



PORSCHE



El nuevo 911 GT3

Dossier de prensa

Contenido

Resumen

Nuevo 911 GT3 con motor de competición y un rendimiento aún mayor **4**

Nuevo motor atmosférico de 368 kW (500 CV) y chasis de competición

Ideal para carretera y circuitos: el nuevo 911 GT3 **6**

Motor

Motor de carreras de alta velocidad de 368 kW (500 CV) **8**

Caja de cambios

Caja de cambios de doble embrague para una vuelta más rápida; caja de cambios manual para los puristas **10**

Nueva caja de cambios deportiva GT con seis velocidades 10

Caja de cambios PDK diseñada para un tiempo de vuelta aún más bajo 11

Leva neutral: función de desacoplamiento en la caja de cambios PDK del 911 GT3 11

PSM diseñado especialmente para automóviles deportivos 12

Chasis

Chasis de competición con dirección del eje trasero **14**

PASM con dos modos de optimización del recorrido 14

Opción para un uso diario: elevación neumática del eje delantero 15

Carrocería

Más ligera y con una aerodinámica mejorada **16**

Rasgo distintivo de GT: alerón trasero de carbono 16

Contenido

Interior

Centro de experiencias para una dinámica de conducción excepcional 18

App Porsche Track Precision de serie 19

Paquete Chrono opcional con indicador de rendimiento 19

PCM conectado con el módulo Connect Plus 20

Consumo de combustible y emisiones 21

04/2017

Resumen

Nuevo 911 GT3 con motor de competición y un rendimiento aún mayor

Prestaciones típicas del automovilismo de competición, construcción ligera sistemática y una experiencia de conducción sin filtro: esta es la carta de presentación del Porsche 911 GT3. La nueva generación del 911 más radical forma una unión todavía más intensa entre aptitud utilitaria y circuitos de competición. En el punto central del perfeccionamiento se encuentra el nuevo motor bóxer de cuatro litros. El motor atmosférico de altas revoluciones de 368 kW (500 CV) llega prácticamente sin cambios con respecto al deportivo exclusivamente de competición 911 GT3 Cup. El chasis revisado con dirección activa del eje trasero y la construcción ligera sistemática están diseñados específicamente para transformar las prestaciones del motor en una dinámica de conducción superior. Además de la caja de cambios PDK de serie, por primera vez se puede elegir una caja de cambios manual deportiva de seis velocidades.

Motor El motor atmosférico de cuatro litros ofrece una potencia de 368 kW (500 CV) y desarrolla un par motor de 460 Nm. El nuevo modelo, en comparación con el anterior, supone un aumento de 25 CV y 20 Nm. En consecuencia, este motor de seis cilindros optimizado para un régimen de motor alto alcanza hasta 9000 rpm y cumple los requisitos ideales para un uso deportivo.

Rendimiento La relación peso/potencia de 3,88 kg/kW (2,86 kg/CV) casi alcanza el nivel de competición. El 911 de alto rendimiento acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos. La velocidad máxima con la caja de cambios PDK es de 318 km/h, mientras que la caja de cambios manual permite alcanzar los 320 km/h.

Propulsión La caja de cambios de doble embrague de Porsche (PDK) con siete velocidades está optimizada para su uso en circuitos. También hay disponible una caja de cambios manual más ligera con seis velocidades. Ambas cajas de cambios están combinadas con un bloqueo transversal del eje trasero (PTV Plus/PTV).

-
- Chasis** Unos ajustes optimizados de la combinación amortiguación/suspensión mejoran la dinámica transversal. El sistema de suspensión Porsche Active Suspension Management (PASM) permite fusionar confort y deportividad. La dirección del eje trasero aumenta la agilidad en las curvas y proporciona estabilidad durante las maniobras de conducción.
- Diseño y aerodinámica** El alerón trasero de carbono, rasgo distintivo de los automóviles deportivos GT de Porsche, se encuentra 20 milímetros más arriba en la corriente de aire que en el modelo anterior. De esta forma, se genera una tracción mayor. Se ha optimizado la aerodinámica de las partes delantera y trasera, y se han fabricado en poliuretano de diseño ligero para reducir su peso.
- Interior** El volante deportivo GT y los asientos deportivos Plus con laterales más altos son la interfaz de la experiencia de conducción del 911 GT3. También hay disponible un paquete Clubsport opcional con jaula antivuelco, cinturón de seis puntos y extintor, entre otros elementos.
- 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, sobre 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.
- Producción** El 911 GT3 se desarrolla en los mismos circuitos de prueba y se fabrica en la misma línea de producción que los vehículos de competición.

Nuevo motor atmosférico de 368 kW (500 CV) y chasis de competición

Ideal para carretera y circuitos: el nuevo 911 GT3

El 911 GT3 es un Porsche puro. Salva la distancia entre el automovilismo y los vehículos de carretera y, por ello, es el núcleo de la marca: un campeón en el circuito y, al mismo tiempo, fiable para el uso diario. El nuevo 911 GT3 logra este equilibrio como casi ningún otro vehículo. A esto contribuyen el motor atmosférico de seis cilindros con una potencia de 368 kW (500 CV) completamente nuevo y el concepto de motor de alto régimen, el chasis revisado con un ajuste similar al de competición y la construcción ligera sistemática. Con el motor bóxer de cuatro litros, el 911 GT3 alimenta su tracción con el mismo motor que el 911 GT3 Cup, un vehículo exclusivamente de competición. Desarrollado en los mismos circuitos de prueba y fabricado en la misma línea de producción, la tecnología del automovilismo de competición de Porsche llega de nuevo en un deportivo con homologación de calle. El resultado: más que nunca, el automóvil deportivo GT con más éxito de Porsche refleja toda la pasión por un rendimiento mayor y una sensación de conducción sin filtros.

Una increíble mayoría de conductores de los automóviles deportivos GT utilizan sus vehículos también en el circuito de carreras. En este caso, el nuevo 911 GT3 se mantiene en lo más alto gracias a una relación peso/potencia de 3,88 kg/kW (2,86 kg/CV). La caja de cambios de doble embrague y siete velocidades (PDK) de serie, adaptada especialmente para la serie GT3, acelera el biplaza de 1.430 kg con el depósito lleno de 0 a 100 km/h en tan solo 3,4 segundos. La velocidad máxima es de 318 km/h. Para los defensores de la conducción en estado puro, Porsche ofrece el 911 GT3 con la opción de caja de cambios manual de seis velocidades. En este caso, el 911 de altas prestaciones acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 320 km/h.

El chasis del nuevo 911 GT3 se beneficia de la experiencia de Porsche en el automovilismo de competición y se ha revisado en favor de una dinámica de conducción todavía mejor. En comparación con el 911 Carrera S, el biplaza es 25 mm más bajo. Además del diseño básico más preciso, el chasis cuenta con propiedades de maniobrabilidad superiores. Una parte fundamental de esto es la dirección activa del eje trasero. Dependiendo de la velocidad, las ruedas trase-

ras giran en el mismo sentido que las ruedas delanteras o en el sentido opuesto. Esto mejora la agilidad y la estabilidad. Otros componentes de la dinámica de conducción son los apoyos dinámicos del motor y el bloqueo transversal del eje trasero (Porsche Torque Vectoring, PTV/PTV+).

El aspecto del 911 GT3 tampoco deja dudas sobre su determinación. El alerón trasero dominante de carbono resalta que la forma del deportivo está determinada por la aerodinámica. El frontal de construcción ligera y el spoiler delantero están optimizados para una corriente de aire mejorada. En la parte trasera de construcción ligera con las aberturas de escape y el nuevo difusor también se ve el perfeccionamiento aerodinámico.

Motor

Motor de carreras de alta velocidad de 368 kW (500 CV)

La pieza central del nuevo 911 GT3 es un motor probado en el automovilismo de competición. Los máximos objetivos de desarrollo para el motor de alto régimen eran las prestaciones y la estabilidad para las exigentes condiciones del circuito de carreras. El motor bóxer de seis cilindros de aspiración libre con una cilindrada de cuatro litros proporciona, al igual que en los modelos 911 RSR, 911 GT3 R y 911 GT3 Cup, una propulsión extremadamente dinámica. Se trata del motor atmosférico más potente con inyección directa y la mayor cilindrada que ha derivado Porsche del motor bóxer de seis cilindros para el uso en carretera. Tiene una potencia de 368 kW (500 CV) y un par motor de 460 Nm. Con 3,8 l de cilindrada, supone un aumento de 25 CV y 20 Nm frente al modelo anterior. La curva de tracción tiene un máximo de 8.250 rpm; el par de giro mencionado alcanza su punto más alto en las 6.000 rpm.

El concepto de motor de alto régimen es algo característico de este motor: El cigüeñal gira hasta 9.000 veces por minuto, una auténtica excepción incluso para los motores de automóviles deportivos. El alto régimen del motor posibilita una tracción de alto rendimiento. A fin de garantizar también un cambio de velocidad preciso para el alto régimen del motor, los ingenieros de Porsche han desarrollado el denominado control de válvulas rígido. Eso significa que los balancines 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. Además, el accionamiento de válvulas rígido disminuye la pérdida por fricción.

Como hasta ahora, la admisión y el escape de los árboles de levas se controlan con el sistema Vario Cam. Con la ayuda del control de válvulas variable, el sistema de gestión del motor electrónico regula los tiempos de control en función de las velocidades y los estados de carga. Esto permite una gran calidad de desplazamiento y, sobre todo, unos valores elevados de potencia y par motor en todo el intervalo de revoluciones.

Otra característica de la tracción de alto rendimiento es la alta relación de compresión de 13,3:1. Con el motor base, el funcionamiento del GT3 adquiere todas las características típicas de un motor de automóvil deportivo. Por ejemplo, la lubricación por cárter seco con depósito de aceite independiente, las bielas de titanio o el nuevo cigüeñal más rígido con rodamientos de mayores dimensiones, entre otros. Cuenta con un suministro de aceite para las muñequillas de biela mediante una alimentación de aceite central. También el despumado del aceite mediante un extractor centrífugo antes de su descarga en el depósito independiente es una novedad y proviene del automovilismo.

El sistema de admisión variable de plástico con dos válvulas de resonancia que se pueden activar, en combinación con el sistema de escape deportivo, proporciona un cambio de carga eficiente. De esta forma, el conductor se beneficia de un desarrollo de potencia y par motor muy equilibrados en toda la gama de revoluciones, además de un sonido emocionante.

Caja de cambios

Caja de cambios de doble embrague para una vuelta más rápida; caja de cambios manual para los puristas

Por primera vez, Porsche ofrece un 911 GT3 con dos variantes de caja de cambios. En la caja de cambios Porsche Doppelkupplung (PDK) con siete velocidades, los conductores que intenten reducir al mínimo sus tiempos de vuelta encontrarán al compañero ideal. Si se desea, se puede encargar el nuevo deportivo de altas prestaciones con una caja de cambios manual de seis velocidades sin coste adicional.

Nueva caja de cambios deportiva GT con seis velocidades

Una palanca de cambios corta y unos recorridos reducidos, un acoplamiento de marchas preciso y seis velocidades adaptadas de forma óptima: para los puristas de la conducción que se suban a un 911 GT3, Porsche ha desarrollado la nueva caja de cambios deportiva GT con un volante de inercia bimasa. La transmisión de las seis velocidades se complementa de forma exacta con el despliegue de potencia del motor y ofrece una característica de cambio especialmente deportiva. La función de aceleración intermedia automática proporciona un cambio de marchas deportivo cuando se cambia a una marcha inferior. Esta se activa mediante el botón SPORT de la consola central y proporciona unos cambios de marcha dinámicos, con una rápida sincronización de las ruedas dentadas. Especialmente en trayectos con curvas, esta función ofrece una experiencia de conducción de lo más emocionante.

Al contrario que en la caja de cambios PDK, el modelo de cambio manual suministra la fuerza de un bloqueo transversal de diferencial trasero (PTV) regulado mecánicamente en lugar de electrónicamente. Sus valores de bloqueo son de 30/37 por ciento (tracción/retención). Un punto más a favor: la combinación de caja de cambios manual y bloqueos transversales automáticos pesa alrededor de 15 kg menos que la variante PDK, reduce el peso vacío a 1.413 kg y mejora la relación peso/potencia a 3,84 kg/KW (2,83 kg/CV). Por eso, el 911 de alto rendimiento puede acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos.

Caja de cambios PDK diseñada para un tiempo de vuelta aún más bajo

La caja de cambios PDK forma parte de la historia del automovilismo de Porsche. En 1986 y 1987, el Porsche 962 consiguió la victoria absoluta en Le Mans con una caja de cambios de doble embrague. Hoy, la caja de cambios de doble embrague de Porsche ha sentado las bases para los deportivos de serie. Con un cambio de velocidad en milisegundos y sin interrupción de la fuerza de tracción, proporciona unos valores de aceleración óptimos y reduce el consumo de combustible combinado.

El PDK está especialmente adaptado para el nuevo 911 GT3. El diseño de las siete velocidades está orientado al rendimiento, de forma que la velocidad máxima se alcanza en la séptima velocidad. La unidad de control de transmisión especial electrónica del Intelligent Shift Program (ISP) proporciona cambios ascendentes y descendentes de forma más rápida y espontánea cuando no se pisa el acelerador. En el modo PDK SPORT, las reducciones de marcha al frenar son más agresivas. Durante la aceleración, los puntos de cambio vuelven a desplazarse hacia atrás.

La leva de cambio, con su punto de presión exacto, permite una respuesta táctil precisa incluso con guantes de conducción. Si se utiliza el selector de cambios, se dispone del mismo sentido de cambio que en los vehículos de competición: tirar para subir de marcha; presionar para bajar de marcha.

Leva neutral: función de desacoplamiento en la caja de cambios PDK del 911 GT3

La dinámica de conducción de un automóvil deportivo con un tiempo de vuelta óptimo la define el embrague. Por ello, la caja de cambios PDK dispone de la función de "leva neutral". Si el conductor tira de las dos levas de cambio al mismo tiempo, los embragues de la caja de cambios PDK se abren, y se interrumpe el flujo de fuerza entre el motor y el tren propulsor. Si las levas de cambio vuelven a soltarse, el embrague se cierra rápidamente cuando el PSM está desactivado. Si el PSM está activado, el embrague se cierra rápidamente, pero con un impulso menor.

Esta función ofrece dos ventajas fundamentales: al tirar de la leva, el conductor puede, por ejemplo, neutralizar la conducción de un vehículo que no responde al control en una curva con lluvia y, además, generar una fuerza de guiado lateral en las ruedas del tren delantero. El segundo punto concierne a la influencia individual del acoplamiento en la dinámica de conducción a través de la descarga por impulso de la fuerza de propulsión. Del mismo modo, un embrague tradicional junto con una caja de cambios manual puede desestabilizar la parte trasera del vehículo deliberadamente en el viraje. Además, el conductor puede utilizar la función de “leva neutral” para acelerar desde cero. Igual que en un vehículo con caja de cambios, es solo el conductor quien determina la aceleración con el embrague y el pie del acelerador, sin necesidad de asistencia del sistema de regulación de propulsión técnica y conducción dinámica.

Para una transmisión óptima en la carretera, la caja de cambios PDK del 911 GT3 se combina con el Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), que está compuesto por un bloqueo transversal del eje trasero electrónico con distribución del par motor totalmente variable. El sistema mejora el comportamiento direccional y la estabilidad de conducción del vehículo mediante la intervención selectiva de los frenos en la rueda trasera del interior de la curva.

PSM diseñado especialmente para automóviles deportivos

El PTV Plus complementa al Porsche Stability Management (PSM), que influye en la dinámica de conducción por la intervención selectiva de los frenos en las ruedas, entre otras cosas. Igual que en el modelo anterior, el sistema de estabilización del vehículo para el nuevo GT3 tiene un marcado diseño deportivo. Mediante las funciones ESC OFF y ESC+TC OFF, el PSM se puede desconectar en dos pasos.

En el primer paso de desconexión, “ESC OFF”, la posible dinámica de conducción en los circuitos aumenta mediante la desactivación de la regulación de la dinámica transversal ESC. De este modo, el conductor puede desestabilizar como desee la parte trasera del 911 GT3 en las curvas con el ángulo o con el control del acelerador correspondientes. Las funciones deportivas diseñadas para la regulación de la dinámica longitudinal se mantienen en este modo de conducción. En el segundo paso de desconexión, “ESC+TC OFF”, todos los sistemas de

regulación de la dinámica de conducción se desactivan, excepto el sistema antibloqueo de los frenos. Solo el conductor tiene el control y puede configurar su estilo de conducción individual orientado a la competición.

Chasis

Chasis de competición con dirección del eje trasero

Los automóviles deportivos GT de Porsche reflejan de forma particular la amplitud de la dinámica de conducción propia de la marca: se desenvuelven en los circuitos entre Nürburgring y Flugplatzrennen, es decir, entre la agilidad de un potente impulso del chasis y la estabilidad a alta velocidad. El chasis del nuevo 911 GT3 se ha fabricado y diseñado según estos principios del automovilismo. En comparación con el modelo anterior, la respuesta de la combinación amortiguación/suspensión se ha optimizado aún más. Los asistentes de amortiguación integrados que alivian el peso en el eje trasero permiten que el amortiguador principal permanezca en tensión también durante una descompresión rápida y completa, poco después de pasar una cima a gran velocidad. El chasis de competición mejorado, junto con la dirección del eje trasero de serie, el sistema de suspensión variable PASM y los apoyos dinámicos del motor, posibilitan un rendimiento aún mayor.

En el 911 de alto rendimiento, la dirección de eje trasero activa siempre ha proporcionado una excelente dinámica de conducción. En el nuevo 911 GT3, el ángulo de dirección de las ruedas traseras puede cambiarse mediante actuadores electromecánicos según la velocidad hasta 1,5 grados en ambas direcciones. Por debajo de los 50 km/h, las ruedas delanteras y traseras van en dirección opuesta. De esta forma, el automóvil deportivo permite un viraje especialmente dinámico y es aún más ágil en las curvas. A partir de 80 km/h, las ruedas de ambos ejes viran en la misma dirección, lo que aumenta la estabilidad al cambiar de carril o realizar maniobras a altas velocidades.

PASM con dos modos de optimización del recorrido

El sistema de suspensión variable Porsche Active Suspension Management (PASM) también está diseñado especialmente para el 911 GT3. Hay dos programas disponibles. El modo Normal ya permite una elevada dinámica de conducción en zonas con asfalto irregulares. Con el modo Sport, el potencial de dinámica de conducción del nuevo 911 GT3 aumenta aún más, sobre todo en tramos regulares. De la reducción al mínimo de los movimientos de la carrocería surge un comportamiento de conducción especialmente preciso. El nuevo 911 GT3 adopta

los apoyos dinámicos del motor del modelo anterior. Sujeta el motor de forma más rígida a la carrocería en las curvas e impide las influencias no deseadas de la masa del motor en el comportamiento de conducción.

Los neumáticos UHP (Ultra High Performance) contribuyen asimismo a las altas velocidades en curvas de la nueva generación GT. El 911 GT3 sale de la fábrica con unos neumáticos 245/35 ZR 20 en la parte delantera y 305/30 ZR 20 en la parte trasera. Las ruedas de metal forjado de construcción ligera con anclaje central vienen de serie en color plateado, y miden nueve pulgadas en el eje delantero y doce en el trasero. 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.

Opción para un uso diario: elevación neumática del eje delantero

Al igual que el modelo anterior, el nuevo 911 GT3 ofrece la opción de un sistema de elevación neumático. Esto permite un uso cotidiano mediante la elevación de la carrocería delantera aproximadamente 30 milímetros, lo cual sucede para una velocidad de hasta 50 km/h. De este modo, se pueden evitar daños en la carrocería causados por irregularidades en el firme.

El sistema de frenos de serie, desarrollados para su aplicación en el automovilismo de competición, está compuesto por mordazas de freno monobloque de aluminio de seis émbolos en la parte delantera y cuatro en la trasera. Este se sujeta mediante discos de freno de 380 milímetros de diámetro, cuyos soportes son de aluminio. Opcionalmente, hay disponible un sistema de frenos de cerámica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Gracias a sus discos de freno de gran tamaño (diámetro delantero/trasero: 410/390 mm), el PCCB ofrece un rendimiento de frenado y una resistencia al desgaste aún mayores.

Carrocería

Más ligera y con una aerodinámica mejorada

Aerodinámica y peso: estos dos factores determinan la evolución de la carrocería del 911 GT3. Las partes delantera y trasera se han optimizado aún más según estas especificaciones. Ambas son de poliuretano de construcción ligera con esferas huecas de cristal y elementos de fibra de carbono. El nuevo portón trasero, el alerón trasero y los apoyos del alerón son de carbono.

Las tomas de aire grandes propias del 911 GT3 caracterizan la vista frontal. Las grandes aberturas de la izquierda y de la derecha, junto con los deflectores de aire laterales, mejoran el suministro de aire de refrigeración. Al mismo tiempo, la salida de aire de refrigeración típica del GT3 delante del portón del maletero mejora la corriente de aire del radiador de agua central y aumenta la carga aerodinámica en el eje delantero. Las rejillas de las tomas de aire de todas las aberturas para el aire de refrigeración están pintadas en color titanio. El ancho labio del spoiler delantero supone una carga adicional en el eje delantero.

El nuevo 911 GT3 incluye de serie ópticas bixenón con regulación dinámica del alcance del haz y sistema lavafaros. Opcionalmente, hay disponibles ópticas principales LED en negro. Los intermitentes, las luces diurnas y las luces de posición con tecnología LED son más estrechos en el nuevo 911 GT3, lo que le confiere un contorno más fino. En conjunto, el frontal del nuevo 911 GT3 tiene una apariencia más atlética y deportiva.

Rasgo distintivo de GT: alerón trasero de carbono

La parte trasera del 911 GT3 refleja claramente que el punto fuerte de esta parte se aplica en la carretera. La característica más llamativa visualmente es el alerón trasero fijo con molduras laterales negras. Este está unos 20 milímetros más alto que en el modelo anterior, lo que provoca una carga mayor en el eje trasero. El portón trasero, el alerón y los apoyos del alerón son de carbono y están pintados de blanco. La ranura de ventilación central del portón trasero está situada más arriba y es más grande que la del modelo anterior, lo que mejora, además, la eva-

cuación del calor. Las dos tomas de aire negras Ram Air en el portón trasero proporcionan aire de combustión al motor con la función de presión de estancamiento. Están hechas de plástico reforzado con fibra de vidrio (GfK).

Para una carga adicional, el revestimiento de los bajos del motor ofrece una superficie de mayores dimensiones y cuatro láminas adicionales. El revestimiento de los bajos, fabricado con planchas de aluminio en relieve, tiene una forma ascendente en la parte trasera. De esta forma, sirve de difusor. Las láminas de plástico canalizan la corriente de aire por debajo de la parte trasera. Esto acelera más el aire y aumenta el efecto difusor. Esta tecnología también se deriva directamente del automovilismo.

En comparación con el 911 Carrera, la carrocería es 44 milímetros más ancha en la zona de las ruedas traseras. La sensación de anchura aumenta aún más con el descenso de 25 milímetros. La salida de escape doble negra del sistema de escape deportivo hace que descienda el punto de gravedad. Las ópticas traseras LED oscurecidas tienen una forma muy plana y tridimensional, lo que destaca aún más la orientación horizontal.

Interior

Centro de experiencias para una dinámica de conducción excepcional

El interior del nuevo deportivo de altas prestaciones está diseñado para una experiencia de conducción máxima. El volante deportivo GT con un diámetro de 360 milímetros viene originalmente del 918 Spyder, y su altura y su recorrido longitudinal se pueden ajustar manualmente. Las levas de cambio para la selección manual en la caja de cambios PDK ofrecen unos recorridos de cambio muy cortos y un comportamiento de la caja de cambios extremadamente preciso. El conductor y el acompañante experimentan una dinámica en los asientos deportivos Plus de Porsche con laterales más altos y ajuste longitudinal mecánico. El ajuste de los respaldos y de la altura es eléctrico. Las fundas de los asientos son de cuero negro y la banda central es de Alcántara de color negro. Los reposacabezas llevan bordado el anagrama "GT3" en gris platino. Puesto que el 911 GT3 es un biplaza tradicional, los cuerpos del asiento están cubiertos en la parte trasera.

De forma opcional, Porsche ofrece para el 911 GT3 otras tres variantes de asientos. Los asientos deportivos adaptables Plus cuentan con todas las funciones de asientos (18 vías) mediante el ajuste eléctrico. La segunda opción son los asientos buckets deportivos con respaldos abatibles, airbag de tórax integrado y ajuste longitudinal manual. La cubierta de los asientos es de plástico reforzado con fibra de carbono y vidrio, mientras que la superficie es de carbono visto. La tercera opción son los buckets envolventes de plástico reforzado con fibras de carbono ligero en diseño de carbono visto. Las nuevas fundas de los asientos están adornadas con franjas GT3 y tienen un escudo de Porsche en el reposacabezas. Los asientos bucket tienen integrado un airbag torácico, así como una regulación eléctrica de altura y una regulación manual de profundidad.

Además, el nuevo 911 GT3, al igual que el modelo anterior, ofrece un paquete Clubsport opcional. Aparte de una jaula antivuelco atornillada, el paquete contiene un dispositivo para un interruptor de batería, un cinturón de seis puntos rojo en el lado del conductor y un extintor con soporte.

App Porsche Track Precision de serie

Además del sistema Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación online e información del tráfico en tiempo real, el equipamiento de serie también incluye el módulo Connect Plus y la app Porsche Track Precision. Con la app, los conductores del Porsche 911 GT3 tienen la posibilidad de mostrar, registrar y analizar datos detallados de la conducción en un smartphone. Los tiempos de vuelta se pueden parar automáticamente mediante la señal GPS de 10 Hz del PCM o manualmente con la palanca de mando del paquete Chrono, y se pueden comparar en el smartphone, donde la app también muestra 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. Los análisis gráficos de los datos de conducción y un análisis de vídeo sirven de ayuda al conductor, ya que mejoran las prestaciones de conducción. La gestión y el intercambio de las marcas y los perfiles del circuito y del conductor están disponibles directamente desde el smartphone. Sin el paquete Chrono, se pueden conseguir mediciones precisas de los tiempos de vuelta mediante la app con Laptrigger, disponible en Porsche Tequipment. Este puede colocarse en la línea de salida/meta, y es capaz de parar automáticamente los tiempos de vuelta, y luego transmitirlos al PCM y al smartphone.

Paquete Chrono opcional con indicador de rendimiento

El paquete Chrono opcional ofrece, además, un cronómetro analógico y digital en el salpicadero con las siguientes funciones: El PCM del indicador de rendimiento se amplía para mostrar, guardar y evaluar los tiempos de vuelta registrados. 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.

PCM conectado con el módulo Connect Plus

El módulo Connect Plus de serie dispone de un módulo telefónico LTE con lector de tarjetas SIM para una mayor facilidad de uso y una calidad del servicio de voz optimizada, así como de conexión a Internet inalámbrica. Del mismo modo, se pueden conectar a Internet dispositivos compatibles con WLAN, por ejemplo, un ordenador portátil, una tableta o un smartphone, incluso al mismo tiempo si fuera necesario. Una bandeja para colocar el smartphone en la consola central transmite la señal del teléfono móvil a la antena del vehículo con un consumo de batería menor y optimiza la calidad de recepción. Además, el módulo Connect Plus permite utilizar la amplia variedad de servicios de Porsche Connect.

A través del PCM, el conductor controla el Sound Package Plus de serie, con unos altavoces de 150 vatios. Opcionalmente, se puede elegir el sistema de sonido envolvente Bose, desarrollado especialmente para el modelo 911. El sistema de audio, con una potencia total de 555 vatios, cuenta con doce altavoces íntegramente activos y canales de amplificación, además de un woofer integrado y patentado de alta potencia de 100 vatios. El diseño íntegramente activo del sistema permite un ajuste óptimo de cada uno de los altavoces en el habitáculo del vehículo y convierte cada 911 en una sala de conciertos.

Consumo de combustible y emisiones

Consumo de combustible: conducción urbana 19,7 – 19,4 l/100 km, conducción interurbana 8,8 l/100 km, combinado 12,9 – 12,7 l/100 km; emisiones de CO₂: 290 – 288 g/km