

Collegamento diretto con il mondo degli sport motoristici

## **Vettura di successo in pista, perfezionata per la strada**

Nel mondo Porsche, il collegamento più diretto tra auto da corsa e modello di serie si chiama 911 GT3 RS. Nessun'altra versione dell'attuale serie 911 presenta un'intersezione più ampia tra pura eredità da pista e illimitata idoneità all'uso quotidiano. Nessun altro modello GT si avvicina di più, in termini di precisione di guida e dinamica, ai modelli da gara 911 GT3 Cup, 911 GT3 R e 911 RSR. Ormai è quasi una tradizione: numerosi componenti e numerose tecnologie che hanno già dimostrato di apportare dei vantaggi in termini di performance durante l'impiego su circuito, recheranno beneficio per la prima volta ai clienti con la 911 GT3 RS, prima di trovare la loro strada in ulteriori modelli di serie di Porsche. La nuova 911 GT3 RS dimostra tutto ciò in maniera particolarmente esemplificativa.

La nuova 911 GT3 RS è l'auto sportiva per eccellenza. La sua manovrabilità, così come il comportamento in frenata e in sterzata superano il già elevato livello della 911 GT3 e si avvicinano come non mai alla 911 GT3 Cup. La versione stradale deve tutto questo, tra l'altro, ai giunti sferici Unibal, i quali collegano i bracci del telaio sull'asse anteriore e posteriore con la carrozzeria, in luogo degli abituali cuscinetti elastocinematici. Essi sono ripresi quasi integralmente dall'auto da corsa che disputa il campionato monomarca; risultano tuttavia completamente incapsulati, per garantirne la protezione dalla corrosione. Dal momento che sono molto rigidi e funzionano praticamente senza alcun gioco, offrono un collegamento particolarmente diretto con la strada. Vantaggio: il guidatore riceve un feedback ancor più immediato e la 911 GT3 RS risponde con una precisione dei comandi di sterzata davvero senza precedenti per una vettura di serie.

La stretta parentela con l'auto da corsa impiegata nella Porsche Mobil 1 Supercup e in altre 20 Porsche Carrera Cup nazionali e regionali in tutto il mondo viene ugualmente sottolineata dall'armonizzazione molle/ammortizzatori della 911 GT3 RS. Gli indici di rigidità risultano sensibilmente più elevati rispetto al modello precedente e ora corrispondono quasi al setup utilizzato dalle vetture da corsa sull'anello Nord del Nürburgring. Allo stesso tempo, il Porsche Active Suspension Management (PASM) ha beneficiato di una maggiore differenziazione per quel che riguarda la regolazione attiva e continua della forza degli ammortizzatori. Mentre con l'impostazione NORMAL essa fornisce un comfort delle sospensioni sufficiente per i tragitti in autostrada e su strade extraurbane, la modalità SPORT, sensibilmente più rigida rispetto alla 911 GT3, permette di raggiungere quasi il livello dell'armonizzazione da corsa. È stata concepita per ottenere la massima accelerazione trasversale e la migliore trazione possibile su superfici asciutte. In tal modo l'asse anteriore risponde in maniera davvero netta. Il nuovo asse posteriore sterzante armonizzato reagisce con identica rapidità e mantiene così in equilibrio il comportamento di guida.

In combinazione con il pacchetto Weissach opzionale, che riduce il peso a vuoto di 18 chilogrammi, la vicinanza tra il telaio della versione da corsa e quello della versione stradale spicca in maniera ancora più evidente. In questo caso, il telaio della vettura di serie comprende stabilizzatori e aste di collegamento in materiali compositi CFRP particolarmente leggeri. Porsche è attualmente l'unico costruttore a offrire tale tecnologia su una vettura in versione stradale. Assieme ai cerchi in magnesio opzionali e ai freni in carboceramica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), queste parti del telaio

riducono notevolmente le masse non sospese e rotatorie. Il risultato: la 911 GT3 RS sembra ancora più agile, spontanea e stabile in ogni situazione di accelerazione, frenata e sterzata.

Anche l'aerodinamica della 911 GT3 RS mostra determinate caratteristiche visibilmente riprese dalla 911 GT3 Cup. Rispetto al modello precedente, l'alettone posteriore regolabile genera già fino al 40% di deportanza in più. Come nell'auto da corsa per clienti 911 GT3 R, le cosiddette "lamelle" sui parafanghi anteriori migliorano la ventilazione dei radiatori laterali e, in combinazione con il bordo dello spoiler anteriore ancora più ampio, assicurano un carico verticale aggiuntivo sull'asse anteriore. A 200 km/h la GT3 RS è spinta al suolo da un carico complessivo pari a 144 kg aggiuntivi, mentre a 300 km/h tale valore sale già a 416 kg.

Il trasferimento di tecnologia tra pista e strada senza compromessi è offerto, al più alto grado, dal propulsore della nuova 911 GT3 RS: il sei cilindri è basato sullo stesso kit di montaggio motore GT, come i gruppi (ugualmente da 4,0 litri) della 911 GT3 Cup, 911 GT3 R e 911 RSR, concepiti per le gare. Con 383 kW (520 CV), è il motore aspirato a iniezione diretta più potente mai costruito da Porsche per la dotazione di serie. L'auto impiegata nel campionato monomarca supera con questo la sportiva di serie di 26 kW (35 CV). Tutte e quattro le trazioni si contraddistinguono per il concetto di elevato regime di giri, sviluppato e testato per il mondo degli sport motoristici. Il gruppo motore RS sviluppa la sua massima potenza a 8.250 giri/min; il regime limite è situato a 9.000 giri/min, un'assoluta eccezione per i motori sportivi di razza.

Per garantire un ricambio di gas preciso anche a numeri di giri molto elevati, gli ingegneri Porsche hanno sviluppato un sistema di fasatura delle valvole rigido. I bilancieri non poggiano su elementi equilibratori idraulici, ma sono inseriti negli assi. Il corretto gioco della valvola viene impostato in fabbrica tramite delle piastrine intercambiabili e in seguito non è più necessario regolarlo. Questo riduce la necessità di manutenzione sia su circuito sia nell'uso quotidiano. Anche tale elemento tecnologico della nuova 911 GT3 RS proviene direttamente dagli sport motoristici.