

Tracción

El motor atmosférico de Porsche más potente, con 520 CV

Con el motor del nuevo 911 GT3 RS, el gran motor atmosférico de seis cilindros y cuatro litros de Porsche alcanza su punto máximo. El motor bóxer ofrece 20 CV (15 kW) más que en el modelo anterior y que en el actual 911 GT3. El par motor aumenta en 10 Nm hasta los 470 Nm. La potencia máxima se alcanza a 8250 rpm; el par motor máximo a 6000 rpm. Con su gran intervalo de revoluciones de hasta 9000 rpm, el motor de seis cilindros destaca como un motor deportivo de pura raza.

Con la caja de cambios de doble embrague y siete velocidades de serie, el nuevo 911 GT3 RS acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos. La velocidad máxima es de 312 km/h. Aparte de las tecnologías de Porsche ya probadas en el 911, como VarioCam, la inyección directa de gasolina o el sistema variable de admisión por resonancia, la mayoría de las soluciones que consiguen que el motor del 911 GT3 RS sea robusto y estable a altas velocidades se han tomado del automovilismo de competición. Un cigüeñal con diámetros de apoyos más grandes, muñequillas de biela más anchas, superficies de los cilindros recubiertas al plasma para reducir la pérdida de fricción y el desgaste, así como un suministro de aceite claramente mejorado, aumentan la capacidad de carga y la estabilidad del régimen de revoluciones.

Un accionamiento de válvulas rígido que permite un régimen de 9000 rpm

El cambio a un accionamiento de válvulas rígido con un diseño de muelles de válvulas adaptado garantiza que se alcance el par motor máximo de 9000 rpm sin limitaciones, incluso en condiciones exigentes. Con este tipo de control de cambio de velocidad, las válvulas del motor se accionan mediante una palanca de arrastre sin compensación de holguras de válvulas. El ajuste de la holgura de las válvulas se realiza una sola vez durante la fabricación del motor en función de los complementos (discos de compensación) y se ha diseñado para que duren durante toda la vida útil del motor.

El suministro de aceite también se basa en los principios del automovilismo de competición. Finalmente, el motor no solo gira más rápido, sino que está especialmente expuesto a aceleraciones transversales y longitudinales en circuitos de carreras. La lubricación por cárter seco funciona con un total de siete etapas de aspiración que devuelven el aceite del motor al depósito de aceite externo de forma rápida y eficiente. La bomba de aceite de retorno garantiza la presión óptima del aceite en todos los estados de funcionamiento. Otra novedad es el suministro de aceite muy eficiente de las muñequillas de biela, que están sometidas a grandes cargas. Una alimentación de aceite central situada en el cigüeñal se encarga de suministrarles aceite, que se desvía directamente desde la bomba. Otra característica única de esta clase de vehículos es el desespumado del aceite mediante un extractor centrífugo antes de su descarga en el depósito independiente, que proviene del automovilismo de alto nivel.

La carrocería 911 Turbo proporciona un efecto Ram Air

El uso de una carrocería 911 Turbo en el 911 GT3 RS también tiene ventajas para el motor: cuanto más aire de proceso se suministre para la combustión, y más comprimido sea, mayor será la eficiencia del motor. Las toberas de aspiración situadas en las aletas

traseras, tomadas del 911 Turbo, contribuyen a ello en gran medida. A altas velocidades, las aberturas generan un efecto Ram Air que aumenta la velocidad del flujo de aire y proporciona una mayor potencia.

El 911 GT3 RS ofrece de serie un sistema de escape deportivo con silenciador trasero y dos salidas de escape centrales de titanio. El gran volumen del sistema de escape reduce la contrapresión y aumenta la potencia.