

Aerodinamica e struttura leggera

Una 911 da strada in abiti da corsa

La 911 GT2 RS non nasconde minimamente la sua vocazione agli sport motoristici. La deportanza viene prima della resistenza aerodinamica, la velocità in curva prima della velocità massima. Questa larga coupé scende in basso sulla carreggiata. Il largo labbro dello spoiler anteriore lascia come spazio libero dal suolo soltanto la fessura necessaria, e dà così un enorme contributo alla deportanza all'asse anteriore. Le possenti prese d'aria nel frontale aerodinamico e dietro le porte segnalano la grande necessità di aria di raffreddamento da parte di trazione, freni e intercooler quando dispiegano la loro massima potenza. L'apertura di ventilazione aggiuntiva davanti al paraurti anteriore, tipica delle 911 della classe GT, supporta il flusso del radiatore centrale e aumenta al contempo la deportanza aerodinamica all'asse anteriore.

Due prese d'aria nel cofano anteriore migliorano la ventilazione dell'impianto frenante senza ripercuotersi sul valore di C_x . Sviluppate dal precursore dell'ente per la ricerca spaziale NASA, qui le cosiddette NACA sono utilizzate per la prima volta in una vettura di serie Porsche per raffreddare i freni. La tecnologia delle corse si ritrova anche nella ventilazione dei passaruota dei parafranghi anteriori. Qui le lamelle in carbonio garantiscono una ventilazione efficiente dei passaruota anteriori, il che riduce la sovrappressione generata dalle ruote che girano, e quindi la portanza.

Anche le minigonne laterali spiccatamente larghe contribuiscono alla dominante presenza della 911 GT2 RS e alla sua sofisticata aerodinamica: la superficie del sottoscocca, ora più grande, genera una maggiore depressione. La deportanza aumenta con la velocità. La parte principale del carico della ruota generato aerodinamicamente sull'asse posteriore è fornita dall'alettone posteriore fisso in carbonio a vista. I supporti dell'alettone sono realizzati in alluminio fucinato, le nuove paratie sono della tonalità degli esterni. A 340 km/h agisce sulla coupé un totale di 340 chilogrammi di deportanza aerodinamica. In linea con l'armonizzazione con le vetture da corsa, il carico verticale aumenta fino a 450 chilogrammi. Due prese d'aria Ram Air sul paraurti posteriore forniscono al motore l'aria di combustione. Quattro lamelle sulla coda trasformano il rivestimento inferiore del motore in un diffusore e migliorano la circolazione dell'aria.

Struttura leggera: il materiale giusto al posto giusto

Il secondo aspetto palesemente dominante nella 911 GT2 RS è la struttura leggera. Con il torso della 911 dalla struttura mista in alluminio e acciaio, la due posti dispone di una base esemplare, leggera e al contempo rigida. Il paraurti anteriore, i parafranghi anteriori, le aperture di ventilazione dei passaruota, la calotta superiore degli specchietti retrovisori esterni dal design sportivo, le prese d'aria delle parti laterali posteriori e gli elementi della parte posteriore nonché numerosi componenti degli interni sono realizzati in plastica rinforzata con fibra di carbonio. Anche il cofano anteriore è realizzato in carbonio, mentre il tetto è in magnesio. Un'ampia scanalatura traversa in senso longitudinale questi due componenti della carrozzeria. Questo contorno non serve quindi solo come caratteristica di differenziazione estetica per i componenti in fibra leggera, ma aumenta anche la rigidità del materiale.

Come materiale high-tech particolarmente leggero e tuttavia estremamente stabile, Porsche utilizza per il rivestimento del frontale e della coda della sportiva GT il poliuretano a struttura leggera con microsfere cave di vetro ed elementi in fibra di carbonio. Lunotto

posteriore e finestrini laterali posteriori sono in vetro a struttura leggera, una novità per Porsche. Si tratta di un materiale simile al policarbonato, ma anche particolarmente resistente a graffi e rottura. All'interno, la nuova Porsche 911 GT2 RS ha pannelli delle porte leggeri con maniglie. A scelta, il guidatore può anche rinunciare al sound system, al climatizzatore o al pacchetto Clubsport, migliorando così ulteriormente il rapporto peso/potenza.

Pacchetto Clubsport di serie

Nella nuova 911 GT2 RS la dotazione di serie comprende il pacchetto Clubsport. Questo consiste in una roll-bar avvitata alla carrozzeria dietro i sedili anteriori, una cintura di sicurezza a sei punti in rosso aggiunta per il lato conducente, un estintore con supporto aggiunto e una predisposizione per l'interruttore principale della batteria. Quest'ultimo è acquistabile separatamente tramite il reparto addetto agli sport motoristici di Porsche, così come la barra a gabbia per eventi sportivi motoristici.

L'alta scuola della struttura leggera: pacchetto Weissach per aumentare la performance

Fin dalla 918 Spyder, il pacchetto Weissach è garanzia di aumento delle prestazioni grazie all'impiego di strutture leggere. E sono quasi 30 i chilogrammi che la 911 GT2 RS risparmia con il pacchetto Weissach realizzato su misura per lei. Tetto e stabilizzatori agli assi anteriore e posteriore sono in carbonio. Addirittura dettagli come la mascherina del volante e i paddle del cambio sono realizzati in questo leggerissimo materiale. Già solo grazie ai cerchi in magnesio, laccati in colore oro bianco satinato lucido, con il pacchetto Weissach la nuova 911 GT2 RS perde oltre undici chilogrammi di peso. Gli stabilizzatori e le aste di collegamento portano un ulteriore risparmio di 5,3 chilogrammi. Anche l'abitacolo si mostra ottimizzato da questo punto di vista: la roll-bar avvitata è realizzata in titanio e pesa circa nove chilogrammi in meno rispetto a quella di serie in acciaio. Il paraurti anteriore e il tetto in carbonio a vista presentano come segno distintivo una striscia centrale decorativa nel colore della vettura. Il logo del "pacchetto Weissach" si legge sui poggiatesta dei sedili a guscio e sulla targhetta posta sulla mascherina del portabicchieri.