

Nuevo Porsche 911 GT3 RS: la perfección sin límites llega a Chile

11/05/2023 El desarrollo de esta séptima generación del GT3 RS se enfocó en la aerodinámica.

Diseñando para obtener el máximo rendimiento sin inconvenientes, llega a Chile el nuevo Porsche 911 GT3 RS. Este deportivo de altas prestaciones está homologado para su uso en carretera y se beneficia de los avances tecnológicos del mundo del automovilismo deportivo. Es así como el desarrollo de esta séptima generación se enfocó en la aerodinámica para ofrecer una conducción perfecta en cualquier situación.

El propósito del nuevo Porsche 911 GT3 RS está a la vista. Este deportivo cuenta con el mismo motor atmosférico de altas revoluciones y 525 CV de potencia que el 911 GT3 R, auto del que también hereda la construcción ligera inteligente y los sistemas aerodinámicos y de refrigeración.

Cuando hablamos de un nueveonce, inmediatamente lo asociamos al concepto de deportividad y altas prestaciones. El 911 GT3 RS, es precisamente eso, un vehículo que no tiene límites y que ha llevado la perfección de las pistas a las calles", dijo Vicente Díaz, gerente de Porsche en Chile. Estamos muy

contentos de contar con estos ejemplares que llevan un legado tan importante para la compañía en nuestro país".

Nuevo concepto de radiador central inspirado en la competición

Para aumentar significativamente el rendimiento, Porsche decidió equipar un radiador central, en lugar del diseño de tres disponibles en las generaciones anteriores. Este concepto deriva del 911 RSR, ganador de su categoría en las 24 Horas de Le Mans, y posteriormente utilizado en el 911 GT3 R. El nuevo radiador central se ubica inclinado en el frontal del 911 GT3 RS, ubicado donde se encuentra el maletero en otros Porsche 911. Esto permite aprovechar el espacio que fue liberado en los laterales para integrar elementos aerodinámicos activos. De esta forma, los deflectores regulables de forma continua en la parte delantera, sumado al alerón trasero de dos piezas y otra serie de componentes aerodinámicos, proporcionan 409 kilogramos de carga aerodinámica en 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.

Como hito, la marca instaló por primera vez en un vehículo de producción en serie el sistema de reducción de resistencia al aire o DRS, por sus siglas en inglés. Esto permite lograr una baja resistencia y velocidades más altas en las secciones rectas de la pista. El DRS posiciona el alerón de la forma más plana posible con solo presionar un botón. La función de aerofreno se activa cuando se detecta una frenada de emergencia a altas velocidades. En esta situación las alas de la parte delantera y trasera se ajustan verticalmente, generando un efecto de desaceleración aerodinámica, que complementa el funcionamiento de los frenos.

El nuevo 911 GT3 RS cuenta con una larga lista de elementos aerodinámicos funcionales, entre los que destacan su nuevo alerón trasero, el cual se caracteriza por ser más grande en todas las dimensiones y por estar sostenido por barras tipo cuello de cisne. Dicho alerón 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 guardabarros delanteros se proporciona a través de unas lamas en las aletas.

Para reducir la presión dinámica de los guardabarros, estos cuentan con unas aberturas detrás de las llantas delanteras, similares a las del icónico 911 GT1, ganador de las 24 horas de Le Mans. Los deflectores ubicados detrás de las aberturas aseguran que el aire continúe su curso hacia el costado del vehículo. Por otro lado, el aire que pasa por el radiador fluye a través de grandes orificios en el capó delantero y unas aletas en el techo lo dirigen hacia el exterior, garantizando temperaturas más frescas

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 guardabarros traseros también cuentan con una toma de aire y un aleta 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

La aerodinámica fue el concepto central para el desarrollo de la séptima generación del 911 GT3 RS y la suspensión también es un tema clave en ello. Debido a que los guardabarros de este modelo soportan grandes flujos de aire, los componentes del eje delantero de doble horquilla fueron diseñados con perfiles en forma de lágrima. Normalmente esto es utilizado solo en competición y, gracias a ello, 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.

La suspensión puede manejarse a través de los distintos modos de conducción. Para ello, el 911 GT3 RS cuenta con tres tipos: Normal, Sport y Track. Este último permite ajustar individualmente la configuración básica. Por ejemplo,la extensión y la compresión de amortiguación de los ejes delanteros y traseros, la cual puede ser calibrada por separado y en distintos niveles.

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

El motor atmosférico de 3996 cc y altas revoluciones fue optimizado aún más en comparación con el del 911 GT3. El aumento de potencia a 525 CV (386 kW) fue logrado 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 las carreras. 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 la pista. 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 fueron instaladas 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 fueron aumentados de 30 a 32 milímetros. Además, fue 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 adelante y de 335/30 R21 atrás, 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 de la década de 1970. Gracias a una serie de medidas como el uso de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) en varios componentes, el 911 GT3 RS pesa solo 1450 kilogramos (con líquidos según la homologación DIN), a pesar de llevar grandes componentes. Entre los accesorios fabricados con CFRP se encuentran las puertas, las aletas delanteras, el techo y el capó. Este material ligero también es utilizado en los asientos baquet de serie.

Disponible con los paquetes 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 paquete Clubsport, esto incluye una barra antivuelco de acero, un extintor contra incendios manual y arneses de seguridad de seis puntos para el conductor.

El paquete Weissach (con un costo adicional) es más completo. El capó delantero, el techo, partes del alerón trasero y la carcasa superior de los retrovisores exteriores están hechos con tejido de carbono visible. 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 paquete Weissach son las levas del cambio PDK, que emplean una tecnología magnética derivada del automovilismo deportivo. 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 paquete Weissach las llantas forjadas de magnesio, que ahorran otros ocho kilogramos.

Precio en Chile

Ditec, importador exclusivo de Porsche en Chile, fijó el precio básico del nuevo 911 GT3 RS en 319 900 dólares (*) y confirmó la reserva de dos unidades para el país.

* Este precio incluye el equipamiento básico específico para Chile.

MEDIA ENQUIRIES



Nicole Ávila

+(56-2) 544-7322
navila@ditec.cl

Image Sublines

Path: Nuevo Porsche 911 GT3 RS: la perfección sin límites llega a Chile/imágenes/img_1.jpg
Title: Vicente Díaz, gerente de Porsche en Chile, junto al nuevo Porsche 911 GT3 RS.
Subline: Vicente Díaz, gerente de Porsche en Chile.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2023/vehiculos/porsche-911-gt3-rs-presentacion-chile-noticias-autos-coches-carros-deportivos-electricos.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/845a6a22-7cfb-42f0-b258-7f34d48e8340.zip