

Porsche chiude la produzione dell'icona tecnologica 918 Spyder

Le informazioni contenute in questa pagina riflettono lo stato dei fatti alla data di pubblicazione; alcune informazioni potrebbero risultare obsolete o non più accurate.

23/06/2015 La vettura supersportiva Porsche a trazione ibrida ha raggiunto il numero limitato a 918 esemplari

Oggi sventola la bandiera a scacchi. Dopo 21 mesi di produzione, esattamente come da calendario, oggi l'ultima Porsche 918 Spyder lascia lo stabilimento di Stuttgart-Zuffenhausen. Ma l'eredità di questa vettura ad alto contenuto tecnologico si tramanda ben oltre il periodo di produzione. Le generazioni future di vetture sportive beneficeranno direttamente delle innovazioni della 918 Spyder.

La 918 Spyder è stata sviluppata con coerenza come una vettura ad alte prestazioni a trazione ibrida con tecnologia plug-in. Il concept della vettura ibrida supersportiva è stato lanciato in occasione del Salone di Ginevra nel 2010 riscuotendo grande consenso. Nell'estate del 2010 è giunto il via libera per lo sviluppo di serie da parte del Comitato di Sorveglianza di Porsche AG. Con l'introduzione sul mercato

alla fine del 2013, la 918 Spyder è andata ad ampliare la serie delle vetture sportive che hanno caratterizzato la storia di Porsche e che, come vetture ad alto contenuto tecnologico, sono state tra le vetture sportive migliori della loro decade. La 904 Carrera GTS, la 959, la 911 GT1 e la Carrera GT. Nel 1963, con la carrozzeria in acciaio e materiale sintetico della 904 Carrera GTS, Porsche crea un esempio tipico di vettura che combina stabilità e struttura leggera. Con la 959, nel 1986, inizia la marcia trionfale della trazione integrale regolata nel mondo delle auto sportive mentre, dieci anni dopo, la 911 GT1 spiana la strada all'impiego della tecnologia della fibra di carbonio nelle vetture di serie. Nel 2003 debutta la Carrera GT come prima vettura di serie con monoscocca e telaio ausiliario completamente in materiale sintetico rinforzato con fibra di carbonio (CfK).

Ora, la 918 Spyder, come nessun altro modello precedente, imprime un impulso decisivo per lo sviluppo di nuove tecnologie applicate alle vetture sportive del futuro. La chiave tecnologica si basa sul concetto di trazione che combina un motore a combustione ad alte prestazioni con due motori elettrici grazie ad una sofisticata strategia di funzionamento che costituisce una delle caratteristiche uniche della 918 Spyder. La strategia considera le diverse esigenze esistenti tra un profilo di guida orientato all'efficienza da un lato e la massima performance dall'altro, fornendo un bagaglio di conoscenze importante per i futuri sviluppi di serie. Per sfruttare a fondo la grande flessibilità tra prestazione e consumi, i progettisti Porsche hanno stabilito cinque modalità di funzionamento che, ispirandosi al Motorsport, vengono attivate tramite un "interruttore a mappa" posto sul volante, dove per mappa si intende diagramma caratteristico. Per l'elaborazione dei diagrammi caratteristici della mappa e del relativo algoritmo per la gestione dei tre motori e di altri sistemi, si è ricorso all'avanzato know-how Porsche in materia di trazione ibrida che influirà sui motori ibridi futuri.

Anche il concetto della gestione termica, basato su cinque circuiti di raffreddamento separati, e l'innovativo raffreddamento ibrido del motore elettrico posteriore ad aria e acqua, crea le premesse fondamentali per il motore ibrido del futuro. Un altro esempio delle prospettive future: grazie alla gestione intelligente del generatore e del convenzionale impianto frenante, la Porsche 918 Spyder riesce a trasformare molta più energia cinetica in energia elettrica rispetto ad altre vetture ibride. Questa enorme capacità di recupero dell'energia aumenta l'efficienza e l'autonomia. Si tratta di un sistema di recupero dell'energia simile a quello utilizzato anche nei prototipi LMP1 919 Hybrid con i quali Porsche è riuscita a conquistare una straordinaria doppia vittoria alla 24 Ore di Le Mans. Inoltre, la vettura ad alto contenuto tecnologico 918 ha esplorato percorsi innovativi con soluzioni straordinarie quali la carrozzeria completamente in carbonio, l'aerodinamica a variazione continua e l'asse posteriore sterzante attivo. L'aerodinamica e l'asse posteriore sterzante attivi sono già stati introdotti nelle vetture sportive di serie, come i modelli 911 Turbo, nella 911 GT3 e 911 GT3 RS.

La 918 Spyder è la somma delle classiche virtù Porsche e pone le basi per lo sviluppo futuro. Da un lato la performance: la vettura supersportiva con una potenza complessiva di sistema di 887 CV, da settembre 2013 detiene incontrastata il record in pista sulla Nordschleife del Nürburgring per le vetture omologate per la circolazione su strada con pneumatici di serie. Dall'altro l'efficienza: con 3 litri di carburante per 100 chilometri, la 918 Spyder secondo gli standard NEDC consuma meno della maggior parte delle utilitarie. Pertanto, dimostra in maniera convincente il potenziale insito nella tecnologia ibrida plug-in, non solo per ridurre i consumi ma anche, soprattutto, per assicurare il tipico piacere di guida

della vettura sportiva.

Porsche ha realizzato idee innovative anche nella produzione della vettura supersportiva ibrida. Molte delle nuove soluzioni sviluppate nell'ambito del montaggio e della garanzia di qualità, in grado di soddisfare gli standard anche ergonomici più severi, sono stati brevettati e sottolineano che la capacità innovativa di Porsche non si limita alle auto. L'intero montaggio della vettura, ad esempio, è stato eseguito senza utensili cablati. Il migliore esempio: gli avvitatori a batteria comandati tramite Bluetooth, che permettono di svolgere il loro lavoro praticamente senza produrre rumore, aumentano la flessibilità degli operatori alla postazione di lavoro e garantiscono attraverso il collegamento alla banca dati che i giri eseguiti vengano registrati e documentati in maniera affidabile. Il carrello sollevatore a regolazione multipla, sviluppato appositamente, ha consentito di completare la monoscocca a due posti con minore dispendio di energia. Anche i nuovi banchi sollevatori a forbice hanno facilitato il montaggio della batteria ad alta tensione da 140 kg. I tavoli per le finiture in pelle e il montaggio utilizzati nella manifattura della 918 sono considerati un punto di riferimento in termini di ergonomia e flessibilità. Grazie ad elementi interscambiabili, infatti, è possibile produrre componenti diversi, sfruttando pienamente i tempi nelle
postazioni di lavoro. Porsche, quindi, ha puntato sulla massima efficienza anche nella produzione della 918 Spyder.

MEDIA ENQUIRIES



Jan Klonz

Spokesperson Production and Quality
+49 (0) 170 / 911 0619
jan.klonz@porsche.de

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it/ppdb/2015/06/porsche-chiude-la-produzione-dellicona-tecnologica-918-spyder.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ce29e094-4b74-4c1c-b0a6-92bbe7c16acd.zip