

La nuova Porsche 911 GT3 R debutterà alla 24 Ore di Spa-Francorchamps di quest'anno. I team dei clienti Porsche potranno iscrivere l'auto da corsa agli eventi sportivi che seguono i regolamenti GT3 in tutto il mondo a partire dalla stagione 2023. La vettura si basa sull'attuale generazione 992 della 911. Rispetto al modello precedente, la nuova 911 GT3 R presenta un motore più grande, con una potenza massima di 416 kW (565 CV), prestazioni aerodinamiche più costanti e un bilanciamento vettura ottimizzato.

L'ultima generazione della Porsche 911 GT3 R festeggia il suo debutto

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

30/07/2022 La nuova Porsche 911 GT3 R debutterà alla 24 Ore di Spa-Francorchamps di quest'anno. I team dei clienti Porsche potranno iscrivere l'auto da corsa agli eventi sportivi che seguono i regolamenti GT3 in tutto il mondo a partire dalla stagione 2023. La vettura si basa sull'attuale generazione 992 della 911. Rispetto al modello precedente, la nuova 911 GT3 R presenta un motore più grande, con una potenza massima di 416 kW (565 CV), prestazioni aerodinamiche più costanti e un bilanciamento vettura ottimizzato.

Con l'ultima generazione della 911 GT3 R, Porsche presenta una nuova auto da corsa per il motorsport clienti. La vettura da utilizzare nelle serie GT3 in tutto il mondo si basa sull'attuale generazione 992 e potrà essere impiegata all'inizio della stagione 2023. Lo sviluppo è iniziato già nel 2019, con l'obiettivo principale di migliorare la tenuta di strada per i professionisti e i cosiddetti gentleman driver, nonché di aumentare le riserve di potenza a seconda della classificazione attraverso il cosiddetto Balance of Performance (BoP). Si è inoltre puntato a semplificare la gestione dell'auto da corsa per i team e a ottimizzare i costi di impiego della vettura. Porsche Motorsport offre da subito la nuova 911 GT3 R al prezzo di 511.000 euro più IVA e opzioni specifiche per ciascun Paese.

«La nuova 911 GT3 R raccoglie una grossa eredità», afferma Michael Dreiser, responsabile vendite di Porsche Motorsport. «A partire dal 2019, in quattro stagioni, il suo modello precedente ha vinto praticamente tutto quello che c'era da vincere nella scena GT3. Tra i suoi successi si contano le vittorie assolute nelle 24 Ore sul Nürburgring e anche qui a Spa-Francorchamps. Alla 24 Ore di Daytona e alla 12 Ore di Sebring, i nostri clienti hanno ottenuto vittorie di classe. Con il nuovo modello, i nostri team di clienti avranno a disposizione opzioni di impiego ancora maggiori». Dopo l'annuncio della classe GT3 nella serie IMSA nordamericana anche come categoria professionistica, sta seguendo il Campionato del mondo Endurance FIA WEC: a partire dal 2024, le auto da corsa GT3 come la nuova 911 GT3 R potranno partecipare per la prima volta alla 24 Ore di Le Mans.

«Con il grande successo del modello precedente abbiamo fatto centro. L'asticella per il modello successore ora si fa altrettanto alta», sottolinea Sebastian Golz, responsabile del progetto 911 GT3 R di Porsche Motorsport. «Il nostro compito non era tanto quello di rendere la nuova 911 GT3 R ancora più veloce – la classificazione in finestre di prestazione tramite BoP pareggia rapidamente questo vantaggio. Per noi si trattava soprattutto di garantire che i nostri clienti potessero guidare l'auto da corsa ad alta velocità più a lungo. È richiesta la costanza delle prestazioni. Ecco perché ci siamo concentrati soprattutto sul miglioramento della tenuta di strada. Questo si riflette ora in una più ampia gamma di regimi del nuovo motore da 4,2 litri, in un'aerodinamica più stabile e costante e in pneumatici posteriori meno sollecitati, che in questo modo possono esprimere il loro potenziale in modo più uniforme».

Tra i componenti principali della nuova auto da corsa c'è il motore quasi di serie basato sulla generazione 992 della 911. Come nel modello precedente, si tratta di un motore boxer a sei cilindri raffreddato ad acqua con tecnologia a quattro valvole e iniezione diretta della benzina. Nuova è soprattutto la cilindrata: come per la 911 RSR, la nuova 911 GT3 R è cresciuta di un buon cinque per cento, passando da 3.997 a 4.194 cm^3. Ciò ha aumentato la potenza di picco del motore a circa 416 kW (565 CV). Prima di tutto, però, Porsche ha ottimizzato la curva di coppia e di potenza in tutta la gamma dei regimi. Pertanto, il nuovo motore a sei cilindri da 4,2 litri è particolarmente adatto ai gentleman driver.

Il sei cilindri ad alte prestazioni riesce ancora a fare a meno della sovralimentazione e si colloca classicamente nella parte posteriore, dove ha un effetto positivo sulla trazione e sul comportamento di frenata. È stato inclinato in avanti di 5,5 gradi per creare più spazio per il diffusore sotto il pavimento. I gruppi ausiliari, come il generatore e il compressore dell'aria condizionata, sono stati spostati di un buon

metro in avanti e più in basso, in uno spazio libero davanti a motore e trasmissione. Risulta così un effetto positivo sul bilanciamento dei pesi della 911 GT3 R. Il cambio sequenziale a sei marce con ingranaggi a innesto deriva dall'attuale 911 GT3 Cup. Le levette sul volante controllano un attuatore elettronico del cambio che consente cambi di marcia particolarmente rapidi e precisi.

Il telaio della nuova 911 GT3 R, modificato in molti dettagli, favorisce la tenuta di strada, rende più preciso il comportamento dello sterzo, garantisce una minore usura degli pneumatici posteriori e riduce il tempo necessario per le modifiche all'assetto. A questo scopo sono stati utilizzati numerosi componenti e soluzioni dalla 911 RSR. Sull'asse anteriore, un modernissimo sistema a doppi bracci oscillante si occupa dello sterzo delle ruote. Sull'asse posteriore, svolge questo compito una struttura a bracci multipli. Gli ammortizzatori da corsa di KW, ulteriormente migliorati, possono essere regolati cinque volte. Per modificare l'assetto sono disponibili dei cosiddetti «shim». Questi spessori mirati consentono una rapida regolazione di precisione senza rendere necessaria una nuova misurazione del telaio con il relativo dispendio di tempo.

Il posizionamento ottimizzato dei punti di rotazione centrali sull'asse anteriore crea spazio per il concetto aerodinamico «race underfloor». Come nella 911 RSR, il sottoscocca più alto mira a ottenere un flusso più agevole verso il diffusore posteriore, riducendo così la sensibilità al beccheggio della vettura da corsa, ossia la sua reazione alla riduzione dell'altezza da terra nella parte anteriore, come può accadere a causa della compressione in frenata. Le ruote posteriori sono state spostate leggermente più indietro, allungando il passo della 911 GT3 R da 2.459 a 2.507 millimetri. Anche questo contribuisce a ridurre il carico sugli pneumatici posteriori, al fine di mantenere costanti le prestazioni in gara al termine di stint prolungati.

Oltre alle pinze dei freni da corsa monoblocco in alluminio, ora anche i dischi freno della nuova 911 GT3 R sono realizzati dallo specialista AP. I dischi anteriori in acciaio sono ventilati internamente e scanalati. Con un diametro di 390 millimetri, sono racchiusi da sei pistoni. Nella zona posteriore sono impiegati dischi da 370 millimetri e quattro pistoni. Un'applicazione software perfezionata per l'ABS da competizione di quinta generazione riduce l'usura di pneumatici e freni. Anche il sistema di controllo della trazione di Porsche ha ricevuto un ulteriore sviluppo.

Dopo la 911 GT3 Cup, la nuova 911 GT3 R è la seconda auto da corsa sviluppata da Porsche Motorsport basata sull'attuale generazione 992. La sua carrozzeria leggera, realizzata in un'intelligente struttura composita di alluminio e acciaio, è basata sulla serie, ma è stata modificata a fondo per l'impiego nella 911 GT3 R. Sono realizzati in carbonio leggero quasi tutti i componenti della carrozzeria, compresi il cofano anteriore e quello del motore, le porte, i pannelli laterali, l'alettone posteriore e il tetto. Per i passaruota viene utilizzata l'aramide.

La nuova 911 GT3 R punta tutto sulla funzionalità. Tuttavia, Grant Larson di Porsche Style è riuscito ancora una volta a realizzare forme particolarmente belle e armoniose che sottolineano l'eredità della 911 e la combinano con un'efficienza sofisticata. Questo vale in particolare per l'aerodinamica, che combina un sottoscocca posizionato più alto nella zona davanti all'asse anteriore con un rivestimento sottoscocca per la prima volta integrale e un diffusore posteriore. Questo migliora la deportanza senza

aumentare significativamente la resistenza aerodinamica. L'alettone posteriore è dotato di una sospensione a collo di cigno che assicura un flusso inferiore ancor meno disturbato e pertanto migliora l'efficienza aerodinamica del componente.

La nuova 911 GT3 R segue un approccio senza compromessi anche per quanto riguarda la sicurezza. Il sedile è stato spostato più al centro della vettura, consentendo così a Porsche di coordinare in modo ottimale la posizione di seduta più ergonomica con il roll bar a gabbia migliorato e la protezione dagli impatti laterali FIA di nuova concezione. Come nel modello precedente, l'adattamento al guidatore si ottiene tramite la regolazione longitudinale del volante e dei pedali. Gli specialisti di Porsche hanno riesaminato anche la cintura di sicurezza a sei punti: le linguette ora scorrono ancora più velocemente nella fibbia vera e propria grazie a speciali rampe – questo può far risparmiare circa un secondo di tempo di sosta ai box quando si cambia pilota. Il concept del volante rappresenta un'ulteriore evoluzione rispetto al modello precedente, combinando inoltre elementi dimostratisi validi nell'attuale 911 GT3 Cup e nella 911 RSR. Il display da 10,3 pollici, ad esempio, proviene dalla vettura vittoriosa del campionato monomarca e il concept «multi switch» dalla vincitrice di classe a Le Mans.

I fari anteriori a LED ad alte prestazioni della 911 GT3 R si basano sulla cosiddetta tecnologia a collimatore, sviluppata da Porsche, tra l'altro, per il nuovo prototipo 963 LMDh. Il suo funzionamento è simile a quello di una lente convergente, ma al contrario. Garantisce un'illuminazione particolarmente ampia del tracciato davanti all'auto da corsa e supera nettamente il modello precedente, che era già considerato il leader della categoria.

Informazioni dettagliate sulla nuova 911 GT3 R sono disponibili sul sito web di Porsche a questo link.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/219049_en_6000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2022/motorsports/porsche-911-gt3-r-generation-992-customer-racing-car-premiere-29221.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/fa4dacaa-99ec-424d-902c-0249d63d5494.zip

External Links
https://motorsports.porsche.com/international/en/category/cars/911-gt3-r-992

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