

El nuevo Porsche 911 GT3 R será presentado al público en las 24 Horas de Spa-Francorchamps este fin de semana. A partir de la temporada 2023, los equipos cliente de Porsche podrán correr con este vehículo en carreras de todo el mundo que cumplan con la normativa GT3. El nuevo modelo está basado en el 911 de la generación 992. En comparación con su predecesor, aumenta la cilindrada del motor bóxer y eleva la potencia hasta 565 CV (416 kW). También ofrece un rendimiento aerodinámico más constante y un mayor equilibrio.

Presentación de la nueva generación del Porsche 911 GT3 R

30/07/2022 El nuevo Porsche 911 GT3 R será presentado al público en las 24 Horas de Spa-Francorchamps este fin de semana. A partir de la temporada 2023, los equipos cliente de Porsche podrán correr con este vehículo en carreras de todo el mundo que cumplan con la normativa GT3. El nuevo modelo está basado en el 911 de la generación 992. En comparación con su predecesor, aumenta la cilindrada del motor bóxer y eleva la potencia hasta 565 CV (416 kW). También ofrece un rendimiento aerodinámico más constante y un mayor equilibrio.

El nuevo Porsche 911 GT3 R es un vehículo de carreras para clientes. Diseñado para participar en pruebas de la categoría GT3 en todo el mundo, que está basado en la generación actual del 911 (992) y estará listo para competir a principios de la temporada 2023. Su desarrollo comenzó en 2019. La

prioridad era mejorar la manejabilidad del auto, tanto para pilotos profesionales como para los llamados *gentleman drivers* , así como optimizar las prestaciones para diferentes ajustes del 'Balance of Performance' (BoP). El foco también estaba puesto en los equipos y en la reducción de costos.

"El nuevo 911 GT3 R tiene un gran reto por delante", dijo Michael Dreiser, Director de Ventas de Porsche Motorsport. "Su precursor lo ha ganado prácticamente todo en la escena GT3 a lo largo de cuatro temporadas, desde 2019. Entre sus éxitos más destacados se incluyen las victorias absolutas en las 24 Horas en Nürburgring y también aquí, en Spa-Francorchamps. En manos de nuestros clientes, el antecesor del nuevo modelo obtuvo victorias en su categoría en las 24 Horas de Daytona y las 12 Horas de Sebring. El GT3 R de última generación puede participar en una larga lista de carreras y campeonatos, lo que plantea una gran carga de trabajo para los equipos de los clientes de Porsche.

Después de que la clase GT3 fuera anunciada como una categoría profesional en el Campeonato IMSA WeatherTech SportsCar, el Campeonato Mundial de Resistencia (WEC) de la FIA hizo lo mismo y, por ello, a partir de 2024, vehículos GT3 como el nuevo 911 GT3 R podrán participar en el 24 Horas de Le Mans por primera vez.

"Con el modelo anterior dimos en el blanco; es un auto realmente exitoso. En consecuencia, su sucesor tiene el listón muy alto", dijo Sebastian Golz, responsable del Proyecto 911 GT3 R en Porsche Motorsport. "Nuestra tarea no consistía en hacer que el nuevo 911 GT3 R fuera aún más rápido, dado que las ventanas de rendimiento establecidas por el 'BoP' anulan esta ventaja. Pero sí lo era conseguir que nuestros clientes fueran capaces de rodar a ritmo elevado durante más tiempo. Por ese motivo nos enfocamos, fundamentalmente, en la facilidad de conducción. Esto se refleja, por ejemplo, en el nuevo motor de 4.2 litros, que tiene un rango de revoluciones utilizable más amplio. Además, la aerodinámica es más constante y estable, y los neumáticos traseros soportan una carga menor, lo que permite aprovechar su potencial en mayor medida.

Un motor similar al del 911 (992) de serie

Uno de los pilares fundamentales del nuevo vehículo de carreras es, sin duda, su motor, bastante similar al que monta el 911 (992) de serie. Como en el modelo anterior, se trata de un seis cilindros bóxer con refrigeración por agua, tecnología de cuatro válvulas e inyección directa de combustible. La principal novedad es la cilindrada que, al igual que en el 911 RSR, aumentó cinco por ciento, al pasar de 3997 cm^3 a 4194 cm^3. Esto ha permitido que la potencia alcance alrededor de 565 CV (416 kW). Sin embargo, ante todo, Porsche optimizó las curvas de par y potencia en todo el rango de revoluciones. De esta manera, el motor se adapta mejor al pilotaje de los *gentleman drivers* .

El bóxer de altas revoluciones, que no recurre a la sobrealimentación, se asienta en la clásica posición trasera, lo que mejora la tracción y la frenada. Sin embargo, fue inclinado hacia adelante 5,5 grados, y esto aporta más libertad a la hora de definir el diseño del difusor trasero, que resulta vital en términos de aerodinámica. Las unidades auxiliares, entre ellas el alternador y el compresor del aire acondicionado, fueron reubicadas en un espacio libre frente al motor y la caja de cambios, un metro hacia adelante y

hacia abajo, lo que tiene un efecto positivo en el equilibrio de peso del 911 GT3 R. La caja de cambios secuencial de seis velocidades deriva de la que emplea el actual 911 GT3 Cup. Las levas de cambio del volante controlan un actuador electrónico que permite realizar transiciones entre marchas particularmente rápidas y precisas.

Suspensión con diversas modificaciones

La suspensión del nuevo 911 GT3 R, que fue revisada en muchos aspectos, mejora la conducción, logra mayor precisión en la dirección, reduce el desgaste de los neumáticos traseros y acorta los tiempos de puesta a punto. Numerosos componentes y soluciones técnicas derivan del 911 RSR. En el eje delantero, la suspensión se confía a un doble triángulo de última generación; en el eje trasero multibrazo, los amortiguadores KW son ahora más precisos y ofrecen cinco configuraciones de ajuste. Las modificaciones se realizan mediante un sistema de calzos sin necesidad de reajustar cotas, lo que ahorra mucho tiempo.

El posicionamiento optimizado de los puntos de pivote centrales en el eje delantero libera espacio para el concepto aerodinámico de 'suelo de competición'. Al igual que en el 911 RSR, esta parte inferior elevada permite un flujo limpio de aire hacia el difusor trasero y reduce el cabeceo del auto en las frenadas. Las ruedas posteriores fueron desplazadas un poco hacia atrás, lo que aumentó la distancia entre ejes de 2459 a 2507 milímetros. Esta modificación también permitió reducir la carga en los neumáticos traseros, ayudando a mantener así el rendimiento óptimo de las gomas durante periodos más largos.

Pinzas de freno de carreras del especialista AP

Además de las pinzas de freno de aluminio monobloque, de carreras, los discos de freno del nuevo 911 GT3 R también los suministra la empresa especializada AP. Los discos delanteros de acero, con ventilación interna y estriados, miden 390 milímetros de diámetro y sus pinzas tienen seis pistones. En la parte trasera las pinzas son de cuatro pistones y los discos de 370 milímetros. El sofisticado *software* de la quinta generación del ABS de Bosch para competición reduce el desgaste de los neumáticos y los frenos. Porsche también modificó el control de tracción.

Tras el 911 GT3 Cup, el nuevo 911 GT3 R es el segundo auto de carreras de Porsche Motorsport que está basado en la actual generación del 911, el 992. Su carrocería ligera, con un diseño inteligente que combina elementos de aluminio y acero, está inspirada en el modelo de producción 911 GT3, aunque con importantes modificaciones en el 911 GT3 R. Casi todos los componentes de la carrocería son de fibra de carbono, incluidos los capós delantero y trasero, las puertas, los paneles laterales, el alerón trasero y el techo. Las aletas están hechas con fibras de aramida.

Carrocería ligera que combina elementos de aluminio y acero

En un vehículo como el nuevo 911 GT3 R la funcionalidad es prioritaria. Sin embargo, el diseñador de Porsche, Grant Larson, consiguió una vez más crear unas formas especialmente sorprendentes y armoniosas. Acentúan la herencia del *nueveonce* y la combinan con una sofisticada eficiencia. Esto se refleja sobre todo en la aerodinámica. Los puntos clave: unos bajos elevados por delante del eje anterior, por primera vez en combinación con unos bajos de superficie lisa y un difusor más eficaz en la parte trasera. Esto mejora la carga aerodinámica sin un aumento significativo de la resistencia. El alerón trasero tiene un soporte de tipo cuello de cisne, que garantiza un flujo de aire limpio bajo su superficie y, por tanto, mejora la eficiencia aerodinámica.

En términos de seguridad, el nuevo 911 GT3 R es un modelo muy completo. La posición del asiento fue desplazada más hacia el centro del auto. Esto permitió a Porsche optimizar el diseño de la jaula de seguridad e implementar la nueva protección contra impactos laterales de la FIA. Al igual que en el precursor, el volante y pedales pueden regularse longitudinalmente según los gustos del conductor. Los anclajes del arnés de seguridad de seis puntos fueron reforzados y los especialistas de Porsche volvieron a revisar la hebilla del cinturón: las lengüetas se deslizan ahora aún más rápidamente en el cierre a través de rampas especiales, lo que ahorra alrededor de un segundo durante las paradas en *boxes* para el cambio de piloto. El diseño del volante también recibió mejoras respecto al modelo anterior. Incorpora elementos que han demostrado su eficacia en la última generación de autos de carreras, el 911 GT3 Cup y el 911 RSR. La pantalla de 10,3 pulgadas, por ejemplo, procede del exitoso modelo de la copa monomarca, con el concepto de múltiples interruptores, adoptado del ganador de su categoría en las 24 Horas de Le Mans.

La eficiencia lumínica de los faros LED en el 911 GT3 R emplea la llamada tecnología de colimadores, que Porsche desarrolló para el nuevo prototipo 963 de la categoría LMDh, entre otros vehículos. Este dispositivo funciona como una lupa, pero al revés. Ilumina una zona especialmente amplia del circuito y supone una mejora significativa respecto al modelo anterior, que hasta ahora se consideraba el líder de la categoría.

Ficha técnica Porsche 911 GT3 R (992) año modelo 2023

Concepto

- Auto de carreras con un solo asiento para competiciones de clientes. Homologado en la categoría FIA GTE. Modelo base para la homologación: Porsche 911 GT3 (992).

Peso y dimensiones

- Peso: 1250 kg, aprox. (dependiendo del coeficiente BoP).
- Batalla: 2507 mm.
- Longitud: 4619 mm; anchura: 2039 mm (eje delantero) / 2050 mm (eje trasero).

Motor

▪ Bóxer trasero de seis cilindros refrigerado por agua. Cilindrada: 4194 cm^3. Diámetro x carrera: 104,5 x 81,5 mm. Régimen máximo: 9250 rpm. Potencia máxima: 565 CV (416 kW), aprox. Cuatro válvulas por cilindro. Mariposa única de acelerador. Inyección directa. Control electrónico Bosch MS 6.6. Lubricación por cárter seco con radiador agua/aceite. Volante motor de una masa. Sistema de escape de competición con salidas dobles y catalizador certificado por DMSB (Deutscher Motor Sport Bund). Carburante: Superplus sin plomo hasta E20 (octano 98 mínimo).

Caja de cambios

▪ Caja de cambios secuencial Porsche de seis velocidades con engranajes de toma constante. Levas de cambio electrónicas en el volante. Diferencial de deslizamiento limitado mecánico con regulación de precarga. Embrague de competición de tres discos.

Carrocería

▪ Carrocería ligera con diseño inteligente de material compuesto de aluminio y acero. Puntos de apoyo para dispositivos elevadores. Trampilla desmontable en el techo para evacuación. Jaula de seguridad soldada. Homologado para llevar un acompañante en circuitos. Asiento de competición de carbono con seis pernos de anclaje de acuerdo con la norma FIA 8862-2009. Arnés de seguridad de seis puntos para usar junto con el HANS®. Pedales con ajuste longitudinal y columna de dirección regulable con sensor de ángulo. Capó delantero con cierres rápidos integrados, salidas de aire de refrigeración y toma central de aire para ventilación del habitáculo. Paragolpes delantero ensanchado con labio deflector. Aletas ensanchadas. Barra trasera con luz de lluvia integrada de acuerdo con la norma FIA. Puertas, capó trasero y alerón posterior de fibra de carbono. Alerón trasero con soportes tipo 'cuello de cisne'. Ventanillas de policarbonato con tratamiento endurecedor. Parabrisas con calefacción. Sistema de gato elevador neumático de cuatro apoyos con válvulas en cada lado. Depósito de combustible FT3 de 117 litros en la parte delantera del auto.

▪ Acabado interior en fibra de carbono. Volante multifuncional de fibra de carbono con desacople rápido, levas de cambio y botones iluminados. Panel digital ergonómico, táctil, multicolor y con retroiluminación. Redes de seguridad (en el centro y el lado del conductor) de acuerdo con las últimas normativas de la FIA. Protección de plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP) contra impactos laterales. Asiento del conductor con ventilación. Sistema de extinción de incendio con activador electrónico.

Suspensión

▪ Brazos inferiores y superior de aluminio forjado de rigidez optimizada. Rodamientos esféricos de alta resistencia con protección contra el polvo. Bujes con tuerca central. Amortiguadores de competición con cinco ajustes, diseño de válvula específico para competición y función de descarga. Ajuste de la suspensión mediante láminas. Barras estabilizadoras de tipo espada en los dos ejes. Potenciómetro para el recorrido de los muelles de suspensión. Sistema de monitorización de la presión de neumáticos.

Eje delantero:

▪ Suspensión de doble triángulo con ajuste de altura, caída y convergencia.

▪ Asistencia electrohidráulica de la dirección.

▪ Rines de una sola pieza de medida 12,5J x 18. Medida del neumático 30/68-18.

Eje trasero:
▪ Suspensión multibrazo con ajuste de altura, caída y convergencia.
▪ Semiejes de competición con juntas de trípode.
▪ Rines de una sola pieza de medida 13,5J x 18. Medida del neumático 31/71-18.

Frenos
▪ Dos circuitos independientes con sensores de presión delanteros y traseros. Reparto de frenada regulable por el piloto. Pastillas de competición. Conductos de freno optimizados. Sensores de temperatura de frenos. Pedal ergonómico situado para poder frenar con el pie izquierdo o con el derecho.
▪ Quinta generación del ABS de competición Bosch.
▪ Eje delantero: pinzas de competición monobloque de aluminio, de seis pistones con protección contra retroceso de muelle. Discos ventilados de acero con soporte de aluminio en medida 390 mm x 35,7 mm.
▪ Eje trasero: pinzas de competición monobloque de aluminio de cuatro pistones con protección contra retroceso de muelle. Discos ventilados de acero con soporte de aluminio en medida 370 mm x 32,1 mm.

Sistema eléctrico
▪ Arquitectura 992 EE Motorsport. Nuevo Porsche Toolset más fácil de utilizar. Componentes Cosworth de última generación. Porsche Logger Unit. Porsche power box. Pantalla en color Porsche de 10,3 pulgadas con iluminación RLU integrada y registro de datos en memoria USB. Batería sellada LiFePo4 de 12 V y 40 Ah en el espacio para los pies del pasajero. Alternador de 210 A. Panel digital táctil multicolor con retroiluminación. Limpiaparabrisas de un solo brazo con accionamiento directo (intermitente y continuo).
▪ Faros LED con luces auxiliares integradas. Pilotos LED con luz de lluvia. Dispositivos para el sistema de registro de datos en accidentes (ADR).

Información

Porsche ofrece el nuevo 911 GT3 R a un precio de 511 000 euros, más los impuestos específicos de cada país. Los elementos opcionales no están incluidos.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/219049_en_6000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/automovilismo-deportivo/PLA-porsche-911-gt3-r-generacion-992-auto-coche-carro-competicion-carreras-cliente-debut-29227.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b4ac1341-5cc8-4d8d-89c2-6031c18df1af.zip

External Links
https://motorsports.porsche.com/international/en/category/cars/911-gt3-r-992

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