

Nuevo Porsche 911 GT3 RS: máximo rendimiento

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

17/08/2022 El nuevo Porsche 911 GT3 RS no oculta sus intenciones: está diseñado sin compromisos para obtener el máximo rendimiento.

Este deportivo de altas prestaciones, con 525 caballos de potencia (386 kW) y homologado para su uso en carretera, se beneficia de los avances tecnológicos y conceptos desarrollados en el mundo de la competición. Hereda del 911 GT3 R de carreras su motor atmosférico de altas revoluciones y su construcción ligera inteligente, aunque lo que conecta más directamente al 911 GT3 RS con su hermano de competición son los sistemas aerodinámicos y de refrigeración.

de la aerodinámica activa

Un elemento clave para aumentar significativamente el rendimiento es el concepto de radiador central, una idea que se utilizó por primera vez en el 911 RSR, ganador de su categoría en Le Mans, y posteriormente en el 911 GT3 R. En lugar del diseño de tres radiadores visto en modelos anteriores, el nuevo 911 GT3 RS dispone de un gran radiador central inclinado en la parte delantera del automóvil, ubicado donde se encuentra el maletero en otros Porsche 911. Esto ha permitido aprovechar el espacio que se ha liberado en los laterales para integrar elementos aerodinámicos activos. Así, los diversos deflectores regulables de forma continua en la parte delantera y en el alerón trasero de dos piezas, en combinación con otra serie de componentes aerodinámicos, proporcionan 409 kilogramos de carga aerodinámica total a 200 km/h. Esto significa que el nuevo 911 GT3 RS genera el doble de carga aerodinámica que su predecesor de la generación 991.2 y el triple que el 911 GT3 actual. A 285 km/h, la carga aerodinámica total es de 860 kg.

Por primera vez en un Porsche de producción en serie se ha instalado un sistema de reducción de resistencia al aire (drag reduction system, DRS). Para lograr una baja resistencia y velocidades más altas en las secciones rectas de la pista, el DRS permite colocar las alas en una posición plana con solo presionar un botón, dentro de un margen de funcionamiento específico. La función de aerofreno se activa durante el frenado de emergencia a velocidades altas: las alas de la parte delantera y trasera se ajustan verticalmente, creando un efecto de desaceleración aerodinámica que complementa a los frenos.

El aspecto del nuevo 911 GT3 RS se caracteriza por la gran cantidad de elementos aerodinámicos funcionales. Lo más destacado visualmente es el alerón trasero, más grande en todas las dimensiones y con soporte tipo cuello de cisne. Dicho alerón posterior consta de un ala principal fija y otra superior ajustable hidráulicamente.

Por primera vez en un Porsche de serie, el borde superior del alerón trasero es más alto que el techo del automóvil. Además, el frontal del 911 GT3 RS ya no tiene un *spoiler*, sino un *splitter* que divide el aire para que fluya por encima y por debajo. Los deflectores laterales dirigen el aire con precisión hacia el exterior, mientras que la ventilación para los pasos de rueda delanteros se proporciona a través de unas lamas en las aletas.

A continuación, las aberturas detrás de las ruedas delanteras, al estilo del icónico 911 GT1 ganador de Le Mans, reducen la presión dinámica en los pasos de rueda. Unos deflectores laterales situados tras esas aberturas aseguran que el aire se dirija hacia el costado del vehículo. Por otra parte, el aire del radiador central fluye a través de grandes orificios en el capó delantero y unas aletas en el techo lo dirigen hacia el exterior, lo que garantiza temperaturas más frías para las entradas de la parte trasera.

En el nuevo 911 GT3 RS, las aberturas en el panel lateral trasero se utilizan exclusivamente para mejorar la aerodinámica y no para aspirar el aire. Los pasos de rueda traseros también cuentan con una toma de aire y un aletín lateral para optimizar el flujo. Remata el conjunto el difusor posterior, que

proviene del 911 GT3 con ligeras adaptaciones.

Suspensión para pista regulable desde el habitáculo

Incluso para la suspensión se ha tenido en cuenta la aerodinámica. Debido a que los pasos de rueda del nuevo 911 GT3 RS soportan potentes flujos de aire, los componentes del eje delantero de doble horquilla están diseñados con perfiles en forma de lágrima. Normalmente esto se utiliza solo en competición y, gracias a ello, se aumenta la carga aerodinámica en el eje delantero alrededor de 40 kilogramos a la velocidad máxima. Debido a que la vía delantera es más ancha (29 milímetros más que en el 911 GT3), los brazos del eje de doble horquilla también son más largos.

Para garantizar que se mantenga el equilibrio aerodinámico entre los ejes delantero y trasero incluso cuando se frena a velocidades altas, los ingenieros de suspensiones han reducido significativamente el cabeceo al frenar. Así, en el nuevo 911 GT3 RS, la rótula delantera de un brazo inferior se ha colocado más abajo. Y el eje trasero multibrazo también se ha ajustado con muelles de diferente dureza. Además, los sistemas de asistencia al conductor y la dirección del eje trasero tienen aquí una configuración aún más dinámica.

El 911 GT3 RS ofrece tres modos de conducción: Normal, Sport y Track. En el modo Track, se puede ajustar individualmente la configuración básica. Entre otros reglajes, la amortiguación en extensión y compresión de los ejes delantero y trasero se puede calibrar por separado y en distintos niveles. También es posible regular el diferencial trasero mediante mandos giratorios en el volante. Esto se hace de forma rápida e intuitiva con un concepto operativo y visual que proviene de la competición: el volante incorpora cuatro mandos giratorios y un botón para el sistema de reducción de resistencia al aire (DRS).

A través de gráficos, estos controles giratorios se muestran claramente en el cuadro de instrumentos durante el proceso de ajuste. El 911 GT3 RS también cuenta con la pantalla especial para pista que ya es familiar del 911 GT3. Con solo tocar un botón, el conductor puede reducir la información que se muestra en las dos pantallas laterales de siete pulgadas a lo esencial. Los indicadores de cambio de marcha, que van de izquierda a derecha del cuentarrevoluciones analógico, también se han tomado del GT3.

Motor bóxer de altas revoluciones, con seis cilindros y cuatro litros

El motor atmosférico de 4.0 litros y altas revoluciones se ha optimizado aún más en comparación con el del 911 GT3. El aumento de potencia a 525 CV (386 kW) se logra principalmente a través de nuevos árboles de levas con perfiles de leva modificados. La admisión a través de una sola mariposa y la distribución directa, sin empujadores hidráulicos en las válvulas, derivan de la competición. La transmisión de doble embrague y siete marchas Porsche Doppelkupplung (PDK) tiene unas relaciones de cambio más cortas que en el 911 GT3. Las tomas de aire en la parte inferior de la carrocería aseguran que esta transmisión pueda soportar incluso cargas extremas durante el uso frecuente en

circuito. El 911 GT3 RS acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos y alcanza una velocidad máxima de 296 km/h en séptima marcha.

En el eje delantero se utilizan pinzas de freno monobloque de aluminio fijas con seis pistones y discos de 408 mm de diámetro. En comparación con el 911 GT3, los diámetros de los pistones se han aumentado de 30 a 32 milímetros. Además, se ha incrementado el grosor de los discos de 34 a 36 mm. El eje trasero sigue equipándose con discos de freno de 380 mm y pinzas fijas de cuatro pistones.

Los frenos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disponibles opcionalmente, tienen discos de 410 mm en el eje delantero y de 390 mm en el trasero. El nuevo 911 GT3 RS viene de serie con llantas forjadas de aleación ligera con sistema de fijación con tuerca central. Los neumáticos deportivos homologados para carretera, de 275/35 R20 delante y de 335/30 R21 detrás, garantizan un agarre óptimo.

Construcción ligera como norma

La construcción ligera inteligente ha sido un principio básico de todos los modelos RS desde el legendario 911 Carrera RS 2.7. Gracias a una serie de medidas como el uso extensivo de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP), el 911 GT3 RS pesa solo 1.450 kilogramos (peso en orden de marcha, según la homologación DIN) a pesar de llevar muchos componentes más grandes. Las puertas, las aletas delanteras, el techo y el capó, por ejemplo, están hechos de CFRP. Este material ligero también se utiliza en los asientos *baquet* de serie.

Disponible con los packs Clubsport y Weissach

Por lo que respecta a su interior, el deportivo tiene un acabado en el típico estilo RS: cuero negro, tejido Racetex y detalles de acabado en carbono caracterizan el ambiente de competición. El 911 GT3 RS está disponible con el *pack* Clubsport sin coste adicional. Esto incluye una barra antivuelco de acero, un extintor contra incendios manual y arneses de seguridad de seis puntos para el conductor.

El *pack* Weissach es más completo y sí tiene coste. El capó delantero, el techo, partes del alerón trasero y la carcasa superior de los retrovisores exteriores están hechos con tejido de carbono. Las barras estabilizadoras delantera y trasera, las bieletas posteriores y el panel de protección del eje trasero están hechos de CFRP y contribuyen a mejorar aún más la dinámica de conducción. La barra antivuelco, construida por primera vez con CFRP, ahorra alrededor de seis kilogramos de peso en comparación con la versión de acero.

Otro aspecto destacado del *pack* Weissach son las levas del cambio PDK, que emplean una tecnología magnética derivada de la competición. Esto hace que los cambios de marcha sean aún más rápidos gracias a un punto de presión con mayor precisión y a un clic claramente perceptible. Opcionalmente están disponibles con el *pack* Weissach las llantas forjadas de magnesio, que ahorran otros ocho

kilogramos.

Ya se pueden hacer pedidos del nuevo 911 GT3 RS, que tiene un precio final en España de 265.404 euros.

Cronógrafo exclusivo de Porsche Design

Inspirándose en la mentalidad de las carreras, donde la máxima precisión es primordial, la empresa relojera de Porsche en Soleura, Suiza, ha desarrollado el cronógrafo 911 GT3 RS. Este reloj mecánico está reservado para los propietarios del automóvil. Se basa en una caja pulida con perlas de vidrio, hecha de titanio natural o negro, y con una corona atornillada. El calibre WERK 01.200 del cronógrafo mecánico Porsche Design ha obtenido el certificado COSC por su alta precisión.

Su función *flyback* permite al usuario iniciar, detener y restablecer la manecilla de segundos con el mismo botón. Los pulsadores del cronógrafo, que cuentan con grabados láser “Start/Stop” y “Next Lap”, revelan que este reloj no sirve solo para dar la hora. Además de innovaciones como la escala del pulsómetro en el bisel, también se encuentran muchas características de diseño y materiales del GT3 RS.

Consumption data

911 GT3 RS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 13.2 l/100 km; CO_2 emissions combined: 299 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).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/220080_en_6000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/220023_en_6000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2022/es-porsche-911-gt3-rs-estreno-mundial-29180.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7b465bf9-9731-446a-b762-5acd6f744406.zip

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