

Tras la estela de Moby Dick: un extraordinario ejemplar único con frontal plano

14/08/2026 "Aún más prestaciones y una línea *Flachbau* , combinadas con un alerón trasero al estilo del 911 GT3 R rennsport": estas fueron las especificaciones que fijó un apasionado de Porsche, que encargó al departamento Sonderwunsch transformar su 911 GT2 RS, prácticamente nuevo, en una reconversión de fábrica. En colaboración con Manthey, nació una pieza de coleccionista irrepetible y homologada para circular por carretera. Pintado en blanco Grand Prix, con unas aletas de nuevo perfil y un llamativo motivo en contraste con forma de U sobre el capó, el frontal rinde homenaje al legendario 935/78 de Le Mans, apodado "Moby Dick".

La carrocería *Flachbau* (conocida también como Slantnose) y el programa Sonderwunsch llevan décadas estrechamente unidos en Porsche. En los años ochenta, el fabricante de vehículos deportivos ofrecía una espectacular versión modificada del 911 Turbo (tipo 930), con las aletas delanteras rediseñadas y faros escamoteables. Esta forma se inspiraba en el legendario Porsche 935, que dominó las carreras de resistencia durante muchos años. Entre 1982 y 1989 se vendieron 948 unidades de

esta versión modificada. Incluso contando las transformaciones posteriores, los modelos *Flachbau* siguen siendo hoy una de las variantes más escasas del 911.

La curiosidad entre los aficionados a los deportivos y en los medios se disparó cuando se supo que Porsche había registrado las denominaciones “Flachbau” y “Flachbau RS” en la Oficina Europea de Patentes en mayo de 2025. Ahora la marca desvela el secreto: el motivo de aquel registro era esta elaborada transformación de un 911 GT2 RS de 2018 (tipo 991.2) con paquete Weissach, prácticamente nuevo.

Un equipo multidisciplinar ha trabajado en el proyecto durante casi tres años, con especialistas del departamento Sonderwunsch, de Style Porsche e ingenieros de desarrollo de Weissach, Porsche Motorsport y Manthey. “La transformación en un modelo Slantnose resultó muy exigente, aunque de acuerdo con el cliente dejamos la cadena cinemática sin cambios. Nuestro objetivo era reinterpretar la icónica imagen del 935 sin renunciar a la seguridad, la tecnología ni la homologación para circular por carretera”, explica Alexander Fabig, Vicepresidente de Producto e Individualización de Porsche. “Gracias a exhaustivas medidas de construcción ligera, ahora pesa 31,6 kilogramos menos que antes. Puede parecer poco espectacular, pero el 911 GT2 RS con paquete Weissach es ya un deportivo optimizado sin concesiones en cuanto a reducción de peso”.

Del diseño de este proyecto Sonderwunsch se ocupó Grant Larson, ya jubilado. El diseñador firmó también la interpretación moderna del 935 que Porsche presentó en 2018 con motivo de su 70 aniversario. “El nuevo Flachbau RS es una recreación moderna y fiel al mítico 935 Moby Dick”, afirma Larson. “Además de las aletas delanteras más bajas, un rasgo esencial es la disposición escalonada de los faros, con unidades LED muy finas”.

La combinación cromática juega igualmente con la tradición y la modernidad. “Hemos combinado el blanco Grand Prix con zonas pintadas en negro mate y otras con la fibra de carbono vista”, prosigue Larson. “Esto genera contraste. El elemento en forma de U del frontal retoma un rasgo del 935/78 con decoración Martini, el famoso 'Moby Dick'”. El tono blanco se desarrolló específicamente para este proyecto. Como referencia sirvió un 911 histórico en blanco Grand Prix de la colección de Porsche AG.

Purismo: la carrocería Flachbau

El exterior recupera la forma *Flachbau* del 935. Las aletas delanteras son ahora más bajas y llevan salidas de aire con lamas para reducir la presión. Su nuevo contorno obligó a modificar también la tapa del depósito y su mecanismo, así como el paragolpes delantero. Unos deflectores de Manthey refuerzan el rendimiento aerodinámico del frontal. En lugar de los faros redondos de serie, hay un nuevo sistema de iluminación, con tres módulos LED muy delgados colocados en niveles superpuestos para la luz de carretera, la de cruce y la diurna. Los elementos en contraste en negro, fibra de carbono vista y blanco Grand Prix evocan la referencia deportiva del 935/78. Los aerodiscos de las ruedas traseras y las pinzas de freno en negro completan el conjunto.

Esta pintado en blanco Grand Prix, un tono Porsche de larga tradición introducido en el 911 en 1974. Los elementos en negro crean marcados contrastes con el color exterior. Llaman especialmente la atención las bandas del capó y del techo, invertidas respecto al GT2 RS de serie: la franja central y el motivo en forma de U son de carbono visto negro, rodeados de blanco Grand Prix. Los aerodiscos de las ruedas traseras también van en blanco Grand Prix, mientras que las pinzas de freno, en negro profundo, redondean la imagen deportiva del conjunto.

El *splitter* delantero, junto con la estructura de los bajos del Kit Manthey y su difusor trasero, mejora la aerodinámica. Los aerodiscos de fibra de carbono de las ruedas traseras reducen la resistencia al avance. El nuevo alerón trasero, con soportes en forma de S, se inspira en el del 911 GT3 R rennsport (tipo 992), aunque en este coche queda unos cinco centímetros más alto.

Puede fijarse manualmente en tres posiciones para obtener distintos niveles de carga según las exigencias del trazado. En los ajustes “High Downforce” y “Low Downforce”, la presión sobre el eje trasero es, respectivamente, un dos y un tres por ciento mayor que en las posiciones correspondientes del alerón del Kit Manthey para un 911 GT2 RS. A 340 km/h y en la posición “High Downforce”, el *Flachbau RS* genera 554 kilogramos de carga aerodinámica en el eje trasero. El reglaje del alerón y el marcaje de sus posiciones están protegidos por patente.

Habitáculo: perfección espartana

Antes de la transformación, el habitáculo estaba revestido con Alcantara rojo, cuero negro y carbono visto. En el interior se ha conservado la sensación deportiva y de calidad en la parte delantera, mientras que la trasera se ha vaciado por completo para reducir peso.

Se han retirado el sistema Porsche Communication Management (PCM), sustituido por un hueco portaobjetos forrado en cuero, los componentes de audio y buena parte del aislamiento y de los revestimientos, así como las alfombrillas del habitáculo y del maletero.

Los elementos metálicos vistos en blanco Grand Prix, las piezas de carbono y un mazo de cables deliberadamente a la vista subrayan el carácter de coche de carreras. Los embellecedores de carbono se concentran en zonas concretas, como la prolongación del reposabrazos, y el mazo de cables, protegido solo por sus fundas, se ha aligerado suprimiendo los conductores innecesarios.

En los reposacabezas de los asientos *baquet* de fibra de carbono está bordado “*Flachbau RS*”; tras ellos hay una versión estilizada del trazado de Nordschleife. En el lado del acompañante, el salpicadero presenta una placa dorada con el logotipo Sonderwunsch y la inscripción “Factory One-Off 2026 | Flachbau RS” grabada.

Elementos como el triángulo de emergencia y la argolla de remolcado van alojados en una caja extraíble. Se han eliminado los soportes que la carrocería tenía para ellos; la caja se desmonta con facilidad para rodar en circuito con el menor peso posible.

Pruebas exhaustivas: en Weissach y Nordschleife

Antes de fabricar el utillaje para producir los componentes modificados, Porsche validó el diseño digitalmente. El proceso incluyó simulaciones de choque simplificadas, con las que se validó el disparo del airbag, análisis estructurales de las cargas del gran alerón trasero y cálculos aerodinámicos mediante dinámica de fluidos computacional (CFD).

Después llegó el ensayo de las propias piezas, entre otros en un banco Hydropulser y con carga estática. El alerón trasero se sometió a vibraciones extremas, como las que se dan de forma atenuada en el uso por carretera, y su resistencia estática se comprobó con sacos de arena.

Se construyeron tres vehículos para llevar a cabo más ensayos de validación en el túnel de luz y en el de viento, además de en carretera. Los *tests* en el aeródromo de Mendig, 50 vueltas al Nürburgring-Nordschleife y los de resistencia en Weissach equivalen en conjunto a unos 150.000 kilómetros de uso por parte del cliente, sobre todo en el caso del alerón trasero.

“En Nordschleife se ve enseguida lo bien que funciona el concepto aerodinámico”, señala Lars Kern, piloto de pruebas de Porsche, que condujo el deportivo en Nürburgring. “El *Flachbau RS* se mantiene muy estable y preciso incluso a velocidades muy altas. Esta es exactamente la información que hace falta para validar una carrocería tan radicalmente modificada”.

Incluso los cazadores de prototipos más veteranos y los aficionados a la competición se mostraron impresionados. Cuando un prototipo camuflado rodaba en Nürburgring, los vídeos correspondientes superaron las 100.000 reproducciones en redes sociales en pocas horas.

Acerca del Porsche 935

El Porsche 935 se desarrolló a partir del 911 Turbo (tipo 930) y dejó su huella en la competición GT desde 1976. Porsche ganó con él cuatro Campeonatos del Mundo de Marcas consecutivos, dominó en varias ocasiones las 12 Horas de Sebring y las 24 Horas de Daytona, y en Le Mans logró victorias de clase y absolutas. Pocos coches de carreras derivados de la serie han cosechado tantos éxitos. Su alargada forma aerodinámica valió al 935/78 el apodo de “Moby Dick”.

En 2018, Porsche presentó una interpretación moderna como coche de carreras Clubsport. Se dio a conocer en el marco de la Rennsport Reunion, con motivo del aniversario “70 años de deportivos Porsche”, y se fabricó en una serie corta de 77 unidades con 700 CV.

Acerca de Manthey

Manthey está especializada en los modelos GT de Porsche y lleva 30 años entre los mejores equipos de

competición de la marca. La empresa, con sede en Meuspath, cerca de Nürburgring, tiene más de 350 empleados y está dirigida por los hermanos Martin y Nicolas Raeder.

Manthey puede presumir de un palmarés impresionante: entre sus mayores éxitos figuran siete victorias absolutas en las 24 Horas de Nürburgring, seis victorias de clase en las 24 Horas de Le Mans, ocho títulos en el Campeonato del Mundo de Resistencia FIA y los títulos de equipos y pilotos del DTM en 2023 y 2025.

Consumption data

911 GT2 RS
Fuel consumption / Emissions

WLTP*

911 GT3 (WLTP)*: Fuel consumption combined: 13.8 – 13.7 l/100 km; CO_2 emissions combined: 312 – 310 g/km; CO_2 class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2026/911-GT2-RS-sonderwunsch-flachbau-43051.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7067afbc-c6b2-420d-a5c9-a804766921d2.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart