

Noul 911 Cup – performanță mai puternică pentru modelul de succes al curselor monomarcă

08/08/2025 Porsche dezvăluie noul 911 Cup – cea mai recentă versiune a mașinii sale de curse pentru competiția monomarcă Porsche Mobil 1 Supercup, diferitele campionate Carrera Cup și alte serii de competiții aprobate de Porsche.

Porsche dezvăluie noul 911 Cup – cea mai recentă versiune a mașinii sale de curse pentru competiția monomarcă Porsche Mobil 1 Supercup, diferitele campionate Carrera Cup și alte serii de competiții aprobate de Porsche. Acest nou model se va alinia la grilele de start de la începutul sezonului 2026. Bazată pe generația 992.2 a lui 911, cea mai recentă ediție a modelului prezintă numeroase îmbunătățiri.

Eforturile de dezvoltare s-au concentrat pe îmbunătățirea performanței, menținerea costurilor de operare rezonabile și simplificarea manevrării atât pentru șoferi, cât și pentru echipe. Motorul boxer cu șase cilindri de 4,0 litri cu aspirație naturală oferă acum o putere crescută, de 382 kW (520 CP), o

creștere cu zece CP.

Noua mașină de curse bazată pe 911 pentru seriile și cupele Porsche monomarcă se numește acum oficial 911 Cup. Astfel, producătorul de mașini sport din Stuttgart simplifică și standardizează denumirea vehiculelor de curse pentru clienți. De acum înainte, doar mașinile destinate seriilor de curse open-brand sau segmentelor specifice vor purta sufixul „GT" combinat cu un număr în denumirea lor, așa cum este cazul noii ediții 911 GT3 R, care își face debutul tot astăzi. 911 Cup este derivat în mare parte din modelele 911 GT omologate pentru șosea și este produs împreună cu mașinile de serie la fabrica principală Porsche din Zuffenhausen. Această decizie s-a dovedit a fi un mare succes: de când a început producția, la sfârșitul anului 2020, Porsche Motorsport a construit 1.130 de unități din actualul 911 GT3 Cup. Până în prezent, un total de 5.381 de modele Porsche 911 au fost produse ca mașini de curse pentru cupele monomarcă.

"La fel ca predecesorii săi de succes, noul 911 Cup depășește limitele. Combină componentele de serie ale mașinilor noastre sport GT cu tehnologia pură de curse pentru a crea un concept general coerent și bazat pe performanță", subliniază Thomas Laudenbach, Vicepreședinte Porsche Motorsport. "A conduce un 911 Cup a fost întotdeauna considerată o provocare. Și vrem să rămână așa, pentru că servește și ca platformă de antrenament pentru juniorii noștri Porsche. Succesul acestui concept este evident prin nenumăratele sale victorii în curse și în campionat."

Michael Dreiser, Director Vânzări Porsche Motorsport: "Mașina de curse Cup bazată pe 911 este una dintre cele mai bine vândute mașini de curse din lume. Alături de 718 GT4 RS Clubsport, formează baza de cereri a piramidei noastre de motorsport și este folosită la nivel global în seria noastră de cupe monomarcă, în curse de anduranță, competiții deschise GT și o multitudine de alte evenimente de curse."

Caroseria: design adaptat, aerodinamică îmbunătățită

911 Cup se deosebește deja din punct de vedere vizual de predecesorul său, mai ales cu o parte frontală care reflectă acum designul 911 GT3 din generația 992.2. Buza spoilerului frontal este acum alcătuită din trei părți separate, permițând înlocuirea secțiunilor deteriorate după contact, ceea ce ajută, de asemenea, la reducerea costurilor de ambalare și de transport pentru piesele de schimb. Scoaterea luminilor de zi are un scop similar: în cazul unei coliziuni, acestea nu mai pot deteriora radiatoarele din spatele lor și nici nu necesită înlocuire ulterior.

Aripele dispun de orificii de ventilație integrate, care ajută la fluxul de aer prin pasajele roților și sporesc forța aerodinamică pe puntea din față. Același efect este obținut de caroseria optimizată aerodinamic, care – ca și în modelul standard – influențează pozitiv dinamica de conducere a mașinii. Așa-numitele palete de întoarcere, situate în spatele arcurilor roților din față, îmbunătățesc și mai mult fluxul de aer de-a lungul părții frontale. Interacțiunea acestor elemente are ca rezultat o punte față mai receptivă, în special la viteze mari, permițând pilotului să poziționeze mașina de curse cu o precizie mai mare înaintea fiecărui viraj.

Partea din spate, mai agresivă, a noului 911 Cup a primit o reproiectare completă. Eleronul spate cu gât de lebădă are o conexiune revizuită cu suporturile, facilitând reglarea poziției și manevrarea. Capacul compartimentului motor a fost de asemenea complet reparat. La fel ca aproape toate componentele caroseriei, inclusiv ușile, este fabricat din fleece din fibră de carbon reciclată combinată cu rășină epoxidică. De exemplu, resturile de la alte procese de fabricație sunt reutilizate pentru a produce fleece-ul, o măsură care contribuie, printre altele, la stabilizarea prețului pieselor de schimb.

Motor: motor de curse și mai aproape de versiunea de serie

Motorul cu șase cilindri, răcit cu apă, de turație mare, continuă să se bazeze pe aspirația naturală. Motorul boxer de 4,0 litri cu sunet visceral rămâne bazat pe cel utilizat la Porsche 911 GT3 (911 GT3: consum de combustibil* mixt (WLTP) 13,8 – 13,7 l/100 km, CO_2 emisii* mixte (WLTP) 312 – 310 g/km, CO_2 clasa CO_2 G, clasa ponderată mixtă G). În cea mai recentă versiune de curse, care furnizează acum 382 kW (520 CP), acesta încorporează componente suplimentare din motorul de serie, inclusiv supape de accelerație individuale cu debit optimizat și arbori cu came cu timpi extinși de deschidere a supapelor. Acest design elimină necesitatea unei supape de accelerație poziționată central, care, la rândul său, permite instalarea unui restrictor de aer - o cerință pentru competiția în alte campionate de curse. În ciuda creșterii cu zece CP, durata de viață a motorului rămâne neschimbată: necesită o revizie abia după 100 de ore de timp pe pistă. Pentru a respecta diferitele reglementări privind zgomotul, în funcție de seria de curse, circuit și reglementările locale, sunt disponibile trei sisteme de evacuare diferite.

Un ambreiaj de curse din metal sinterizat cu patru discuri, mai robust, se ocupă acum de transmisia puterii către cutia de viteze secvenţială cu şase trepte. Această actualizare permite creșterea turației motorului, limitate anterior la 6.500 rpm în timpul unei porniri de pe loc, îmbunătățind și mai mult acustica de la începutul unei curse. A fost introdusă și o funcție de repornire automată a motorului. Aceasta se activează imediat ce șoferul apasă pedala de ambreiaj după o blocare accidentală. În plus, o nouă funcție de stroboscop pe luminile de frână alertează acum șoferii din urmă, în special în faza de start. Aceasta înlocuiește utilizarea anterioară a luminilor de avarie pentru această aplicație de siguranță.

Frâne: performanță îmbunătățită, durată de viață extinsă

Sistemul de frânare a primit o modernizare completă. Axa față are acum discuri de 380 de milimetri, cu secțiunea lor transversală crescută de la 32 la 35 de milimetri. Această modificare permite canale de răcire mai mari pentru auto-ventilare, îmbunătățind disiparea căldurii. Motivul acestei dezvoltări: prin mutarea răcitorului central de apă în spatele portbagajului, aerul de răcire poate fi acum direcționat către frâne prin secțiunea centrală din față. În plus, diametrul exterior al căptușelii discului de frână a fost redus, mărind suprafața de frecare dintre disc și plăcuța de frână. Acest lucru are ca rezultat o decelerare mai eficientă datorită plăcuțelor de frână mai mari, durabilitate îmbunătățită în timpul curselor pe distanțe lungi și o durată de viață semnificativ prelungită pentru componentele individuale.

ABS-ul de curse Bosch M5 va fi montat din fabrică pe toate mașinile 911 Cup. Dispune de capabilități

îmbunătățite de procesare a datelor pentru a interpreta intrarea de la noul senzor de accelerație, care oferă detectarea suplimentară a semnalului. Software-ul avansat poate, de asemenea, alerta șoferul în cazul unei scurgeri în oricare dintre cele două circuite de frânare. În plus, rezervorul de lichid de frână a fost mărit, făcându-l potrivit pentru cursele pe distanțe lungi.

Opritoarele de direcție ajustate permit servodirecției asistate electronic să atingă o rază de viraj mai strânsă, facilitând manevrarea pe străzile înguste ale orașului. Blocarea crescută a direcției permite, de asemenea, șoferilor să contracareze supravirarea în 911 mai eficient.

Cockpit: funcționare simplificată în timpul curselor și la boxe

În ceea ce privește direcția, volanul multifuncțional reproiectat, acum de calitate superioară, combină un design mai atractiv cu avantaje practice. De exemplu, comenzile rotative centrale sunt folosite pentru a regla intervenția ABS și controlul tracțiunii. Butoanele de control iluminate color nou proiectate îmbunătățesc lizibilitatea etichetelor respective.

Panoul de control central de lângă scaun rămâne ușor accesibil și operabil pentru pilot, chiar și în timpul unei curse. Acum dispune de opt comutatoare fizice în loc de zece. Butonul din dreapta jos deschide o pagină suplimentară de meniu pe afișaj, permițând reglarea unei game largi de setări detaliate din interiorul mașinii, inclusiv viteza pe pistă, maparea evacuarii și resetarea unghiului de virare. Acest lucru elimină nevoia de a conecta un laptop și simplifică operațiunile pentru echipe. Căptușeala suplimentară din spumă pe partea interioară a traversei ușii oferă o protecție suplimentară pentru brațele și picioarele șoferului.

Matthias Scholz, Director GT Racing Cars, explică: "Noul 911 Cup iese în evidență datorită atenției extinse la detalii care a fost acordată în dezvoltarea sa. Este mai puternic, mai rapid, dar și mai practic. Durata de viață a componentelor rămâne neschimbată - în unele cazuri chiar prelungită - în ciuda creșterii performanței. Acolo unde este cazul, materialele au fost înlocuite cu componente care conțin o proporție ridicată de materiale reciclate. Operațiunile din cockpit au fost optimizate, iar o serie de caracteristici electronice suplimentare permit o aplicare mai largă în diferite formate de curse."

Electronică: funcții suplimentare practice

Electronica îmbunătățită a noului 911 Cup contribuie, de asemenea, la îmbunătățirea manevrabilității. Sistemul TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) afișează acum temperatura aerului din anvelope pe display-ul central al tabloului de bord. O antenă GPS semnificativ mai puternică înlocuiește sistemul infraroșu anterior, preluând timpul pe tur și urmărirea poziției. Au fost integrate, de asemenea, caracteristici dovedite ale fratelui său mai mare, 911 GT3 R, inclusiv măsurarea timpului pe tur pentru pasajele din calea boxelor și funcția „pre-kill", care oprește automat motorul odată ce mașina se oprește în timpul opririlor la boxe. În plus, un nou sistem electronic de monitorizare pentru unitatea de declanșare a stingătoarelor de incendiu verifică acum nivelul de încărcare al bateriei autonome de nouă volți.

În dezvoltarea 911 Cup, Porsche Motorsport a colaborat din nou cu Michelin pentru a crea o nouă generație de anvelope pentru mașina de cupă monomarcă. Testele în lumea reală au fost efectuate pe circuitul de Grand Prix al Italiei din Monza, Lausitzring din Brandenburg și pe pista proprie Porsche la Centrul de Dezvoltare Weissach. La volan s-au aflat trei foști juniori Porsche: Bastian Buus, Laurin Heinrich și Klaus Bachler, alături de experimentatul pilot de curse Marco Seefried.

MEDIA ENQUIRIES



Loredana Matei

loredana.matei@porsche.ro

Subtitlu Imagine

Cale: media/Imagini/img_1.jpg
Titlu: Thomas Laudenbach, Vice President Porsche Motorsport, 2025, Porsche AG
Subtitlu: Thomas Laudenbach

Cale: media/Imagini/img_2.jpg
Titlu: Michael Dreiser, Director Sales Porsche Motorsport, 2025, Porsche AG
Subtitlu: Michael Dreiser

Cale: media/Imagini/img_7.jpg
Titlu: Matthias Scholz, Director GT Racing Cars, 2025, Porsche AG
Subtitlu: Matthias Scholz

Listă de linkuri

Link către acest articol
https://newsroom.porsche.com/ro/2025/motorsport/Noul-911-Cup---performanta-mai-puternica-pentru-modelul-de-succes-al-curselor-monomarca.html

Pachet Media
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/8d4492a7-a15e-495f-950a-d85b3feea831.zip