

# Construit special pentru performanță: noul Porsche 911 GT3 RS

17/08/2022 Model sport de înaltă performanță cu aerodinamică inteligentă

Noul Porsche 911 GT3 RS nu are intenții ascunse: este proiectat fără compromisuri pentru performanțe maxime. Mașina sport de înaltă performanță, omologată pentru drumuri publice, de 386 kW (525 CP), profită din plin de tehnologia și conceptele preluate din motorsport. Dincolo de motorul aspirat natural, de turații mari, cu ADN de curse și construcție inteligentă ușoară, sistemele de răcire și cele aerodinamice sunt cele care leagă modelul 911 GT3 RS direct de 911 GT3 R.

Conceptul de radiator central inspirat din motorsport – baza aerodinamicii active

Baza pentru o creștere semnificativă a performanței este conceptul de radiator central – idee folosită pentru prima oară la 911 RSR, câștigător în clasa sa la Le Mans și, ulterior, la 911 GT3 R. În loc de formatul cu trei radiatoare de la mașinile anterioare, noul 911 GT3 RS se bazează pe un radiator central, înclinat, în botul mașinii, poziționat acolo unde, în cazul altor modele 911, se află portbagajul. Acest lucru a făcut posibilă utilizarea spațiului liber de pe laterale pentru a integra elementele aerodinamice active. Elementele permanent ajustabile ale eleronului din față și a celui din spate, care e format din două părți, în combinație cu o serie de alte măsuri aerodinamice, asigură 409 kg de forță deportantă la 200 km/h. Noul 911 GT3 RS generează de două ori mai multă forță deportantă decât predecesorul său din generația 991.2 și de trei ori mai mult decât un 911 GT3 actual. La 285 km/h, forța deportantă totală este de 860 kg.

Un sistem de reducere a rezistenței aerodinamice (DRS) este montat pentru prima oară pe un Porsche de serie. Pentru a obține o rezistență aerodinamică mai redusă și viteze mai mari pe porțiunile drepte ale pistei, DRS permite ca eleroanele să treacă la orizontală prin simpla apăsare a unui buton. Frânarea cu ajutorul eleroanelor este activată în timpul frânării de urgență, la viteze mari: elementele mobile din față și din spate sunt setate la maxim, creând un efect de decelerare aerodinamică, care susține frânarea roților.

Aspectul noului 911 GT3 RS este caracterizat de numărul mare de elemente aerodinamice funcționale. Cea mai proeminentă caracteristică a mașinii sport GT este eleronul din spate semnificativ mai mare, pe un suport de tip gât de lebădă. Eleronul spate este format dintr-o aripă principală fixă și un element superior, reglabil hidraulic. Pentru prima dată la un automobil de serie Porsche, marginea superioară a eleronului spate depășește înălțimea plafonului mașinii. În plus, partea din față a noului 911 GT3 RS nu mai are spoiler frontal, ci are în schimb un splitter care separă fluxurile de aer. Lamellele laterale direcționează cu precizie aerul spre exterior. Ventilația pasajelor roților din față este asigurată prin orificii pe aripile din față. Prizele din spatele roților din față, în stilul 911 GT1, câștigător de Le Mans, reduc presiunea dinamică în pasajele roților. Lamellele laterale din spatele prizelor asigură direcționarea aerului către lateralele vehiculului. Aerul din radiatorul central este preluat de două guri de admisie largi, de pe

capacul frontal. Aripioarele de pe acoperiș direcționează aerul spre exterior, asigurând temperaturi de admisie mai scăzute în spate. La noul 911 GT3 RS, orificiile panoului din spate sunt folosite exclusiv pentru a îmbunătăți aerodinamica și nu pentru a aspira aerul. De asemenea, pasajele roților din spate au o gură de admisie și o lamelă laterală, pentru un flux de aer optimizat. Difuzorul din spate vine de la 911 GT3 și a fost ușor adaptat.

#### Suspensie pe circuit reglabilă din cockpit

Chiar și suspensiei i se acordă atenție din punct de vedere aerodinamic. Pentru că pasajele roților noului 911 GT3 RS sunt supuse unor fluxuri de aer puternice, componentele suspensiei față cu braț dublu sunt proiectate cu profile în formă de lacrimă. Aceste legături eficiente din punct de vedere aerodinamic măresc forța deportantă pe puntea față cu aproximativ 40 kg la viteză maximă și sunt utilizate doar în motorsport. Datorită ecartamentului mai lat (cu 29 de milimetri mai lat decât 911 GT3), legăturile suspensiei față cu braț dublu sunt mai lungi.

Pentru a se asigura că echilibrul aerodinamic dintre punțile față și spate se menține chiar și la frânarea la viteze mari, inginerii au redus semnificativ tangajul la frânare. La noul 911 GT3 RS, articulația sferică frontală a brațului inferior al suspensiei a fost așezată mai jos pe puntea față. Suspensia spate cu brațe multiple a fost ajustată cu rate de arc modificate. De asemenea, sistemele de asistență pentru șofer și direcția de pe puntea spate au o configurație și mai dinamică.

911 GT3 RS are trei moduri de condus: Normal, Sport și Track. În modul Track, setările de bază pot fi ajustate individual. Printre altele, ratele de răspuns a amortizoarelor de pe punțile față și spate pot fi reglate separat în mai multe etape. Diferențialul spate poate fi reglat și prin comenzile rotative de pe volan. Acest lucru se realizează rapid și intuitiv cu un concept de operare și afișare împrumutat din motorsport: patru comenzi rotative individuale și un buton pentru sistemul de reducere a rezistenței aerodinamice (DRS) sunt amplasate pe volan. Aceste comenzi rotative sunt afișate clar prin grafice în panoul de instrumente în timpul procesului de reglare. 911 GT3 RS dispune și de afișajul special pentru circuit, deja familiar de la 911 GT3. Prin atingerea unui buton, șoferul poate reduce afișajele digitale de pe cele două ecrane laterale de șapte inchi strict la informații esențiale. Indicatoarele de schimbare a vitezelor din stânga și dreapta tuometrului analogic au fost, de asemenea, preluate de la GT3.

#### Motor boxer cu șase cilindri de patru litri cu turații mari

Motorul de 4,0 litri cu turație mare aspirat natural a fost optimizat în comparație cu 911 GT3. În primul rând, creșterea puterii până la 386 kW (525 CP) se realizează prin noi arbori cu came cu profilul camelor modificat. Sistemul de admisie cu o singură supapă și acționarea rigidă a supapelor sunt preluate din motorsport. Porsche Doppelkupplung (PDK) cu șapte trepte are un raport de transmisie general mai scurt decât 911 GT3. Prizele de aer de sub caroserie asigură faptul că transmisia poate rezista chiar și la sarcini extreme în timpul utilizării frecvente pe pistă. 911 GT3 RS accelerează de la zero la 100 km/h în 3,2 secunde și atinge o viteză maximă de 296 km/h în treapta a șaptea. Pe puntea față se folosesc frâne monobloc cu etrier fix din aluminiu, cu șase pistoane fiecare și discuri de frână cu diametrul de 408 mm. În comparație cu 911 GT3, diametrele pistoanelor au fost mărite de la 30 la 32 mm. În plus, grosimea discurilor a fost mărită de la 34 la 36 mm. Puntea spate continuă să fie echipată cu discuri de frână de 380 mm și frâne cu etrier fix cu patru pistoane. Frânele Porsche Ceramic Composite (PCCB)

disponibile opțional au discuri de 410 mm pe puntea față și discuri de 390 mm pe puntea spate. Noul 911 GT3 RS vine cu jante forjate din aliaj ușor cu blocare centrală. Anvelopele sportive autorizate pentru drumuri publice, care măsoară 275/35 R 20 în față și 335/30 R21 în spate, asigură un nivel ridicat de aderență mecanică.

#### Construcție ușoară până la capăt

Construcția ușoară a fost un principiu de bază al tuturor modelelor RS încă de la legendarul 911 Carrera RS 2.7. Datorită unei game de măsuri de construcție ușoară, cum ar fi utilizarea extensivă de polimeri armați cu fibră de carbon, 911 GT3 RS cântărește doar 1.450 kg (greutate proprie conform DIN), în ciuda multor componente mai mari. Ușile, aripile din față, plafonul și capacul frontal sunt fabricate din polimeri armați cu fibră de carbon. Aceștia sunt utilizați și la interior pentru scaunele standard.

#### Disponibil cu pachetele Clubsport și Weissach

Când vine vorba de interior, noua mașină sport GT este finisată în stilul specific RS: caracterizat de pielea neagră, finisajul Racetex și țesătura de carbon. 911 GT3 RS este disponibil cu pachetul Clubsport fără costuri suplimentare. Acesta include bară de răsturnare din oțel, stingător de incendiu de mână și centuri de siguranță în șase puncte pentru șofer. Pachetul Weissach, disponibil pentru un cost suplimentar, implică mult mai mult. Capota față, plafonul, lateralele eleronului spate și carcasa superioară a oglinzilor exterioare au un finisaj cu țesătură de carbon. Barele antiruliu din față și din spate, tijele de cuplare din spate și panoul de forfecare de pe puntea din spate sunt realizate din polimeri armați cu fibră de carbon și contribuie la o îmbunătățire suplimentară a dinamicii de conducere. Construită pentru prima dată din polimeri armați cu fibră de carbon, bara de răsturnare economisește aproximativ șase kilograme în comparație cu versiunea din oțel. Un alt punct culminant al pachetului Weissach sunt padelele PDK cu tehnologie magnet derivată din motorsport. Acest lucru face schimbările de viteză și mai dinamice datorită unui punct de presiune mai precis și a unui click clar. Cu pachetul Weissach sunt disponibile, opțional, roți forjate din magneziu, care economisesc încă opt kilograme. Noul 911 GT3 RS este disponibil pentru comandă acum în România, prețul începe de la 248.316,11 EUR, inclusiv TVA.

#### Cronograf exclusiv Porsche Design

Inspirată de motorsport – unde precizia maximă este esențială – fabrica de ceasuri Porsche din Solothurn, Elveția, a dezvoltat cronograful 911 GT3 RS. Ceasul mecanic este disponibil doar pentru proprietarii acestui model de mașini. Carcasa sa sablată este realizată din titan de culoare naturală sau negru și dispune de o coroană înșurubată. În interiorul ceasului se află cronograful mecanic Porsche Design, calibrul WERK 01.200, care a fost certificat COSC pentru precizia sa ridicată. Funcția flyback permite purtătorului să pornească, să oprească și să reseteze cel de-al doilea indicator cu o singură acțiune. Butoanele cronografului, cu gravuri cu laser "Start/Stop" și "Next Lap", dezvăluie că acest cronograf nu a fost creat doar pentru a indica ora. Pe lângă inovații, cum ar fi scara pulsometrului de pe ramă, se găsesc și multe caracteristici de design și materiale de la GT3 RS.

Informații suplimentare, materiale de film și fotografiile sunt disponibile pe: [newsroom.porsche.com](http://newsroom.porsche.com)

## 911 GT3 RS

NEDC: Consum mixt: 12,7 l/100 km; Emisii de CO2 mixte: 289 g/km

WLTP: Consum mixt: 13,4 l/100 km; Emisii de CO2 mixte: 305 g/km

Date de consum și emisii determinate în conformitate cu procedura de măsurare impusă de lege. Deoarece toate mașinile noi oferite de Porsche sunt omologate în conformitate cu WLTP, valorile NEDC sunt, prin urmare, derivate din valorile WLTP.

Informații suplimentare despre consumul oficial de combustibil și emisiile oficiale specifice de CO2 ale autoturismelor noi sunt disponibile în publicația intitulată „Orientări privind consumul de combustibil, emisiile de CO2 și consumul de energie al autoturismelor noi”, disponibilă gratuit la toate punctele de vânzare și de la DAT, Hellmuth-Hirth-Strasse 1, D-73760 Ostfildern.

### Date consum

**911 GT3 RS (WLTP)\*:** Fuel consumption combined: 13.2 l/100 km; CO<sub>2</sub> emissions combined: 299 g/km; CO<sub>2</sub> class: G

\*Informații suplimentare privind valorile oficiale referitoare la consumul de carburant și emisiile de CO2 specifice oficiale ale autoturismelor sunt disponibile în "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO<sub>2</sub>Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars) care este disponibil gratuit la reprezentanțele de vânzare, de la DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, [www.dat.de](http://www.dat.de)).

### Listă de linkuri

Link către acest articol

<https://newsroom.porsche.com/ro/ppdb/2022/08/construit-special-pentru-performan-noul-porsche-911-gt3-rs.html>

Pachet Media

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/30349797-d7a8-45d8-b780-c3f121d42cf9.zip>