

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.