

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 particolarmente 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.