



## 20 anni di Porsche 911 GT3

21/06/2019

**Nella primavera del 1999, Porsche presentava a Ginevra la prima 911 GT3, aprendo una volta per tutte il confine tra la pista e la strada. Dopo 20 anni, la puristica sportiva da strada ha più successo che mai.**

Con la presentazione della prima Porsche 911 GT3 al Salone di Ginevra nel marzo 1999, iniziava una nuova era per i guidatori più esigenti di auto sportive. Come nessun'altra Porsche 911, la GT3 portava il segno distintivo del reparto corse Porsche. Sviluppata dal due volte campione del mondo rally Walter Röhrl, dall'ingegnere di pista Roland Kussmaul e dagli specialisti del motorsport Porsche a Weissach, la Porsche 911 GT3 portava su strada un'agilità da circuito e prestazioni impressionanti. Da allora, la sportiva top omologata su strada è diventata ancora più veloce, precisa e dinamica a ogni nuova generazione – e con motore aspirato, cambio manuale e trazione posteriore, la Porsche 911 preferita da tutti i puristi.

Nel frattempo, le versioni da competizione della Porsche 911 GT3 hanno conquistato di slancio i circuiti del mondo, facendo ripetutamente la storia del motorsport. Oltre a innumerevoli vittorie di classe, la GT3 ha conseguito numerose vittorie assolute nelle grandi gare di durata, tra le altre, la 24 Ore di Spa, la

24 Ore di Daytona e la 24 Ore del Nürburgring, che ha vinto sette volte dal 2000. Anche la Porsche 911 RSR, che ha trionfato alla 24 Ore di Le Mans del 2018, si riallaccia alla 911 GT3. La ricetta di successo della Porsche 911 GT3 prevede infatti che l'esperienza e le innovazioni del motorsport siano sempre incluse nello sviluppo della successiva versione stradale. In nessun'altra vettura di serie prodotta in grandi numeri il collegamento con le corse è così stretto. Non c'è dunque da stupirsi che circa l'80 per cento di tutte le 911 GT3 costruite vengano regolarmente guidate su pista.

«Tutte le Porsche 911 GT3 sono innanzitutto le legittime discendenti della 911 RS 2.7, ovvero della Porsche 911 più sportiva e senza compromessi del suo tempo», ricorda Walter Röhrl in occasione dell'anniversario del modello. «E tutte le generazioni GT3, dal primo fino al modello attuale, sono estremamente emozionanti. Una Porsche 911 GT3 è una sportiva purosangue puristica che offre al guidatore la massima dinamica e mobilità. È più che logico che le GT3, nelle loro varie versioni, siano assolutamente adatte per gareggiare e siano da decenni dei punti di riferimento nel motorsport GT».

Anche in Svizzera, la Porsche 911 GT3 ha raccolto un grande e fedele seguito sin dalla sua prima generazione – dopo tutto, con il suo concept in struttura leggera e la dinamica di marcia puristica, è la vettura sportiva perfetta anche per le strade ricche di curve delle Alpi. Dal 1999, Porsche ha venduto oltre 800 esemplari della 911 GT3 in Svizzera. La percentuale dell'ultima generazione nella serie 911 (991.1 e 991.2) è stata pari al 6 per cento (dal 2013 al 2018).

### **Dal circuito alla strada: la prima Porsche 911 GT3 del 1999**

Con la sua straordinaria tecnologia da corsa e una sportività senza compromessi, la Porsche 911 GT3 ha portato avanti poco prima del nuovo millennio quella tradizione che aveva avuto inizio negli anni '70 con la leggendaria Porsche 911 Carrera RS 2.7. All'epoca, gli sviluppatori hanno dimostrato che la struttura leggera e l'assetto regolato con precisione di tutti i componenti in pista sono più importanti di una maggiorazione della cilindrata e del numero di cilindri – e hanno portato questa filosofia con grande successo sulla strada per l'omologazione. Anche nello sviluppo della sportiva di punta della prima serie, la 996, della Noveundici raffreddata ad acqua, gli ingegneri di pista di Weissach sono stati in grado di sfruttare in pieno la loro esperienza nel motorsport. Per la prima volta, tuttavia, al modello non veniva data la denominazione «RS», che indicava le corse, bensì il nome GT3 – un riferimento alla classe GT, per cui erano previste le versioni motorsport del modello.

Il motore boxer a sei cilindri da 3,6 litri raffreddato ad acqua, utilizzato nella 911 GT3, si era già affermato a bordo della Porsche 911 GT1 vincitrice a Le Mans sotto le più gravose condizioni di gara, impressionando per i suoi componenti in titanio leggero e le dimensioni compatte, un funzionamento senza vibrazioni, riserve di potenza elevate e un fluido e corposo andamento della coppia. Il motore aspirato sviluppava 360 CV a 7.200 giri/min – esattamente 100 CV per litro – e dimostrava la sua forza di trazione con una coppia massima di 370 newton metri a 5.000 giri/min. Rispetto al modello precedente, la Porsche 911 Carrera RS serie 993, il motore non era però solo diventato molto più potente, ma anche più parsimonioso: in 100 chilometri consumava quasi un litro di benzina in meno.

Con il suo motore di nuovo sviluppo, la Porsche 911 GT3 accelerava in soli 4,8 secondi da 0 a 100

km/h, mentre da 0 a 200 km/h passavano 15,8 secondi. La velocità massima era di 302 km/h. Non sorprende pertanto che la Porsche 911 GT3 abbia guadagnato i suoi primi allori già prima del debutto a Ginevra: con Walter Röhrl al volante aveva percorso i 20,8 km dell'Anello Nord del Nürburgring in meno di otto minuti – definendo così un nuovo punto di riferimento per le auto sportive da strada.

Tuttavia, risultati così eccezionali furono resi possibili non solo dal motore boxer sperimentato nelle corse, ma anche grazie a un pacchetto globale e finemente equilibrato di innovazioni ingegneristiche: il cambio manuale a sei marce proveniva dalla Porsche 911 GT2, era stato adattato alle alte velocità e alle prestazioni del motore GT3 e aveva convinto perfino i piloti professionisti, poiché semplificava il cambio dei rapporti su diversi percorsi e la sostituzione delle parti soggette a usura, tenendo inoltre conto di un potenziale di riserva per versioni da corsa più potenti.

Per soddisfare le elevate esigenze in pista e garantire non solo una maneggevolezza precisa ma anche un elevato livello di sicurezza, il telaio era stato abbassato di circa 30 millimetri e notevolmente irrigidito. A seconda delle caratteristiche della pista, si potevano pure adattare le barre stabilizzatrici e le sospensioni da corsa e modificare la geometria degli assi per l'uso di pneumatici da gara. Mentre per la struttura della 911 GT3 gli sviluppatori avevano puntato sui materiali leggeri, lavorando con vetro sottile e plastica e rinunciando a tutti i comfort, rispetto alla 911 Carrera erano stati impiegati freni molto più grandi e rinforzati con pinze fisse a quattro pistoncini in monoblocco di alluminio, in grado di decelerare la vettura sportiva puristica in un modo così deciso che si poteva riscontrare altrimenti solo sulla 911 Turbo.

Seguendo la tradizione RS, la Porsche 911 GT3 rimase simile nell'aspetto al suo modello base, la Porsche 911 Carrera. Le sue origini nel mondo delle competizioni erano riconoscibili da un nuovo scudo paraurti frontale, minigonne laterali discrete, un alettone posteriore fisso, pinze freni rosse e cerchi in lega da 18 pollici Sport Design. Il guidatore utilizzava sedili sportivi a guscio in pelle, mentre il sedile posteriore era stato eliminato nell'ambito della riduzione del peso. Su richiesta, era possibile ordinare la propria 911 GT3 anche in versione Clubsport – che comprendeva, oltre a un roll-bar a gabbia imbullonato alla carrozzeria, rivestimenti dei sedili in materiale ignifugo, un interruttore generale della batteria e un estintore – e praticamente lanciarsi in pista direttamente dallo showroom.

A maggio 1999 i primi esemplari della Porsche 911 GT3 lasciavano lo stabilimento di produzione a Weissach. In quanto base per l'omologazione al motorsport, il nuovo modello fornì anche la piattaforma per il successo della 911 GT3 Cup e delle versioni da corsa di classe superiore 911 GT3 R, 911 GT3 RS e GT3 RSR che negli anni successivi avrebbero ottenuto grandi vittorie nei campionati monomarca e GT.

### **Un tocco alle viti di registrazione: la Porsche 911 GT3 del 2003 (996.2)**

Dopo il grande successo della prima Porsche 911 GT3, nella primavera del 2003 si presentò il successivo stadio evolutivo della sportiva da strada con DNA da corsa. Basata sulla versione facelift della Porsche 911 Carrera (996), la seconda GT3 era caratterizzata da un design rinnovato, proiettori riprogettati, un nuovo alettone posteriore e cerchi a raggi di nuova concezione. Tuttavia, i miglioramenti più significativi si trovavano sotto la carrozzeria, dove gli ingegneri di Weissach avevano

ampiamente rielaborato il motore boxer a sei cilindri da 3,6 litri, ridotto di conseguenza le masse in movimento e introdotto la nuova regolazione continua dell'albero a camme VarioCam. Come risultato, la GT3 portava su strada 21 CV di potenza in più, con la stessa cilindrata e un consumo di carburante stabile. La potenza era adesso di 381 CV a 7.400 giri/min, la coppia era cresciuta a 385 newton metri sempre però a 5.000 giri/min.

Al contempo, il motore era diventato ancora più entusiasmante: invece dei precedenti 7.800 giri/min, la centralina del motore escludeva l'acceleratore solo dopo aver raggiunto 8.200 giri/min. La nuova capacità di regime si rifletteva nelle prestazioni: per l'accelerazione da 0 a 100 km/h, la 911 GT3 aveva bisogno di solo 4,5 secondi, ovvero 0,3 secondi in meno rispetto al modello precedente. Anche l'ottimizzazione dell'aerodinamica si palesava nelle prestazioni, in quanto la velocità massima era adesso di 306 km/h e quindi perfino leggermente superiore a quella della Porsche 911 Turbo.

Per rendere il motore più agile alle alte velocità, gli ingegneri avevano tradotto in modo accorciato il cambio in quinta e sesta marcia, predisponendolo all'uso in gara con una lubrificazione a olio spray e un raffreddamento esterno della trasmissione. Era stato rielaborato anche il telaio sportivo, che con le sue ruote più larghe, ma più leggere, rendeva possibili accelerazioni longitudinali e laterali ancor più elevate. Inoltre, la nuova Porsche 911 GT3 utilizzava pneumatici appositamente sviluppati. Per contrastare la maggiore potenza del motore e il telaio più dinamico, i freni erano stati ulteriormente sviluppati e maggiorati. Su richiesta, era possibile ordinare la GT3 anche con il nuovo Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), particolarmente leggero e potente. Il pacchetto Clubsport era inoltre disponibile senza costi aggiuntivi.

### **Il modello puro: la Porsche 911 GT3 del 2006 (997.1)**

Al Salone di Ginevra del 2006, Porsche presentava la terza generazione della 911 GT3 come il modello più sportivo della nuova serie 911, la 997. Come base per tutte le auto da corsa prossime alle vetture di serie Porsche, la nuova GT3 puntava coerentemente sulla dinamica di marcia ed era stata completamente rielaborata dagli ingegneri di sviluppo a Weissach. La nuova 911 GT3 si presentava pertanto con un motore adatto alle corse e un telaio ad alte prestazioni, carrozzeria modificata e un pacchetto aerodinamico completo, senza per questo aver perso la sua idoneità senza pari all'uso quotidiano.

Il motore aspirato da 3,6 litri nel posteriore era stato completamente ottimizzato e sviluppava 415 CV a 7.600 giri/min, impressionando anche con una potenza per litro di 115,3 CV. La coppia massima era di 405 newton metri a 5.500 giri/min. Tramite l'uso della tecnologia da corsa e la nuova riduzione delle parti mobili, la risposta del motore era diventata ancor più spontanea. Il regime massimo della GT3 omologata su strada raggiungeva ormai gli 8.400 giri/min, mentre l'auto da corsa con la stessa motorizzazione si spingeva fino a 9.000 giri/min. Una lubrificazione a carter secco con serbatoio separato assicurava un'alimentazione dell'olio affidabile ai limiti, mentre la pompa dell'acqua e il radiatore erano stati aumentati per ottenere un carico termico inferiore.

A integrazione del motore brioso, gli ingegneri di pista avevano rielaborato il cambio a sei marce e

accorciato nuovamente i rapporti dalla seconda alla sesta marcia e aumentato i regimi di cambio, ottenendo di conseguenza una presa di forza migliore. Con questa messa a punto, la 911 GT3 accelerava da fermo a 100 km/h in 4,3 secondi e raggiungeva 160 km già dopo 8,7 secondi. La velocità massima era di 310 km/h. Una decelerazione corrispondente veniva assicurata da dischi freno con diametro di 350 mm e pinze a sei e quattro pistoncini su avantreno e retrotreno, mentre una nuova distribuzione della forza frenante all'inizio della frenata forniva maggior forza al retrotreno e quindi accorciava ancora lo spazio di frenata.

Per la prima volta, la Porsche 911 GT3 aveva un telaio attivo con il Porsche Active Suspension Management (PASM). Oltre alla regolazione di base, gli ammortizzatori potevano passare alla modalità Sport, riducendo i movimenti della struttura e aumentando la dinamica sui circuiti. Il telaio poteva inoltre essere regolato individualmente per l'uso in gara. Un Traction Control disattivabile, adattato dalla Carrera GT, assicurava intanto ancora più trazione su fondo bagnato. La 911 GT3 era significativamente migliorata anche nell'aerodinamica. Tramite un condotto di scarico ottimizzato del radiatore centrale, un sottoscocca rivestito e un nuovo alettone posteriore, la sportiva da strada raggiungeva un notevole coefficiente aerodinamico  $c_x$  di 0,29. Nell'abitacolo, i sedili sportivi venivano rivestiti in Alcantara di serie. Il pacchetto Clubsport per l'uso nel motorsport continuava a essere offerto senza sovrapprezzo.

Accanto alla versione stradale, Porsche spediva in pista due auto da corsa – la 911 GT3 Cup per i campionati monomarca e le partecipazioni a competizioni GT, nonché la 911 GT3 RSR concepita su misura per la classe Gran Turismo Sport, prossima alle vetture di serie.

### **Il trionfo dell'aerodinamica: la Porsche 911 GT3 del 2009 (997.2)**

Anche per lo sviluppo della quarta generazione della Porsche 911 GT3, presentata nel marzo 2009 al Salone di Ginevra, gli ingegneri erano stati in grado di migliorare significativamente le prestazioni e l'agilità della 911 più sportiva a motore aspirato. Più potente, più veloce, più precisa: così si presentava la nuova 911 GT3 ai suoi futuri proprietari. La potenza del motore aspirato a sei cilindri era stata aumentata di un notevole 20 per cento; con una cilindrata di 3,8 litri, l'aggregato sviluppava 435 CV a 7.600 giri/min e generava 430 newton metri a 6.250 giri/min. Il regime massimo era fissato ora a 8.500 giri/min.

L'aumento della coppia nella gamma media di regimi rendeva la nuova 911 GT3 non solo più potente, ma anche nettamente più adatta all'uso quotidiano. Anche le prestazioni della 911 GT3 erano cresciute ulteriormente, l'accelerazione da 0 a 100 km/h richiedeva 4,1 secondi e la velocità di 160 km/h veniva raggiunta dopo 8,2 secondi, mentre la velocità massima era di 312 km/h. Al contempo, il consumo medio e le emissioni erano state ridotte.

Ma ancor più impressionanti dello sviluppo del motore da corsa erano le numerose modifiche aerodinamiche: un alettone posteriore fisso con sideplate – su cui spiccava il numero dei litri, con riferimento alla leggendaria 911 RS 3.8 del 1993 – interamente riprogettato, un sottoscocca completamente rivestito e una carrozzeria ribassata di 300 millimetri rispetto alla 911 Carrera conferivano alla nuova 911 GT3 non solo un nuovo e marcato aspetto, ma accrescevano anche il carico

aerodinamico così nettamente che, rispetto al modello precedente di solo tre anni prima, la pressione di contatto più che raddoppiava. L'aumento di aderenza e stabilità era particolarmente evidente durante le gare. Le nuove prese d'aria tra i proiettori Bi-Xenon – per la prima volta di serie – e la parte posteriore ridisegnata segnalavano anche l'ottimizzazione del bilancio termico nella nuova 911 GT3.

Come di consueto, la trasmissione della 911 GT3 era ancora esclusivamente realizzata tramite un cambio manuale a sei marce, il cui rapporto era del 22 per cento più corto rispetto alla 911 Carrera – e quindi pressoché fatto appositamente per l'uso su circuito. Un altro obiettivo del lavoro di sviluppo era stato l'aumento della dinamica di marcia mantenendo un peso complessivo di 1.395 chilogrammi. La soluzione venne fornita da una variante particolarmente sportiva del Porsche Stability Management PSM, dotata di una tale velocità di reazione che persino i piloti professionisti ottenevano tempi sul giro più veloci con il PSM attivato. La regolazione della dinamica trasversale Stability Control (SC) e il Traction Control (TC) potevano essere disattivati dal guidatore premendo semplicemente un pulsante.

Il telaio PASM attivo della 911 GT3 permetteva inoltre agli ingegneri Porsche di regolare le molle e le barre stabilizzatrici più rigidamente, offrendo così una manovrabilità ancora più precisa nella modalità sportiva PASM. A seconda del comportamento in marcia, del fondo e della velocità, la regolazione del telaio sportivo veniva modificata in modo talmente preciso che, in realtà, con la 911 GT3 era come avere due auto assieme: una sportiva da strada adatta all'uso quotidiano e una vettura da motorsport senza compromessi. Grazie al sistema di supporti motore attivi PADM, disponibile su richiesta per la prima volta, la nuova Porsche 911 GT3 diventava ancora più stabile. Il sistema PADM contrastava sul circuito gli impulsi della massa del motore e quindi migliorava in modo significativo la competitività.

Di serie, la Porsche montava ora cerchi particolarmente leggeri con un'innovativa chiusura centrale che in precedenza erano stati riservati solo alle auto da corsa e a modelli speciali come la Porsche Carrera GT, e pneumatici Ultra High Performance appositamente sviluppati per l'uso in pista, con un sistema di monitoraggio della pressione dei pneumatici permanente. Per la prima volta, sulla 911 GT3 venivano utilizzati anche dischi freno compositi maggiorati che influivano positivamente sul peso complessivo e consentivano di sostenere la frenata più a lungo nel tempo grazie a una migliore ventilazione. Su richiesta, era inoltre disponibile una versione esclusiva dell'impianto frenante in carboceramica PCCB.

Nell'abitacolo, i guidatori potevano apprezzare un nuovo volante a tre razze, un ampio allestimento in pelle e Alcantara, sedili sportivi con airbag per il torace e un nuovo sistema audio con schermo da 5 pollici. Nella lista degli optional aveva intanto fatto il suo ingresso la digitalizzazione: oltre a un sistema di navigazione e audio con cambio CD/DVD, era disponibile anche un modulo telefono con interfaccia Bluetooth e ricevitore cordless.

### **Pole position per l'anniversario: la Porsche 911 GT3 del 2013 (991.1)**

Puntualmente per il 50° compleanno della Porsche 911, la quinta generazione della 911 GT3 festeggiava la propria anteprima mondiale al Salone di Ginevra del 2013. Porsche aveva già venduto ben 14.145 esemplari della versatile 911 GT3 a partire dal 1999 – con il nuovo modello, la GT3 doveva ora diventare ancor più popolare e conquistare una volta per tutte la pole position tra le vetture sportive

a motore aspirato: basandosi sulla serie 991 della 911, gli ingegneri avevano sviluppato una vettura sportiva e da corsa del tutto nuova che surclassava i modelli precedenti in ogni aspetto. Il motore a sei cilindri da 3,8 litri metteva in coerentemente pratica il principio di propulsione ad alte prestazioni e sviluppava 475 CV a 8.250 giri/min, la coppia massima di 440 newton metri era posta a 6.250 giri/min. Con un impressionante rapporto peso/potenza di 3,0 kg/CV e una potenza per litro da motorsport di 125 CV/l, la nuova 911 GT3 accelerava da 0 a 100 km/h in 3,5 secondi e raggiungeva una velocità massima di 315 km/h. Aveva percorso l'Anello Nord del Nürburgring in soli 7 minuti e 25 secondi prima del Salone di Ginevra – oltre mezzo minuto più veloce rispetto alla prima 911 GT3 nel suo record storico del 1999.

Sulla carta, il motore boxer della 911 GT3 proveniva dalla 911 Carrera S, ma a un esame più attento emergeva rapidamente che i due propulsori condividevano solo alcune parti. La maggior parte dei componenti – dalle bielle in titanio ai pistoni fucinati – erano stati adattati per la sportiva da strada capace di prestazioni da corsa o parimenti riprogettati per consentire il gravoso regime massimo di 9.000 giri/min. Le nuove testate con controllo del bilanciamento provenivano direttamente dalle corse e anche la lubrificazione a carter secco era stata ulteriormente migliorata, per tenere conto dell'alimentazione dell'olio nell'uso su circuito. Per la prima volta, i guidatori avevano anche l'opportunità di aumentare in modo percepibile la coppia media tra 3.000 e 4.000 giri/min, premendo un pulsante.

Mentre gli ingegneri erano rimasti fedeli al concept del motore aspirato, per la trasmissione della nuova Porsche 911 GT3 venne usato per la prima volta l'accoppiatore doppio PDK. Ispirato ai cambi manuali sequenziali del motorsport, il PDK profondamente modificato ha consentito un vero balzo in avanti in fatto di performance e dinamica. Da questo momento in poi, i guidatori ammirarono nel passaggio manuale alla marcia superiore un nuovo «cambio fulmineo» e tempi di risposta inferiori ai 100 millisecondi. Finora, solo i piloti professionisti avevano potuto apprezzare una cambiata così dinamica. La nuova funzione «Paddle-Neutral» del PDK consentiva inoltre ai guidatori di neutralizzare il sovrasterzo di una vettura nelle curve sul bagnato, tirando entrambi i paddle e sviluppando forze laterali supplementari. Al contempo, il sistema poteva anche essere usato per destabilizzare deliberatamente la parte posteriore del veicolo durante una sterzata dinamica – oppure per sospendere tutti i sistemi di controllo della dinamica di marcia per l'accelerazione da fermo.

Per aumentare l'agilità, la precisione di guida e la dinamica trasversale, gli ingegneri avevano integrato per la prima volta nella nuova Porsche 911 GT3 un asse posteriore sterzante attivo che a seconda della velocità sterzava in accordo o in opposizione con le ruote anteriori, conferendo così alla macchina la sensazione di un passo più corto con maggiore dinamica oppure di un passo più lungo con maggiore stabilità. Il pacchetto per la dinamica di marcia includeva da subito anche un bloccaggio trasversale meccanico dell'asse posteriore completamente automatico e controllato elettronicamente e un sistema di supporti motore attivi. Pure il telaio in alluminio era stato completamente riprogettato, ma rimaneva regolabile in altezza, carreggiata e campanatura. Il monitoraggio della stabilità PSM poteva essere disattivato in due fasi per l'uso su circuito, mentre il sistema di ammortizzatori variabili PASM aumentava ulteriormente la già impressionante inclinazione trasversale degli ammortizzatori adattivi. Di serie, la 911 GT3 montava nuove ruote in lega leggera fucinate da 20 pollici con chiusura centrale. Nel sistema di controllo degli pneumatici RDK era stata inoltre integrata una «modalità circuito».

Mentre la nuova vettura sportiva di punta si basava in gran parte sulla carrozzeria in acciaio e alluminio della 911 Carrera, i suoi paraurti frontali e posteriori erano stati ridisegnati. Inoltre, nell'asse posteriore superava in larghezza di 44 millimetri la 911 base di serie. Tuttavia, la caratteristica distintiva più marcata della 911 GT3 era il grande alettone posteriore fisso che contribuiva in modo significativo all'aerodinamica esemplare di questa sportiva versatile.

### **Nata a Flacht: la Porsche 911 GT3 del 2017 (991.2)**

Anche la sesta generazione della Porsche 911 GT3 ha celebrato la sua anteprima mondiale al Salone di Ginevra, questa meraviglia del motorsport è nata però sul circuito di sviluppo Porsche a Flacht, una frazione del villaggio svevo di Weissach, ormai famoso in tutto il mondo. Il nuovo modello prometteva prestazioni da motorsport, un uso sistematico della struttura leggera e una sensazione di guida genuina – un fattore da non sottovalutare in tempi di rapida evoluzione dell'automazione. Al centro del lavoro di sviluppo era stato posto il motore boxer a sei cilindri, la cui cilindrata era cresciuta fino a quattro litri e che consentiva una potenza massima di 500 CV a 8.250 giri/min. La coppia massima di 460 newton metri era disponibile a 6.000 giri/min.

Con il suo accoppiatore doppio PDK a sette marce, appositamente studiato per il motorsport, la nuova 911 GT3 accelerava a 100 km/h in 3,4 secondi e raggiungeva una velocità massima di 318 km/h. Per la gioia di tutti i puristi, la GT3 si poteva ora nuovamente ordinare con cambio manuale a sei marce, anche se in questo caso lo sprint da fermo a 100 km/h durava mezzo secondo in più. In compenso, la velocità massima del modello con cambio sportivo classico era di 320 km/h.

La nuova 911 GT3 era cresciuta di nuovo anche nella dinamica di marcia: operando in combinazione, il differenziale posteriore autobloccante attivo e i cuscinetti motore dinamici consentivano una agilità, stabilità e precisione quasi senza pari anche ai limiti raggiungibili in corsa. Un alettone posteriore in carbonio ulteriormente sviluppato e nuovi elementi in struttura leggera nella parte anteriore e posteriore avevano non solo un effetto positivo sul rapporto peso/potenza della 911 GT3, ma miglioravano pure il già impressionante equilibrio aerodinamico di questa sportiva da corsa puristica – e marcavano ancora di più il suo look.

All'interno, i guidatori ritrovavano il volante sportivo GT con diametro di 360 millimetri della Porsche 918 Spyder, mentre per i sedili erano disponibili tre opzioni: sedili sportivi Plus con regolazione completa elettrica, sedili sportivi a guscio con schienale regolabile e airbag integrato per il torace e sedili avvolgenti di plastica leggera rinforzata con fibra di carbonio in carbonio a vista. Anche la digitalizzazione faceva il suo ingresso con intelligenza sul cruscotto della 911 GT3: oltre a un modulo di navigazione con informazioni sul traffico in tempo reale e al modulo Concept Plus, nel Porsche Communication Management PCM era adesso presente di serie l'app Porsche Track Precision, con cui si potevano visualizzare, registrare e analizzare dati di marcia dettagliati sullo smartphone.

Che anche la sesta Porsche 911 GT3 rimanesse fedele alla tradizione dei modelli 911 da corsa, nonostante tutta la tecnologia digitale e le alte prestazioni, si è visto al Salone di Francoforte nell'autunno del 2017. In quell'occasione, Porsche ha presentato la 911 GT3 Touring, una versione

ancora più puristica della sportiva a motore aspirato, che sostituiva l'appariscente alettone posteriore fisso con uno spoiler estraibile e rinunciava all'oscuramento dei gruppi ottici anteriori e posteriori, trasformandosi così in un vero «lupo travestito da agnello». A questa curata essenzialità si adattava anche la combinazione di cambio sportivo GT a 6 marce e volano a doppia massa che è stata accolta con entusiasmo dai sostenitori della dinamica di marcia pura. Il nome «Touring» era poi anche un riferimento alla versione da strada della leggendaria Porsche 911 Carrera RS 2.7 degli anni '70.

E mentre a Weissach si lavora alla prossima generazione della Porsche 911 GT3 e i prototipi inanellano giri sul circuito di prova di Flacht, le sei generazioni precedenti della 911 puristica a motore aspirato vengono ricercate in tutto il mondo da piloti sportivi e collezionisti e guidate con entusiasmo. Dopotutto, la GT3 rappresenta come nessun altro modello la grande tradizione nel motorsport di Porsche, arrivata sulla strada quasi 50 anni fa con la prima RS e che ancora oggi lascia senza fiato il mondo delle auto sportive.

### **Testimonianze per i «20 anni di Porsche 911 GT3»**

#### **August Achleitner, responsabile Serie 911 dal 2001 al 2018**

«I modelli GT3 rappresentano il collegamento più stretto tra la serie 911 e il motorsport dal loro debutto con la 996. Una particolare importanza ha in questo senso la 996 GT3. Da un lato ha introdotto per prima il nome GT3 e dimostrato il suo tipico carattere di vettura a motore aspirato ad alte prestazioni. Dall'altro ha riportato la 911 alla sua giusta dimensione, dal momento che allora per certuni i modelli 996 apparivano 'troppo fiacchi' in confronto alle versioni precedenti raffreddate ad aria. Con ogni generazione, questa caratteristica è stata ulteriormente perfezionata. Nella serie 911 abbiamo preso in considerazione i requisiti per le versioni GT, incluse le varianti per il motorsport puro, già nella progettazione concettuale di una nuova generazione del modello».

#### **Walter Röhrl, ambasciatore del marchio Porsche:**

«Tutte le GT3 sono innanzitutto le legittime discendenti della 911 RS 2.7, ovvero della 911 più sportiva e senza compromessi del suo tempo. E tutte le generazioni GT3, dal primo fino al modello attuale, sono estremamente emozionanti. Una GT3 è una sportiva purosangue puristica che offre al guidatore la massima dinamica e mobilità. È più che logico che le GT3, nelle loro varie versioni, siano assolutamente adatte per gareggiare e siano da decenni dei punti di riferimento nel motorsport GT».

#### **Richard Lietz, pilota ufficiale Porsche**

«Sono con Porsche già da un po' di tempo e ho avuto la fortuna di guidare la 996 Cup. Questa è stata la mia prima auto da corsa Porsche, nella Supercup del 2001. A quel tempo c'erano ancora l'ABS e il cambio marcia, quindi si doveva innestare e dare un'accelerata intermedia. Nella 997, con cambio sequenziale, senza ABS mi sono sentito davvero a mio agio. L'esperienza che ho portato con me da allora è stata molto importante. La base per la mia carriera di pilota ufficiale sono state la 996 Cup e la 997 Cup – la scuola ideale per imporsi come pilota ufficiale».

#### **Sven Müller, pilota ufficiale Porsche**

«Ho guidato la GT3 Cup per la prima volta come pilota Porsche Junior. È stato il mio ingresso nella famiglia Porsche. Con il motore sull'asse posteriore, la trazione è indescrivibile e non può essere paragonata a nessun'altra vettura».

**Marc Lieb, pilota ufficiale Porsche dal 2003 al 2016**

«La GT3 è stata un'auto molto importante nella mia carriera. La versione da strada era la base per le auto da corsa che guidavo. Le ho sperimentate tutte fin dall'inizio e ricordo ancora molto bene come le prime GT3 arrivarono su strada e sulla loro base furono costruite vetture da corsa quali la GT3 Cup e la GT3 R. Sono vetture che ho guidato spesso e con cui mi sono divertito in modo incredibile».

*Ulteriori informazioni e materiali filmati e fotografici sono disponibili all'indirizzo internet:*

*[https://presse.porsche.ch/prod/presse\\_pag/PressResources.nsf/jumppage/schweiz-produkte-presseveranstaltungen?OpenDocument](https://presse.porsche.ch/prod/presse_pag/PressResources.nsf/jumppage/schweiz-produkte-presseveranstaltungen?OpenDocument)*

**Link Collection**

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/it/ppdb/2019/06/20-anni-di-porsche-911-gt3.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3eb98a7c-7bcf-4084-8bf6-850527a2dcb1.zip>