



PORSCHE



# La nuova Porsche 911 GT3

Cartella stampa

# Sommario

## Riepilogo

**Nuova 911 GT3 con propulsore ispirato agli sport motoristici e prestazioni ancora migliori** **4**

Nuovo motore aspirato con una potenza di 368 kW (500 CV)

e telaio ispirato agli sport motoristici.

**Una 911 per la strada e il circuito: la nuova Porsche 911 GT3** **6**

## Motore

**Propulsore da corsa a elevata capacità di giri con una potenza di 368 kW (500 CV)** **8**

## Cambio

**Massima velocità con il cambio a doppia frizione, cambio manuale per i puristi** **10**

Nuovo cambio sportivo GT a sei marce 10

PDK pensato per realizzare tempi ancora migliori in circuito 11

Paddle neutral: funzione di disinnesto nel PDK per la 911 GT3 11

PSM appositamente adattato per sportive GT 12

## Telaio

**Telaio sportivo con asse posteriore sterzante** **13**

PASM con due modalità ottimizzate per tracciato 13

Un'opzione per tutti i giorni: sollevamento pneumatico per l'asse anteriore 14

# Sommario

## Carrozzeria

### **Più leggera e aerodinamica** **15**

Caratteristica distintiva della GT: alettone posteriore in carbonio 15

## Interni

### **Una straordinaria esperienza per un piacere di guida eccezionale** **17**

App Porsche Track Precision di serie 18

Pacchetto Chrono con indicatore di performance opzionale 18

PCM collegato con modulo Connect Plus 18

### **Consumi ed emissioni** **20**

04/2017

---

## Riepilogo

# **Nuova 911 GT3 con propulsore ispirato agli sport motoristici e prestazioni ancora migliori**

Le prestazioni di una vettura da corsa, una struttura leggera e un'esperienza di guida ancora più intensa. Queste tre caratteristiche descrivono alla perfezione la nuova anima della Porsche 911 GT3. La nuova generazione della rivoluzionaria 911 stabilisce un legame ancora più stretto tra uso quotidiano e pista. Punto di forza di questo progetto di sviluppo è il nuovo motore boxer da quattro litri. Questo motore aspirato con elevata capacità di giri sviluppa una potenza di 368 kW (500 CV) ed è stato ripreso, quasi senza variazioni, dalla 911 GT3 Cup, una vettura da corsa di razza pura. Il telaio rielaborato con asse posteriore sterzante e la struttura leggera sono stati concepiti appositamente per convertire la potenza del motore in una straordinaria dinamica di marcia. Oltre al cambio PDK di serie, per la prima volta è possibile scegliere anche un cambio manuale sportivo a sei rapporti.

**Motore** Il motore aspirato da 4 litri eroga una potenza di 368 kW (500 CV) e sviluppa una coppia di 460 Nm. Rispetto al modello precedente, si registra un aumento di 25 CV e 20 Nm. Il motore a 6 cilindri, conseguentemente ottimizzato per regimi elevati, raggiunge i 9.000 giri al minuto e offre i presupposti ottimali per l'utilizzo sportivo della vettura.

**Prestazioni** Il rapporto peso/potenza, pari a 3,88 kg/kW (2,86 kg/CV), è pressoché al livello delle auto da corsa. Questa potentissima 911 accelera da 0 a 100 km/h in 3,4 secondi. La velocità massima è di 318 km/h con PDK, mentre con cambio manuale si raggiungono i 320 km/h.

**Propulsione** Il cambio PDK a sette rapporti di serie è ottimizzato per l'utilizzo in circuito. Su richiesta è disponibile un cambio manuale a sei rapporti, più leggero. Entrambi i cambi sono combinati con differenziali posteriori autobloccanti (PTV Plus/PTV).

- Telaio** Molle e ammortizzatori sono combinati in maniera ottimizzata, così da migliorare la dinamica trasversale. Il sistema di ammortizzatori attivo Porsche Active Suspension Management (PASM) permette di combinare al meglio comfort e sportività. L'asse posteriore sterzante aumenta l'agilità in curva e garantisce stabilità nelle manovre di guida a velocità elevate.
- Design e aerodinamica** L'alettone posteriore in carbonio, caratteristica tipica delle sportive GT di Porsche – si trova 20 millimetri più in alto nella traiettoria dell'aria rispetto al modello precedente. In questo modo si ottiene una migliore deportanza. Frontale e parte posteriore sono ottimizzati dal punto di vista aerodinamico, e al fine di ridurre il peso sono realizzati in una struttura leggera in poliuretano.
- Interni** Il volante sportivo GT e i sedili sportivi Plus con supporti laterali rialzati sono emblematici dell'esperienza di guida della 911 GT3. Come optional è disponibile anche il pacchetto Clubsport, che tra le varie dotazioni comprende roll-bar, cintura di sicurezza a sei punti ed estintore.
- Infotainment** L'app Porsche Track Precision di serie consente al guidatore di controllare nel dettaglio tramite smartphone i dati relativi alle prestazioni, ad esempio i tempi sul giro realizzati. Grazie al modulo Connect Plus, anch'esso di serie, il PCM è connesso a Internet e permette di accedere ai servizi Porsche Connect.
- Produzione** La 911 GT3 viene sviluppata tramite gli stessi test in pista e realizzata nella stessa linea di produzione delle auto da corsa.

---

Nuovo motore aspirato con una potenza di 368 kW (500 CV) e telaio ispirato agli sport motoristici.

## **Una 911 per la strada e il circuito: la nuova Porsche 911 GT3**

La 911 GT3 è straordinariamente Porsche. Getta un ponte tra sport motoristici e strada, rappresentando quindi proprio la caratteristica essenziale del marchio: vincente sul circuito, affidabile tutti i giorni. La nuova 911 GT3 gestisce questo divario come nessun'altra. Proprio per questo ci sono il nuovo motore aspirato a 6 cilindri con una potenza di 368 kW (500 CV) e un elevato numero di giri, il telaio rielaborato con una configurazione più vicina al mondo degli sport motoristici e la struttura leggera. Con il motore boxer da 4 litri, la 911 GT3 basa le sue prestazioni sullo stesso propulsore della 911 GT3 Cup, una vettura da corsa di razza pura. La tecnologia degli sport motoristici di Porsche confluisce ancora una volta nella versione stradale di una vettura sportiva, poiché la 911 GT3 è stata sviluppata tramite gli stessi test in pista e realizzata nella stessa linea di produzione delle auto da corsa. Il risultato: ora più che mai, la sportiva GT Porsche più amata di sempre vanta un carattere emozionale che risulta da prestazioni di alto livello e un'esperienza di guida ancora più intensa.

La maggior parte delle vetture sportive GT viene spesso guidata anche in pista. È proprio su circuito che la nuova 911 GT3 dà il meglio di sé grazie a un rapporto peso/potenza pari a 3,88 kg/kW (2,86 kg/CV). Con il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a sette rapporti di serie, appositamente adattato per il modello GT3, la due posti dal peso di 1.430 kg con serbatoio pieno accelera da 0 a 100 km/h in 3,4 secondi e raggiunge la velocità massima di 318 km/h. Per gli amanti della guida in stile classico, la Porsche 911 GT3 è disponibile su richiesta con cambio sportivo a sei rapporti. Con quest'ultimo, la 911 a elevate prestazioni accelera da 0 a 100 km/h in 3,9 secondi ed è in grado di raggiungere una velocità massima di 320 km/h.

Il telaio della nuova 911 GT3 è frutto dell'esperienza di Porsche nelle gare automobilistiche ed è stato armonizzato per offrire una migliore dinamica di marcia. Rispetto alla 911 Carrera S, la nuova due posti vanta un assetto ribassato di 25 millimetri. Oltre alla configurazione di base ancora più precisa, il telaio convince per l'incredibile manovrabilità. A ciò contribuisce soprattutto

l'asse posteriore sterzante attivo. A seconda della velocità, il sistema dirige le ruote posteriori in direzione contraria o uguale a quella delle ruote anteriori. In questo modo aumentano agilità e stabilità. La dinamica di marcia viene ulteriormente migliorata dal sistema supporti motore attivi e dal differenziale posteriore autobloccante (Porsche Torque Vectoring, PTV/PTV+).

Visivamente, la 911 GT3 non lascia dubbi sulla sua vocazione. Il grande alettone posteriore in carbonio enfatizza il fatto che il design di questa vettura sportiva è stato plasmato dall'aerodinamica. Il frontale dalla struttura leggera e lo spoiler anteriore sono stati ottimizzati per indirizzare meglio il flusso d'aria. Anche nella parte posteriore dalla struttura leggera con aperture di ventilazione e nuovo diffusore è visibile l'intento di favorire una migliore aerodinamica.

---

## Motore

# **Propulsore da corsa a elevata capacità di giri con una potenza di 368 kW (500 CV)**

Il cuore della nuova 911 GT3 è un propulsore provato nel mondo delle gare automobilistiche. I principali obiettivi di sviluppo del motore ad alte prestazioni erano potenza e stabilità, anche durante l'impiego su circuito. Il motore boxer aspirato a 6 cilindri con cilindrata di 4 litri garantisce una trazione estremamente dinamica sia alla 911 RSR che alla 911 GT3 R e alla 911 GT3 Cup. Si tratta del motore aspirato a iniezione diretta più potente e con la cilindrata più grande che Porsche abbia mai realizzato a partire dal motore boxer a 6 cilindri per l'utilizzo su strada. Produce una potenza di 368 kW (500 CV) e una coppia massima di 460 Nm. Rispetto al modello precedente con cilindrata di 3,8 l, si registra un aumento di 25 CV e 20 Nm. La curva di potenza ha il suo apice a 8.250 giri/min, mentre la coppia nominale raggiunge il suo punto più alto a 6.000 giri/min.

Caratteristico di questo propulsore è il suo concetto ad alto numero di giri: l'albero motore ruota fino a 9.000 volte al minuto, un'eccezione assoluta anche tra i motori delle auto sportive. I regimi elevati permettono una maggiore resa in termini di potenza. Per essere in grado di garantire un ricambio di gas preciso anche a numeri di giri molto alti, gli ingegneri Porsche hanno sviluppato un cosiddetto sistema di fasatura delle valvole rigido. Ciò significa che i bilancieri non poggiano su elementi equilibratori idraulici, ma che 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. Inoltre, gli organi della distribuzione rigidi riducono le perdite di potenza dovute all'attrito.

Gli alberi a camme di aspirazione e di scarico sono controllati come sempre dal sistema Vario Cam. Con l'ausilio della fasatura variabile delle valvole, la gestione elettronica del motore regola la fasatura a seconda del numero di giri e dei livelli di carico. Ciò consente un'elevata qualità di funzionamento e soprattutto elevati valori di potenza e di coppia in tutto l'intervallo di giri.



La resa in termini di potenza si vede anche dall'elevato rapporto di compressione di 13,3:1. Con il motore base, la propulsione della GT3 ha tutte le caratteristiche tipiche del motore di una sportiva. Tra queste, la lubrificazione del carter a secco con serbatoio dell'olio separato, la biella in titanio e il nuovo albero motore che vanta una maggiore rigidità e cuscinetti più grandi. Per lubrificare al meglio i cuscinetti della biella, esso sfrutta un sistema di iniezione centrale dell'olio. Un'altra innovazione presa dal mondo degli sport motoristici è l'eliminazione della schiuma dall'olio tramite una centrifuga, prima che l'olio entri nel serbatoio separato.

L'impianto di aspirazione variabile in plastica con due alette attivabili del sistema di risonanza e l'impianto di scarico sportivo permettono un ricambio della carica efficiente. Di conseguenza, il guidatore può sfruttare una potenza e una coppia molto omogenee in tutto l'intervallo del numero di giri, il tutto accompagnato dall'emozione del sound.

## Cambio

### **Massima velocità con il cambio a doppia frizione, cambio manuale per i puristi**

Per la prima volta, Porsche propone la 911 GT3 con due diversi cambi. Il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a sette rapporti di serie è il partner ideale per i guidatori che puntano a fare il tempo più basso possibile in circuito. A scelta, e senza sovrapprezzi, la nuova sportiva ad alte prestazioni può essere ordinata anche con cambio manuale a sei rapporti.

#### **Nuovo cambio sportivo GT a sei marce**

Una leva del cambio corta e cambi di marcia rapidi, innesti precisi e sei marce perfettamente armonizzate: per i puristi tra coloro che guidano una 911 GT3, Porsche ha sviluppato il nuovo cambio sportivo GT con volano a doppia massa. Il rapporto di trasmissione delle sei marce è stato adattato precisamente alla potenza del motore e offre una commutazione particolarmente sportiva. La funzione di accelerazione intermedia aiuta il guidatore quando passa a una marcia inferiore, garantendo anche nelle cambiate un'esperienza sportiva e divertente. Questa funzione, che si attiva premendo il tasto SPORT sulla consolle centrale, assicura tempi di innesto estremamente rapidi grazie a una sincronizzazione più veloce delle ruote dentate. In particolare su strade caratterizzate da molte curve, questa funzione assicura un'esperienza di guida ancora più emozionale.

Diversamente dal cambio PDK, il modello con cambio manuale trasmette la potenza a un differenziale posteriore autobloccante (PTV) a controllo meccanico invece che elettronico. I valori di bloccaggio sono del 30% in trazione e del 37% in spinta. Un ulteriore vantaggio è dato dal peso della combinazione di cambio manuale e differenziale autobloccante meccanico, di circa 15 chilogrammi inferiore rispetto alla variante con PDK, che riduce il peso a vuoto a 1.413 chilogrammi, migliorando così il rapporto peso/potenza fino a 3,84 kg/kW (2,83 kg/CV). Con queste caratteristiche, la potentissima 911 accelera da 0 a 100 km/h in 3,9 secondi.

## **PDK pensato per realizzare tempi ancora migliori in circuito**

Il PDK è parte della storia Porsche nel settore delle auto da corsa. Nel 1986 e 1987 la Porsche 962 ha conseguito le sue vittorie assolute a Le Mans con un cambio a doppia frizione. Oggi, il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung detta gli standard per le auto sportive di serie. I cambi di marcia rapidissimi e senza interruzione della forza di trazione consentono valori di accelerazione ottimali, riducendo al contempo il consumo di carburante.

Nella nuova 911 GT3, il PDK è appositamente adattato alla vettura. Tutti e sette i rapporti sono realizzati in modo da ottimizzare le prestazioni. In questo modo si raggiunge la massima velocità con la settima marcia. La speciale gestione elettronica del cambio dell'Intelligent Shift Program (ISP) permette di passare alla marcia superiore in trazione e alla marcia inferiore in fase di rilascio in maniera ancora più spontanea e veloce. Nella modalità SPORT del PDK le scolate in frenata risultano più aggressive. In accelerazione, invece, i punti di cambiata si spostano più indietro.

Con il loro punto di pressione esatto, i paddle del cambio danno una risposta tattile precisa anche con i guanti da corsa. Chi utilizza la leva del cambio per cambiare troverà la stessa direzione di cambio in uso nelle vetture da corsa: si tira per passare alla marcia superiore, si spinge per passare alla marcia inferiore.

## **Paddle neutral: funzione di disinnesto nel PDK per la 911 GT3**

La dinamica di marcia di un'auto sportiva guidata per realizzare tempi ottimali sul circuito è determinata anche dalla frizione. Per questa ragione il PDK dispone della funzione "paddle neutral". Se il guidatore tira entrambi i paddle del cambio contemporaneamente, le frizioni del PDK si aprono e il flusso di potenza tra motore e propulsione viene interrotto. Quando si lasciano nuovamente i paddle del cambio, con PSM disattivato la frizione si chiude in un baleno. Se il PSM è attivato, la frizione si chiude comunque rapidamente, ma in modo meno brusco.

Questa funzione offre essenzialmente due vantaggi: il guidatore può ad esempio tirare il paddle e neutralizzare il comportamento di marcia di una vettura tendente al sottosterzo in curva su strada bagnata, dando maggiore forza di reazione laterale alle ruote dell'asse anteriore. Il secondo aspetto riguarda la possibilità di influenzare personalmente la dinamica di marcia inserendo bruscamente la forza motrice in fase d'innesto. Similmente a quanto accade con una frizione tradizionale combinata a un cambio manuale, in questa maniera è quindi possibile destabilizzare volutamente la parte posteriore del veicolo in una sterzata dinamica. Inoltre, il guidatore può utilizzare la funzione paddle neutral per accelerare alla partenza. Come in una vettura con cambio manuale è solamente il guidatore, con frizione e acceleratore, a decidere come accelerare, senza l'aiuto di sistemi di regolazione della propulsione o della dinamica di marcia.

Nella 911 GT3 il PDK è combinato con il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), che comprende un differenziale posteriore autobloccante a regolazione elettronica con ripartizione variabile della coppia. Questa combinazione consente una trasmissione della forza ottimale su strada. Il sistema, tramite interventi di frenata mirati sulla ruota interna alla curva, migliora il comportamento di sterzata e la stabilità di marcia della vettura.

### **PSM appositamente adattato per sportive GT**

PTV Plus completa così il Porsche Stability Management (PSM), che con interventi di frenata selettivi sulle ruote influenza anche la dinamica di guida. Come già nel modello precedente, anche nella nuova GT3 è stato fortemente sottolineato l'aspetto sportivo del sistema di stabilizzazione vettura. Tramite le funzioni ESC OFF ed ESC+TC OFF è possibile selezionare due livelli per il PSM.

Nel primo livello "ESC OFF" aumenta la dinamica di guida possibile su circuito, grazie alla disattivazione del sistema ESC che controlla la dinamica trasversale. In questo modo, il guidatore può destabilizzare in maniera mirata la parte posteriore della 911 GT3 con adeguati movimenti dello sterzo e/o interventi sul pedale dell'acceleratore. In questa modalità, le funzioni sportive per la regolazione della dinamica longitudinale vengono conservate. Nel secondo livello "ESC+TC OFF" vengono disattivati tutti i sistemi di regolazione della dinamica di marcia, tranne il sistema antibloccaggio dei freni. In questo modo tutto il controllo è in mano al guidatore, che può mettere in pratica il suo personale stile di guida sportivo.

---

## Telaio

### **Telaio sportivo con asse posteriore sterzante**

Le sportive GT di Porsche definiscono in maniera unica la differenziazione della dinamica di guida tipica del marchio: queste vetture sono a loro agio su percorsi come il Nürburgring e il Flugplatzrennen e combinano agilità, con il telaio sottoposto a forti carichi, e stabilità alle alte velocità. Secondo questo principio tratto dal mondo delle gare automobilistiche è stato costruito e adattato il telaio della nuova 911 GT3. Rispetto al modello precedente, la risposta della combinazione molle/ammortizzatori è stata ulteriormente ottimizzata. Le molle ausiliarie integrate sull'asse posteriore permettono di tenere basso il peso, e al contempo fanno sì che le molle principali rimangano sotto tensione anche in caso di rapida e completa distensione, come succede ad esempio quando si attraversa un cocuzzolo. Il telaio sportivo ulteriormente sviluppato, assieme all'asse posteriore sterzante di serie, al sistema di ammortizzazione variabile PASM e al sistema supporti motore attivi, genera un ulteriore miglioramento delle prestazioni.

Già da tempo in questa potentissima 911 l'asse posteriore sterzante garantisce una dinamica di marcia eccellente. La nuova 911 GT3 permette di variare l'angolo di sterzata delle ruote posteriori fino a 1,5 gradi in entrambe le direzioni, a seconda della velocità, tramite attuatori elettromeccanici. Al di sotto dei 50 km/h le ruote anteriori e posteriori sterzano in direzione opposta. In questo modo, la sportiva realizza una sterzata particolarmente dinamica e risulta ancora più agile in curva. A partire dagli 80 km/h le ruote di entrambi gli assi sterzano nella stessa direzione, il che aumenta la stabilità nei cambi di corsia e nelle manovre alle alte velocità.

### **PASM con due modalità ottimizzate per tracciato**

Anche il sistema di ammortizzazione variabile Porsche Active Suspension Management (PASM) è stato adattato specificamente alla 911 GT3. È possibile scegliere tra due modalità. La modalità di funzionamento normale consente un'elevata dinamica di guida in funzione delle condizioni della strada e dello stile di guida. La modalità di funzionamento Sport consente di sprigionare tutto il potenziale della dinamica di guida della nuova 911 GT3 soprattutto su percorsi regolari. Riducendo al minimo i movimenti strutturali, ne risulta un comportamento di guida particolar-

mente preciso e mirato. Dal modello precedente la nuova 911 GT3 eredita il sistema supporti motore attivi. In curva questi legano il propulsore più rigidamente alla carrozzeria, evitando così influenze indesiderate della massa del motore sul comportamento di guida.

Gli pneumatici UHP (Ultra High Performance) rielaborati danno un ulteriore contributo alle elevate velocità che la nuova 911 GT può raggiungere in curva. La vettura esce dalla fabbrica su pneumatici delle dimensioni 245/35 ZR 20 all'anteriore e 305/30 ZR 20 al posteriore. I cerchi in lega leggera con chiusura centrale di serie sono color argento, da nove pollici per le ruote anteriori e da dodici per quelle posteriori. Il sistema di controllo pressione pneumatici (RDK) di serie non avvisa soltanto in caso di graduale o improvvisa perdita di pressione. Dispone anche di un modulo per circuito, che considera una condizione di bassa pressione dell'aria con pneumatici freddi all'inizio di un giro in pista.

### **Un'opzione per tutti i giorni: sollevamento pneumatico per l'asse anteriore**

Come per il modello precedente, anche per la nuova 911 GT3 si propone come optional un sistema di sollevamento pneumatico dell'asse anteriore. In questo modo si ha la possibilità di aumentare l'idoneità della vettura all'uso quotidiano sollevando la parte anteriore della carrozzeria di circa 30 millimetri. Il sistema è attivo fino a una velocità di 50 km/h e permette di evitare danni alla carrozzeria che potrebbero essere provocati da dislivelli della corsia di marcia.

L'impianto frenante di serie studiato per l'utilizzo nelle gare automobilistiche è dotato di pinze fisse monoblocco in alluminio a 6 pistoncini all'anteriore e a 4 pistoncini al posteriore. Queste trattengono dischi dei freni in lega del diametro di 380 millimetri con pinze in alluminio. Come optional è disponibile l'impianto frenante in ceramica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Con dischi del freno grandi (diametro anteriore/posteriore: 410/390 mm) il PCCB raggiunge prestazioni di frenata e una resistenza all'usura ancora superiori.

---

## Carrozzeria

### **Più leggera e aerodinamica**

Aerodinamica e peso: questi i due fattori che hanno guidato il processo di sviluppo della carrozzeria della 911 GT3. Secondo questo principio sono stati ottimizzati frontale e parte posteriore. Entrambi, al fine di ridurre il peso, sono realizzati in poliuretano a struttura leggera con microsfere cave di vetro ed elementi in fibra di carbonio. Il nuovo paraurti posteriore, l'alettone posteriore e i relativi supporti sono in carbonio.

Grandi condotti di aspirazione dell'aria, caratteristici della 911 GT3, caratterizzano la vista frontale. Le grandi aperture a sinistra e a destra, assieme alle nuove airblade laterali, migliorano l'apporto di aria di raffreddamento. Allo stesso tempo, l'apertura di ventilazione davanti al cofano del vano bagagli tipica della GT3 migliora il flusso attraverso il raffreddatore ad acqua centrale e aumenta la deportanza aerodinamica all'asse anteriore. Le griglie d'aerazione di tutte le prese d'aria di raffreddamento sono rivestite in color titanio. Il labbro dello spoiler anteriore largo crea ancora più deportanza all'asse anteriore.

La nuova 911 GT3 è dotata di serie di fari Bi-Xenon con regolazione dinamica della profondità d'illuminazione e impianto lavafari. Come optional è possibile scegliere fari principali a LED in colore nero. Indicatori di direzione, luci diurne e di posizione con tecnica a LED nella nuova 911 GT3 sono più sottili, il che rende ancora più affilati i contorni. Nel complesso, la parte frontale della nuova 911 GT3 risulta ancora più forte e sportiva.

### **Caratteristica distintiva della GT: alettone posteriore in carbonio**

La parte posteriore della 911 GT3 segnala inequivocabilmente che è lì che la potenza viene trasferita sulla strada. La caratteristica visiva che salta subito all'occhio è l'alettone posteriore fisso con sideblade di colore nero. È circa 20 millimetri più alto che nel modello precedente, il che porta a un aumento del carico verticale sull'asse posteriore. Paraurti posteriore, alettone e relativi supporti sono realizzati in carbonio nel colore della carrozzeria. La fessura di aerazione centrale del paraurti posteriore è posizionata più in alto ed è più grande rispetto al modello precedente, migliorando ulteriormente la rimozione del calore. Con la loro funzione di pressione

dinamica, le due prese d'aria Ram Air nere sul paraurti posteriore alimentano perfettamente il motore con l'aria di combustione. Le prese d'aria sono realizzate in plastica rinforzata con fibra di vetro.

Ancora più deportanza è data dal rivestimento del sottoscocca del motore ulteriormente sviluppato, che presenta una superficie maggiore e quattro lamelle aggiuntive. Realizzato in lamiera di alluminio, grazie a una forma ascendente verso la parte posteriore, il rivestimento del sottoscocca svolge la funzione di un diffusore. Le lamelle in plastica incanalano la corrente sotto la coda. Questo accelera ulteriormente l'aria e rafforza l'effetto diffusore. Anche questa tecnologia viene direttamente dagli sport motoristici.

Rispetto alla 911 Carrera, qui la carrozzeria è più larga di 44 millimetri nella zona dei passaruota posteriori. L'effetto larghezza viene ulteriormente enfatizzato dall'assetto ribassato di 25 millimetri. Il doppio terminale di scarico centrale nero dell'impianto di scarico sportivo fa risultare più basso il baricentro ottico. Le luci posteriori a LED oscurate sono molto piatte e tridimensionali, sottolineando ulteriormente l'orientamento orizzontale.



---

## Interni

# **Una straordinaria esperienza per un piacere di guida eccezionale**

Gli interni della nuova vettura sportiva a elevate prestazioni sono stati realizzati per assicurare la massima esperienza di guida. Il volante sportivo GT con un diametro di 360 millimetri è apparso per la prima volta nella 918 Spyder ed è regolabile manualmente in direzione longitudinale e in altezza. Il paddle del cambio per la selezione manuale della marcia nel PDK assicura cambi marcia molto rapidi e un'estrema precisione. Conducente e passeggero possono vivere a pieno la dinamica di questa vettura comodamente seduti su sedili sportivi Plus con supporti laterali rialzati e regolazione meccanica della profondità. La regolazione in altezza e dello schienale sono invece elettriche. I rivestimenti dei sedili sono in pelle nera e la fascia centrale in Alcantara nera. Sui poggiatesta è ricamata la scritta "GT3" in gridio platino. Essendo la 911 GT3 una biposto, lo spazio solitamente riservato ai sedili posteriori è ricoperto.

Per la 911 GT3, Porsche offre come optional tre ulteriori varianti per i sedili. I sedili sportivi adattivi Plus si contraddistinguono per la regolazione elettrica di tutte le funzioni (a 18 posizioni). La seconda opzione è rappresentata dai sedili sportivi a guscio con schienali ribaltabili, airbag integrato per il torace e regolazione manuale della profondità. Il guscio del sedile è realizzato in plastica rinforzata con fibra di vetro e carbonio, la superficie in carbonio a vista. Infine la terza variante è costituita da sedili a guscio in materiale sintetico rinforzato con fibra di carbonio a vista. I nuovi rivestimenti dei sedili sono decorati da strisce GT3 e da uno stemma Porsche nei poggiatesta. I sedili a guscio hanno un airbag per il torace integrato e sono regolabili elettricamente in altezza e manualmente in direzione longitudinale.

Inoltre, per la nuova 911 GT3 come già per il modello precedente, Porsche propone come optional un pacchetto Clubsport. Oltre al roll-bar in versione avvitata, il pacchetto comprende la predisposizione per un interruttore generale della batteria, una cintura di sicurezza a sei punti per il lato guidatore in rosso e un estintore con supporto.

## **App Porsche Track Precision di serie**

Oltre al Porsche Communication Management (PCM) con modulo di navigazione online che fornisce informazioni sul traffico in tempo reale, nella dotazione di serie della vettura sono inclusi il modulo Connect Plus e l'app Porsche Track Precision. La Porsche 911 GT3 offre al conducente tramite l'app la possibilità di visualizzare, registrare e analizzare sullo smartphone dati di guida dettagliati. I tempi sul giro possono essere registrati automaticamente tramite un preciso segnale GPS a 10 Hz del PCM oppure manualmente tramite la leva di comando del pacchetto Chrono disponibile come optional, e quindi confrontati sullo smartphone. 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. Analisi grafiche dei dati di marcia, nonché un'analisi video supportano il guidatore aiutandolo a migliorare le sue prestazioni di guida. RegISTRAZIONI e profili dei tracciati e dei guidatori possono essere gestiti e scambiati direttamente con lo smartphone. Senza pacchetto Chrono, si può utilizzare l'app per effettuare precise misurazioni dei tempi sul giro con il Laptrigger disponibile tramite Porsche Tequipment. Questo può essere posizionato vicino alla linea di partenza/traguardo sul circuito, e registrerà automaticamente i tempi di giro inviandoli poi al PCM e allo smartphone.

## **Pacchetto Chrono con indicatore di performance opzionale**

Il pacchetto Chrono disponibile come optional offre sulla plancia, oltre al cronometro analogico e digitale, anche le seguenti funzioni: per visualizzare, salvare e valutare i tempi sul giro valutati, il PCM viene integrato con l'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.

## **PCM collegato con modulo Connect Plus**

Il modulo Connect Plus di serie dispone di un modulo telefono LTE con lettore di schede SIM e permette così un elevato comfort di utilizzo e una qualità ottimale delle conversazioni, nonché l'accesso wireless a Internet. Così all'interno della vettura è possibile connettere a Internet

dispositivi con funzione WLAN come ad esempio computer portatili, tablet o smartphone, all'occorrenza anche simultaneamente. Un supporto per lo smartphone nella consolle centrale trasmette il segnale del cellulare all'antenna esterna della vettura risparmiando la batteria e ottimizza così la qualità della ricezione. Inoltre, il modulo Connect Plus permette di utilizzare numerosi servizi Porsche Connect.

Tramite il PCM il guidatore controlla anche il Sound Package Plus di serie, dotato di otto altoparlanti e 150 Watt di potenza. Come optional è disponibile il BOSE® Surround Sound-System, sviluppato appositamente per i modelli 911. Il sistema audio, con una potenza complessiva di 555 Watt, dispone di dodici altoparlanti e canali di amplificazione completamente attivi, compreso un altoparlante per i toni bassi ad alta potenza da 100 Watt brevettato che è fissato alla scocca. La configurazione del sistema completamente attiva consente un adattamento ottimale di ogni singolo altoparlante all'abitacolo del veicolo, trasformando una 911 in una sala da concerti.

## Consumi ed emissioni

Consumo di carburante urbano 19,7 – 19,4 l/100 km; extraurbano 8,8 l/100 km; combinato 12,9 - 12,7 l/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> 290 – 288 g/km;

*\* La scelta dipende dagli pneumatici utilizzati*