

La nuova Porsche 911 GT3 RS non fa mistero del concetto che rappresenta: è progettata per ottenere le massime prestazioni senza compromessi.

Per una performance senza compromessi: la nuova Porsche 911 GT3 RS

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

17/08/2022 La nuova Porsche 911 GT3 RS non fa mistero del concetto che rappresenta: è progettata per ottenere le massime prestazioni senza compromessi.

In vista di tale obiettivo, questa sportiva ad alte prestazioni da 386 kW (525 CV), omologata per l'uso su strada, sfrutta con coerenza tecnologie e principi del motorsport. Oltre al motore aspirato ad alte prestazioni con DNA da corsa e a una struttura leggera intelligente, è soprattutto il concept di raffreddamento e aerodinamica a dimostrare la parentela diretta con la «sorella» attiva nel motorsport,

la 911 GT3 R.

Concept a radiatore centrale dal motorsport per un'aerodinamica attiva

La base per il significativo aumento delle prestazioni è il concept a radiatore centrale, utilizzato per la prima volta nella 911 RSR, vincitrice di classe a Le Mans, e successivamente nella 911 GT3 R. Al posto della configurazione precedente con tre radiatori, la nuova 911 GT3 RS si affida a un grande radiatore centrale posizionato obliquamente nella parte anteriore della vettura, dove, in altri modelli 911, si trova il vano bagagli. Grazie a questa misura è stato possibile utilizzare lo spazio liberato sulle fiancate per integrare elementi attivi per l'aerodinamica.

Gli elementi alari regolabili in continuo nella parte anteriore e nell'alettone posteriore diviso in due parti, in combinazione con numerosi altri accorgimenti aerodinamici, forniscono una deportanza totale di 409 chilogrammi a 200 km/h. Questo significa che la nuova 911 GT3 RS genera una pressione di contatto doppia rispetto al modello precedente (Tipo 991 II) e tripla nei confronti di una 911 GT3 attuale. A 285 km/h, la deportanza totale è pari a 860 kg.

Per la prima volta, un Drag Reduction System (DRS) è installato su una Porsche di serie. A vantaggio di una minore resistenza aerodinamica e di una maggiore velocità sui tratti di pista rettilinei, il DRS consente di appiattire le alette premendo un pulsante entro un intervallo operativo definito. In caso di frenata a fondo a velocità elevate, si attiva la funzione Airbrake: gli elementi alari anteriori e posteriori vengono impostati al massimo e creano così un effetto di decelerazione aerodinamica che supporta in modo significativo i freni delle ruote.

I numerosi elementi aerodinamici funzionali contraddistinguono il design della carrozzeria della nuova 911 GT3 RS. La caratteristica più evidente della vettura sportiva GT è l'alettone posteriore con sospensione a collo di cigno, accresciuto notevolmente in tutte le sue dimensioni. È formato dall'alettone principale fisso e da un elemento alare superiore, regolabile idraulicamente.

Per la prima volta su una vettura di serie Porsche, il bordo superiore dell'alettone posteriore è più alto del tetto. Inoltre, lo scudo paraurti frontale della 911 GT3 RS non è più dotato di spoiler frontale, bensì di un cosiddetto splitter anteriore per dividere l'aria, che scorre sopra e sotto. I sideblade dirigono l'aria verso l'esterno in modo mirato. La ventilazione dei passaruota anteriori avviene tramite aperture nei parafanghi (feritoie).

Prese d'aria dietro le ruote anteriori, nello stile dell'iconica 911 GT1 vincitrice a Le Mans, riducono la pressione dinamica nel passaruota. I sideblade dietro la presa d'aria assicurano che l'aria sia diretta verso il fianco della vettura. L'aria proveniente dal radiatore centrale fuoriesce attraverso grandi feritoie sul cofano anteriore. Le alette sul tetto dirigono l'aria verso l'esterno, garantendo temperature di aspirazione più fresche nella parte posteriore.

Le aperture nella fiancata laterale posteriore nella nuova 911 GT3 RS sono utilizzate esclusivamente per migliorare l'aerodinamica e non per aspirare aria di processo. Anche il passaruota posteriore presenta una presa d'aria e un sideblade per ottimizzare il flusso dell'aria. Il diffusore posteriore deriva dalla 911 GT3 ed è stato leggermente modificato.

Telaio da circuito adattabile dall'abitacolo

Il lavoro sui dettagli aerodinamici non si ferma nemmeno al telaio. Dato che il passaruota della nuova 911 GT3 RS è caratterizzato da un notevole flusso d'aria, i componenti dell'assale anteriore a doppi bracci oscillanti sono stati progettati come profili a goccia. Questi bracci oscillanti aerodinamici aumentano la deportanza di circa 40 chilogrammi sull'asse anteriore alla massima velocità e sono altrimenti utilizzati solo nel motorsport ad alto livello. A causa della carreggiata allargata (29 millimetri in più rispetto alla 911 GT3), anche nella sospensione anteriore i doppi bracci oscillanti sono di conseguenza più lunghi.

Per mantenere il bilanciamento della deportanza tra asse anteriore e posteriore anche in caso di frenata da velocità elevate, gli ingegneri del telaio hanno ridotto notevolmente il beccheggio (antidive). Sull'asse anteriore della 911 GT3 RS, lo snodo sferico anteriore del braccio longitudinale inferiore è stato quindi spostato verso il basso. Pure l'asse posteriore a bracci multipli è stato adeguato con costanti elastiche modificate. Anche i sistemi di assistenza alla guida e l'asse posteriore sterzante hanno qui un assetto più dinamico.

La 911 GT3 RS offre tre modalità di guida: Normal, Sport e Track. In modalità «Track», le impostazioni di base possono essere regolate individualmente. Tra le altre cose, è possibile regolare separatamente e in più fasi lo smorzamento in compressione e in estensione sull'asse anteriore e posteriore. Anche il differenziale posteriore autobloccante può essere regolato tramite manopole sul volante. Questo avviene in modo rapido e intuitivo grazie alla logica dei comandi e di visualizzazione anch'essa ripresa dal motorsport.

Sul volante sono presenti quattro manopole individuali e un pulsante per il Drag Reduction System (DRS). Durante il processo di regolazione, le manopole vengono ben visualizzate graficamente nella strumentazione. La 911 GT3 RS dispone inoltre della «Track screen», già nota dalla 911 GT3. Premendo un pulsante, il conducente può ridurre le visualizzazioni digitali sui due display laterali da sette pollici alle informazioni essenziali. Anche l'indicatore del cambio a sinistra e a destra del contagiri analogico è stato ripreso dalla GT3.

Motore boxer a sei cilindri da quattro litri con concept ad alte prestazioni

Il motore aspirato da quattro litri ad alte prestazioni è stato ulteriormente ottimizzato rispetto alla 911

GT3. L'aumento di potenza a 386 kW (525 CV) è ottenuto principalmente grazie a nuovi alberi a camme con profili modificati. L'impianto di aspirazione con valvole a farfalla singola e il comando valvola rigido derivano dal motorsport. Il cambio Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) a sette marce presenta un rapporto complessivo ridotto rispetto alla 911 GT3. Le prese d'aria nel sottoscocca assicurano che il cambio possa sostenere anche carichi estremi durante l'uso frequente in pista. La 911 GT3 RS accelera da zero a 100 km/h in 3,2 secondi e raggiunge una velocità massima di 296 km/h in settima marcia.

Sull'asse anteriore sono utilizzati freni monoblocco in alluminio a pinza fissa con sei pistoni ciascuno e dischi freno con diametro di 408 millimetri. Rispetto alla 911 GT3, il diametro dei pistoni è stato aumentato da 30 a 32 millimetri. Inoltre, lo spessore dei dischi è stato aumentato da 34 a 36 millimetri. L'asse posteriore continua ad avere dischi freno da 380 millimetri e pinze fisse a quattro pistoncini.

Il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disponibile come optional, presenta dischi da 410 millimetri sull'asse anteriore e da 390 millimetri sull'asse posteriore. Di serie, la nuova 911 GT3 RS monta cerchi in lega leggera fucinati con chiusura centrale. Gli pneumatici sportivi omologati per uso su strada, di dimensioni 275/35 R 20 anteriori e 335/30 R21 posteriori, garantiscono un elevato grado di aderenza meccanica.

Struttura leggera come principio base

Sin dalla presentazione della leggendaria 911 Carrera RS 2.7, la struttura leggera intelligente appartiene al principio base di tutti i modelli RS. Grazie a numerosi accorgimenti costruttivi in struttura leggera, come l'uso esteso di plastica rinforzata in fibra di carbonio (CfK), la 911 GT3 RS pesa solo 1.450 chilogrammi (peso a vuoto secondo DIN) nonostante i numerosi componenti ingranditi nelle dimensioni. Ad esempio, le porte, i parafanghi anteriori, il tetto e il cofano anteriore sono realizzati in CfK. Il CfK leggero è utilizzato anche negli interni, ad esempio nei sedili avvolgenti di serie.

Disponibile con i pacchetti Clubsport e Weissach

Nell'abitacolo, la nuova sportiva GT si presenta con il tipico stile RS: pelle nera, tessuto race-tex e carbonio a vista caratterizzano l'aspetto puristico e sportivo. Senza costi aggiuntivi, la 911 GT3 RS è disponibile con il pacchetto Clubsport, che include tra l'altro un roll-bar in acciaio, un estintore a mano e una cintura a sei punti per il lato guidatore.

Il pacchetto Weissach, disponibile a pagamento, è molto più esteso. Il cofano anteriore, il tetto, parti dell'alettone posteriore e il guscio superiore degli specchi retrovisori esterni sono rifiniti in carbonio a vista. Gli stabilizzatori anteriori e posteriori, i tiranti di accoppiamento posteriori e il campo di spinta sull'asse posteriore sono realizzati in CfK e contribuiscono a migliorare ulteriormente la dinamica di marcia. Il roll-bar, realizzato per la prima volta in CfK, consente di risparmiare circa sei chilogrammi di peso rispetto alla versione in acciaio.

Un altro punto forte del pacchetto Weissach sono i paddle del cambio PDK con tecnologia a magnete, derivati dal motorsport. Questo rende i cambi marcia ancora più sportivi, con un punto di pressione più preciso e un «clac» chiaramente percepibile. Come optional per il pacchetto Weissach sono disponibili cerchi fucinati in magnesio, che apportano un risparmio di peso di otto chilogrammi.

La nuova 911 GT3 RS è ordinabile da subito con un prezzo a partire da 278.500 CHF. Le consegne in Svizzera inizieranno a febbraio 2023. La clientela svizzera si avvantaggia di un prolungamento della garanzia (2 + 2) e dei contenuti del Porsche Swiss Package, che comprende le seguenti opzioni senza sovrapprezzo:* proiettori principali a LED a matrice oscurati incluso il Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), specchi retrovisori esterni e interno con dispositivo antiabbagliante automatico e sensore pioggia integrato, serbatoio carburante da 90 litri, Park Assistant posteriore con telecamera retromarcia, BOSE® Surround Sound-System.

Cronografo esclusivo Porsche Design

Ispirandosi alla mentalità del motorsport – dove la massima precisione è fondamentale – la manifattura orologiera Porsche di Soletta, in Svizzera, ha sviluppato il cronografo 911 GT3 RS. Questo orologio meccanico è riservato ai proprietari della vettura. La base è costituita da una cassa sabbiata in titanio naturale o nero con corona a vite. All'interno dell'orologio si trova il calibro cronografo meccanico Porsche Design WERK 01.200, certificato COSC per il suo elevato grado di precisione del movimento.

La cosiddetta funzione «Flyback» combina avvio, arresto e azzeramento in un'unica operazione. I pulsanti del cronografo, con incisioni al laser «Start/Stop» e «Next Lap», dimostrano che questo cronografo non si limita a indicare l'ora. Oltre a innovazioni, come la scala pulsometrica sulla lunetta, presenta numerose caratteristiche di design e materiali derivati dalla GT3 RS.

Info

* In occasione del cambio di anno modello sono possibili modifiche al prezzo, all'allestimento e ai contenuti del Porsche Swiss Package.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 GT3 RS (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 13.2 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 299 g/km; Stato [StandHeute]

911 GT3 (Modello precedente)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/220080_en_6000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/220023_en_6000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2022/products/porsche-911-gt3-rs-prima-mondiale-29438.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3aa96144-ef62-4660-a40d-9186822c2346.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart