer de conducir descapotable con una dinámica de marcha especialmente marcada. El 356 America Roadster se considera su antepasado. Sus carrocerías de aluminio hechas a mano se fabrican en la fábrica de carrocería Erich Heuer en Ullersricht, cerca de Weiden, en el Alto Palatinado. Gracias a su carrocería de construcción ligera y costosa, pesa 160 kg menos que el coupé 356 y, con el motor bóxer de cuatro cilindros y 70 CV, alcanza una velocidad máxima de 180 km/h, impresionante para su época. El exclusivo deportivo, desarrollado para el mercado estadounidense y construido solo 16 veces, ya cuenta con características esenciales de Speedster, como los cristales de las puertas, la cubierta plegable de emergencia y los asientos deportivos envolventes.

Es el importador estadounidense Max Hoffman quien desafía a los de Zuffenhausen y los pone en el buen camino. Quiere un Porsche barato con un equipo reducido, que cueste menos de 3000 dólares. En otoño de 1954, Porsche introdujo una versión mucho más barata que el 356 America Roadster, que por primera vez llevaba el término «Speedster» en su nombre de modelo y que rápidamente causó sensación también en el deporte del motor. Combina la carrocería de chapa de acero del Cabriolet con un parabrisas plano, un equipamiento interior reducido y una capota de emergencia. En los Estados Unidos, el 356 1500 Speedster costaba solo 2995 dólares y se convirtió en un éxito en los soleados estados costeros. Incluso el icono de Hollywood y piloto de carreras aficionado James Dean optó por este modelo purista, dedicado exclusivamente al placer de conducir. Le siguen otras variantes del 356 Speedster. El clímax temporal se alcanza en 1957 con el 356 A 1500 GS Carrera GT Speedster: su motor de 1,5 litros de eje rey generaba 110 CV. Es el primer modelo de serie de Porsche que alcanza una velocidad máxima de 200 km/h.

En la serie de modelos 911, se introdujo una variante Speedster en 1988 y coronó la serie G discontinuada. El más abierto de todos los 911 se basa en el potente 911 Carrera de 231 CV con un amplio aspecto turbo. También estuvo disponible con una carrocería estrecha en los mercados de exportación. Se produjeron 161 ejemplares con carrocería Carrera delgada. El parabrisas se acorta, la capota

de emergencia de accionamiento manual desaparece bajo un gran canalizador de aire de plástico pintado del mismo color que el coche. A diferencia del estudio «911 Speedster Clubsport» presentado en la IAA de Frankfurt en 1987, la producción del Speedster no salió hasta 1988. Por aquel entonces, los precios del Speedster comenzaron alrededor de los 110 000 marcos alemanes. Se produjeron un total de 2103 Speedsters de la serie G.

Lo contrario es exactamente lo que ocurrió con el modelo sucesor: Entre 1992 y 1993, 930 unidades del 911 Carrera Speedster «delgado» de la generación 964 salieron de la línea de producción. Además, se produjeron 15 vehículos con carrocería turbo ancha. Los nuevos modelos Speedster están equipados con un mecanismo de capota revisado para facilitar las operaciones de apertura y cierre manual. También se optimiza el bloqueo de la gran cubierta de plástico en la parte trasera. Los asientos deportivos envolventes del 911 Carrera RS, el color de la carrocería, y la tapicería especial de cuero aportan detalles visuales. Cuando se lanzó en febrero de 1993, el Speedster costaba 131 500 marcos. Sin embargo, el comprador tenía que prescindir de aire acondicionado, elevavinas eléctricos e inicialmente también de un airbag.

Aún más raro es el 911 Carrera Speedster, un 911 basado en la generación 993: de este existen exactamente dos ejemplares. El primero fue desarrollado por el departamento Exclusive en 1995 especialmente para Ferdinand Alexander Porsche. Es verde, tiene llantas de aleación de 17 pulgadas, una caja de cambios Tiptronic S y se basa en la carrocería Carrera. Más tarde, se hizo una segunda copia para el actor estadounidense Jerry Seinfeld. La estrella de la comedia de situación, un fanático de la casa y propietario de una notable colección de Porsche, adquirió un Speedster en plata, con caja de cambios manual y como modelo 4S turbo ancho con llantas de 18 pulgadas.

El 911 Speedster no vuelve a manos de los clientes de forma regular hasta la que era la última versión hasta ahora: una variante de la generación de modelos 997 del año 2010. El 911 Speedster marcaba el 25.º aniversario de Porsche Exclusive Manufaktur, que se celebraría en 2011. Siguiendo la mejor tradición del deportivo purista, el perfil distintivo del nuevo 911 Speedster está conformado por el parabrisas 60 milímetros más bajo y con una inclinación pronunciada, el contorno plano de la deportiva capota manual y el característico canalizador de aire doble en la tapa del compartimento de la capota. Esto hace que la carrocería, 44 milímetros más ancha del biplaza con tracción trasera, sea aún

más impresionante. El Porsche 911 Speedster celebró su estreno mundial a principios de octubre de 2010 en el Salón del Automóvil de París. El coche deportivo con un potente motor de 300 kW (408 CV) y un motor bóxer de seis cilindros de 3,8 litros se fabrica en una edición limitada de 356 unidades. En Alemania, el Speedster se lanzó al mercado en diciembre de 2010 a un precio de 201 682 euros.

### **El 911 Speedster Concept: deportivo y purista en el corazón del núcleo de la marca**

Probablemente el mejor regalo de cumpleaños para Porsche en 2018 fue un autorregalo: el 911 Speedster Concept, el estudio listo para conducir de un deportivo especialmente abierto y emocionante, celebra su estreno mundial con motivo del 70.<sup>o</sup> aniversario del deportivo Porsche en Zuffenhausen. Esta pieza única que se muestra en la versión «Heritage» tiende un puente entre los primeros años de la empresa fundada por el profesor Ferdinand Porsche en 1948, cuando la marca consiguió sus primeros éxitos en el mundo del automovilismo con las versiones Speedster ligeras del Porsche 356, y la era moderna.

Con su concepto purista y su ejecución históricamente correcta, el 911 Speedster Concept refleja el núcleo de la marca Porsche con una claridad precisa, al fin y al cabo, representa el máximo placer de conducción. Por primera vez en los tiempos modernos, este Speedster biplaza vuelve a basarse en un modelo GT y a desarrollarse por los expertos en carreras de la marca. El Goodwood Festival of Speed y la Rennsport Reunion VI en Laguna Seca, California, así como en el Salón del Automóvil de París, contaron con la impresionante presencia del vehículo conceptual. Ahora, la versión en serie convierte el sueño en realidad.

---

Porsche Design presenta: «Chronograph 911 Speedster»

## **Tributo a un sueño: Porsche Intelligent Performance en su muñeca**

Porsche Design ha creado dos relojes especiales para el nuevo 911 Speedster: el Chronograph 911 Speedster y el Chronograph 911 Speedster Heritage Design. Estos clásicos relojes aúnan las características de diseño, materiales y prestaciones del coche deportivo, extendiendo así la sensación única de Porsche a la muñeca del futuro propietario. El cronógrafo se ha desarrollado junto con los ingenieros de la fabricación de automóviles y de los deportes de motor, así como con los maestros relojeros de Porsche Design Timepieces. De este modo, el concepto del vehículo se pudo transferir de forma consecuente al modelo de reloj perfectamente adaptado. Como referencia al año de registro del Porsche 356 «N.º 1» Roadster, la edición está limitada a 1948 unidades.

### **Porsche Design «Chronograph 911 Speedster»: la propulsión**

Inspirado en el «Intelligent Performance» del 911 Speedster, el cronógrafo impresiona por sus especiales características tecnológicas. Como propulsión se utiliza el primer mecanismo Porsche Design 01.200 de fabricación propia. Se invirtieron tres años en el desarrollo del calibre con mecanismo flyback, que combina la parada, puesta a cero e inicio de intervalos consecutivos en un solo proceso. Se basa en la sólida experiencia en ingeniería y relojería de nuestra propia empresa, junto con los conocimientos técnicos de la construcción de vehículos. El mecanismo 01.200 no solo es el primero de fabricación de Porsche desarrollado de forma independiente, sino que también cuenta con un certificado de cronómetro del COSC que certifica los mejores valores de engranaje en todas las posiciones. El puente del barrilete del reloj está optimizado en la trayectoria de la carga, no solo para proporcionar una visión de la función flyback y del tren de engranajes, sino también para implementar de forma consistente el principio de construcción ligera. El rotor de energía optimizada, que se basa en el diseño de la llanta del vehículo, está parcialmente hecho de tungsteno y, con su delicado diseño, proporciona el peso necesario para garantizar una elevación potente. El rotor está pintado con un brillo negro sedoso similar al de la rueda Speedster y unido al reloj con un cierre central con el escudo de Porsche.

## La carrocería

Como es habitual en Porsche Design desde 1980, la carcasa, de 42,0 x 15,3 milímetros de tamaño y probada a presión hasta cinco bar, es de titanio. El material de alta tecnología, que se utiliza con éxito en Porsche desde hace décadas, entre otras cosas, en el área de propulsión, es aproximadamente un 40 por ciento más ligero que el acero inoxidable y ofrece una óptima compatibilidad con la piel, una gran capacidad de carga y un máximo confort de uso. El recubrimiento de carburo de titanio negro también subraya el diseño deportivo del reloj.

## El cuadro de instrumentos

El principio Porsche también se expresa en la esfera: fabricada en carbono ligero, ofrece una excelente legibilidad desde cualquier ángulo. Al igual que el cuadro de instrumentos del 911 Speedster, todos los indicadores son de color negro mate para evitar reflejos. Como tributo a los primeros 356, los números y las líneas de escala son de color verde y, por lo tanto, corresponden al cuentarrevoluciones del puesto de conducción del vehículo. Hasta el último detalle, el «Chronograph 911 Speedster» tematiza la relación con el primer Porsche deportivo a través de más características: Por ejemplo, el «70» está resaltado en color en la escala taquimétrica y el disco de función a las nueve en punto lleva la inscripción «911 Speedster».

## El equipamiento

Cada «Chronograph 911 Speedster» viene con una correa de piel negra y una roja en dos tamaños diferentes (tallas M y L). Ambas correas están hechas exactamente del mismo cuero que se utiliza para el interior del 911 Speedster. También las costuras corresponden a las originales del interior. Gracias al mecanismo de autocambio, las correas de cuero se pueden intercambiar fácilmente y adaptarse a la muñeca sin herramientas.

## Porsche Design Chronograph 911 Speedster in Heritage Design: tradición atemporal

Al igual que su vehículo homólogo, el Porsche Design «Chronograph 911 Speedster in Heritage Design» se basa en el 356 Speedster de 1954 con detalles ópticos y táctiles. La caja está hecha de titanio ligero y refleja el esquema de colores Heritage Design del coche deportivo que cita los colores

clásicos de los primeros coches de carreras de Porsche. La esfera negra mate está equipada con números árabes verdes y plateados, análogos a los de los cuadros del 911 Speedster. Un «70» marcado en verde adorna la escala taquimétrica y hace referencia a siete décadas de coches deportivos Porsche. El logotipo de Porsche Design a las tres en punto y la inscripción «Speedster» en el disco de funciones a las nueve son de color dorado.

Al igual que con el «Chronograph 911 Speedster», el mecanismo 01.200 de Porsche Design es el que mueve el interior del reloj. Esto garantiza el máximo rendimiento a través de una tecnología exclusiva. El rotor de elevación está pintado en platino brillante y sedoso para que combine con el diseño de la llanta del paquete Heritage Design. Se sujeta al reloj mediante el cierre central con el escudo de Porsche, dedicado al diseño histórico. Al igual que en el interior del vehículo, las correas de cuero están hechas de la tapicería del vehículo color coñac con costuras de colores a juego. Lo que ambos cronógrafos tienen claramente en común con los coches deportivos es el número limitado en la parte posterior de la caja, que corresponde al del vehículo.

## Individualidad hasta el último detalle

Del mismo modo que el 911 Speedster de Porsche Exclusive Manufaktur se mejora completamente según los deseos de los futuros propietarios, los cronógrafos también se pueden personalizar. En el exterior, el diseño del rotor de elevación puede adaptarse de forma análoga a la llanta del vehículo seleccionado. La gama «Porsche Design para Porsche» se dirige, por tanto, a los aficionados y coleccionistas que saben exactamente lo que quieren: lujo único en diseño individual, forma y funcionalidad sin concesiones, perfecta realización técnica y visual.

El Porsche Design «Chronograph 911 Speedster» y el «Chronograph 911 Speedster in Heritage Design» estarán disponibles a partir de mayo de 2019 exclusivamente para los futuros propietarios del Porsche 911 Speedster o del Porsche 911 Speedster en el paquete Heritage Design en los centros Porsche de todo el mundo.