

PORSCHE

La nuova Porsche 911 GT3

Cartella stampa

Indice

Caratteristiche principali	4
In sintesi	5
Aerodinamica e design	11
Cruscotto e interni.....	14
Trazione e performance	18
Telaio e dinamica.....	20
Storia: 911 GT3	22
In esclusiva: il cronografo 911 GT3 e 911 GT3 con pacchetto Touring.....	25

Consumi ed emissioni

Porsche 911 GT3: consumo medio nel ciclo combinato: 13,8 – 13,7 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 312 – 310 g/km; classe CO₂: G

Porsche 911 GT3 con pacchetto Touring: consumo medio nel ciclo combinato: 13,8 – 13,7 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 312 – 310 g/km; classe CO₂: G

Porsche 911 GT3 RS: consumo medio nel ciclo combinato: 13,2 l/100 km; emissioni di CO₂ combinate: 299 g/km; categoria CO₂: G

Tutti i dati si riferiscono al modello europeo.

I valori di consumo e di emissione di CO₂ sono stati rilevati secondo il nuovo standard di misurazione WLTP. Per il momento i valori NEDC che ne derivano devono essere ancora specificati. Ulteriori informazioni ufficiali sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂ specifiche per nuove vetture sono disponibili nella «Guida ai consumi di carburante, alle emissioni di CO₂ e al consumo di corrente di nuove vetture», disponibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e presso DAT.

Laddove i valori di consumo e di emissione vengono indicati come margini di variazione, non si riferiscono a una singola vettura specifica e non sono parte integrante dell'offerta. Sono utilizzati a mero scopo comparativo tra i diversi tipi di vetture. Le dotazioni aggiuntive e gli accessori (componenti aggiuntivi, formato degli pneumatici ecc.) possono modificare i parametri rilevanti della vettura, come peso, resistenza al rotolamento e aerodinamica e, oltre alle condizioni atmosferiche/del traffico e al comportamento di marcia individuale, possono influenzare il consumo di carburante/corrente, le emissioni di CO₂, l'autonomia e le prestazioni di una vettura.

La nuova Porsche 911 GT3 e GT3 Touring: caratteristiche principali

- **Guida emozionante e agile**

Il potente motore aspirato da 4,0 litri, abbinato a un rapporto di trasmissione accorciato, garantisce un'erogazione di potenza spontanea e stimolante.

- **Per la prima volta disponibile con pacchetto Weissach**

Il pacchetto Weissach, per la prima volta disponibile, ottimizza la 911 GT3 con modifiche in struttura leggera finalizzate all'uso su circuito, garantendo un look ancora più sportivo grazie agli elementi in carbonio a vista.

- **911 GT3 con pacchetto Touring disponibile a partire dal lancio sul mercato**

Per la prima volta, la 911 GT3 è disponibile contemporaneamente nella sua forma classica e come 911 GT3 con pacchetto Touring.

- **Debutto del pacchetto Leichtbau**

Il pacchetto Leichtbau (struttura leggera) per la 911 GT3 con pacchetto Touring comprende allestimenti interni adattati, componenti aggiuntivi in plastica rinforzata con CfK (fibra di carbonio) e cerchi fucinati in magnesio.

- **Innovativo sedile avvolgente a struttura leggera con funzione di ribaltamento**

La 911 GT3 con pacchetto Touring coniuga le caratteristiche di una vettura da corsa dotata di sedile avvolgente e la praticità d'uso nel quotidiano grazie all'accesso ai sedili posteriori opzionali.

- **Nuovo design nella parte anteriore e posteriore**

Minigonne e spoiler di nuova concezione ottimizzano l'equilibrio aerodinamico dei modelli GT3. Le prese d'aria di raffreddamento più grandi migliorano l'apporto d'aria ai componenti della trasmissione.

In sintesi

Essenziale e vicina al mondo del motorsport: la nuova Porsche 911 GT3

Stoccarda. Sin dal suo lancio nel 1999, la 911 GT3 ha saputo offrire il miglior connubio tra le caratteristiche di una vettura da corsa e la praticità d'uso nel quotidiano. In occasione del suo 25° anniversario, la nuova edizione della vettura sportiva da strada debutta con una configurazione più leggera e un motore boxer aspirato da 4,0 litri con 375 kW (510 CV) e 450 Nm. Per la prima volta, il nuovo modello viene presentato contemporaneamente in due versioni: una sportiva da pista con alettone posteriore e una versione più discreta con pacchetto Touring. Grazie a pacchetti su misura e a optional innovativi, le varianti della GT3 possono essere ulteriormente personalizzate secondo i gusti del cliente e all'uso previsto. Per questo è disponibile per la prima volta sulla 911 GT3 il pacchetto Weissach, che consente di configurare la vettura in modo ancora più personalizzato per l'uso su pista. Inoltre, questa sportiva è dotata di un equipaggiamento di serie più completo e di altri optional che ne esaltano ulteriormente la precisione e la sportività.

Uno stile contemporaneo per la 911 GT3

I nuovi modelli 911 GT3 sfoggiano un design affinato nella parte anteriore e posteriore, nonché soluzioni aerodinamiche appositamente modificate. In entrambe le varianti, un nuovo profilo del diffusore anteriore, una forma perfezionata del labbro dello spoiler anteriore e lamelle modificate sul sottoscocca ottimizzano il flusso d'aria. I fari principali a LED a matrice ridisegnati, disponibili come optional sulla 911 GT3 con anello decorativo d'accento bianco, integrano tutte le funzioni di illuminazione della 911, eliminando la necessità di luci aggiuntive inserite nella grembialatura anteriore. Questo consente di ampliare le superfici di presa d'aria e ottenere un aspetto ben strutturato. Nella parte posteriore sono stati ridisegnati il diffusore, le prese d'aria e il cofano posteriore. L'alettone posteriore della 911 GT3 è dotato di nuovi sideplate angolati.

Sull'asse anteriore con sospensione a doppi bracci trasversali, Porsche utilizza bracci longitudinali di forma aerodinamica, appositamente sviluppati con profilo a goccia. Questi bracci aumentano la deportanza nel passaruota a velocità elevate e migliorano il

raffreddamento dei freni. Per mantenere l'equilibrio della deportanza tra asse anteriore e posteriore anche in caso di frenata a velocità elevate, gli ingegneri del telaio hanno ridotto il beccheggio (Antidive). Sulla nuova 911 GT3, il giunto sferico anteriore del braccio longitudinale inferiore è stato spostato verso il basso sull'asse anteriore. Queste modifiche sono state riprese dall'attuale 911 GT3 RS. La 911 GT3 dispone di serie di pneumatici sportivi 255/35 ZR 20 (anteriori) e 315/30 ZR 21 (posteriori) con maggiore aderenza sul bagnato; come optional sono disponibili anche pneumatici da pista con omologazione stradale.

Pacchetto Touring disponibile a partire dal lancio e ancora più personalizzato

Con il cambio di modello, Porsche definisce in modo ancora più chiaro le varianti della 911 GT3. Per la prima volta, il famoso pacchetto Touring sarà disponibile già al momento del lancio sul mercato. Il termine «pacchetto Touring» risale a una variante di equipaggiamento della 911 Carrera RS 2.7 del 1973 e fa parte del programma GT3 dal 2017. Nella nuova 911 GT3 questo pacchetto assume un carattere ancora più distintivo, simboleggiato dalla scritta «911 GT3 touring» presente sulla griglia del cofano posteriore. La 911 GT3 con pacchetto Touring rinuncia all'alettone fisso, preservando così la linea elegante e intramontabile della 911. Uno spoiler posteriore estraibile con bordo d'uscita, il cosiddetto Gurney Flap, e un design delle lamelle modificato nel sottoscocca garantiscono l'equilibrio aerodinamico. Gli interni offrono un allestimento in pelle di alta qualità e un ambiente dal design classico sportivo.

Per la prima volta, sono disponibili su richiesta i sedili posteriori per la 911 GT3 con pacchetto Touring. Questo permette di adattare la vettura sportiva per l'uso quotidiano in modo ancor più specifico alle esigenze del cliente, garantendo il massimo piacere di guida sulle strade extraurbane tortuose. «In particolare sulle strade extraurbane tortuose si percepisce chiaramente che la regolazione dello sterzo è stata ulteriormente migliorata rispetto al modello precedente», afferma Walter Röhrl, ambasciatore del marchio Porsche. «Questo trasmette ancor più fiducia nell'auto, perché mostra maggiore fluidità negli spostamenti laterali, senza per questo perdere in immediatezza. Inoltre, il rapporto di trasmissione più corto aumenta notevolmente il piacere di guida sulle strade extraurbane.»

Una struttura leggera coerente in tutto e per tutto

Il peso complessivo ridotto della 911 GT3 favorisce la sua manovrabilità più agile e diretta. Anche la nuova 911 GT3 punta tutto sulla leggerezza in modo coerente. Un nuovo cerchio in struttura leggera di alluminio color argento riduce le masse non sospese di oltre 1,5 chilogrammi in totale rispetto al modello precedente. A richiesta, con il pacchetto Weissach o il pacchetto Leichtbau, sono disponibili cerchi in magnesio, che consentono di risparmiare nove chilogrammi. Una nuova batteria leggera agli ioni di litio da 40 Ah contribuisce alla massa atletica ottimale della vettura, riducendone il peso di altri quattro chilogrammi circa. Nella configurazione più leggera, la nuova 911 GT3 pesa solo 1.420 kg.

Rapporto di trasmissione ridotto dell'otto per cento

Il motore aspirato da 4,0 litri della nuova 911 GT3 è stato progettato per soddisfare le attuali normative più restrittive sui gas di scarico ed è dotato di due filtri antiparticolato e quattro catalizzatori. Anche grazie a questo sistema di controllo delle emissioni, Porsche riesce a garantire un sound di grande impatto emotivo. La potenza del motore boxer a sei cilindri è frutto di una serie di interventi di ottimizzazione. Le testate sono state rielaborate e la geometria degli alberi a camme più spinta della GT3 RS garantisce un'erogazione di potenza ancora più dinamica nel range dei regimi più elevati.

Inoltre, vengono impiegate valvole a farfalla singola con flusso ottimizzato e radiatori dell'olio migliorati. La potenza sviluppata dal motore boxer continua a essere di 375 kW (510 CV). Pertanto, ogni kilowatt del motore aspirato ad alte prestazioni rielaborato deve spostare solo 3,8 chilogrammi (2,8 kg/CV) nella configurazione più leggera della vettura. Inoltre, sia il cambio a doppia frizione Porsche (PDK) a 7 marce sia il cambio manuale GT a 6 marce offrono un rapporto di trasmissione più corto dell'otto per cento rispetto al modello precedente. Entrambe le varianti del cambio sono disponibili sia per la 911 GT3 sia per la 911 GT3 con pacchetto Touring. La nuova 911 GT3 accelera da 0 a 100 km/h in 3,4 secondi con cambio PDK e raggiunge una velocità massima di 311 km/h (con cambio manuale: 3,9 s; 313 km/h).

«Su pista, la nuova 911 GT3 assicura un livello di controllo ancor più elevato, perché è più stabile e gestisce meglio i tratti ondulati e il passaggio su cordoli grazie all'assetto degli

ammortizzatori ottimizzato», spiega l'ambasciatore del marchio Jörg Bergmeister. «Il sistema Anti Dive riduce sensibilmente il movimento di beccheggio in frenata. Di conseguenza, l'equilibrio dell'auto rimane decisamente più costante in tutte le condizioni.»

Un innovativo sedile sportivo avvolgente a struttura leggera

Per la nuova 911 GT3 è disponibile come optional un nuovo sedile sportivo avvolgente a struttura leggera con schienale ribaltabile e guscio del sedile in plastica rinforzata con CfK. Il sedile è dotato di airbag per il torace integrato, regolazione elettrica dell'altezza e regolazione in direzione longitudinale manuale. Il riscaldamento dei sedili a tre livelli è disponibile come optional. L'imbottitura dei poggiatesta è rimovibile. Questo migliora l'ergonomia per la maggior parte dei piloti quando indossano il casco per l'uso sul circuito. Nella 911 GT3 con pacchetto Touring, la funzione di ribaltamento dello schienale, attivabile tramite un occhiello, consente l'accesso ai sedili posteriori opzionali per la prima volta disponibili. In alternativa, è possibile ordinare i sedili sportivi Plus adattivi con regolazione elettrica a 18 direzioni.

Il cruscotto nero biposto di serie della nuova 911 GT3 si orienta al design degli attuali modelli 911. A differenza dei modelli Carrera, la 911 GT3 non si avvia con un pulsante, bensì tramite selettore di accensione rotante, come in precedenza. Un roll bar opzionale manifesta la vicinanza al motorsport. Il quadro strumenti digitale al centro supporta il conducente con una logica dei comandi e di visualizzazione ben strutturata. Grazie alla combinazione di colori a contrasto, il contagiri e il cronometro sono leggibili istantaneamente. La modalità di visualizzazione «Track Screen» visualizza in digitale a sinistra e a destra del contagiri solo i dati importanti su pneumatici, olio, acqua e carburante, indicando al conducente il momento di cambio di marcia ottimale mediante un lampeggio. Se lo si desidera, è possibile ruotare il display del contagiri in modo che il regime nominale massimo di 9.000 giri/min si trovi a ore 12.

Pacchetti personalizzati per 911 GT3 e 911 GT3 Touring

Porsche offre diversi pacchetti per la nuova 911 GT3. Con il pacchetto Weissach, per la prima volta disponibile, la 911 GT3 può essere configurata in modo ancora più

personalizzato per l'uso sui circuiti. Lo stabilizzatore, i tiranti di accoppiamento e il campo di spinta sull'asse posteriore sono realizzati in Cfk, così come il tetto, i sideplate dell'alettone posteriore, il semiguscio superiore degli specchi retrovisori esterni, il triangolo di supporto del retrovisore e gli airblade nella parte anteriore. Una striscia in carbonio a vista attraversa il cofano anteriore, il tetto e l'alettone posteriore. Ulteriori rivestimenti in pelle e Race-Tex impreziosiscono gli interni. Per la prima volta, la parte superiore del quadro di comando della 911 GT3 è rivestita in Race-Tex antiriflesso. Le maniglie tiraporte in Cfk e le reti portaoggetti ottimizzano i rivestimenti interni delle porte a struttura leggera. Il roll bar a gabbia in Cfk e i cerchi fucinati a struttura leggera in magnesio sono disponibili come optional.

Porsche offre il pacchetto Leichtbau per la 911 GT3 con pacchetto Touring. Il tetto, verniciato nel colore della vettura, così come lo stabilizzatore, i tiranti di accoppiamento e il campo di spinta sull'asse posteriore sono realizzati in Cfk. Il pacchetto comprende inoltre cerchi fucinati a struttura leggera in magnesio e rivestimenti delle porte a struttura leggera. La leva del cambio accorciata della 911 S/T viene utilizzata insieme al cambio manuale sportivo GT di serie a sei marce. Una targhetta davanti alla leva del cambio con la scritta «Leichtbau» fa riferimento al pacchetto.

Il pacchetto Clubsport per l'uso su pista è disponibile senza sovrapprezzo per la 911 GT3 con alettone posteriore. Comprende un roll bar a gabbia in acciaio imbullonato nella parte posteriore, una cintura di sicurezza a 6 punti per il conducente e un estintore a mano. Prevede come requisito i sedili sportivi avvolgenti a struttura leggera opzionali.

«La nuova 911 GT3 è diventata ancora più emozionante e personalizzata. Abbiamo lavorato su molti dettagli e l'abbiamo dotata di numerose caratteristiche richieste dai nostri clienti. Questo consente una personalizzazione della GT3 ancora più specifica in base all'uso previsto o alle preferenze del conducente», afferma Andreas Preuninger, responsabile delle vetture GT.

Un esclusivo cronografo paragonabile a una «vettura sportiva da polso»

In esclusiva per i proprietari della 911 GT3 e della 911 GT3 con pacchetto Touring, Porsche Design presenta uno straordinario orologio che trasferisce sul polso il design e la

performance della vettura sportiva. Il cronografo 911 GT3 e il cronografo 911 GT3 Touring sono dotati del preciso calibro Porsche Design WERK 01.200, con certificazione COSC e funzione Flyback. La cassa in titanio ultraleggero, con rivestimento opzionale in carburo di titanio nero, coniuga il design delle auto sportive con le caratteristiche della moderna arte orologiaia.

Il quadrante ispirato al design della GT3, con accenti gialli e struttura esagonale, richiama il quadro strumenti della vettura, mentre il rotore di carica riprende il motivo dei cerchi della GT3. La ghiera del quadrante è disponibile in tutti i colori degli esterni della 911 GT3 e del pacchetto Touring, nonché nelle tonalità del programma «Colore su campione». Anche il cinturino, realizzato utilizzando cuoio e filo per cuciture originali uguali a quelli degli interni Porsche, è abbinato alla rispettiva configurazione della vettura.

Nuova parte anteriore e posteriore

La nuova Porsche 911 GT3 non è mai stata così idonea per il motorsport come adesso. I perfezionamenti della serie 911 consentono di migliorare ulteriormente il concetto di aerodinamica e dell'aria di raffreddamento della 911 GT3. L'obiettivo è sempre quello di ottenere la migliore riduzione possibile della portanza con la minore resistenza aerodinamica possibile.

I proiettori principali a LED a matrice di nuova concezione della 911, con la tipica configurazione delle luci a 4 punti, integrano tutte le funzioni di illuminazione. A richiesta, un anello d'accento bianco circonda il proiettore principale. Nella parte anteriore non ci sono gruppi ottici anteriori separati. Questo permette di ampliare la superficie di ingresso d'aria, che caratterizza il design e la funzionalità del frontale con contorni chiari e marcati, fornendo ai freni anteriori e ai radiatori anteriori dell'attuatore ancora più aria di raffreddamento. L'aria fuoriesce attraverso l'uscita dell'aria nel cofano anteriore come aria di scarico. Allo stesso tempo viene ridotta la portanza sull'asse anteriore. Come di consueto nel motorsport, la forma segue la funzione. I bracci longitudinali aerodinamici sull'asse anteriore migliorano ulteriormente l'aerodinamica della 911 GT3. Riducono le turbolenze nei passaruota anteriori fortemente aerati, soprattutto alle alte velocità. La 911 GT3 adotta la forma a goccia dei componenti della 911 GT3 RS.

Anche lo spoilerino anteriore completamente rielaborato si basa sul principio fondamentale della performance funzionale. Insieme al profilo modificato del diffusore anteriore, riduce la portanza sull'asse anteriore. Combinati alle ottimizzazioni dei rivestimenti del sottoscocca, questi interventi migliorano il flusso del sottoscocca e l'equilibrio aerodinamico della vettura sportiva. Come per il modello precedente, sono presenti scarichi aria aggiuntivi nello scudo paraurti posteriore. Il cofano posteriore ridisegnato migliora ulteriormente l'afflusso di aria di raffreddamento al propulsore.

Un elemento centrale inconfondibile della 911 GT3 è l'alettone posteriore fisso verniciato nel colore della vettura. Rimane un componente chiave del concetto aerodinamico e allo stesso tempo un simbolo pregnante della vicinanza al motorsport della 911 GT3. I sideplate

riconfigurati sono leggermente inclinati verso l'esterno e anch'essi verniciati nel colore della vettura.

Silhouette elegante: 911 GT3 con pacchetto Touring

La 911 GT3 con pacchetto Touring non ha un alettone posteriore fisso. Al suo posto viene utilizzato lo spoiler posteriore estraibile della Carrera con un bordo d'uscita definito, il cosiddetto Gurney Flap. Insieme alle modifiche apportate alla parte anteriore e al sottoscocca, garantisce un equilibrio eccellente. La 911 GT3 con pacchetto Touring, una vettura sportiva idonea all'uso quotidiano per un piacere di guida entusiasmante, presenta la silhouette elegante e classica della 911.

L'unicità della 911 GT3 con pacchetto Touring si manifesta in ulteriori dettagli: le eleganti cornici dei finestrini laterali in argento aggiungono un tocco di eleganza. Sopra il motore, la 911 GT3 con pacchetto Touring presenta una griglia del cofano posteriore con la scritta «GT3 touring», appositamente progettata per questa variante del modello. In cambio è stata rimossa la denominazione del modello sotto la scritta «PORSCHE» nella parte posteriore, che inoltre mostra una geometria delle lamelle specifica.

Come di consueto per Porsche, la carrozzeria dispone a scelta delle gamme di colori dai mondi cromatici Legends, Dreams, Shades e Contrasts. Legends comprende per la 911 GT3 gli apprezzati colori classici verde Oak metallizzato Neo e grigio ardesia Neo. Dreams offre colori vivaci e brillanti come blu genziana e giallo Cartagena metallizzato. Shades, invece, offre colori eleganti e tenui come grigio vulcano metallizzato, mentre Contrasts comprende i colori bianco e nero.

Sono disponibili anche i programmi «Colore su campione» e «Colore su campione Plus» di Porsche Exclusive Manufaktur. Questi consentono di configurare un'ampia gamma di ulteriori colori, fino al colore personale desiderato. Attualmente sono disponibili oltre 120 tonalità. Porsche aumenterà significativamente la portata di questo optional esclusivo a partire dalla seconda metà del 2025.

Una struttura leggera coerente in tutto e per tutto

La struttura leggera intelligente è uno dei principi fondamentali del motorsport e pertanto una delle caratteristiche centrali di tutti i modelli Porsche GT. La massa di una vettura sportiva è direttamente correlata alla performance. Nella configurazione più leggera con pacchetto Touring, cambio manuale sportivo GT a sei marce e pacchetto Leichtbau, la 911 GT3 pesa 1.420 chilogrammi e raggiunge un rapporto peso/potenza di soli 2,8 kg/CV (3,8 kg/kW). Si tratta di un valore caratteristico delle vetture da corsa che rende la 911 GT3 uno dei modelli più leggeri e agili dell'attuale serie 911. E si percepisce in ogni curva.

La base di tutto questo è costituita da una struttura leggera in acciaio-alluminio e dall'uso coerente di componenti in CfK. Gli innesti in struttura leggera di serie comprendono il cofano anteriore in CfK e una batteria leggera agli ioni di litio da 40 Ah. Solo quest'ultima riduce il peso di circa 4 chilogrammi rispetto al modello precedente. Il vantaggio in peso dei sottili e robusti cerchi fucinati in lega leggera rispetto a quelli del modello precedente è invece di 1,5 chilogrammi. Misurano di serie 20 pollici sull'asse anteriore e 21 pollici sull'asse posteriore. Come di consueto per la 911 GT3, sono dotati di una chiusura centrale. Inoltre, la dotazione di serie comprende un impianto di scarico sportivo in acciaio inox particolarmente leggero con due terminali centrali in colore nero.

Su richiesta, la 911 GT3 può essere configurata per essere ancora più leggera e agile con gli innovativi sedili sportivi avvolgenti a struttura leggera, il pacchetto Leichtbau (solo 911 GT3 con pacchetto Touring) e il pacchetto Weissach (solo 911 GT3). Ciascun pacchetto comprende anche rivestimenti interni delle porte ridotti all'essenziale, maniglie tiraporte in CfK e reti portaoggetti nei pannelli porta.

Interni essenziali, sedili opzionali innovativi

Come vettura sportiva omologata per la strada, la 911 GT3 trasmette un autentico feeling da motorsport sia all'interno che all'esterno. Gli interni sono rifiniti in nero. Le superfici in carbonio a vista accentuano lo schema cromatico purista. Porsche riveste l'abitacolo della 911 GT3 con una combinazione di pelle e Race-Tex. Su richiesta, è possibile ampliare la gamma di superfici rivestite con materiali di alta qualità. La 911 GT3 è disponibile con cuciture decorative a contrasto in argento GT, rosso indiano o azzurro Shark.

La 911 GT3 con pacchetto Touring è dotata di serie di elementi in pelle nera: corona del volante, leva del cambio, poggiaabbraccia dei rivestimenti delle porte, coperchio del vano portaoggetti nella consolle centrale, maniglie tiraporte e sostegni laterali dei sedili sono rivestiti in pelle liscia. Le fasce centrali dei sedili sono rivestite in tessuto. Su richiesta, è possibile far rivestire in pelle altre superfici. Porsche offre a scelta cuciture decorative in colore nero o argento GT.

La 911 GT3 è dotata di serie del sedile sportivo Plus a regolazione elettrica (4 direzioni). Come optional, è disponibile il sedile sportivo Plus adattivo (18 direzioni), anch'esso regolabile elettricamente. Con la roll bar a gabbia opzionale e la disposizione standard a due posti senza sedili posteriori, il cruscotto della GT3 esprime una sportività senza compromessi. Per la prima volta, la 911 GT3 con pacchetto Touring offre la possibilità di configurare i sedili posteriori, trasformandola in una 2+2 posti.

Il guscio del nuovo sedile sportivo avvolgente a struttura leggera è realizzato in CfK e, rispetto al sedile sportivo Plus di serie, riduce il peso della vettura di circa sette-chilogrammi. Nel sedili sono integrati un airbag per il torace, una regolazione elettrica dell'altezza e una regolazione in direzione longitudinale manuale. L'imbottitura dei poggiatesta è rimovibile per facilitare l'utilizzo del casco. Il riscaldamento dei sedili è disponibile come optional. Il nuovo sedile sportivo avvolgente in struttura leggera può essere configurato per entrambi i modelli della 911 GT3.

Oltre alla dotazione specifica per la GT3, la 911 GT3 offre numerose innovazioni della serie, tra cui il vano per smartphone nella consolle centrale, che consente la ricarica wireless dello smartphone con potenza di 15 watt.

Cruscotto: ridotto all'essenziale

Performance e sportività ricoprono un ruolo primario nel cruscotto della 911 GT3. Una marcatura a ore 12 segnala la posizione centrale del volante sportivo. L'avviamento del motore avviene in modo tradizionale, ruotando il selettore rotante di accensione a sinistra del volante. L'intuitiva logica di comando «Porsche Driver Experience», di facile comprensione, pone l'asse del conducente al centro e raggruppa tutte le funzioni di guida essenziali direttamente intorno al volante. Questo ulteriore perfezionamento della logica dei comandi della 911 è particolarmente evidente nella GT3, più vicina al motorsport.

Parte della nuova logica dei comandi e di visualizzazione è il quadro strumenti, progettato come un display curvo da 12,6 pollici ad alta risoluzione. Come nel tipico stile del motorsport, al centro si trova il contagiri, di facile lettura grazie alla colorazione evidenziata. A seconda della modalità di visualizzazione, il regime limite di 9.000 giri/min si trova nella disposizione tradizionale oppure sulla marcatura a ore 12. La visualizzazione «Track Screen» visualizza in modo digitale a sinistra e a destra del contagiri solo i dati rilevanti per la guida, come pressione e temperatura degli pneumatici, pressione e temperatura dell'olio, livello del serbatoio e temperatura dell'acqua. Si aggiungono anche un indicatore di cambio marcia e il lampeggio del cambio, particolarmente importante per la guida su pista, perché suggerisce il cambio di marcia al regime ottimale del motore. Come di consueto, un touchscreen da 10,9 pollici in posizione centrale controlla tutte le funzioni del Porsche Communication Management.

Il cronometro analogico al centro della plancia portastrumenti fa parte del pacchetto Chrono e riprende lo schema cromatico a forte contrasto e di facile lettura del contagiri. Tramite Porsche Exclusive Manufaktur sono disponibili in alternativa i colori rosso indiano, blu artico e bianco.

Pacchetti: più dinamica per entrambi i modelli GT3

Per la prima volta, Porsche offre il pacchetto Weissach per la 911 GT3. Come già noto dalla 911 GT3 RS, il pacchetto interviene in modo ancora più incisivo per l'impiego su pista, riducendo il peso della vettura e rendendo la 911 particolarmente sportiva sia dal punto di vista tecnico che estetico. Le modifiche in struttura leggera comprendono carrozzeria, telaio e abitacolo. Pertanto, lo stabilizzatore posteriore, i tiranti di accoppiamento e il campo di spinta sull'asse posteriore sono realizzati in CfK. Oltre al cofano anteriore e all'alettone posteriore, anche il tetto è realizzato in CfK. I componenti sono verniciati nel colore della vettura e rifiniti con una striscia in carbonio a vista lucido.

Anche le piastre laterali dell'alettone posteriore, i semigusci superiori degli specchi retrovisori esterni, i triangoli di supporto dei retrovisori e gli airblade nella parte anteriore sono rifiniti in carbonio a vista. L'abitacolo è inoltre dotato di rivestimenti interni delle porte in struttura leggera con maniglia della porta in CfK e rete portaoggetti. Disponibili come optional, i cerchi in lega leggera di magnesio e i sedili sportivi avvolgenti a struttura leggera ribaltabili riducono ulteriormente il peso. In totale, la 911 risparmia circa 20 kg di peso. Su richiesta, è disponibile un roll bar a gabbia in acciaio imbullonato particolarmente leggero, realizzato in CfK.

Come di consueto, il pacchetto Clubsport è disponibile senza sovrapprezzo per la 911 GT3 ed è un requisito fondamentale per l'uso della vettura sportivi su circuito. Il pacchetto comprende un roll bar a gabbia in acciaio imbullonato posto dietro la fila di sedili. Il pacchetto comprende anche una cintura di sicurezza a 6 punti per il sedile del conducente e un estintore portatile impiegato nel motorsport (agente estinguente da 2 kg FX G-TEC). Il pacchetto Clubsport prevede come requisito i sedili sportivi avvolgenti a struttura leggera opzionali.

Pacchetto Leichtbau per GT3 con pacchetto Touring

Il pacchetto Leichtbau è invece disponibile per la 911 GT3 con pacchetto Touring. Aumenta il piacere e la dinamica di guida consentendo un comportamento di guida particolarmente agile e diretto grazie a una struttura leggera coerente in tutto e per tutto. Oltre al cofano anteriore a struttura leggera di serie, sono realizzati in CfK il tetto verniciato nel colore della

vettura, lo stabilizzatore dell'asse posteriore, compresi i tiranti di accoppiamento e il campo di spinta. Anche i cerchi fucinati a struttura leggera in magnesio sono parte integrante del pacchetto, così come i rivestimenti interni delle porte ridotti all'essenziale, con maniglia in CfK e rete portaoggetti. Pertanto, il pacchetto Leichtbau riduce il peso complessivo della vettura sportiva di circa 20 chilogrammi. In combinazione con il cambio manuale sportivo GT a 6 marce, il pacchetto Leichtbau comprende anche la leva del cambio accorciata ripresa dalla 911 S/T. Davanti alla leva del cambio o alla leva selettore una targhetta con la scritta «Leichtbau» fa riferimento al peso ottimizzato della vettura.

Regimi elevati, rapporto di trasmissione corto

L'attuatore è il punto di forza tecnico e coinvolgente della 911 GT3. Il motore boxer aspirato da 4,0 litri, con una potenza nominale di 375 kW (510 CV) e una coppia massima di 450 newton metri, si basa su un modello sviluppato per il mondo del motorsport. Per l'uso su strada sono state necessarie solo poche modifiche. Il motore a sei cilindri dispone di sei valvole a farfalla singola. Un sistema di lubrificazione a carter secco con pompa a pressione completamente variabile e serbatoio dell'olio separato garantisce l'alimentazione dell'olio, particolarmente importante per un motore ad alte prestazioni. I cuscinetti della biella, fortemente sollecitati, vengono lubrificati direttamente dalla pompa dell'olio attraverso l'albero motore.

Per raggiungere l'impressionante regime limite di 9.000 giri/min, Porsche impiega leve a bilanciere rigide al posto di una regolazione idraulica del gioco delle valvole. Le bielle in titanio, i pistoni fucinati e l'alimentazione supplementare di olio attraverso l'albero motore assicurano stabilità alle alte velocità del pistone. Le pareti dei cilindri rivestite al plasma riducono l'attrito. Porsche integra nel motore aspirato della 911 GT3 due filtri antiparticolato e quattro catalizzatori. Il leggero impianto di scarico in acciaio inox con i due tipici terminali disposti al centro garantisce un sound impressionante anche in questo sistema di depurazione dei gas di scarico altamente efficace.

La 911 GT3 è dotata di serie di un cambio a doppia frizione Porsche a 7 marce (PDK) ed è disponibile come optional un cambio manuale sportivo GT a sei marce con funzione di accelerazione intermedia automatica commutabile («Auto Blip»). La 911 GT3 con pacchetto Touring dispone invece di cambio manuale di serie e il PDK è disponibile come optional.

Mentre il cambio a doppia frizione Porsche consente valori di accelerazione ideali con tempi di innesto ottimizzati, il cambio manuale si concentra su un innesto di marcia estremamente breve e su un'interazione diretta tra conducente e attuatore e su massimo piacere di guida. Rispetto al cambio a doppia frizione Porsche, risparmia 17 kg di peso. Sia il cambio a doppia frizione Porsche sia il cambio manuale sportivo GT dispongono di un rapporto di trasmissione più corto dell'otto per cento rispetto al modello precedente. Questo garantisce

una maggiore agilità e briosità in tutte le marce e una maggiore dinamica avvertibile nel complesso.

L'obiettivo nello sviluppo di una GT3 è sempre quello di raggiungere un equilibrio ottimale tra performance e peso. Nella versione più leggera con cambio manuale sportivo a sei marce, ogni kilowatt del nuovo motore aspirato ad alte prestazioni sposta solo 3,8 chilogrammi di peso (2,8 kg/CV). La nuova 911 GT3 accelera da 0 a 100 km/h in 3,4 secondi (911 GT3 con pacchetto Touring: 3,9 secondi). La velocità massima è di 311 km/h (911 GT3 con pacchetto Touring: 313 km/h).

Asse anteriore con sospensione a doppi bracci trasversali con aerodinamica ottimizzata

Un comportamento di marcia tranquillo contribuisce a rendere più maneggevoli e maggiormente idonee all'uso quotidiano anche le vetture irriducibilmente sportive. Pertanto, Porsche ha riprogettato per la nuova 911 GT3 il limitatore di oscillazioni (bumpstop) degli assi a montante telescopico. Una forma più corta allunga la corsa lineare delle sospensioni sull'asse anteriore di 27 mm e sull'asse posteriore di 24 mm. Questo riduce le oscillazioni del carico sulle ruote e il comportamento di guida degli pneumatici, in modo particolarmente evidente nei tratti autostradali veloci e ondulati o durante il transito su cordoli o tratti ondulati del circuito.

Porsche utilizza per la prima volta nell'asse anteriore della 911 GT3 dei bracci oscillanti aerodinamici speciali. Il principio è quello della 911 GT3 RS collaudata su pista. Con un profilo a goccia di forma aerodinamica, i bracci trasversali inferiori ottimizzano il movimento dell'aria nei passaruota fortemente aerati. In questo modo, riducono la portanza e dirigono l'aria verso i freni dell'asse anteriore in modo mirato per raffreddarli.

La nuova 911 GT3 riprende dalla 911 GT3 RS anche il cosiddetto sistema Anti Dive: il giunto sferico anteriore del braccio longitudinale inferiore sull'asse anteriore della 911 GT3 RS è stato spostato verso il basso e, di conseguenza, il braccio longitudinale è più ripido. Quando si frena, si crea dunque una coppia di azionamento che contrasta la compressione e riduce notevolmente il movimento di beccheggio della vettura.

Freni, ruote e cerchi

Il dimensionamento dell'impianto frenante della Porsche 911 GT3 riflette la sua configurazione come auto da pista omologata per la strada e le sue prestazioni elevate. L'impianto frenante di serie è costituito da dischi dei freni con diametro di 408 millimetri sull'asse anteriore e di 380 millimetri sull'asse posteriore. I dischi sono costituiti da anelli d'attrito in ghisa grigia e pinze freno in alluminio.

Come di consueto per Porsche, è disponibile come optional un freno in ceramica, che si contraddistingue soprattutto per l'elevata resistenza termica e la massa ridotta: i dischi dei freni pesano circa la metà di quelli in ghisa grigia. Ne risulta un peso più contenuto delle masse non sospese che migliora notevolmente le caratteristiche di guida. I dischi del freno Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) misurano 410 millimetri sull'asse anteriore e 390 millimetri sull'asse posteriore.

La 911 GT3 è dotata di serie di cerchi fucinati in lega leggera con chiusura centrale (20 pollici sull'asse anteriore, 21 pollici sull'asse posteriore). Sono disponibili in sei varianti di colore. Il cerchio fucinato a struttura leggera in magnesio con dimensioni identiche, incluso nel pacchetto Leichtbau e come optional per il pacchetto Weissach, è disponibile in quattro varianti di colore. Rispetto al set di cerchi di serie risparmia un totale di nove chilogrammi.

Porsche monta di serie pneumatici Ultra High Performance (UHP) di dimensioni 255/35 ZR 20 sull'asse anteriore e 315/30 ZR 21 sull'asse posteriore, che garantiscono un'elevata stabilità di marcia, anche in curva, nonché un'aderenza ottimale e caratteristiche sul bagnato migliori rispetto al modello precedente. Sono disponibili anche pneumatici speciali da pista con omologazione stradale. Una speciale miscela del battistrada e un profilo speciale con superficie simile alle gomme slick migliorano ulteriormente l'aderenza sul fondo stradale asciutto. Gli pneumatici possono essere ordinati presso il centro di vendita ufficiale degli accessori Porsche.

Storia: 911 GT3

25° anniversario della Porsche 911 GT3

L'era della 911 GT3 inizia nel marzo 1999 con la presentazione del nuovo modello al Salone dell'Auto di Ginevra. Come auto da pista omologata per la strada sostituisce l'iconica 911 Carrera RS e costituisce pertanto l'interfaccia tra la produzione di serie e il motorsport nella gamma di modelli 911.

Da allora, la 911 dalle linee essenziali e autentiche, entusiasma una folta schiera di fan appassionati. Il concetto della 911 GT3 prevede che l'esperienza e gli sviluppi provenienti dal motorsport confluiscono il più direttamente possibile nella produzione di serie. Il motivo è semplice: la maggior parte di tutte le 911 GT3 finora costruite viene regolarmente utilizzata su pista. Grazie alla forza innovativa tipica di Porsche, la 911 GT3 si spinge costantemente verso nuove dimensioni grazie a continui miglioramenti delle prestazioni.

La prima 911 GT3 basata sulla generazione di modelli 996.1 sviluppa nel 1999 ben 100 CV per litro. Il suo motore aspirato da 3,6 litri sviluppa 265 kW (360 CV) e offre una coppia a 370 Nm. La vettura sportiva raggiunge un massimo di 7.800 giri/min e una velocità massima di 302 km/h (accelerazione 0–100 km/h: 4,8 s). È la prima vettura di serie omologata per l'uso su strada a completare l'Anello Nord del Nürburgring in meno di otto minuti.

Nel 2003 segue l'aggiornamento della serie 996, riconoscibile per il nuovo alettone posteriore, i nuovi cerchi e i nuovi fari. Questi componenti la distinguono maggiormente dai modelli Carrera della serie. La potenza aumenta a 280 kW (381 CV), la velocità massima e l'accelerazione migliorano (306 km/h e 4,5 s). La novità principale è il freno Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disponibile per la prima volta come optional, che riduce le masse non sospese di 18 chilogrammi.

Con il cambio di modello per il passaggio alla generazione 997 nel 2006, la 911 GT3 si evolve in modo significativo sia dal punto di vista tecnico che estetico. Una innovazione decisiva è il Porsche Active Suspension Management (PASM) di serie quale primo telaio adattivo introdotto nella vettura sportiva. Il motore boxer da 3,6 litri, completamente rielaborato, sviluppa ora 305 kW (415 CV) e una coppia massima di 405 newton metri. Anche l'aerodinamica migliora grazie a un nuovo spoiler sul frontale e a un nuovo alettone

posteriore monopezzo. La velocità massima sale a 312 km/h e la nuova GT3 scatta da 0 a 100 km/h in 4,3 secondi.

La rivisitazione della serie del 2009 fa aumentare ancora una volta le prestazioni della 911 GT3. La cilindrata del motore aspirato è ora di 3,8 litri e il motore raggiunge regimi fino a 8.500 giri/min. Ne risulta un aumento della potenza a 320 kW (435 CV). Porsche migliora ancora una volta il design dell'alettone posteriore e le prestazioni: l'accelerazione a 100 km/h è ora possibile in 4,1 secondi, la velocità massima è di 312 km/h. La chiusura centrale di serie dei cerchi è un extra emozionante. A lungo termine, diventa uno dei tratti distintivi della 911 GT3.

Il passaggio alla generazione 991.1 nel 2013 rappresenta un significativo passo avanti in termini di dinamica: nonostante la Porsche 911 migliori notevolmente, diviene ancora più leggera e agile. Dotata per la prima volta di un cambio a doppia frizione a sette marce e di un asse posteriore sterzante, la 911 GT3 riduce notevolmente i tempi sul giro rispetto ai modelli precedenti. Questo si riflette anche nell'accelerazione più rapida (0–100 km/h: 3,5 s) e nella maggiore velocità massima (315 km/h). Il nuovo motore aspirato da 3,8 litri, che per la prima volta non si basa più sul leggendario motore Mezger, sviluppa 350 kW (450 CV).

Con l'aggiornamento del modello della generazione 991 (2017), la 911 GT3 dispone nuovamente di un motore aspirato di nuova concezione, ora con cilindrata di 4 litri. La potenza aumenta a 368 kW (500 CV). Mentre le prestazioni di guida migliorano solo moderatamente (0–100 km/h: 3,4 s; V_{max} : 318 km/h), Porsche introduce un cambiamento importante: grazie al pacchetto Touring, per la prima volta disponibile, la 911 GT3 presenta caratteristiche completamente nuove che la rendono idonea all'uso quotidiano. Questa configurazione rinuncia all'alettone posteriore che caratterizza il modello. Inoltre, in risposta a numerose richieste dei clienti, è disponibile un cambio manuale sportivo GT che intensifica il legame tra vettura e conducente.

Passando alla generazione 992, Porsche si concentra nuovamente sul miglioramento della maneggevolezza su circuito. La 911 GT3 riprende una serie di perfezionamenti tecnici dal modello per il motorsport 911 RSR: l'asse anteriore con sospensione a doppi bracci trasversali, un alettone posteriore a collo di cigno regolabile in quattro posizioni, un diffusore

posteriore con aerodinamica ottimizzata, nonché un diffusore anteriore regolabile. La potenza aumenta a 375 kW (510 CV). Come risultato, per la prima volta, la 911 GT3 percorre l'impegnativo Anello Nord del Nürburgring in meno di sette minuti.

Con il passaggio alla generazione 992.2 (2024), Porsche diversifica ulteriormente le varianti della 911 GT3. Per la prima volta, con il pacchetto Touring sono disponibili per la 911 GT3 i sedili posteriori e un pacchetto Leichtbau. Come optional, nella 911 GT3 può essere integrato il pacchetto Weissach. Entrambi i modelli sono dotati di serie di interventi aerodinamici in precedenza riservati alla 911 GT3 RS. La 911 GT3 continua così a perseguire in modo innovativo e intenso la linea ideale per coniugare l'uso quotidiano e quello su pista.

In esclusiva: il cronografo 911 GT3 e 911 GT3 con pacchetto Touring

La vettura sportiva da polso

Il cronografo 911 GT3 o 911 GT3 con pacchetto Touring è l'immagine sportiva ed elegante della vettura sportiva da polso. Porsche sviluppa contemporaneamente la vettura sportiva e l'orologio esclusivo perfettamente coordinato. Tutti gli orologi Porsche vengono realizzati nella manifattura orologiera svizzera Porsche di Soletta, fondata nel 2014.

A seconda del modello, la cassa del cronografo 911 GT3 o 911 GT3 con pacchetto Touring è in titanio o in titanio con rivestimento in carburo di titanio nero. Il cinturino in vera pelle Porsche e le cuciture decorative sono nel colore dell'allestimento della vettura. Il quadrante riprende il design dell'orologio Sport Chrono dal quadro strumenti della vettura sportiva e presenta una nuova struttura esagonale con il colore esterno della vettura sportiva. Gli indici sono evidenziati a rilievo.

Il cronografo 911 GT3 o 911 GT3 con pacchetto Touring è riservato esclusivamente ai proprietari della nuova 911 GT3 o 911 GT3 con pacchetto Touring. Entrambe le varianti sono dotate del calibro WERK 01.200 Porsche Design con certificazione COSC e di un rotore 911 GT3. I modelli con pacchetto Weissach sono invece dotati del rotore 911 GT3 Weissach. Nei dettagli somiglia ai cerchi della vettura, fino alla calotta del rotore con la scritta GT3 o lo stemma Porsche bicolore.

Il cronografo 911 GT3 o 911 GT3 con pacchetto Touring può essere ulteriormente personalizzato con un'incisione. Molto in voga in questo caso è, ad esempio, il numero di identificazione del veicolo (VIN).