

Nuevo Porsche 911 GT3 R: rápido, poderoso y espectacular

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

11/05/2018 Porsche ha diseñado un nuevo vehículo de competición para los clientes que compitan en 2019 en los campeonatos GT3 en todo el mundo, el 911 GT3 R, que está basado en el 911 GT3 RS de producción en serie.

Durante el desarrollo de este nueveonce de competición con 550 caballos de potencia (404 kW) se ha prestado especial atención a la eficiencia aerodinámica y a optimizar aún más la seguridad, así como a reducir los costes de las reparaciones y de las piezas de recambio.

La ligera carrocería del 911 GT3 RS de serie, fabricada en composite con una mezcla inteligente de aluminio y acero, ha demostrado ser la base ideal para el nuevo coche de competición, que es muy similar al de calle. En el GT3 R, el techo, el capó y carenado delanteros, los pasos de rueda, las puertas, algunas secciones laterales y posteriores, así como el capó trasero y los acabados interiores están

hechos de material composite de fibra de carbono especialmente ligero (CFRP). Además, todas las ventanillas son de policarbonato.

El motor atmosférico es mucho más dócil

El nuevo 911 GT3 R está propulsado por un avanzado motor bóxer de cuatro litros, que es prácticamente igual al que emplea el 911 GT3 RS homologado para carretera. La inyección directa de combustible, que funciona con presiones de hasta 200 bares, así como los tiempos de apertura de válvulas regulables de los árboles de levas de admisión y escape, garantizan una utilización del combustible muy eficiente. Además, comparado con su predecesor, el motor atmosférico ofrece una facilidad de uso mayor y en un abanico de revoluciones más amplio. La respuesta del motor es más precisa debido a las seis mariposas del acelerador. La potencia de este motor trasero se transfiere a las ruedas posteriores, de 310 milímetros de ancho, a través de una caja de cambios secuencial Porsche de seis velocidades y engranaje continuo, con un actuador de cambio electrónico para que los pasos de una a otra marcha sean muy rápidos y precisos. Como en los modelos GT homologados para carretera, el conductor cambia de marcha por medio de unas levas situadas de la forma más adecuada en el volante. La función del embrague está automatizada, lo que elimina la necesidad de llevar un pedal de embrague y ayuda a unas arrancadas rápidas en carrera. Típico del 911, el reparto de pesos asegura una excelente tracción y un extraordinario rendimiento en la frenada.

La espectacular aerodinámica del 911 GT3 R también sigue el ejemplo del coche de calle. Las distintivas salidas de ventilación de las aletas delanteras aumentan la carga aerodinámica en el eje frontal. Con unas dimensiones de 1.900 milímetros de ancho y 400 de profundidad, el alerón trasero aporta equilibrio aerodinámico. La circunferencia del neumático en el eje delantero ha crecido desde los 650 hasta los 680 milímetros. En conjunto con la nueva suspensión Porsche de doble triángulo, garantiza un rendimiento mayor en la frenada, que se mantiene constante durante el transcurso de la carrera.

El sistema de frenos del 911 GT3 R también experimenta varias modificaciones y ahora ofrece una rigidez superior y un control más preciso del ABS. En el eje delantero, las pinzas de freno monobloque de aluminio para competición, combinadas con unos discos estriados y ventilados de 390 milímetros, garantizan una frenada excepcional. En el eje trasero se montan pinzas de cuatro pistones y discos de 370 milímetros.

Todos los controles han sido perfectamente colocados para que estén al alcance del pilotoAll controls have been perfectly aligned to suit the needs of the driver

Otro de puntos en los que se centrado el desarrollo es el de la seguridad del 911 GT3 R. Para mejorar el rendimiento en los pit stop, el depósito de seguridad FT3 de 120 litros puede ser instalado ahora en la

parte izquierda o en la derecha, para ganar eficacia en función de cómo esté diseñado el circuito. Las puertas y las ventanillas laterales se pueden quitar. Los nuevos asientos baquet de competición ofrecen una protección aún mayor a los pilotos en caso de colisión. Estos asientos van ahora atornillados en seis puntos. En combinación con los pedales regulables, optimizan el centro de gravedad del conductor y le aportan mayor seguridad en los impactos. Además, una pieza situada en la puerta del conductor y hecha a base de fibra de carbono, aluminio y kevlar, con una espuma plástica que absorbe la energía, protege al piloto en un posible impacto lateral.

El habitáculo ha sido rediseñado. Todos los mandos de control han sido perfectamente alineados de acuerdo a las necesidades del piloto. Por primera vez, el 911 GT3 R lleva aire acondicionado. Con eso se asegura la refrigeración idónea del interior y, gracias a la conexión directa con el asiento y el casco del piloto, éste consigue mantenerse fresco y eso le ayuda en la concentración y en conseguir que el rendimiento sea constante durante la carrera.

Ya se pueden hacer pedidos del nuevo Porsche 911 GT3 R, que tiene un precio de 459.000 euros más impuestos y que se entregará a partir de diciembre de 2018. Todos los datos y especificaciones son provisionales hasta que reciba la homologación de la FIA.

Dependiendo de las restricciones que imponga el reglamento para el BoP (Balance of Performance o Equilibrar el Rendimiento), la potencia del motor puede ser menor.

#911GT3R - Unveiled: The new #Porsche #911GT3R #MomentsofRacing @PorscheNewsroom pic.twitter.com/HgpjzRn5ya

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2019/es-porsche-911-gt3-r-customer-racer-gt3-series-2019-racing-911-gt3-rs-aerodynamics-safety-16928.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f86af4a8-0d25-4231-a074-b1c2b322659d.zip

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