

911 para carretera con aspecto deportivo

El 911 GT2 RS refleja claramente su homenaje al automovilismo de competición. La tracción tiene prioridad sobre la resistencia aerodinámica, y la velocidad al tomar curvas sobre la velocidad punta. El amplio coupé se adapta exhaustivamente a la carretera. El ancho labio del spoiler delantero solo abre el hueco necesario de distancia libre al suelo y proporciona así una gran contribución a la tracción del eje delantero. Las imponentes tomas de aire situadas en la parte delantera con forma aerodinámica y detrás de las puertas muestran la gran necesidad de refrigeración del motor, los frenos y los intercoolers en el uso a plena carga. La salida de aire de refrigeración adicional colocada delante del capó, característica típica del 911 de la clase GT, favorece la corriente de aire del radiador central y, al mismo tiempo, aumenta la carga aerodinámica en el eje delantero.

Las dos entradas del capó aumentan la ventilación del sistema de frenos sin alterar el valor c_w . Desarrolladas por un precursor de la agencia espacial NASA, es la primera vez que las denominadas NACA se incluyen de serie en este lugar de un Porsche para refrigerar los frenos. También se ha incorporado tecnología del automovilismo de carreras en las aletas, para la ventilación de los pasos de rueda delanteros. Aquí, las láminas de carbono se encargan de proporcionar una ventilación eficiente en los pasos de rueda delanteros, lo que reduce la sobrepresión que se genera con el giro de las ruedas y, por tanto, la fuerza.

Además, los anchos y llamativos faldones laterales contribuyen al impresionante aspecto del 911 GT2 RS y a su sofisticada aerodinámica. Gracias a la mejora de los bajos, se genera una mayor depresión. La tracción incrementa respecto a la velocidad. El alerón trasero fijo de carbono visto dirige la mayor parte de la carga aerodinámica generada sobre las ruedas hacia el eje trasero. Los apoyos del alerón están fabricados de aluminio anodizado y cuentan con nuevos laterales en los colores exteriores. A una velocidad de 340 km/h, un total de 340 kg de carga aerodinámica actúa sobre el coupé. La configuración deportiva aumenta la carga aerodinámica a hasta 450 kg. Las dos tomas de aire Ram Air en el portón trasero, los colectores de admisión, proporcionan aire de combustión al motor. Las cuatro láminas de la parte trasera permiten que la cubierta inferior del motor se convierta en un difusor y mejoran la conducción de aire.

Construcción ligera: el material apropiado en el lugar adecuado

El segundo aspecto dominante del 911 GT2 RS es su construcción ligera. Gracias al cuerpo del 911 Turbo de construcción mixta de acero y aluminio, el biplaza cuenta con una base extraordinariamente ligera y rígida al mismo tiempo. El capó, las aletas delanteras, la ventilación de los pasos de rueda, las cubiertas de los retrovisores exteriores Sport Design, los orificios de ventilación de los laterales traseros y algunos elementos de la parte trasera están hechos de plástico reforzado con fibra de carbono, al igual que numerosos componentes del interior. El capó también está fabricado de carbono, mientras que el techo está hecho de magnesio. Ambos componentes de la carrocería están delineados por un reborde ancho en sentido longitudinal. Este contorno no es solo una característica distintiva visual de los componentes de construcción ligera, sino que también aumenta la rigidez del material.

Como material de alta tecnología especialmente ligero y muy estable, Porsche emplea poliuretano de construcción ligera con esferas huecas de cristal y elementos de fibra de carbono en los carenados delantero y trasero del automóvil deportivo GS. Las ventanillas laterales traseras y la luneta trasera son de vidrio de construcción ligera, una novedad en Porsche. Este material es más o menos igual de ligero que el policarbonato, por lo que también es irrompible y resistente al rayado. En su interior, el 911 GT2 RS dispone de paneles de puerta ligeros con tiradores tipo lazo. Como alternativa, el conductor puede desconectar el sistema de sonido, el climatizador o el paquete Clubsport para aumentar aún más la relación peso/potencia.

Paquete Clubsport de serie

En el nuevo 911 GT2 RS, el paquete Clubsport se incluye de serie en el volumen de suministro. Está compuesto por la jaula antivuelco atornillada a la carrocería detrás de los asientos delanteros, el cinturón de seis puntos Rojo en el lado del conductor, el extintor con soporte y la preinstalación para el interruptor principal de desconexión de la batería. Este puede adquirirse por separado a través del departamento de automovilismo de Porsche, al igual que el arco de jaula delantero para eventos automovilísticos.

La alta escuela de la construcción ligera: paquete Weissach para aumentar el rendimiento

Desde su introducción en el 918 Spyder, el paquete Weissach es sinónimo de mejora de las prestaciones por su construcción ligera. El 911 GT2 RS pesa casi 30 kg menos gracias al paquete Weissach diseñado específicamente para él. El techo, y los estabilizadores de los ejes delantero y trasero están fabricados de carbono. Además, algunos detalles como el embellecedor del volante y las levas de cambio también están hechos de material basado en carbono. Únicamente con las ruedas de magnesio, lacadas en Oro Blanco satinado, el peso del nuevo 911 GT2 RS con paquete Weissach se reduce aproximadamente 11 kg. Los estabilizadores y los brazos de acoplamiento consiguen disminuir el peso otros 5,3 kg. Asimismo, se puede observar que el habitáculo se ha optimizado. La jaula antivuelco atornillada está fabricada de titanio y pesa alrededor de 9 kg menos que la jaula antivuelco de acero incluida de serie. Como señal de identidad visual, el capó y el techo de carbono visto cuentan con una franja decorativa central del color del vehículo. El logotipo del "paquete Weissach" figura en los reposacabezas de los asientos bucket y la placa del embellecedor del portavasos.