

La tradizione dei modelli GT3 RS

Una sportiva da strada in abiti da corsa

Da 46 anni Porsche conferisce l'abbreviazione RS esclusivamente a quei modelli di serie della 911 che fungono da trait-d'union tra l'auto sportiva omologata per la circolazione su strada e la vettura da corsa GT, grande successo del marchio. Si tratta di sportive di razza che, a ogni nuova generazione, innalzano a un livello sempre più elevato l'argomento inerente alla precisione di guida. Una 911 GT3 RS è un'atleta di punta con il DNA caratteristico degli sport motoristici, il quale in pista mette in mostra tutto il suo potenziale, ma eccelle ugualmente nella vita di tutti i giorni. Nello sviluppo di una nuova generazione di 911 RS gli ingegneri Porsche continuano a essere sempre ispirati e animati, da quasi mezzo secolo, dalla stessa ambizione: in termini di dinamica di guida deve essere, una volta di più, il punto di riferimento assoluto.

È così dal 1972. Allora, entrava in scena il primo modello della 911 RS: la leggendaria 911 Carrera RS 2.7 viene annoverata, da tempo, tra le icone della storia dell'automobile. Per gli esemplari ben conservati vengono di fatto offerti prezzi a sette cifre. A quel tempo, la sportiva in questione – di soli 900 kg di peso, in grado di sviluppare 210 CV e di raggiungere, da vera e propria "asceta", i 240 km/h –, che presentava per la prima volta uno spoiler posteriore fisso, costava 33.000 marchi tedeschi. La domanda superò largamente il numero di unità necessario per ottenere l'omologazione sportiva, ovvero 500 esemplari. Complessivamente, Porsche costruì 1.036 unità di tale modello.

Prima che una 911 recasse nuovamente la sigla RS sul cofano motore, trascorsero dodici anni: con la 911 SC RS Porsche presentò un modello adibito esclusivamente all'omologazione per il mondo dei rally: di tale vettura sportiva furono prodotti soltanto 21 esemplari. Aveva un peso di soli 960 kg, mentre il motore da 3,0 litri erogava 250 CV. Seguì, nel 1991, la 911 RS 3.6, in grado di sviluppare 260 CV, progettata sulla base della serie 964. Con essa, faceva il suo ingresso per la prima volta tra le vetture di serie la tecnologia adottata per le auto da corsa impegnate nella Carrera Cup. Poco dopo compariva anche una variante da 3,8 litri, capace di erogare 300 CV. A partire dal 1995, Porsche montava tale motore, con la stessa identica potenza, anche sulla versione RS della 911 modello 993, vettura in grado di raggiungere una velocità di 277 km/h. La vettura in questione poneva nuovamente le basi per le serie impegnate nei campionati monomarca Porsche Carrera Cup e Porsche Supercup. Il collegamento diretto con il mondo degli sport motoristici, di fatto, non è mai andato perso.

911 (1996) GT3 RS, 2003: la prima nel suo genere

Dopo la 911 GT1 – la versione di serie della vettura vincitrice a Le Mans nel 1998 – e la 911 GT2, nel 1999 Porsche introduce un modello che, da quel momento in poi, avrebbe rivoluzionato il mondo degli sport motoristici: la 911 GT3, costruita sulla base della serie 996, dà inizio a un profluvio di modelli GT simili tra loro, i quali assicurano, oggi, la presenza di una notevole varietà di vetture in pista. Nel 2003, con la prima 911 GT3 RS, Porsche segna il passaggio a un nuovo livello. Viene adottato il motore boxer da 3,6 litri ad alto regime di rotazione della 911 GT3, il quale sviluppa ormai una potenza di 381 CV; la vettura è disponibile esclusivamente con roll-bar e in colore bianco. Tutte le scritte sono realizzate in blu o in rosso: un vero e proprio omaggio al celebre modello precedente. Compagno, inoltre, ulteriori componenti della successiva versione da corsa, quali, ad esempio, una grembialatura anteriore con aperture di ventilazione integrate, una geometria del telaio ottimizzata, con speciali supporti delle ruote e bracci trasversali divisi

sia sull'asse anteriore che posteriore, un volano a massa singola e specifici accorgimenti mirati per rendere più leggera la struttura: il lunotto posteriore è realizzato in policarbonato, mentre il cofano anteriore e l'alettone posteriore sono in fibra di carbonio. Con i suoi 1.360 kg a serbatoio pieno, la 911 GT3 RS risulta più leggera di 50 kg rispetto alla versione Clubsport della GT3. Le prestazioni di marcia ottenute sono ugualmente impressionanti: essa raggiunge, nello sprint di accelerazione, i 100 km/h in 4,4 secondi, mentre la velocità massima è di 308 km/h.

911 (997) GT3 RS, 2006: lezione pura

Rispetto al modello GT3 iniziale, la prima variante della RS – basata sulla 997 – si schiera sulla griglia di partenza con la carrozzeria più larga di 44 millimetri della Carrera 4. La carreggiata dell'asse posteriore, corrispondentemente più larga di 34 mm, consente una maggiore accelerazione trasversale, aumenta la stabilità di rollio e permette di ridurre comunque il peso di ben 20 kg, portandolo a soli 1.375 kg. Questo è reso possibile, tra le altre cose, dall'alettone posteriore regolabile in carbonio, così come dal paraurti posteriore e dal lunotto posteriore in materiale sintetico. I bracci trasversali sull'asse posteriore risultano nuovamente divisi, in modo tale che, nell'utilizzo su circuito, il setup del telaio possa essere effettuato con precisione ancora maggiore. Negli interni spartani, i sedili a guscio in struttura leggera, realizzati con materiali compositi in fibra di carbonio e adattati dalla Carrera GT, unitamente al roll-bar di serie, rappresentano degli elementi di eccellenza. Il motore da 3,6 litri, in grado di erogare una potenza di 415 CV, e che consente un regime massimo di 8.400 giri/min, viene ripreso nella RS dalla GT3, senza variazioni. Grazie al cambio manuale a sei rapporti più stretto, con volano a massa singola, la RS diviene ancora più "vorace". Con un rapporto peso/potenza pari a 3,3 kg/CV, la GT3 RS scatta da 0 a 100 km/h in 4,2 secondi, e raggiunge una velocità massima di 310 km/h. Percorre un giro sull'anello nord del Nürburgring in 7 minuti e 48 secondi.

911 (997 II) GT3 RS, 2009: nient'altro che la verità

Con la 911 GT3 RS, presentata nel 2009, la serie delle versioni sportive della 911 prosegue senza compromessi. Essa si basa sulla serie 997, oggetto di restyling, e vanta un boxer a sei cilindri ormai da 3,8 litri. Con 450 CV, anziché 435, il motore aspirato risulta per la prima volta più potente rispetto alla 911 GT3 e, con una potenza specifica di 118 CV/litro, stabilisce un nuovo standard per le vetture di serie. Il regime più elevato è di 8.500 giri/min. Tramite il tasto SPORT, situato nella consolle centrale, la coppia può essere aumentata, nel regime medio, di 35 Nm, in modo tale da raggiungere un valore di 465 Nm. Per favorire la dinamica trasversale, la carreggiata della GT3 RS viene ampliata anche sull'asse anteriore; ulteriori tratti distintivi sono poi rappresentati dal generoso impianto frenante, con pinze fisse in alluminio, e dal telaio PASM, specificamente adattato. Porsche adegua, di conseguenza, il sistema di stabilizzazione della vettura denominato PSM: l'algoritmo di regolazione autonomo, disattivabile in due fasi, viene sviluppato per l'utilizzo su circuito. Componenti in struttura leggera, quali il silenziatore terminale in titanio e il volano a massa singola, più leggero di ulteriori 1,4 kg, riducono il peso a vuoto, rispetto alla più stretta 911 GT3, di 25 kg: il peso si attesta, in tal modo, a 1.370 kg. La batteria agli ioni di litio, opzionale, che nell'utilizzo in pista può sostituire la più pesante batteria al piombo, consente un risparmio di ulteriori 10 kg. La 911 GT3 RS, in grado di raggiungere i 310 km/h, percorre un giro sull'anello nord del Nürburgring in 7 minuti e 33 secondi. Il suo potenziale in pista viene ampiamente dimostrato nel 2010, durante la 24 Ore del Nürburgring: un modello di serie superava senza alcun problema la maratona dell'Eifel, e tagliava il traguardo con un sensazionale 13° posto nella classifica generale – arrivo e

partenza sulle sue stesse ruote su strade pubbliche inclusi.

911 (997 II) GT3 RS 4.0, 2011: massima disciplina

Nel 2011 debutta la terza versione GT3 RS della 911 modello 997. La produzione è limitata a 600 esemplari: è la prima 911 di serie a montare un motore da 4,0 litri. Presenta una tecnologia da corsa da vero purosangue: l'albero motore deriva direttamente dai sei cilindri dell'auto da corsa 911 GT3 RSR; esso è collegato ai pistoni forgiati tramite bielle in titanio. Il risultato di tutto ciò è una potenza massima di 500 CV a 8.250 giri/min, e una nuova potenza specifica del motore aspirato di 125 CV/litro. Il cofano anteriore, i parafranghi anteriori e i sedili a guscio sono realizzati, di serie, in carbonio ultraleggero. Con un peso di soli 1.360 kg a serbatoio pieno, la 911 GT3 RS 4.0, con un rapporto peso/potenza di 2,27 kg/CV infrange la magica barriera dei tre chilogrammi per CV. Il progresso in cifre: da zero a 100 km/h in 3,9 secondi, Vmax di nuovo 310 km/h, e un tempo sul giro nell'anello nord del Nürburgring di 7 minuti e 27 secondi. Tutto questo rende la GT3 RS più veloce della supersportiva Carrera GT.

911 (991) GT3 RS, 2015: al di là dei limiti

Con la nuova generazione di modelli 991 segue, nel 2015, la 911 GT3 RS successiva. Essa adotta il motore da 4,0 litri e 500 CV del modello precedente, combinandolo tuttavia, per la prima volta, con il cambio PDK a sette rapporti; presenta inoltre le leve del cambio sul volante e l'ampia carrozzeria della 911 Turbo. Il modello RS stabilisce di nuovo gli standard in termini di struttura leggera e aerodinamica: il cofano motore e quello del vano bagagli sono in fibra di carbonio, il tetto – particolarmente importante per quel che riguarda il baricentro – viene realizzato addirittura in magnesio e presenta un incavo di 30 cm di larghezza, il quale caratterizza anche il cofano anteriore. Particolarmente caratteristiche sono anche le aperture di ventilazione dei passaruota – le cosiddette lamelle –, sui parafranghi anteriori: come nelle auto da corsa di razza, esse ottimizzano la deportanza sull'asse anteriore. Il telaio, progettato per la massima dinamica e precisione, beneficia del nuovo asse posteriore sterzante e del Porsche Torque Vectoring Plus con differenziale posteriore autobloccante completamente variabile. La 911 GT3 RS raggiunge i 310 km/h e accelera da zero a 100 km/h in soli 3,3 secondi. Percorre un giro dell'anello nord del Nürburgring in 7 minuti e 20 secondi.