

Nuevo 911 Cup: más prestaciones para el exitoso coche de carreras

08/08/2025 Porsche presenta el nuevo 911 Cup, la última evolución del vehículo para la Porsche Mobil 1 Supercup y los diversos campeonatos nacionales de la Carrera Cup, además de para otras pruebas avaladas por Porsche. Este nuevo modelo estará en la parrilla de salida a partir de la temporada 2026. Basado en la generación 992.2 del 911, esta versión Cup incorpora numerosas mejoras respecto a su aclamado predecesor.

El desarrollo se ha centrado en mejorar el rendimiento, mantener unos costes operativos razonables y simplificar la conducción tanto para pilotos como para equipos. El motor bóxer atmosférico de 4.0 litros y seis cilindros ahora ofrece 520 HP (382 kW), diez más que antes.

El nuevo coche de carreras para las copas y campeonatos monomarca Porsche está basado en el 911 y se denomina oficialmente 911 Cup. Así, el fabricante de automóviles deportivos de Stuttgart simplifica y estandariza la denominación de sus vehículos de competición para clientes. A partir de ahora, solo los destinados a campeonatos abiertos a varias marcas o categorías específicas llevarán el sufijo “GT” combinado con un número en su denominación, como es el caso de la nueva evolución del 911 GT3 R,

que también se estrena hoy. El 911 Cup deriva en gran medida de los modelos 911 GT homologados para carretera y se fabrica junto con los vehículos de producción en serie en la planta principal de Porsche en Zuffenhausen, lo que ha demostrado ser un gran éxito: desde que comenzó la producción a finales de 2020, Porsche Motorsport ha construido 1 130 unidades del actual 911 GT3 Cup. Hasta la fecha, se han fabricado un total de 5 381 Porsche 911 para las copas monomarca.

"Al igual que sus exitosos predecesores, el nuevo 911 Cup supera los límites. Combina componentes de serie de nuestros deportivos GT con tecnología de competición pura para crear un concepto global coherente y orientado a las prestaciones", comenta Thomas Laudenbach, Vicepresidente de Porsche Motorsport. "Conducir el 911 Cup siempre se ha considerado un reto. Y queremos que siga siendo así, ya que también sirve como plataforma de entrenamiento para nuestros pilotos Júnior. El éxito de este vehículo lo evidencian sus innumerables victorias en carreras y campeonatos".

Michael Dreiser, Director de Ventas de Porsche Motorsport: "El 911 Cup es uno de los coches de carreras más vendidos del mundo. Junto con el 718 GT4 RS Clubsport, constituye la base de nuestra exigente pirámide en competición y se utiliza globalmente en las Carrera Cup. Pero su éxito va mucho más allá; el secreto reside en su versatilidad. Los Cup suelen lograr excelentes resultados en carreras de resistencia, en competiciones de GT abiertas y en una gran variedad de eventos deportivos".

Carrocería: diseño adaptado y aerodinámica mejorada

El 911 Cup se distingue visualmente de su predecesor, sobre todo, por su frontal, que ahora refleja el diseño del 911 GT3 de la generación 992.2. El labio del spoiler delantero consta de tres piezas independientes, lo que permite sustituir únicamente las secciones dañadas tras un contacto, algo que también reduce los costes de embalaje y envío de las piezas de repuesto. La eliminación de las luces diurnas cumple una función similar: en caso de colisión, no se dañan los radiadores que van detrás ni se requiere una sustitución posterior.

Las aletas llevan rejillas de ventilación integradas que facilitan el flujo de aire a través de los pasos de rueda y mejoran la carga aerodinámica en el eje delantero. El mismo efecto se consigue gracias a la optimización aerodinámica de los bajos que, al igual que en el modelo de serie, influye positivamente en la dinámica de conducción. Las denominadas aletas giratorias, situadas detrás de los pasos de rueda delanteros, mejoran aún más el flujo de aire a lo largo del frontal. La interacción de estos elementos da como resultado una respuesta más inmediata del eje delantero, especialmente a altas velocidades, lo que permite al piloto posicionar el coche con mayor precisión en cada curva.

La zaga del nuevo 911 Cup, de estilo más agresivo, ha sido completamente rediseñada. La conexión entre los soportes del alerón trasero en forma de cuello de cisne se ha revisado para facilitar los ajustes y su manipulación. La cubierta del compartimento del motor también es nueva. Como casi todos los componentes de la carrocería, incluidas las puertas, está fabricada con fibra de carbono reciclada combinada con resina epoxi de origen biológico. Por ejemplo, se reutilizan los recortes de otros procesos de fabricación para producir la fibra, lo que contribuye, entre otras ventajas, a estabilizar el

precio de las piezas de repuesto.

Motor de competición aún más cercano al propulsor del 911 GT3

El motor de seis cilindros, refrigerado por agua y de altas revoluciones, sigue siendo atmosférico. El potente bóxer de 4.0 litros se basa en el del Porsche 911 GT3. En su última versión de competición, que ahora ofrece 520 HP (382 kW), incorpora componentes adicionales del motor de serie, como válvulas de mariposa individuales con flujo optimizado y árboles de levas con tiempos de apertura de válvula prolongados. Este diseño elimina la necesidad de una válvula de mariposa central, lo que permite la instalación de un limitador de aire, requisito indispensable para competir en algunos campeonatos automovilísticos. A pesar del aumento de potencia en diez caballos, la vida útil del motor se mantiene inalterada: solo requiere una revisión tras 100 horas de pista. Para cumplir con las diferentes normativas de ruido según la categoría, el circuito y las reglamentaciones locales, hay tres sistemas de escape disponibles.

Un embrague de competición más robusto y de metal sinterizado de cuatro discos transmite la potencia a la caja de cambios secuencial de seis velocidades. Con él se puede aumentar la velocidad del motor, anteriormente limitada a 6 500 rpm durante la salida parada, lo que mejora aún más la acústica al inicio de la carrera. También se ha introducido una función de reinicio automático del motor, que se activa en cuanto el piloto pisa el embrague tras una parada accidental. Además, una nueva función estroboscópica en las luces de freno alerta a los pilotos que van detrás, especialmente durante la fase de salida. Esto sustituye el uso anterior de las luces de emergencia para esta aplicación de seguridad.

Frenos: rendimiento mejorado y vida útil más larga

El sistema de frenos ha sido completamente renovado. En el eje delantero se montan discos de 380 milímetros, con una sección transversal mayor que pasa de 32 a 35 milímetros. Este cambio permite canales de refrigeración más grandes para la autoventilación, mejorando así la disipación del calor. Al desplazar hacia atrás el radiador de agua, dentro del espacio del maletero, se puede situar la entrada de aire para refrigerar los frenos en la parte central delantera. Además, se ha reducido el diámetro exterior del disco de freno, aumentando la superficie de fricción entre el disco y la pastilla. Esto se traduce en una deceleración más eficiente gracias a unas pastillas de freno más anchas y que duran más en carreras de resistencia, así como en una vida útil significativamente mayor de los componentes individuales.

El ABS de competición Bosch M5 se instalará de fábrica en todos los 911 Cup. Cuenta con capacidades mejoradas de procesamiento de datos para interpretar la información del nuevo sensor de aceleración, que ofrece detección de señal adicional. El *software* avanzado también puede alertar al conductor en caso de fuga en cualquiera de los dos circuitos de freno. Además, el depósito de líquido de frenos se ha agrandado, haciéndolo apto para carreras de larga distancia.

Los topes de dirección ajustados permiten que la dirección asistida electrónica alcance un radio de giro más cerrado, facilitando el pilotaje en circuitos urbanos estrechos. El mayor ángulo de giro de la dirección también permite a los conductores contrarrestar el sobreviraje del 911 con mayor eficacia.

Interior: manejo simplificado durante la competición y en boxes

En cuanto a la dirección, el volante multifunción rediseñado y de mayor calidad combina una estética más atractiva con ventajas prácticas. Por ejemplo, los controles giratorios centrales permiten ajustar la intervención del ABS y el control de tracción. Los botones de control con iluminación en color y de nuevo diseño mejoran la legibilidad de las indicaciones.

El panel de control central, junto al asiento, sigue siendo fácilmente accesible y manejable para el piloto, incluso durante la carrera. Ahora cuenta con ocho interruptores físicos en lugar de diez. El botón de la esquina inferior derecha abre una página de menú adicional en la pantalla, que permite ajustar una amplia gama de detalles desde el interior del coche, como la velocidad en el *pit lane* , el mapeo de escape y el restablecimiento del ángulo de dirección. Esto elimina la necesidad de conectar un portátil y simplifica las operaciones para los equipos. El acolchado de espuma adicional en el interior del travesaño de la puerta ofrece protección adicional para los brazos, piernas y pies del piloto.

Matthias Scholz, Director de Vehículos GT de Competición en Porsche, explica: “El nuevo 911 Cup destaca por la gran atención al detalle que se ha dedicado en su desarrollo. Es más resistente, más rápido y, a la vez, más práctico. La vida útil de los componentes se mantiene, e incluso se ha ampliado en algunos casos, a pesar del aumento de rendimiento. Cuando se ha podido, se han sustituido unos componentes por otros con un alto porcentaje de materiales reciclados. Se han optimizado las operaciones dentro del habitáculo y una gama de funciones electrónicas adicionales permite una aplicación más amplia en diferentes formatos de carreras”.

Electrónica: funciones adicionales prácticas

La electrónica mejorada del nuevo 911 Cup contribuye a la facilidad de conducción. El TPMS (Sistema de Monitorización de Presión de Neumáticos) ahora muestra la temperatura de los mismos en la pantalla central del salpicadero. Una antena GPS significativamente más potente sustituye al anterior sistema de infrarrojos, controlando el tiempo por vuelta y el seguimiento de la posición. También se han integrado características probadas de su hermano mayor, el 911 GT3 R, como la medición del tiempo por vuelta en los pasos por *boxes* y la función "pre-kill", que apaga automáticamente el motor al detenerse el coche durante las paradas en *boxes* . Además, un nuevo sistema electrónico de monitorización de la unidad de liberación del extintor comprueba el nivel de carga de la batería autónoma de nueve voltios.

Para el desarrollo del 911 Cup, Porsche Motorsport ha vuelto a colaborar con Michelin para crear una nueva generación de neumáticos. Las pruebas en condiciones reales se realizaron en los circuitos de

Monza, Lausitzring (Brandeburgo) y en la pista interna de Porsche en el Centro de Desarrollo de Weissach. Al volante estuvieron tres expilotos Júnior de la marca: Bastian Buus, Laurin Heinrich y Klaus Bachler, acompañados por el experimentado Marco Seefried.

MEDIA ENQUIRIES



Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_322822_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_322823_en.mp4

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: Thomas Laudenbach, Vice President Porsche Motorsport, 2025, Porsche AG
Subline: Thomas Laudenbach, Vicepresidente de Porsche Motorsport.

Path: media/imágenes/img_2.jpg
Title: Michael Dreiser, Director Sales Porsche Motorsport, 2025, Porsche AG
Subline: Michael Dreiser, Director de Ventas de Porsche Motorsport.

Path: media/imágenes/img_6.jpg
Title: Matthias Scholz, Director GT Racing Cars, 2025, Porsche AG
Subline: Matthias Scholz, Director de Vehículos GT de Competición en Porsche.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2025/automovilismo-deportivo/pla-nuevo-911-cup-40265.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/53f17724-571e-41d7-831b-6bb1912b8757.zip