

Nuevo 911 GT3 Cup: más rápido, sólido y espectacular

14/12/2020 Porsche presentó la última generación del auto de carreras más vendido del mundo: el nuevo 911 GT3 Cup.

Desde el principio de la temporada 2021, disputará la Porsche Mobil 1 Supercup, así como las Carrera Cup nacionales de Alemania, Francia, Asia, Benelux y, por primera vez, Estados Unidos. El auto de la copa, de estilo espectacular, es la primera versión de competición basada en la actual generación 992 y el primero del certamen monomarca con una carrocería ensanchada y características del Turbo. Con una potencia de alrededor de 510 caballos (375 kW), supera en 25 CV la de su predecesor. Además, el nuevo GT3 Cup puede funcionar con combustibles sintéticos, lo que reduce significativamente las emisiones de CO_2 en condiciones de carrera. Los tiempos por vuelta del nuevo 911 Cup se deberían rebajar en un uno por ciento los de su antecesor, dependiendo del trazado de la pista.

En 1990 Porsche presentó el primer 911 Cup. Estaba basado en la generación 964 y, con 260 caballos, disputó su temporada de debut en la Porsche Carrera Cup Alemana. A partir de 1993, también corrió en la recién creada Porsche Supercup, que fue desarrollado como parte del programa de apoyo a la

Fórmula 1. En los años posteriores, siguieron cinco generaciones más de este vehículo de carreras excepcionalmente exitoso, del que hasta la fecha han sido producidas un número récord de 4251 unidades.

“El 911 hizo historia como modelo base de las Carrera Cup y de la Porsche Mobil 1 Supercup. Desde 1990, ningún otro auto de competición ha dejado satisfechos a tantos clientes como el 911”, dijo Michael Dreiser, Director de Ventas de Porsche Motorsport. “El nuevo 911 GT3 Cup comienza ahora un nuevo capítulo. En los próximos años, nuestro objetivo es superar la marca de 5000 unidades producidas. Como sus predecesores, este modelo también ayudará a toda una nueva generación de pilotos con talento en su camino hacia el automovilismo profesional y dará forma nuestro compromiso con los clientes que compiten en las pistas del mundo”.

La base para este nuevo modelo fue establecida en 2018. El desarrollo concreto comenzó a principios de 2019. Los principales objetivos del equipo dirigido por Jan Feldmann, Director de Proyecto, eran mejorar aún más las prestaciones, lograr un diseño más agresivo, una conducción más fácil y una mayor fiabilidad, todo ello con un menor costo de tiempo y mantenimiento. El resultado se refleja en muchos aspectos del nuevo vehículo de carreras que, como su predecesor, sale de la línea de producción en Stuttgart-Zuffenhausen junto con las versiones de carretera del 911.

“Queríamos posicionar el nuevo 911 GT3 Cup aún más como auto de competición profesional y, al mismo tiempo, hacer que fuera más rentable para los equipos”, dijo Feldmann. “Lo hemos logrado, especialmente gracias a su llamativo aspecto, la mejora de la suspensión y las soluciones inteligentes para los componentes eléctricos. La conducción del nuevo 911 GT3 Cup es notablemente más precisa y aún más divertida. Junto con sus prestaciones mejoradas y la optimización del interior, es el mejor Cup que Porsche ha fabricado en su historia”.

Nuevo 911 GT3 Cup con una impresionante optimización aerodinámica

Una de las características más sorprendentes del nuevo 911 GT3 Cup es su aerodinámica optimizada y su aspecto general más musculoso, que le hacen ser aún más impresionante a primera vista. En parte, se debe a la carrocería ligera, ensanchada y con elementos del Turbo, que son utilizados por primera vez en un auto de la copa. Con una anchura total de 1902 milímetros, supera en 28 milímetros la anchura trasera del modelo anterior y se distingue por sus entradas de aire de refrigeración adicionales delante de las ruedas.

Además, el eje delantero de la generación 992 del 911 es también significativamente más ancho. Con las dos aletas frontales ensanchadas, el nuevo 911 GT3 Cup ahora mide 1920 milímetros en el eje delantero. Esto hace posible una armoniosa combinación del neumático con rines de 12 pulgadas de ancho delante y de 13 pulgadas detrás. Es algo característico de las carreras de GT y tiene un efecto positivo en la estabilidad y en la agilidad del auto.

Al mismo tiempo, la séptima generación del 911 Cup ofrece una ayuda aerodinámica notablemente superior. Esto se debe a la combinación del spoiler posterior con un alerón trasero más grande y el faldón delantero, que ha sido adaptado específicamente con un labio inferior y un borde de separación estratégicamente colocados. El alerón trasero con soportes de 'cuello de cisne', ajustable en once posiciones, asegura un flujo de aire ininterrumpido bajo su perfil. Esta mejorada eficiencia aerodinámica también proporciona más estabilidad, especialmente en las curvas rápidas.

La carrocería del 911 Cup de la generación 991.2 estaba hecha en un 70% de acero y un 30% de aluminio. La proporción en este sucesor ha sido invertida. El hecho de que el vehículo aún pese unos 35 kilogramos más (1260 kg en vacío) se debe, por ejemplo, a que han sido añadidos elementos adicionales de acero a la jaula de seguridad. Una trampilla de rescate extraíble en el techo cumple con las últimas normas de la FIA. Todas las ventanas del GT3 Cup están hechas de policarbonato ligero y tienen un tratamiento superficial duro, resistente a los arañazos. Las puertas, el capó del motor y el alerón trasero están hechos de plástico reforzado con fibra de carbono. Por el contrario, el capó delantero con su distintivo conducto de salida de aire y la entrada de aire central, es un buen ejemplo del uso inteligente de los materiales: como en el 911 Carrera, está hecho de aluminio, lo que reduce los costos de reparación en caso de accidente.

Los diseñadores prestaron especial atención a la ergonomía, especialmente para las luces traseras. Además de la inclinación, el nuevo asiento de competición admite ahora el ajuste en dos posiciones de altura. Junto con la columna de dirección regulable, asegura que cada piloto, independientemente de su estatura, pueda alcanzar una postura ideal en el puesto de conducción. Los asientos también ofrecen distintos grados de acolchado para adaptarse a las necesidades de los diferentes pilotos. El volante multifunción, adoptado del 911 GT3 R, tiene el aro abierto en la parte superior y está hecho de fibra de carbono.

Panel de control del 919 Hybrid integrado en el nuevo 911 GT3 Cup

Los botones iluminados que manejan las diferentes funciones se han reorganizado teniendo en cuenta los comentarios de los pilotos. El llamado Rubber Switch Panel (RSP), situado a la derecha del piloto, integra diez botones y recuerda al panel de control del Porsche 919 Hybrid. Estos botones son fáciles de usar, incluso durante la carrera, y agrupan funciones como la iluminación, la ventilación o la configuración del vehículo para adaptarse al cambio de neumáticos de seco a mojado. Un ejemplo de los detalles mejorados es el manejo del reparto de frenada, que ahora el piloto puede controlar intuitivamente girando un mando situado en la parte exterior derecha del RSP, bien en la dirección de la marcha o en la contraria, dependiendo de si el eje delantero necesita más o menos presión de freno.

Los diseñadores también renovaron la pantalla en color de 10,3 pulgadas ubicada en el centro del tablero de instrumentos. Este *display* prioriza la visualización de datos e información relevante para el conductor durante la carrera. Junto a las revoluciones del motor, se muestran las temperaturas del agua y del aceite, la marcha engranada y mensajes de error o información sobre configuraciones de referencia importantes, como por ejemplo, 'mojado' para correr bajo la lluvia. Después de la lectura de datos, la

pantalla del auto y los monitores de los ingenieros se sincronizan para que el piloto y la escudería vean la misma información. Esto ayuda con los análisis después de cada sesión.

La electrónica fue diseñada de tal manera que facilite el análisis de errores y ayude en la resolución de problemas. Hay disponibles alrededor de 700 opciones de diagnóstico. El software específico resume toda la información de una manera clara y legible. Las funciones opcionales del vehículo, como el ABS o el control de tracción, están almacenadas en el sistema y pueden ser activadas mediante un código digital. En la Porsche Mobil 1 Supercup y en la mayoría de Porsche Carrera Cup de diferentes países, estas ayudas a la conducción están desconectadas –en estos campeonatos, el talento de los conductores es lo que cuenta–. Otro ejemplo de soluciones sutiles y sofisticadas en el nuevo 911 GT3 Cup puede ser visto en la disposición de los componentes electrónicos: las unidades de control y los elementos de registro de datos fueron cambiados de sitio y han pasado de estar en el espacio para los pies del pasajero a reubicarse en el compartimento trasero derecho. Esto elimina cualquier tipo de problema a la hora de colocar un asiento de acompañante en determinadas situaciones, como por ejemplo, cuando se quieren llevar a cabo vueltas de exhibición.

El chasis del 911 Cup ofrece la mejor tecnología de competición

La suspensión del 911 Cup ofrece la mejor tecnología de competición. Si bien el eje trasero permanece sin apenas cambios frente al modelo de producción, el delantero consta de doble horquilla y rodamientos Uniball, como en el 911 RSR, el modelo de carreras más avanzado de Porsche en este momento. Gracias a ello, los amortiguadores ya no están expuestos a fuerzas laterales, sino a las propias del eje. Esto proporciona mejores sensaciones con el eje delantero del auto y hace que el comportamiento en curva sea más preciso. Los amortiguadores también han heredado la tecnología de vanguardia de los 919 Hybrid y 911 RSR. Por otra parte, el 911 GT3 Cup monta por primera vez una dirección asistida totalmente electromecánica, lo que significa que ya no son necesarios ni la bomba ni otros componentes hidráulicos.

En cuanto al motor, el 911 GT3 Cup se mantiene fiel a su carácter atmosférico. En la versión de carreras, el motor de seis cilindros y cuatro litros refrigerado por agua desarrolla 510 CV (375 kW). Este propulsor con lubricación por cárter seco alcanza su potencia máxima a 8400 rpm, frente a las 7500 rpm de la evolución anterior. El régimen máximo de giro se sitúa a 8750 rpm y la cifra de par máximo es de 470 Nm a 6150 rpm. El nuevo sistema de mariposa garantiza una respuesta aún más rápida al acelerador y, junto con el escape de competición con catalizador, produce un sonido impresionante. Hay tres sistemas de escape diferentes para elegir, dependiendo del tipo de competición al que vaya destinado, de las normativas y de los circuitos. Bosch suministra el sistema de gestión electrónica MS 6.6.

Igual que su predecesor, el seis cilindros bóxer solo necesita una revisión de mantenimiento cada 100 horas de uso. El motor está conectado a la caja de cambios secuencial de seis velocidades, de 72 kilogramos de peso, a través de un volante de inercia de masa única y un embrague de carreras de metal

sinterizado de tres discos. Los cambios de marcha son realizados mediante levas en el volante. Esta caja de cambios apenas requiere una 'inspección menor' tras 60 horas de carreras, lo que corresponde a aproximadamente dos años en la Porsche Mobil 1 Supercup. Al pasar las 120 horas de competición debe ser realizada una revisión general. Entre las novedades que incorpora la caja de cambios figura su actuador activado por un servomotor eléctrico, en lugar de por la unidad neumática anterior. Las ventajas son claras: las transiciones entre marchas son aún más rápidas, es posible hacer diagnósticos en tiempo real y hay menor riesgo de sufrir averías, por ejemplo, en caso de fallar un cambio de marcha.

Además de las mejoras ya citadas, la atención al detalle se refleja en el 911 GT3 Cup en muchas otras optimizaciones:

▪ Cada vehículo de la Cup es entregado ahora con un *kit* de accesorios completo, que incluye, por ejemplo, todas las herramientas especiales necesarias para el ajuste del eje delantero. Por lo tanto, el 911 GT3 Cup está listo para competir sin que los equipos cliente tengan que pedir estas piezas aparte.

▪ En la nueva generación, los radiadores se encuentran detrás del faldón delantero. Se ha elegido esta ubicación para minimizar el riesgo de daño en el sistema de refrigeración cuando se conduce con un estilo demasiado agresivo. Al mismo tiempo, ha sido colocado un elemento de protección contra pequeños golpes.

▪ Unas pinzas de freno especiales permiten ahora cambiar las pastillas más rápidamente.

▪ Los palieres del eje trasero ahora tienen un diseño especial más fiable para competición.

▪ Fueron reincorporados elementos textiles para funciones de remolque, en lugar de los ganchos de acero utilizados anteriormente.

▪ Una nueva boquilla para el sistema de extinción de incendios mejora la distribución de la espuma en el habitáculo.

▪ La nueva posición del sistema de accionamiento del extintor facilita la tarea de los comisarios para comprobar su correcto funcionamiento desde el exterior.

▪ Las nuevas manijas interiores de las puertas hacen que la salida del auto sea más rápida y segura en caso de emergencia.

▪ El sistema eléctrico funciona sin fusibles. Esto reduce el cableado, ahorra peso y facilita su acceso gracias a que se sitúa en una posición más centrada.

▪ Si el motor se para al inicio de la carrera, las luces de emergencia se encienden automáticamente para advertir a otros competidores del peligro.

Información

Las entregas a los equipos comenzarán en febrero de 2021.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2020/automovilismo-deportivo/es-porsche-911-gt3-cup-992-nuevo-modelo-tempoada-2021-23205.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b47b961e-dced-4819-b21d-7e2f13a64893.zip

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