



PORSCHE



El nuevo 911 GT3 RS

Dossier de prensa

Contenido

Consumo de combustible y emisiones	3
Resumen	
El nuevo 911 GT3 RS sienta las bases de la precisión de conducción	4
911 similar a vehículos de competición con un motor atmosférico de 520 CV, chasis de competición y construcción ligera	
El nuevo 911 GT3 RS	6
Tracción	
El motor atmosférico de Porsche más potente, con 520 CV	7
Chasis	
Tecnología del motor para una dinámica de conducción óptima	9
Carrocería y aerodinámica	
Ancha carrocería de construcción ligera con techo de magnesio y aletas de fibra de carbono	13
Conexión directa con el automovilismo	
Un campeón en el circuito, refinado para la carretera	17
La tradición de los modelos GT3 RS	
Deportivo de calle con aspecto de competición	20

Consumo de combustible y emisiones

911 GT3 RS: consumo de combustible combinado 12,8 l/100 km, conducción urbana 19,2 l/km, conducción interurbana 9,0 l/km; emisiones de CO₂: 291 g/km

Resumen

El nuevo 911 GT3 RS sienta las bases de la precisión de conducción

El nuevo Porsche 911 GT3 RS lleva la precisión al máximo nivel. Este 911 de alto rendimiento pesa solo 1430 kilogramos y su motor de seis cilindros proporciona una potencia de 520 CV (383 kW). Ha sido desarrollado por el departamento de automovilismo de Porsche, tomando como base el 911 GT3 y su equivalente de competición, el GT3 Cup. El punto central del RS es conseguir la mejor dinámica en el circuito de carreras. A ello, además del motor bóxer de cuatro litros de mayor potencia, contribuyen los nuevos ajustes del chasis. La dirección activa del eje trasero adaptada destaca el carácter de conducción activa y, al mismo tiempo, ofrece una mayor estabilidad. El marcado carácter de carga aerodinámica de su diseño define el aspecto de la amplia carrocería con un peso optimizado. A pesar de los altos valores de carga aerodinámica, el GT3 RS alcanza una velocidad máxima de 312 km/h. El gran alerón trasero, al igual que las aletas delanteras más anchas con ranuras de ventilación en la parte superior, son de carbono ligero. En el interior también reina un ambiente de competición. Los asientos bucket envolventes de carbono ofrecen también una sujeción lateral segura ante fuerzas transversales altas. Los paneles de las puertas de construcción ligera y un aislamiento reducido evidencian una vez más la consecuente construcción ligera.

Motor 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 el modelo anterior y el 911 GT3. Con su gran intervalo de revoluciones de hasta 9000 rpm, el motor de seis cilindros destaca como un motor deportivo eficaz y de pura raza.

Rendimiento La relación peso/potencia de 2,75 kg/CV (3,74 kg/kW) es idónea para una dinámica longitudinal y transversal en el circuito de carreras. El 911 de alto rendimiento acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos. A pesar de los altos valores de carga aerodinámica, la velocidad máxima es de 312 km/h.

- Chasis** Las articulaciones esféricas en todos los brazos ofrecen una precisión de conducción todavía superior a los cojinetes elastocinemáticos habituales. Las llantas de construcción ligera de 20 pulgadas con neumáticos del tamaño 265/35 en el eje delantero mejoran la agilidad y la dirección, mientras que las llantas de 21 pulgadas con neumáticos del tamaño 325/30 en el eje trasero mejoran la tracción. La dirección del eje trasero aumenta la agilidad en las curvas y proporciona estabilidad durante las maniobras de conducción.
- Carrocería y aerodinámica** La amplia carrocería 911 Turbo con techo de magnesio y componentes aerodinámicos específicos del RS resaltan su pretensión de vehículo de competición. La configuración aerodinámica con el alerón trasero específico del RS aumenta la carga aerodinámica a 144 kilogramos, a una velocidad de 200 km/h (75 kilogramos más que en el 911 GT3).
- Paquete Weissach** El paquete Weissach opcional comprende un techo de construcción ligera de carbono visto, ruedas de magnesio, estabilizadores de fibra de carbono, un capó de construcción ligera de carbono visto, una jaula antivuelco de titanio atornillada en la parte trasera, así como un retrovisor exterior SportDesign con cubiertas de carbono visto. En combinación con las ruedas de magnesio, también opcionales, el peso del 911 GT3 RS se ve reducido en torno a los 30 kilogramos.
- Infotainment** La app Porsche Track Precision de serie proporciona al conductor un control preciso sobre los datos de rendimiento a través de un smartphone, por ejemplo, los tiempos de vuelta realizados. A través del módulo Connect Plus, también incluido de serie, el Porsche Communication Management (PCM) se conecta a Internet y tiene acceso a los servicios de Porsche Connect.

911 similar a vehículos de competición con un motor atmosférico de 520 CV,
chasis de competición y construcción ligera

El nuevo 911 GT3 RS

El nuevo 911 GT3 RS recibe una gran herencia: el modelo inmediatamente anterior al deportivo de alto rendimiento era el vehículo RS con más éxito de Porsche hasta el momento. Ahora, arranca la séptima generación del 911 GT para poner el listón aún más alto.

El departamento de automovilismo de Porsche en Weissach ha diseñado hasta el último detalle del nuevo 911 GT3 RS con este objetivo. La pieza central del nuevo deportivo de alto rendimiento es el motor atmosférico más potente con 520 CV (383 kW), que siempre ha propulsado la serie 911. La caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) cambia aún más rápidamente; la configuración del chasis no compromete al vehículo en absoluto. Se han mejorado la aerodinámica y los sistemas de regulación; además, se han desarrollado los neumáticos.

El diseño del 911 GT3 RS tiene el único objetivo de proporcionar un rendimiento máximo. La construcción ligera y la carga aerodinámica máxima contribuyen a conseguirlo. El diseño aerodinámico determina el aspecto de la carrocería ancha, que proviene del 911 Turbo. El alerón trasero dominante, así como el capó, el portón trasero y las aletas delanteras más anchas con ranuras de ventilación en la zona superior son de carbono. Los circuitos de carreras son el territorio ideal del 911 GT3 RS.

Su cercanía al automovilismo y, por tanto, al 911 GT3 Cup determina todas las características relevantes de conducción dinámica del nuevo deportivo de alto rendimiento. Así, los valores de carga aerodinámica del 911 GT3 RS y del 911 GT3 Cup son mucho más altos que los del 911 GT3, por ejemplo. La carga aerodinámica del modelo RS es de 144 kilogramos a una velocidad de 200 km/h. Así pues, el modelo RS genera el doble de carga aerodinámica que el 911 GT3 (69 kilogramos a 200 km/h). El resultado es un aumento considerable del agarre aerodinámico, propiedad decisiva para el uso en el circuito de carreras. A pesar del elevado coeficiente aerodinámico resultante, el deportivo de calle 911 GT3 alcanza una elevada velocidad punta.

En cuanto a la potencia del motor, el nuevo 911 GT3 RS supera tanto al 911 GT3 en 20 CV (15 kW), como a su equivalente de competición, el 911 GT3 Cup.

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.

Chasis

Tecnología del motor para una dinámica de conducción óptima

Todos los Porsche destacan por su impresionante dinámica de conducción, y en especial los modelos RS. Es la base del éxito en el automovilismo de competición. Sin embargo, para el nuevo 911 GT3 RS, los especialistas de Weissach han desarrollado un chasis deportivo de competición de alta calidad. Las articulaciones esféricas (conocidas como cojinetes Uniball) en todos los brazos ofrecen una precisión superior a los cojinetes elastocinemáticos habituales. En la parte delantera, cuenta con brazos de suspensión McPherson con muelles de asistencia, y ruedas suspendidas sobre los brazos longitudinales y transversales. El eje trasero es un eje un multibrazo con muelles de asistencia. Los muelles adicionales sirven para pretensar y fijar los muelles de construcción ligera en la expansión. La altura del vehículo, la caída y la convergencia de las ruedas, así como los estabilizadores, se pueden ajustar individualmente para adaptar el chasis a cada circuito de carreras de forma óptima.

Diseño especial de los sistemas de chasis activos

Todos los sistemas de chasis activos del 911 GT3 RS cuentan con un diseño especial. Con el sistema de suspensión Porsche Active Suspension Management, el conductor puede seleccionar dos programas distintos. El modo normal está diseñado para una conducción deportiva en carreteras y circuitos cerrados mojados. La configuración del modo Sport refuerza la aceleración transversal máxima y la mejor tracción posible en un circuito de carreras seco. La dirección activa del eje trasero proporciona una mayor agilidad mediante virajes estrictos. Optimiza la estabilidad del vehículo en tramos rápidos.

Las intervenciones del Porsche Stability Management en el nuevo 911 GT3 RS se dosifican de una forma más sensible y precisa, y pueden desconectarse por completo en dos pasos. El sistema es tan sofisticado que incluso los tiempos de vuelta de los pilotos experimentados en el circuito de carreras con el Porsche Stability Management activado no son mayores en comparación con cuando el sistema está desactivado.

También el Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) se ha adaptado especialmente para el nuevo 911 GT3 RS y cuenta con un bloqueo transversal del eje trasero totalmente variable con control electrónico. En el control activo del bloqueo transversal se tienen en cuenta numerosos parámetros de conducción para conseguir más tracción en el margen límite de la dinámica de conducción, un aumento de la dinámica transversal y una estabilidad de conducción mucho mayor durante los cambios de cargas en las curvas y en los cambios de carril. En el circuito de carreras, el sistema estabiliza, sobre todo, la parte trasera, lo que permite al conductor acercarse al límite.

Otra contribución esencial para la dinámica y la manejabilidad del 911 GT3 RS son los apoyos dinámicos del motor con control electrónico. Estos combinan las ventajas de los apoyos de motor duros y blandos. Un apoyo del motor duro es importante, sobre todo en los circuitos de carreras, ya que la respuesta en el margen límite es aún más exacta y predecible. En carretera, los apoyos del motor ayudan a reducir las oscilaciones y las vibraciones, lo que aumenta el confort.

Opciones de chasis: el paquete Weissach y el sistema de elevación

Con el paquete opcional Weissach, se optimiza aún más la respuesta del 911 GT3 RS. Este cuenta, entre otras cosas, con estabilizadores y brazos de acoplamiento en la parte delantera y trasera de plástico reforzado con fibra de carbono, lo que reduce las masas no suspendidas. En la actualidad, Porsche es el único fabricante que ofrece esta tecnología en un vehículo con homologación de calle.

También hay disponible un sistema de elevación hidráulico opcional, que reduce considerablemente el riesgo de dañar el frontal con bordillos, rampas o entradas a garajes. La parte delantera de los vehículos equipados con este sistema puede elevarse unos 30 milímetros a una velocidad de alrededor de 50 km/h.

Sistema de frenos estable con pinzas fijas y discos laminados

El sistema de frenos de serie del 911 GT3 RS con pinzas fijas y discos laminados ha sido probado en el automovilismo. Porsche emplea pinzas monobloque de aluminio de una sola pieza que ofrecen una gran ventaja para el exigente rendimiento del circuito de carreras. La gran rigidez de la forma derivada de esta arquitectura proporciona un buen comportamiento del punto de presión incluso con cargas

extremas y una elevada estabilidad a la fatiga. En las pinzas de freno del eje delantero, cada seis émbolos, las pastillas presionan los discos de freno; en la parte trasera las pinzas cuentan con cuatro émbolos. Los discos de freno laminados tienen un diámetro de 380 milímetros. Su estructura de dos piezas con soportes de los discos de freno de aluminio reduce el peso y, por ende, las masas giratorias no suspendidas. Además, están perforados y cuentan con ventilación interna para poder evacuar el calor generado.

Aparte de los componentes puramente mecánicos del sistema de frenos, el sistema electrónico utilizado también es muy importante para las prestaciones de los frenos. En el 911 GT3 RS se emplea un servofreno de diseño especial. La unidad de control del ABS se ha adaptado específicamente para su empleo opcional en el circuito de carreras.

Opción: Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

El PCCB, disponible de forma opcional, permite aumentar aún más la potencia de frenado del 911 GT3 RS. Los discos de freno perforados de material cerámico tienen un diámetro de 410 mm en el eje delantero y de 390 mm en el trasero. Las pinzas fijas pintadas en color Amarillo, de 6 émbolos en el eje delantero y 4 émbolos en el trasero, proporcionan una alta presión de frenado y, sobre todo, constante durante la deceleración. Se garantiza una gran estabilidad a la fatiga incluso en caso de uso intensivo continuado.

Diseño especial de los neumáticos deportivos: neumáticos mixtos dobles

El nuevo 911 GT3 RS está equipado de serie con neumáticos mixtos dobles: los neumáticos traseros son más anchos y, además, tienen un diámetro mayor que el de los neumáticos delanteros. Si hablamos de las dimensiones concretas, en la parte delantera se montan neumáticos 265/35 ZR 20 sobre llantas de 9,5 J x 20 pulgadas y en la parte trasera, neumáticos 325/30 ZR 21 sobre llantas de 12,5 J x 21 pulgadas. Los neumáticos deportivos diseñados especialmente para el 911 GT3 RS ofrecen de serie dos ventajas principales a los conductores ambiciosos que resultarán útiles, especialmente en circuitos de carreras. Por un lado, garantizan una adherencia considerablemente mayor sobre calzadas secas y, por otro, un mantenimiento de las características en recorridos más largos. Esto es posible gracias a una banda de rodadura de una mezcla de dos cauchos distintos. Mientras

que los fuertes elastómeros encadenados de la parte exterior que poseen un grado de dureza óptimo garantizan un agarre extraordinario en curvas estrechas, los elastómeros más duros de la parte interior del neumático proporcionan una precisión direccional y una adherencia óptimas en calzadas mojadas. Además, el hombro exterior del neumático está reforzado con una mezcla de caucho especial resistente al desgaste. De esta forma, estos neumáticos ofrecen un buen agarre durante un tiempo prolongado para un uso intensivo en circuitos de carreras, así como la larga vida que se necesita en los neumáticos deportivos.

Opción: neumáticos de competición con homologación de calle

De forma opcional, Porsche ofrece unos nuevos neumáticos diseñados para circuitos de carreras con homologación de calle para el 911 GT3 RS. El neumático especial se basa en los neumáticos deportivos, pero utiliza una mezcla de cauchos diferente pensada para su uso en el circuito de carreras. A diferencia de los neumáticos deportivos, los neumáticos de competición con homologación de calle cuentan con prestaciones mejoradas para trayectos secos. Probablemente, los neumáticos estarán disponibles en la red de ventas de Porsche a partir del tercer trimestre de 2018.

Llantas de aluminio forjado de serie, llantas de magnesio opcionales

Porsche suministra de serie el 911 GT3 RS con llantas de aluminio forjado, que están fijadas mediante un anclaje central con el anagrama "RS". El paquete Weissach opcional disponible para el 911 GT3 RS puede completarse con llantas de magnesio forjado, que contribuyen a reducir el peso (y, con ello, las masas giratorias especialmente relevantes para la dinámica de conducción) en 11,5 kilogramos.

El sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie alerta en caso de pérdida de aire lenta o repentina. Además, dispone de un modo de circuito que tiene en cuenta la disminución de la presión del aire con los neumáticos en frío al comenzar el recorrido.

Carrocería y aerodinámica

Ancha carrocería de construcción ligera con techo de magnesio y aletas de fibra de carbono

El nuevo 911 GT3 RS se ha fabricado para ofrecer un alto rendimiento en la dinámica de conducción. La anchura de la carrocería con el alerón trasero específico del RS evidencia su pretensión de vehículo de competición. En el eje trasero, las dimensiones se corresponden con las del 911 Turbo, del que se ha tomado la carrocería. Las aletas delanteras de carbono sobresalen 25 milímetros a cada lado. Algo característico del modelo RS es la ventilación de la parte superior de los pasos de rueda cubierta por láminas. Esta disminuye la sobrepresión generada por el giro de las ruedas y aumenta la carga aerodinámica en el eje delantero. Las dos entradas del capó (conocidas como NACA) aumentan la ventilación del sistema de frenos sin alterar el valor cW. El labio del spoiler delantero ampliado en comparación con el modelo anterior y los faldones laterales más anchos consiguen agrandar los bajos del vehículo y aumentar la carga aerodinámica. Esto consigue generar una respuesta global más estable.

El 911 GT3 RS es uno de los pocos automóviles deportivos con homologación de calle en el que la aerodinámica se puede ajustar como en un deportivo convencional. Para mejorar el rendimiento en curvas rápidas, el alerón trasero fijo se puede colocar en la posición de rendimiento con sus apoyos pintados en negro de aluminio anodizado. Esta posición le permite alcanzar un 40 % más de carga aerodinámica respecto a su predecesor.

Ahorro de peso gracias a una mezcla de materiales inteligente

El 911 GT3 RS es un ejemplo de construcción ligera también en la séptima generación. A pesar de las numerosas características para aumentar el rendimiento en comparación con su predecesor, el nuevo deportivo de alto rendimiento es uno de los vehículos más ligeros de la competencia, con 1430 kilogramos de peso en el mejor de los casos. La carrocería mixta de acero y aluminio mantiene el peso reducido y, al mismo tiempo, proporciona al vehículo la rigidez necesaria. Del mismo modo que en el 911 GT3, las partes delantera y trasera están formadas por poliuretano de construcción ligera con esferas de refuerzo huecas y elementos de fibra de carbono. El material de alta tecnología no

solo es muy estable, sino que también resulta increíblemente ligero. Se emplea fibra de carbono en el capó contorneado, las aletas delanteras, el portón trasero y, por último, en diversos componentes del interior.

El techo es de magnesio y, al igual que el capó, tiene un contorno ancho unos pocos milímetros más bajo. Este contorno no es solo una característica distintiva visual de los componentes de construcción ligera, sino que también aumenta la rigidez del material. La luna trasera y las ventanillas laterales traseras utilizan vidrio de construcción ligera. Este material es casi igual de ligero que el policarbonato, pero ofrece una resistencia mayor a los arañazos y a las roturas, además de presentar una menor deformación a altas velocidades.

En el circuito de carreras, la repetición de maniobras de aceleración y frenado cargan los componentes. Por lo tanto, un vehículo ligero no solo frena y acelera mejor, sino que también carga menos el tren propulsor y los frenos. Esto es una ventaja, sobre todo, cuando se deben realizar más de dos o tres vueltas rápidas. Cada kilogramo que se reduzca también es fundamental para la dinámica transversal. Cuanto más ligero sea un vehículo, menores serán las cargas que se ejercen hacia fuera en las curvas. Las fuerzas de guiado lateral que deben transmitir los neumáticos son menores y las velocidades posibles en las curvas, mayores.

Diseño interior para el circuito de carreras

El habitáculo del nuevo 911 GT3 RS se ha diseñado pensando en la funcionalidad y en una ergonomía adaptada al circuito de carreras. El volante deportivo se puede ajustar de forma axial y vertical hasta 40 milímetros y, por tanto, se adapta de forma óptima a la fisionomía del conductor. La corona del volante de Alcantara® en Negro no solo es un elemento visual destacado, sino que también proporciona un agarre óptimo. La marca en la posición de las doce horas en Amarillo indica al conductor el ángulo actual de dirección en el circuito de carreras. Mediante su punto de presión claramente definido, las amplias levas de cambio ofrecen unos cambios de marcha exactos y proporcionan un feedback preciso que permite que el conductor sepa si ha seleccionado la marcha correcta.

El conductor y el acompañante obtienen de serie unos asientos bucket envolventes de fibra de carbono con diseño en carbono visto, que ofrecen una sujeción lateral óptima en el circuito de carreras. La sección central de asientos es de Alcantara® perforada en Negro; los reposacabezas cuentan con el anagrama "GT3 RS" en Gris Plata. Si el cliente selecciona el asiento deportivo adaptable Plus, también la sección central de asientos será de Alcantara, en color Negro, sin perforaciones, para todos los equipamientos interiores.

Paquete Clubsport opcional sin coste adicional

Al igual que el 911 GT3 y el 911 GT2 RS, el nuevo 911 GT3 RS dispone de un paquete Clubsport. Este incluye una jaula antivuelco trasera con la certificación DMSB y un interruptor de batería. Además, cuenta con un extintor de mano para competición, así como un cinturón de seis puntos, que cumple los futuros requisitos de la organización automovilística FIA (Fédération Internationale de l'Automobile).

Opción: paquete Weissach y llantas de magnesio

Con el paquete Weissach opcional y las llantas de magnesio forjado, es posible ahorrar aproximadamente 30 kg de peso más que en un 911 GT3 RS equipado con paquete Clubsport. En este paquete, el alerón trasero, el capó, el techo y las cubiertas de los retrovisores exteriores SportDesign están fabricados con plástico reforzado con fibra de carbono en un diseño en carbono visto. Los estabilizadores y los brazos de acoplamiento también son de fibra de carbono. Una de las evidentes señales de identidad del paquete Weissach es el gran anagrama "PORSCHE" del alerón trasero.

En el habitáculo destaca la jaula antivuelco de titanio atornillada, que pesa unos 12 kg menos que la jaula antivuelco de acero del paquete Clubsport. Se ha optimizado incluso el peso de pequeños detalles como las levas del cambio, de carbono visto ultraligeras, y el embellecedor del volante de fibra de carbono, ambos con diseño en carbono visto. La reducción de peso se ha aplicado hasta en las alfombrillas. En el habitáculo, el logo del paquete Weissach de los reposacabezas y la placa del embellecedor del soporte para bebidas son la prueba visual de que el peso de este 911 GT3 RS se ha optimizado lo máximo posible.

Gracias al Porsche Communication Management, el 911 GT3 RS dispone de serie de navegación online, control por voz y preinstalación para teléfono móvil. Del mismo modo, Porsche Connect Plus proporciona acceso a numerosos servicios. Se puede prescindir del Porsche Communication Management para ahorrar aún más peso sin coste adicional. En este caso, la consola central contará con un compartimento portaobjetos.

Entrenamiento con apoyo visual: app Porsche Track Precision

La app Porsche Track Precision de serie permite registrar, mostrar y analizar los datos detallados de conducción desde el smartphone. Los tiempos de vuelta se pueden detener automáticamente desde el Porsche Communication Management o manualmente con la palanca de mando del paquete opcional Chrono, y se pueden comparar en el smartphone. El "Laptrigger", disponible con Porsche Tequipment, permite registrar unos tiempos de vuelta aún más precisos.

La app muestra en el smartphone la dinámica de conducción en el circuito. Además de los tiempos de vuelta y de sección, se muestran las desviaciones en comparación con una vuelta de referencia definida. El análisis gráfico de los datos de conducción, así como el análisis de video, ayudan al conductor a mejorar continuamente su conducción. La gestión y el intercambio de las marcas y los perfiles del circuito y del conductor están disponibles directamente desde el smartphone.

Opción: paquete Chrono con indicador de rendimiento

Porsche también ofrece un paquete Chrono opcional para el 911 GT3 RS. Este, además del cronómetro digital en el salpicadero, incluye funciones para la visualización, el almacenamiento y la valoración de los tiempos de vuelta medidos, así como un indicador de rendimiento. De este modo, el conductor puede estar informado sobre el tiempo y el trayecto recorrido en la vuelta actual, así como sobre el número de vueltas y los tiempos correspondientes. Además, se muestra la vuelta más rápida y la autonomía del depósito. También permite registrar cualquier recorrido y definir los circuitos de referencia.

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.

La tradición de los modelos GT3 RS

Deportivo de calle con aspecto de competición

Desde hace 46 años, Porsche solo otorga la abreviatura "RS" a aquellos modelos de la serie 911 que representan el eslabón entre el deportivo de calle y el deportivo de competición de éxito GT de la marca. Estos son deportivos de pura raza que suben el nivel del concepto de precisión de conducción en cada nueva generación. El 911 GT3 RS es un atleta de élite que lleva la competición en el ADN y que demuestra todo su potencial en el circuito de carreras, pero que también destaca en el día a día. Desde hace medio siglo, los ingenieros de Porsche siempre persiguen el mismo objetivo durante el diseño de una nueva generación 911 RS: debe ser una referencia aún mayor en cuanto a la dinámica de conducción.

1972, ese fue el año en el que entró en escena el primer modelo 911 RS. El 911 Carrera RS 2.7 es desde hace tiempo uno de los iconos de la historia del automóvil. Para los ejemplares bien conservados se pide un precio de siete cifras. En aquel entonces, el austero vehículo con un peso de casi 900 kg, una potencia de 210 CV y una velocidad máxima de 240 km/h, y que contaba por primera vez con un spoiler trasero fijo, costaba 33 000 marcos alemanes. La demanda superó con creces las 500 unidades necesarias para la homologación deportiva. Finalmente, Porsche fabricó 1036 ejemplares.

Pasaron doce años hasta que se volvió a marcar un capó de un 911 con el anagrama RS: con el 911 SC RS, Porsche presentó un modelo de pura raza homologado para rallies del que solo se fabricaron 21 unidades. Este modelo pesaba 960 kg y su motor de 3,0 litros tenía una potencia de 250 CV. En 1991 se presentó el potente 911 RS 3.6, con 260 CV, basado en la serie 964. Con él comenzó la trayectoria de la tecnología de los vehículos de competición Carrera Cup en la serie. Poco después salió también una variante con motor de 3,8 litros y 300 CV de potencia. A partir de 1995, Porsche ofreció este motor con la misma potencia también para la versión RS del 911, tipo 993, con 277 km/h de velocidad máxima. Esta versión sentó las bases de las series de copa de la marca: Porsche Carrera Cup y Porsche Supercup. Con todo, la conexión directa con el automovilismo no se perdió.

911 (1996) GT3 RS, 2003: el primero de su clase

En 1999, tras el 911 GT1 (la versión de serie del campeón de Le Mans de 1998) y el 911 GT2, Porsche desarrolló un modelo que revolucionaría el automovilismo para siempre: el 911 GT3 basado en la serie 996 trajo consigo un aluvión de modelos GT similares que, hoy en día, aportan una amplia variedad al circuito de carreras. En 2003, Porsche dio un salto al siguiente nivel con el primer 911 GT3 RS. Este incorpora el motor bóxer de altas revoluciones de 3,6 litros y 381 CV de potencia del 911 GT3, y es el único disponible en blanco y con jaula antivuelco. Todos los anagramas son azules o rojos: un homenaje a su popular predecesor. A esto se añadieron más componentes en la posterior versión de competición, por ejemplo, el faldón delantero con ranuras de ventilación integradas, una geometría del chasis optimizada con soportes de rueda especiales y brazos transversales divididos en los ejes delantero y trasero, un volante de inercia de una masa e iniciativas de construcción ligera: la luneta trasera es de policarbonato, mientras que el alerón delantero y trasero son de fibra de carbono. El popular 911 GT3 RS, con un peso de 1360 kg, es 50 kg más ligero que la versión Clubsport del GT3. Igual de impresionantes son las prestaciones de conducción: puede acelerar de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos y alcanza una velocidad máxima de 308 km/h.

911 (1997) GT3 RS, 2006: pura doctrina

En contraposición al modelo inicial GT3, la primera variante RS basada en el 997, con la carrocería 44 milímetros más ancha del Carrera 4, se coloca a la vanguardia. La convergencia del eje trasero 34 mm más ancha permite una mayor aceleración transversal, aumenta la estabilidad ante oscilaciones y reduce su peso 20 kg hasta los 1375 kg. Esto se debe, entre otras cosas, a los alerones traseros regulables de carbono, y al alerón y la luneta traseros de plástico. De nuevo, los brazos transversales del eje trasero se dividen, con lo que se puede emplear un chasis más preciso para su uso en circuitos de carreras. En el interior de estilo espartano, destacan los asientos envolventes de construcción ligera, fabricados en un material compuesto de fibra de carbono y adoptados del Carrera GT, así como la jaula antivuelco de serie. El potente motor de 3,6 litros y 415 CV, que ofrece un régimen máximo de 8400 rpm, se tomó del GT3, sin modificación alguna. Gracias a la caja de cambios de seis velocidades de ajuste estricto con volante de inercia de una masa, el motor gira mucho más rápido. Con una relación peso/potencia de 3,3 kg/CV, el GT3 RS acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos y alcanza una velocidad máxima de 310 km/h. Recorre el circuito de Nürburgring Nordschleife en 7:48 minutos.

911 (997 II) GT3 RS, 2009: nada más que la verdad

El 911 GT3 RS de 2009 hizo que la serie de modelos 911 evolucionara para alcanzar una mayor deportividad sin comprometer el vehículo. Se basa en los elegantes modelos de la serie 997, pero incorpora un gran motor bóxer de seis cilindros con una capacidad de 3,8 litros. El motor atmosférico es más potente que el del 911 GT3, con 450 CV en lugar de 435, además de sentar nuevas bases para la serie de vehículos con una potencia específica de 118 CV/litro. El régimen máximo es de 8500 revoluciones. Mediante el botón SPORT situado en la consola central, el par motor puede aumentar 35 Nm en el intervalo medio, hasta 465 Nm. Para favorecer la dinámica transversal, también se ha ampliado la convergencia del eje delantero del GT3 RS. A esto hay que añadir un gran sistema de frenos con soportes de los discos de freno de aluminio y un chasis Porsche Active Suspension Management de diseño específico. Del mismo modo, Porsche ha adaptado el sistema de estabilización del vehículo Porsche Stability Management: su exclusivo algoritmo de regulación de dos etapas ha sido diseñado para el uso en circuitos de carreras. Los componentes de construcción ligera, como el silenciador trasero de titanio y un volante de inercia de una masa 1,4 kg más ligero, disminuyen el peso en vacío en 25 kg, hasta 1370 kg, en comparación con el ligero 911 GT3. La batería de iones de litio opcional, que puede sustituir a la pesada batería de plomo en el circuito de carreras, ahorra otros 10 kg de peso. Este rápido 911 GT3 RS, con una velocidad máxima de 310 km/h, recorre el circuito de Nordschleife en 7:33 minutos. Demostró su potencial para el circuito de carreras en 2010, en una carrera de 24 horas en el circuito de Nürburgring: el modelo de serie superó la Eifelmarathon sin problemas y logró un espectacular decimotercer puesto en el ranking final, incluyendo la llegada y la ida por carreteras públicas con distintos neumáticos.

911 (997 II) GT3 RS 4.0, 2011: máxima disciplina

En 2011 debutó la tercera versión del GT3 RS del 911, tipo 997. Está limitada a 600 unidades y es el primer 911 de serie con un motor de 4,0 litros. Dispone de tecnología de competición de pura raza: el cigüeñal proviene directamente del vehículo de competición 911 GT3 RSR de seis cilindros, las bielas de titanio están unidas a los émbolos forjados. El resultado es una potencia máxima de 500 CV con 8250 rpm y un nuevo valor récord del motor atmosférico de 125 CV/litro. El capó, las aletas delanteras y los asientos envolventes vienen en carbono ultraligero de serie. El 911 GT3 RS 4.0 pesa 1360 kg con el depósito lleno y, con una relación peso/potencia de 2,27 kg/CV, alcanza el asombroso límite

de tres kilogramos por CV. La evolución en cifras: acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos, de nuevo, alcanza una velocidad máxima de 310 km/h y recorre el circuito de Nordschleife en 7:27 minutos. Por tanto, el GT3 RS es más rápido que el superdeportivo Carrera GT.

911 (991) GT3 RS, 2015: límites ampliados

En 2015 se presentó el 911 GT3 RS, la novedad de la generación de modelos 911. Este cuenta con el potente motor de 4,0 litros y 500 CV de su predecesor, sin embargo, lo combina por primera vez con la caja de cambios de doble embrague Porsche de siete velocidades con teclas basculantes en el volante, además de con la amplia carrocería del 911 Turbo. De nuevo, el modelo RS sienta las bases en cuanto a la construcción ligera y la aerodinámica: El capó y el portón trasero son de fibra de aluminio, el techo (especialmente importante para el punto de gravedad) es de magnesio y se caracteriza por ser 30 cm más bajo, lo que se evidencia también en el capó. También es característica la ventilación de los pasos de rueda, conocida como Louven, situada en las aletas delanteras: al igual que en un vehículo de competición de pura raza, optimizan la carga aerodinámica en el eje delantero. El chasis diseñado para proporcionar la mayor dinámica y precisión se beneficia de la dirección activa del eje trasero y del Porsche Torque Vectoring Plus con bloqueo transversal del eje trasero totalmente variable. Con una velocidad máxima de 310 km/h, el 911 GT3 RS acelera de 0 a 100 km/h en solo 3,3 segundos y recorre el circuito de Nürburgring Nordschleife en 7:20 minutos.