

El motor atmosférico y el chasis más potentes del automovilismo de competición

El nuevo Porsche 911 GT3: ideal para la carretera y los circuitos

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 radical se estrenó mundialmente en la edición 87 del Salón Internacional del Automóvil de Ginebra. Forma una unión 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 con 500 CV (368 kW) llega prácticamente sin cambios con respecto al deportivo puro de carreras 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. Desarrollado en los mismos circuitos de prueba y fabricado en la misma línea de producción que los vehículos de competición, la tecnología de automovilismo de competición de Porsche llega de nuevo en un deportivo con homologación de calle.

Una increíble mayoría de conductores del Porsche 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 2,86 kg/CV (3,88 kg/kW). La caja de cambios de doble embrague de siete velocidades (PDK) de serie, adaptada especialmente para la serie GT, acelera el biplaza de 1.430 kg con el depósito lleno de 0 a 100 km/h en solo 3,4 segundos. Su 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 marchas. 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.

Rápido en curvas y estable en rectas: chasis rígido con dirección activa del eje trasero

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 nuevo 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. En función de la velocidad, la dirección gira en el mismo sentido o en sentido contrario a las ruedas delanteras, lo que mejora la estabilidad y la agilidad. Otros componentes de la dinámica de conducción son los apoyos dinámicos del motor y el bloqueo transversal del eje trasero.

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. La parte delantera 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.

El 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. 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. 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 un ajuste eléctrico. La segunda opción son los asientos buckets deportivos con respaldos abatibles, airbag de tórax integrado y ajuste longitudinal manual. La tercera opción son los buckets envolventes de plástico reforzado con fibras de carbono ligero en diseño de carbono visto.

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.

Introducción en el mercado y precios

El 911 GT3 ya se puede pedir. La introducción en el mercado alemán se realizará a partir de mediados de junio. El nuevo 911 de altas prestaciones tiene un precio a partir de 152.416 euros, incluidos los impuestos y el equipamiento específico del país.