

Conexión directa con el automovilismo

Un campeón en el circuito, refinado para la carretera

En Porsche, la relación más directa entre un modelo de competición y uno de serie se denomina 911 GT3 RS. Ninguna otra versión de la actual serie 911 posee una mayor intersección de herencia de circuitos de pura raza y plena aptitud utilitaria. Ningún otro modelo GT se aproxima más en cuanto a precisión de conducción y dinámica a sus variantes competitivas 911 GT3 Cup, 911 GT3 R y 911 RSR. Con tintes casi tradicionales: El Cliente podrá beneficiarse por primera vez en el 911 GT3 RS de numerosos componentes y tecnologías, que han demostrado su ventaja de rendimiento en el circuito de competición, antes de que se apliquen en otros modelos de serie de Porsche. El nuevo 911 GT3 RS lo demuestra de una forma especialmente ejemplar.

El nuevo 911 GT3 RS es un vehículo por excelencia. Su maniobrabilidad y el comportamiento de frenado y de dirección superan una vez más el nivel, ya de por sí elevado, del 911 GT3 y se acercan como nunca antes al 911 GT3 Cup. Entre otras cosas, esta versión de carretera es posible gracias a las articulaciones esféricas Uniball, en vez de los cojinetes elastocinemáticos habituales, que conectan los brazos del chasis en ambos ejes con la carrocería. Se han tomado prácticamente del deportivo de copas de la marca. No obstante, se han encapsulado completamente para protegerlos de la corrosión. Ofrecen una conexión especialmente directa con la carretera, ya que son muy rígidos y apenas presentan holgura. Ventaja: El conductor recibe información aún más directa y el 911 GT3 RS reacciona a las órdenes del volante con una precisión incomparable para un automóvil de serie.

La estrecha relación con el coche de competición para la Porsche Mobil 1 Supercup y otras 20 Porsche Carrera Cups a nivel nacional y regional de todo el mundo resalta también la configuración del muelle-amortiguador del 911 GT3 RS. Las constantes de resorte son claramente más elevadas en comparación con su predecesor y se corresponden ahora prácticamente a la configuración de Nordschleife del vehículo de competición. Al mismo tiempo, el Porsche Active Suspension Management (PASM) recibió una mayor amplitud para regular de forma activa y continua la fuerza de amortiguación. Mientras este ofrece suficiente confort de la suspensión para recorridos en autopistas y carreteras en el ajuste NORMAL, en el ajuste SPORT del 911 GT3, considerablemente más firme, se alcanza casi el nivel de la configuración de competición. Se ha diseñado para la aceleración transversal máxima y la mejor tracción posible en un circuito de carreras seco. Gracias a ello, el eje delantero responde muy bien. El nuevo ajuste de la dirección activa del eje trasero reacciona con la misma rapidez y mantiene así el equilibrio de la conducción.

En combinación con el paquete Weissach opcional, con el que se puede reducir el peso en vacío en 18 kilogramos, se destaca aún más la similitud entre los chasis de carretera y de competición. En este caso, el chasis del vehículo de serie incluye estabilizadores y brazos de acoplamiento fabricados de materiales compuestos de fibra de carbono especialmente ligeros. En la actualidad, Porsche es el único fabricante que ofrece esta tecnología en un vehículo con homologación de calle. En combinación con las llantas de magnesio opcionales y los frenos cerámicos Porsche PCCB, estas piezas del chasis reducen claramente tanto masas giratorias y no suspendidas. Eficiencia: El 911 GT3 RS es aún más ágil, espontáneo y estable en cualquier situación de aceleración, frenado y

giro.

La aerodinámica del 911 GT3 Cup también se ve reflejada en el 911 GT3 RS. Con respecto a su predecesor, el alerón trasero ajustable genera hasta un 40 % más de carga aerodinámica. Al igual que en el vehículo de competición para clientes 911 GT3 R, las conocidas lamas de las aletas delanteras mejoran la ventilación de los radiadores laterales y garantizan, en combinación con el labio del spoiler delantero aún más ancho, una carga aerodinámica adicional en el eje delantero. La carga aerodinámica del GT3-RS es de 144 kg a una velocidad de 200 km/h y de 416 kg a 300 km/h.

El motor del nuevo 911 GT3 RS proporciona la transferencia de tecnología más intransigente entre circuito y carretera: el seis cilindros se basa en el mismo módulo de motores GT que los grandes motores de 4,0 litros concebidos para la competición del 911 GT3 Cup, 911 GT3 R y 911 RSR. Con 520 CV (383 kW) es el motor atmosférico con inyección directa más potente que Porsche ha fabricado en los modelos de serie hasta la fecha. El vehículo de copas de la marca supera en 35 CV (26 kW) al deportivo de serie. Los cuatro sistemas de transmisión se caracterizan por el concepto de alto régimen desarrollado y probado para la competición. El motor RS alcanza su máxima potencia a 8250 revoluciones, el régimen máximo se encuentra en 9000 rpm: una auténtica excepción incluso entre motores deportivos puros.

A fin de garantizar también un cambio de velocidad preciso para el alto régimen del motor, los ingenieros de Porsche han desarrollado un control de válvulas rígido. Las palancas de arrastre no se sostienen en elementos de compensación hidráulicos, sino que se apoyan en los ejes. El juego de válvulas correcto viene instalado de fábrica sobre placas intercambiables, por lo que no es necesario reajustarlo. Esto no solo reduce los costes de mantenimiento en el circuito, sino también en el uso diario. Este elemento tecnológico del nuevo 911 GT3 RS procede directamente del automovilismo.