

Carrozzeria e aerodinamica

Ampia carrozzeria in struttura leggera, con tetto in magnesio e parafanghi in fibra di carbonio

La nuova 911 GT3 RS è concepita per ottenere prestazioni elevate a livello di dinamica di guida. La carrozzeria, con l'alettone posteriore specifico RS, sottolinea con la sua notevole ampiezza l'ambizione della RS ad essere un'auto sportiva estremamente vicina al mondo delle corse. Sull'asse posteriore presenta le stesse dimensioni della 911 Turbo, da cui ha ripreso la scocca. I parafanghi anteriori, realizzati in carbonio, sporgono invece di ulteriori 25 millimetri verso l'esterno su ciascun lato. Una caratteristica peculiare del modello RS è rappresentata dalle aperture di ventilazione poste sui passaruota, protette da lamelle, situate sulla parte superiore. Esse riducono la sovrappressione che si origina con la rotazione delle ruote e aumentano così la deportanza sull'asse anteriore. Due prese d'aria sul cofano anteriore – le cosiddette NACA – migliorano la ventilazione dell'impianto frenante senza ripercuotersi sul valore di c_x . Lo spoilerino anteriore, ulteriormente allargato rispetto a quello del modello precedente, in combinazione con le minigonne laterali più larghe, accresce la superficie del sottoscocca della vettura aumentando così la deportanza. Tutto questo si traduce in un comportamento di marcia complessivamente più stabile.

La 911 GT3 RS è tra le poche auto sportive in versione stradale la cui aerodinamica è regolabile come quella di un'auto da corsa. Per migliorare la performance nelle curve veloci, l'alettone posteriore fisso – con i suoi supporti realizzati in alluminio fucinato e verniciati in colore nero – può essere portato sull'impostazione Performance. In questa posizione si ottiene il 40% di deportanza in più rispetto al modello precedente.

Riduzione del peso grazie a un sapiente mix di materiali

Anche la settima generazione della 911 GT3 RS costituisce un perfetto esempio di struttura leggera. Nonostante le numerose caratteristiche inerenti al miglioramento della performance rispetto al modello precedente, la nuova vettura sportiva ad alte prestazioni, con i suoi 1.430 chilogrammi nel caso migliore, rappresenta uno dei veicoli in assoluto più leggeri nello scenario competitivo del suo segmento. La struttura composita in alluminio e acciaio consente di mantenere un peso ridotto della carrozzeria e, al contempo, conferisce alla vettura la necessaria rigidità. Il frontale e la parte posteriore sono realizzati, così come nella 911 GT3, in poliuretano a struttura leggera con microsfere cave di vetro ed elementi in fibra di carbonio. Questo materiale high-tech non è solo particolarmente stabile, ma anche estremamente leggero. Il CFRP è utilizzato nel paraurti anteriore dalla forma profilata, nei parafanghi anteriori, nel paraurti posteriore e, non da ultimo, in diversi componenti degli interni.

Il tetto è realizzato in magnesio, e come il paraurti anteriore è dotato di un ampio profilo, profondo pochi millimetri. Tale profilo non costituisce solo una caratteristica di differenziazione estetica per i componenti in struttura leggera, ma aumenta anche la loro rigidità. Il lunotto posteriore e i cristalli laterali posteriori sono realizzati in vetro a struttura leggera. Il materiale ha una leggerezza simile a quella del policarbonato, ma rispetto a questo, oltre a essere particolarmente resistente a graffi e rottura, presenta anche una curvatura decisamente inferiore alle alte velocità.

Proprio su circuito, le continue manovre di accelerazione e frenata gravano fortemente su tutti i componenti. Di conseguenza, una vettura più leggera non soltanto accelera e frena meglio, ma sottopone anche il gruppo propulsore e i freni a un carico inferiore. Ciò si rivela vantaggioso soprattutto se si punta a realizzare più di due o tre giri veloci. Anche dal punto di vista della dinamica trasversale ogni chilogrammo in meno è importante. Quanto più leggera è una vettura, tanto minore sarà la massa che spinge verso l'esterno in curva. Le forze sterzanti che gli pneumatici dovranno trasmettere saranno inferiori, le velocità raggiungibili in curva maggiori.

Design degli interni su misura per la pista

L'abitacolo della nuova 911 GT3 RS è concepito per garantire un'elevata funzionalità e la massima ergonomia in pista. Il volante sportivo può essere regolato assialmente e verticalmente fino a 40 millimetri, e si adatta quindi in modo ottimale alla fisionomia del conducente. La corona del volante in Alcantara® nera non costituisce soltanto un highlight dal punto di vista estetico, ma assicura anche una presa ottimale. La marcatura a ore 12 in giallo indica al conducente, in pista, l'effettivo angolo di sterzata. I grandi paddle del cambio con il loro punto di pressione chiaramente definito assicurano cambi di marcia ancor più diretti e precisi e danno al guidatore, tramite una risposta tattile particolarmente pulita, la certezza di aver innestato la marcia giusta.

Il guidatore e il passeggero prendono posto su sedili a guscio realizzati in materiale sintetico rinforzato con fibra di carbonio (CFRP) in carbonio a vista; tali sedili, che fanno parte dell'equipaggiamento di serie, offrono in pista un ottimo contenimento laterale. La fascia centrale dei sedili è rivestita in Alcantara® nera traforata; i poggiatesta recano la scritta "GT3 RS" ricamata in colore grigio argento. In caso di scelta, da parte del cliente, del sedile sportivo adattivo Plus, la fascia centrale si presenta, in tutte le dotazioni degli interni, in Alcantara® nera non traforata.

Pacchetto Clubsport disponibile a scelta e senza sovrapprezzo

Così come nelle 911 GT3 e 911 GT2 RS, anche nella nuova 911 GT3 RS viene offerto in dotazione un pacchetto Clubsport. Esso comprende un roll-bar posteriore, provvisto di certificazione DMSB, e la predisposizione per l'interruttore generale della batteria. Inoltre, il pacchetto include un estintore manuale del tipo utilizzato negli sport motoristici e una cintura di sicurezza a 6 punti; tali elementi soddisfano anche i futuri requisiti stabiliti dalla FIA (Fédération Internationale de l'Automobile).

Optional: pacchetto Weissach e cerchi in magnesio

Con il pacchetto Weissach opzionale e i cerchi fucinati in magnesio, anch'essi disponibili come optional, rispetto a una 911 GT3 RS dotata di pacchetto Clubsport si risparmiano all'incirca altri 30 kg. L'alettone posteriore, il paraurti anteriore, il tetto e la calotta superiore degli specchi retrovisori esterni SportDesign sono realizzati in materiale sintetico rinforzato con fibra di carbonio (CFRP) in carbonio a vista. Gli stabilizzatori e i tiranti di collegamento anteriori e posteriori sono anch'essi realizzati in CFRP. Un segno distintivo impossibile da non notare, per quel che riguarda il pacchetto Weissach, è rappresentato dalla grande scritta "PORSCHE" sull'alettone posteriore.

Nell'abitacolo domina il roll-bar imbullonato in titanio, circa 12 kg più leggero rispetto al roll-bar in acciaio del pacchetto Clubsport. Persino i piccoli dettagli, come i paddle del cambio ultraleggeri e la mascherina del volante in CFRP, rispettivamente realizzati in carbonio a vista, sono stati ottimizzati dal punto di vista del peso. Anche il tappetino è stato

ulteriormente ritagliato. Visivamente, nell'abitacolo il logo del pacchetto Weissach sui poggiatesta e la targhetta posta sulla mascherina del portabevande indicano che questa 911 GT3 RS è stata ottimizzata al massimo in termini di peso.

La 911 GT3 RS dispone di serie del PCM, l'unità di comando che include la navigazione online, il sistema di comandi vocali e la predisposizione per telefono cellulare; di serie viene ugualmente fornito il sistema Porsche Connect Plus, il quale consente di accedere a numerosi servizi. A scelta, e senza sovrapprezzo, il PCM può essere escluso, al fine di ottenere un'ulteriore riduzione del peso. In tal caso, si avrà un vano portaoggetti nella consolle centrale.

Training con supporto virtuale: l'app Porsche Track Precision

L'app Porsche Track Precision, di serie, consente la registrazione, la visualizzazione e l'analisi dettagliate dei dati di guida sullo smartphone. I tempi sul giro possono essere registrati automaticamente tramite il PCM, oppure manualmente tramite la leva di comando del pacchetto Chrono disponibile come optional, e quindi confrontati sullo smartphone. Una misurazione ancor più precisa dei tempi sul giro può essere ottenuta grazie al Laptrigger, disponibile tramite Porsche Tequipment.

Quando si utilizza la vettura su circuito, l'app visualizza sullo smartphone la dinamica di guida. Oltre ai tempi sul giro e per settore, vengono visualizzate anche le differenze rispetto a un giro di riferimento impostato. Le analisi grafiche dei dati di guida e l'analisi video aiutano il guidatore a migliorare costantemente le proprie prestazioni di guida. Registrazioni e profili dei tracciati e dei guidatori possono essere gestiti e scambiati direttamente con lo smartphone.

Optional: pacchetto Chrono con indicatore di performance

Inoltre, Porsche offre un pacchetto Chrono opzionale per la 911 GT3 RS. Esso include, oltre al cronometro analogico e digitale posto sul quadro di comando, specifiche funzioni per la visualizzazione, la memorizzazione e la valutazione dei tempi sul giro misurati, così come un indicatore di performance. Il guidatore può quindi consultare informazioni sul tempo e sulla distanza percorsa nel giro attuale, oltre che il numero di giri precedenti e i rispettivi tempi effettuati. Inoltre vengono indicati il giro più veloce e il livello del serbatoio. È possibile registrare sia i tracciati preferiti che tracciati di riferimento.