

Porsche inaugura la stagione Motorsport 2017 con una vettura da corsa GT completamente rinnovata. La nuova 911 RSR sfrutta il vantaggio di tutte le possibilità offerte dal regolamento GT per la 24 Ore di Le Mans e, accanto ad una coerente struttura leggera, punta sulla disposizione del modernissimo motore boxer aspirato a sei cilindri posizionato davanti all'asse posteriore. Il propulsore da quattro litri, estremamente leggero, con iniezione diretta e comando valvola a punto fisso, si contraddistingue per la straordinaria efficienza. La nuova 911 RSR debutterà in pista nel gennaio 2017, alla 24 Ore di Daytona.

“Anche se conserva il tipico design 911, si tratta della più grande evoluzione nella storia del nostro modello GT di punta”, dichiara il Direttore del reparto Porsche Motorsport, Frank-Steffen Walliser. La nuova 911 RSR rappresenta una nuova evoluzione: telaio, struttura della carrozzeria, concetto aerodinamico, motore e cambio sono stati completamente riprogettati. Il nuovo concetto del motore ha permesso agli ingegneri di installare un diffusore posteriore particolarmente generoso. La combinazione con uno spoiler posteriore montato in alto e ispirato alla vettura da corsa LMP1, la 919 Hybrid, ha notevolmente migliorato il livello di deportanza e di efficienza aerodinamica.

“Nella 911 RSR abbiamo voluto puntare su un motore aspirato particolarmente moderno e leggero, in grado di garantire ai nostri ingegneri una grande libertà di sviluppo della vettura”, spiega Walliser. “Inoltre, il regolamento LM-GTE prevede, in linea di principio, l'assoluta parità fra i diversi concetti di trazione, poiché le caratteristiche di coppia dei motori turbo e aspirati sono allineate.” In base alle dimensioni del flangia di strozzatura, il nuovo motore aspirato eroga circa 375 kW (510 CV), trasferiti alle ruote posteriori di 31 centimetri da un cambio sequenziale a sei rapporti azionato da tasti di selezione e dotato di scatola in magnesio. In tal modo si completa il passaggio alla nuova generazione di motori. Dopo la 911 GT3 R e la 911 GT3 Cup, ora anche la punta di diamante delle vetture da corsa Porsche GT sfrutta la stessa famiglia di motori boxer a sei cilindri ultramoderni.

✘ Già nel 1996, con la 911 GT1, Porsche impiegò in maniera sistematica l'idea della 911, ottenendo un grande successo sportivo. Nel 1998, la 911 conseguì la 16a vittoria assoluta per Porsche alla 24 Ore di Le Mans contro le vetture più veloci della classe GT1.

Ora, modernissimi sistemi di assistenza vengono impiegati per la prima volta in una vettura da corsa Porsche GT: la nuova 911 RSR dispone di un sistema anticollisione provvisto di sensore radar, il cosiddetto sistema di elusione di collisione “Collision Avoidance System”. Un monitor integrato nel cruscotto consente di riconoscere tempestivamente, anche al buio, i prototipi LMP più veloci evitando errori. Anche il nuovo concetto di gabbia di protezione ed un nuovo sedile da gara, saldamente avvitato alla carrozzeria, aumentano ulteriormente la sicurezza del pilota. Poiché il sedile resta fissato alla vettura, la pedaliera può essere

spostata e adattata alla statura del guidatore.

Anche la funzionalità della nuova 911 RSR è stata ottimizzata in maniera significativa: intere parti del rivestimento in fibra di carbonio possono essere completamente sostituite in brevissimo tempo grazie ad ingegnosi sistemi di fissaggio a sganciamento rapido. Inoltre, l'assetto del telaio può essere modificato in modo molto più semplice e veloce.

✘ Anche da un punto di vista estetico, gli adesivi della 911 RSR rappresentano un'innovazione: la vettura da corsa GT mostra, per la prima volta, che il nuovo design di fabbrica ha ulteriormente sviluppato il linguaggio chiaro e dinamico della forma tipico di Porsche Motorsport. Da una posizione elevata s'intravede la silhouette dello stemma Porsche, i colori base rimangono bianco, rosso e nero.

Nella stagione 2017, la nuova 911 RSR parteciperà presumibilmente a 19 eventi per oltre 140 ore di gara. Porsche si presenterà con due vetture rispettivamente al FIA World Endurance Championship (WEC), inclusa la 24 Ore di Le Mans, e all'IMSA Weathertech Championship americano. Il debutto in gara, in condizioni durissime, è fissato per il 28 e 29 Gennaio 2017 alla gara di apertura della stagione IMSA, a Daytona. "Siamo assolutamente pronti all'evento", dichiara Marco Ujhasi, Responsabile progetto GT Works. "Completato il primo roll-out a Weissach nel marzo di quest'anno, abbiamo percorso oltre 35.000 chilometri di test sui circuiti dell'Europa e del Nord America, più di quanto abbiamo mai percorso prima nello sviluppo di ogni altra vettura da corsa Porsche GT."

Dati tecnici Porsche 911 RSR Anno Modello 2017

Peso/Dimensioni

Peso ca. 1.243 kg (peso base per regolamento)

Lunghezza 4.557 mm (senza splitter, spoiler posteriore, diffusore)

Larghezza 2.042 mm (asse anteriore) / 2.048 mm (asse posteriore)

Passo 2.516 mm

Motore

Motore boxer a sei cilindri raffreddato ad acqua, disposto davanti all'asse posteriore; cilindrata 4.000 cm³, corsa 81,5 mm, alesaggio 102 mm; ca. 375 kW (510 CV) in base al limitatore; tecnica a quattro valvole; iniezione diretta del carburante; lubrificazione a carter

secco; volano a massa singola; riduzione della potenza tramite limitatore; acceleratore elettronico.

Trasmissione

Cambio sequenziale a 6 rapporti con ingranaggi a innesti frontali; disposizione longitudinale con due alberi a coppia conica; azionamento tramite selettore a scorrimento elettrico; tasti di selezione al volante; scatola del cambio in magnesio; differenziale autobloccante a lamelle con Visco-Lock; frizione da gara a tre dischi in fibra di carbonio.

Carrozzeria

Scocca in struttura ibrida di alluminio e acciaio con peso ottimizzato; sistema di rimozione del tettuccio per accesso abitacolo; portello di salvataggio estraibile sul tetto; serbatoio carburante FT3 nella parte posteriore; gabbia di protezione saldata; sedile conforme a normativa FIA 8862-2009, fissato saldamente alla carrozzeria; cintura di sicurezza a sei punti per impiego con sistema HANS; pedaliera regolabile longitudinalmente; complementi in CFK, facilmente sostituibili; spoiler posteriore con attacco a collo di cigno; impianto di sollevamento pneumatico a quattro pistoni con valvola di regolazione di pressione di sicurezza; sistema antincendio con dispositivo di sblocco elettronico; parabrezza riscaldabile.

Telaio

Asse anteriore: doppi bracci trasversali; smorzatore torsionale a quattro vie; doppie molle elicoidali (principali e ausiliarie); barra antirollio regolabile bilateralmente; servosterzo a comando elettroidraulico

Asse posteriore: doppi bracci trasversali con telaietto dell'asse posteriore; smorzatore torsionale a quattro vie; doppie molle elicoidali (principali e ausiliarie); barra antirollio regolabile bilateralmente; alberi cardanici tripodi.

Impianto frenante

Due circuiti frenanti suddivisi per asse anteriore e posteriore; regolabili tramite bilanciere

Asse anteriore: pinze fisse monoblocco in alluminio a sei pistoncini con innesto a frizione rapido; dischi freno in acciaio autoventilanti con diametro di 390 mm; pastiglie freno da corsa; circuito di raffreddamento freni ottimizzato.

Asse posteriore: pinze fisse monoblocco in alluminio a quattro pistoncini con innesto a frizione rapido; dischi freno in acciaio autoventilanti con diametro di 355 mm; pastiglie freno da corsa; circuito di raffreddamento freni ottimizzato.

Cerchi/Pneumatici

Asse anteriore: cerchi in lega leggera fucinati in un unico pezzo, 12,5J x 18 ET 25 con serraggio centrale; Michelin Slick 30/68-18.

Asse posteriore: cerchi in lega leggera fucinati in un unico pezzo, 13J x 18 ET 37 con serraggio centrale; Michelin Slick 31/71-18.

Impianto elettrico

Cosworth Central Logger Unit; volante multifunzione in CFK con display integrato, dispositivo di sbloccaggio rapido e tasti di selezione; Collision Avoidance System; generatore regolabile in combinazione con batteria LiFePo4; fari principali a LED; luci posteriori e luce pioggia con tecnica a LED; illuminazione numero di partenza e Leader Light System; luce nera nell'abitacolo; specchi retrovisori esterni regolabili elettricamente con funzione Memory; sistema di controllo pressione pneumatici (RDK); sistema di idratazione in vettura; impianto di climatizzazione; pannello comandi sul tunnel centrale con scritte fluorescenti.



