


# Progettata per prestazioni elevate: 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.*

16/08/2022 Una sportiva ad alte prestazioni con sistema aerodinamico intelligente.

La nuova Porsche 911 GT3 RS non fa mistero delle sue intenzioni: è stata progettata, senza scendere a compromessi, per raggiungere le massime prestazioni. La sportiva stradale ad alte prestazioni da 386 kW (525 CV), si avvale pienamente della tecnologia e dei concetti tipici del motorsport. Al di là del potente motore aspirato con DNA da competizione e delle soluzioni intelligenti per l'alleggerimento della struttura, sono soprattutto il sistema di raffreddamento e l'aerodinamica della 911 GT3 RS a collegarla in modo più diretto con la sua omologa da gara, la 911 GT3 R.

**Uno schema con radiatore centrale ispirato al motorsport: il fondamento di un'aerodinamica attiva**
Alla base del significativo aumento delle prestazioni c'è uno schema con radiatore montato centralmente, adottato per la prima volta sulla 911 RSR, già vincitrice a Le Mans, e successivamente

sulla 911 GT3 R. Al posto della configurazione a tre radiatori già utilizzata nelle vetture precedenti, la nuova 911 GT3 RS si affida a un radiatore centrale di grandi dimensioni, montato in posizione obliqua nella parte anteriore dell'auto, dove in altri modelli 911 è collocato il bagagliaio. Ciò ha consentito di utilizzare lo spazio lasciato libero sui lati per integrare elementi aerodinamici attivi. Grazie alla presenza di elementi con profilo alare a regolazione continua nella parte anteriore e sull'alettone posteriore a due sezioni e a una serie di altri accorgimenti aerodinamici, la nuova 911 GT3 RS garantisce 409 kg di deportanza complessiva a 200 km/h. In altri termini, la nuova 911 GT3 RS sviluppa una deportanza doppia rispetto al suo predecessore della generazione 991.2 e tre volte superiore a quella di una 911 GT3 attuale. A 285 km/h, la deportanza totale è pari a 860 kg.

Per la prima volta, un sistema di riduzione della resistenza aerodinamica (DRS) viene montato su una Porsche di serie. Per garantire una bassa resistenza aerodinamica e velocità più elevate sui tratti rettilinei in pista, il DRS consente di appiattire le ali, entro uno specifico range operativo, semplicemente premendo un pulsante. La funzione freno aerodinamico si attiva durante le frenate di emergenza ad alta velocità: gli elementi alari anteriori e posteriori vengono regolati al massimo, creando un effetto di decelerazione aerodinamica che contribuisce in modo significativo alla frenata.

Il look della nuova 911 GT3 RS si distingue per il gran numero di elementi aerodinamici funzionali. La particolarità più evidente di questa sportiva GT è l'alettone posteriore con attacco a collo di cigno, notevolmente più grande su tutte le dimensioni. L'alettone è costituito da un elemento alare principale fisso e da un modulo alare superiore a regolazione idraulica. Per la prima volta su una Porsche di serie, il bordo superiore dell'alettone risulta posizionato più in alto rispetto al tetto dell'auto. Inoltre, la parte anteriore della 911 GT3 RS non presenta più uno spoiler anteriore, bensì uno splitter anteriore che ripartisce l'aria che scorre sopra e sotto la vettura. I sideblade convogliano con precisione il flusso d'aria verso l'esterno. L'aerazione dei passaruota anteriori è assicurata da feritoie poste sui parafanghi anteriori. Le prese d'aria dietro le ruote anteriori, secondo lo stile dell'iconica 911 GT1 vincitrice di Le Mans, riducono la pressione dinamica sui passaruota. I sideblade dietro la presa di aspirazione assicurano che l'aria sia direzionata verso il lato della vettura. L'aria proveniente dal radiatore posizionato centralmente defluisce attraverso grandi prese d'aria poste sul cofano anteriore. Le pinne sul tetto convogliano l'aria verso l'esterno, garantendo temperature di aspirazione più basse nella sezione posteriore. Sulla nuova 911 GT3 RS, le feritoie sulla fiancata posteriore servono esclusivamente a migliorare le caratteristiche aerodinamiche e non a convogliare l'aria di aspirazione. Anche il passaruota posteriore dispone di una presa d'aria e di un sideblade che ottimizzano il flusso d'aria. Il diffusore posteriore riprende quello della 911 GT3, ma è stato lievemente modificato.

**Sospensioni da pista regolabili dal posto di guida**

Anche le sospensioni sono oggetto di attenzione dal punto di vista aerodinamico. Poiché i passaruota della nuova 911 GT3 RS sono esposti a intensi passaggi d'aria, i componenti dell'asse anteriore a doppio braccio sono stati progettati con profili a goccia. Questi elementi, efficienti dal punto di vista aerodinamico, incrementano la deportanza sull'asse anteriore di circa 40kg alla velocità massima e solitamente vengono utilizzati solo in ambito motorsport ad alto livello. Dato che la carreggiata è più larga (29 millimetri in più rispetto alla 911 GT3), anche i tiranti dell'asse anteriore a doppio braccio sono proporzionalmente più lunghi.

Per garantire che la deportanza tra l'asse anteriore e quello posteriore rimangano equilibrate anche in caso di frenata ad alta velocità, gli esperti delle sospensioni hanno ridotto sensibilmente il beccheggio in fase di frenata. Sulla nuova 911 GT3 RS, il giunto sferico anteriore del braccio longitudinale inferiore è stato posizionato più in basso sull'asse anteriore. Anche la sospensione multilink posteriore è stata modificata, prevedendo un diverso carico delle molle. Persino i sistemi di assistenza alla guida e l'asse posteriore sterzante presentano una calibrazione ancora più dinamica.

La 911 GT3 RS propone tre modalità di guida: Normal, Sport e Track. La modalità Track consente di regolare singolarmente le impostazioni di base. Tra gli altri parametri, è possibile regolare separatamente e su più livelli, lo smorzamento in estensione e in compressione dell'asse anteriore e di quello posteriore. Anche il differenziale posteriore è regolabile tramite i selettori a rotella sul volante. La regolazione si effettua in modo rapido e intuitivo grazie a un concetto di azionamento e visualizzazione mutuato anch'esso dal motorsport: sul volante si trovano quattro selettori a rotella e un pulsante per il sistema di riduzione della resistenza aerodinamica (DRS); in fase di regolazione, i selettori rotanti sono chiaramente visualizzati per mezzo di un'immagine grafica sul quadro strumenti. La 911 GT3 RS dispone inoltre dello schermo da pista già presente sulla 911 GT3. Premendo un pulsante, il conducente può ridurre le visualizzazioni digitali sui due display laterali da sette pollici limitandosi alle informazioni essenziali. Anche gli indicatori di cambio marcia a sinistra e a destra del contagiri analogico sono stati ripresi dalla GT3.

**Un potente motore boxer a sei cilindri da quattro litri**

Il potente motore aspirato da 4,0 litri è stato ulteriormente ottimizzato rispetto alla 911 GT3. L'incremento di potenza a 386 kW (525 CV) è stato ottenuto principalmente grazie a nuovi alberi a camme con profili modificati. Il sistema di aspirazione a farfalla singola e il sistema meccanico di recupero del gioco valvole derivano dal mondo degli sport motoristici. Il Porsche Doppelkupplung (PDK) a sette velocità ha complessivamente rapporti di trasmissione più corti rispetto alla 911 GT3. Le prese d'aria nelsottoscocca fanno sì che la trasmissione sopporti anche carichi estremi in caso di 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 vengono utilizzati freni monoblocco a pinze fisse in alluminio con sei pistoncini ciascuno e dischi freno con diametro di 408 mm. Rispetto alla 911 GT3, il diametro dei pistoncini è stato portato da 30 a 32 mm. Inoltre, lo spessore dei dischi è stato incrementato da 34 a 36 mm. L'asse posteriore continua a essere equipaggiato con dischi da 380 mm e freni a pinza fissa a quattro pistoncini. L'impianto frenante carboceramico Porsche (PCCB), disponibile come optional, prevede dischi da 410 mm sull'asse anteriore e dischi da 390 mm sul posteriore. La nuova 911 GT3 RS monta di serie cerchi in lega leggera forgiati con serraggio centrale. Gli pneumatici sportivi omologati per uso stradale da 275/35 R 20 all'anteriore e 335/30 R21 al posteriore garantiscono un elevato livello di aderenza.

**Struttura leggera in tutto e per tutto**

La struttura leggera e intelligente costituisce uno dei fondamenti di tutti i modelli RS, fin dalla leggendaria 911 Carrera RS 2.7. Grazie a una serie di accorgimenti finalizzati ad alleggerirne la struttura, come il massiccio impiego di elementi in fibra di carbonio (CFRP), la 911 GT3 RS ha un peso di soli 1.450 kg (peso a vuoto secondo la norma DIN), nonostante molti componenti siano di dimensioni

maggiorate. Le porte, i parafanghi anteriori, il tetto e il cofano anteriore, ad esempio, sono realizzati in CFRP. Questo materiale leggero è utilizzato anche nell'abitacolo, ad esempio per i sedili sportivi avvolgenti di serie.

**Disponibile con i pacchetti Clubsport e Weissach**
Per quanto riguarda gli interni, la nuova GT sportiva si presenta nel tipico stile RS: pelle nera, tessuti Racetex e finiture in trama di carbonio contraddistinguono il carattere purista e sportivo dell'abitacolo. La 911 GT3 RS è disponibile con il pacchetto Clubsport senza costi aggiuntivi. Questo include una barra stabilizzatrice in acciaio, un estintore portatile e cinture di sicurezza a sei punti per il conducente. Il pacchetto Weissach, disponibile a un costo aggiuntivo, prevede invece una dotazione decisamente superiore. Il cofano anteriore, il tetto, parti dell'alettone posteriore e la calotta superiore degli specchietti retrovisori esterni sono caratterizzati da una finitura in trama di carbonio. Le barre antirollio anteriori e posteriori, le aste di accoppiamento posteriori e il pannello di taglio sull'asse posteriore sono realizzati in fibra di carbonio (CFRP) e contribuiscono a migliorare ulteriormente la dinamica di guida. La barra stabilizzatrice, realizzata per la prima volta infibra di carbonio (CFRP), consente di risparmiare circa sei chilogrammi rispetto alla versione in acciaio. Un altro punto di forza del pacchetto Weissach sono le levette del cambio PDK con tecnologia a magneti sviluppata nel motorsport. Questa rende i cambi di marcia ancora più dinamici grazie alla maggiore precisione del punto di pressione e a un click d'innesto chiaramente percepibile. A richiesta, con il pacchetto Weissach sono disponibili i cerchi forgiati in magnesio, che consentono un ulteriore risparmio di otto chilogrammi. La nuova 911 GT3 RS può essere ordinata da subito a partire da 239.435,00 euro[1].

**Esclusivo cronografo Porsche Design**
Ispirandosi al mondo degli sport motoristici, dove la precisione è fondamentale, il laboratorio di orologeria Porsche di Solothurn, in Svizzera, ha sviluppato il cronografo 911 GT3 RS. Questo segnatempo meccanico è riservato esclusivamente a chi acquista la vettura. La superficie della cassa, realizzata in titanio naturale o nero e con corona a vite, è stata sottoposta a sabbiatura di perle di vetro. All'interno dell'orologio è presente il calibro cronografico meccanico Porsche Design WERK 01.200, certificato COSC per la sua elevata precisione. La funzione flyback consente di avviare, arrestare e azzerare la lancetta dei secondi con un solo gesto. I pulsantini del cronografo, che riportano le incisioni al laser \"Start/Stop\" e \"Next Lap\", rivelano che questo cronografo non si limita a indicare l'ora. Oltre a innovazioni quali la scala pulsometrica sulla lunetta, il cronografo presenta anche molte caratteristiche stilistiche e materiali ripresi dalla GT3 RS.

[1]Prezzo di vendita consigliato con dotazione specifica per il Paese e IVA al 22%.

*Ulteriori informazioni, filmati e materiale fotografico sono disponibili nella Porsche Newsroom: newsroom.porsche.com*

911 GT3 RS
NEDC: Consumo sul ciclo misto: 12,7 l/100 km; emissioni combinate di CO2: 289 g/km
WLTP: Consumo sul ciclo misto: 13,4 l/100 km; emissioni combinate di CO2: 305 g/km

I valori dei consumi e delle emissioni di CO2 sono stati determinati secondo il metodo di misurazione previsto dalle disposizioni di legge. Poiché tutte le nuove vetture prodotte da Porsche sono omologate in base alla procedura di omologazione WLTP, i valori NEDC indicati sono ricavati dai valori WLTP.

Maggiori informazioni sul consumo ufficiale di carburante e sui valori ufficiali delle emissioni specifiche di CO2 delle autovetture di nuova costruzione sono disponibili nelle ☒Linee guida su consumo di carburante, emissioni di CO2 e consumo energetico delle autovetture di nuova costruzione", distribuite gratuitamente in tutti i punti vendita e presso DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH), Hellmuth-Hirth-Strasse 1, D-73760 Ostfildern.

## MEDIA ENQUIRIES



**Sofia Dona☒**

+39 342 1872289
sofia.dona@porsche.it

## 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

**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, $CO_2$Emissions 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).

## Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it/ppdb/2022/08/progettata-per-prestazioni-elevate-la-nuova-porsche-911-gt3-rs.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/db960a25-491e-42fc-a578-2461bef8ac1d.zip