

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 (996) 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 (997) 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.