

PORSCHE

El nuevo Porsche 911 GT3

Dossier de prensa

Contenido

Aspectos destacados.....	4
Resumen	5
Aerodinámica y diseño	11
El habitáculo y el interior.....	14
Sistema propulsor y prestaciones.....	18
Chasis y dinámica	20
Historia: 911 GT3	22
Exclusivo: Chronograph 911 GT3 y 911 GT3 con paquete Touring.....	25

Consumo de combustible y emisiones

Porsche 911 GT3: Consumo de combustible combinado: 13,8 – 13,7 /100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 312 – 310 g/km; categoría de emisiones de CO₂: G

Porsche 911 GT3 con paquete Touring: Consumo de combustible combinado: 13,8 – 13,7 /100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 312 – 310 g/km; categoría de emisiones de CO₂: G

Porsche 911 GT3 RS: Consumo de combustible combinado: 13,2 l/100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 299 g/km; categoría de emisiones de CO₂: G

Todos los datos se refieren al modelo para la UE.

Los valores de consumo de combustible y de emisiones de CO₂ han sido determinados conforme al nuevo procedimiento de medición WLTP. De momento se deben seguir indicando los valores NEDC derivados de aquí. Se ofrece más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones CO₂ específicas oficiales de los nuevos automóviles en la “Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y el consumo de corriente de nuevos automóviles”, que se puede obtener gratuitamente en todos los puntos de venta y en DAT.

Los valores de consumo y emisiones indicados en rangos no se refieren a un vehículo individual específico y no forman parte de la oferta. Sirven únicamente para hacer comparaciones entre los distintos tipos de vehículo. Los equipamientos adicionales y los accesorios (componentes, formato de neumáticos, etc.) pueden provocar cambios en parámetros relevantes del vehículo (peso, resistencia de rodadura o aerodinámica) e influir, junto con las condiciones meteorológicas y de tráfico, así como con la forma de conducir, en el consumo de combustible y de corriente, en las emisiones de CO₂, en la autonomía y en las prestaciones de un vehículo.

El nuevo Porsche 911 GT3 y GT3 Touring: Aspectos destacados

- **Sistema propulsor con emoción y agilidad**

El motor atmosférico de altas revoluciones y 4,0 litros, unido a una desmultiplicación de ejes reducida, permiten desplegar la potencia de forma espontánea e impresionante.

- **Por primera vez disponible con el paquete Weissach**

El paquete Weissach, por primera vez disponible, optimiza el 911 GT3 con medidas de construcción ligera orientadas de forma consecuente al uso en circuitos de competición y proporciona un aspecto aún más deportivo con elementos de carbono visto.

- **911 GT3 con paquete Touring disponible a partir del lanzamiento al mercado**

El 911 GT3 se lanza por primera vez simultáneamente en su forma clásica y como 911 GT3 con paquete Touring.

- **Primicia del paquete de construcción ligera**

El paquete de construcción ligera para el 911 GT3 con paquete Touring incluye un equipamiento interior adaptado, elementos adicionales de fibra de carbono y ruedas de fundición de magnesio.

- **Innovador asiento envolvente de construcción ligera abatible**

Combina la aptitud para el circuito de un asiento bucket con la aptitud utilitaria y el acceso a los asientos traseros opcionales del 911 GT3 con paquete Touring.

- **Nuevo diseño en la parte delantera y trasera**

Los faldones y spoilers rediseñados optimizan el equilibrio aerodinámico de los modelos GT3. Las tomas de aire de refrigeración más grandes mejoran el suministro de aire a los componentes del grupo propulsor.

Resumen

Purismo y cercanía al automovilismo de competición: El nuevo Porsche 911 GT3

Stuttgart. Desde su lanzamiento en 1999, el 911 GT3 se caracteriza por la mayor cercanía posible al automovilismo de competición unida a una aptitud utilitaria. En su nueva edición, coincidente con el 25.º aniversario, el deportivo de carretera debuta con una estrategia de construcción ligera ampliada y un motor bóxer de 4,0 litros con aspiración libre, 375 kW (510 CV) y 450 Nm. Por primera vez, el nuevo modelo se lanza simultáneamente en dos variantes: como deportivo de alerón trasero, afín al circuito, y como variante más discreta con paquete Touring. Con paquetes personalizados y opciones innovadoras, las variantes GT3 se pueden personalizar aún más en función del gusto del Cliente y del uso previsto. Por primera vez, el 911 GT3 cuenta con un paquete Weissach con el que se puede configurar el vehículo de forma aún más personalizada para su uso en circuitos. Además, el deportivo dispone de un equipamiento de serie más amplio y de otras opciones que aumentan todavía más su precisión y deportividad.

911 GT3 en estilo moderno

Los nuevos modelos 911 GT3 presentan un marcado diseño en las partes delantera y trasera y una aerodinámica adaptada en consecuencia. En ambas variantes, un nuevo contorno del difusor delantero, una forma mejorada en el labio delantero y nervaduras modificadas en los bajos optimizan el flujo de aire. Las ópticas principales Matrix LED de nuevo diseño, disponibles opcionalmente en el 911 GT3 con anillo blanco de contraste, aúnan todas las funciones de iluminación del 911 y hacen innecesarias las luces adicionales en el faldón delantero. Esto permite una mayor superficie de entrada de aire y un aspecto claramente estructurado. En la parte trasera se han rediseñado el difusor, las tomas de aire y el portón trasero. El alerón trasero del 911 GT3 tiene nuevas placas laterales acodadas.

En el eje delantero con suspensión de dobles trapecios, Porsche utiliza brazos longitudinales con forma aerodinámica y desarrollados especialmente con perfil en forma de gota. Aumentan la carga aerodinámica en el paso de rueda a altas velocidades y mejoran la refrigeración de los frenos. Para garantizar que se mantenga una carga aerodinámica

equilibrada entre los ejes delantero y trasero, incluso al frenar a altas velocidades, los ingenieros del chasis han reducido el cabeceo (geometría Antidive). Para ello, la articulación esférica delantera del brazo longitudinal inferior se ha desplazado hacia abajo en el eje delantero del nuevo 911 GT3. El 911 GT3 ha adoptado estas modificaciones del actual 911 GT3 RS. El 911 GT3 cuenta de serie con neumáticos deportivos de tamaño 255/35 ZR 20 con adherencia mejorada sobre superficies mojadas en la parte delantera y 315/30 ZR 21 en la parte trasera; opcionalmente se pueden adquirir neumáticos Track con homologación para carretera.

Paquete Touring a partir del lanzamiento al mercado y aún más personalizado

Con el cambio de modelo, Porsche define los derivados del 911 GT3 de forma aún más clara. Por primera vez, el popular paquete Touring está disponible desde su mismo lanzamiento al mercado. La denominación “paquete Touring” se remonta a una variante de equipamiento del 911 Carrera RS 2.7 de 1973. Forma parte de la gama GT3 desde 2017. En el nuevo 911 GT3 adquiere mayor relevancia propia con el anagrama “911 GT3 touring” en la rejilla del portón trasero. El 911 GT3 con paquete Touring prescinde del alerón fijo manteniendo así la elegante línea atemporal del 911. Un spoiler trasero retráctil con borde de ataque, el llamado “Gurney Flap”, y un diseño de nervaduras adaptado en los bajos garantizan un equilibrio aerodinámico. El habitáculo ofrece un equipamiento de cuero de alta calidad y un ambiente clásicamente deportivo.

Por primera vez, se pueden adquirir opcionalmente asientos traseros para el 911 GT3 con paquete Touring. Así, el deportivo de aptitud utilitaria se puede adaptar aún más a los deseos del Cliente para disfrutar al máximo de la conducción en carreteras sinuosas. “Es precisamente en carreteras sinuosas donde se nota claramente que la dirección está aún mejor ajustada que en el modelo anterior”, señala el embajador de la Marca Porsche, Walter Röhrl. “Transmite aún más confianza en el coche, porque reacciona de forma más suave desde la posición central sin perder inmediatez. La desmultiplicación más corta de la caja de cambios también aumenta considerablemente el placer de conducir en carretera”.

Construcción ligera consecuente

Su reducido peso total favorece el comportamiento ágil y directo del 911 GT3. También el nuevo 911 GT3 apuesta de forma consecuente por la construcción ligera. Así, una nueva rueda plateada de construcción ligera en aluminio reduce las masas no suspendidas en más de 1,5 kilos en comparación con el juego de ruedas de su predecesor. Opcionalmente, con el paquete Weissach o con el paquete de construcción ligera existe la posibilidad de elegir ruedas de magnesio. Con ellas se ahorran nueve kilos. El ahorro de aproximadamente cuatro kilos en el peso de la nueva batería de iones de litio de 40 Ah, de construcción ligera, contribuye al atlético índice de masa corporal del vehículo. En su configuración más ligera, el nuevo 911 GT3 pesa solo 1420 kilos.

Desmultiplicación un ocho por ciento más corta

El motor atmosférico de 4,0 litros del nuevo 911 GT3 se ha diseñado teniendo en cuenta las normas de emisiones de escape actuales, notablemente más estrictas, y está equipado con dos filtros de partículas y cuatro catalizadores. Incluso con esta extremadamente potente depuración de gases de escape Porsche sigue obteniendo un sonido emocionante. La potencia del motor bóxer de seis cilindros se ha podido obtener mediante una serie de medidas de optimización. Las culatas se han revisado y los árboles de levas más afilados del 911 GT3 RS proporcionan un despliegue de potencia aún más dinámico en el régimen de revoluciones superior.

Además, se utilizan válvulas de mariposa individuales optimizadas para el flujo y radiadores de aceite optimizados. El bóxer sigue arrojando una potencia de 375 kW (510 CV). Por tanto, en la configuración más ligera del vehículo, cada kilovatio del motor atmosférico de altas revoluciones revisado tiene que desplazar tan solo 3,8 kilos de peso (2,8 kg/CV). Además, tanto la caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de siete velocidades como la caja de cambios GT de 6 velocidades disponen de una desmultiplicación de ejes un ocho por ciento más corta que la de su predecesor. Ambas opciones de caja de cambios están disponibles tanto para el 911 GT3 como para el 911 GT3 con paquete Touring. Con la caja de cambios PDK, el nuevo 911 GT3 acelera de 0 a 100 en 3,4 segundos y alcanza una velocidad máxima de 311 km/h (caja de cambios manual: 3,9 s; 313 km/h).

“En el circuito, el nuevo 911 GT3 se puede controlar aún mejor, ya que el ajuste optimizado de la amortiguación permite superar con más suavidad las ondulaciones del suelo y los bordes de las curvas”, afirma el embajador de la Marca Jörg Bergmeister. “Gracias al sistema Anti Dive, el cabeceo se reduce notablemente al frenar. De este modo, el equilibrio del vehículo se mantiene considerablemente más constante en todas las situaciones”.

Innovador asiento envolvente deportivo en construcción ligera

Para el nuevo 911 GT3, está disponible de forma opcional un nuevo asiento envolvente deportivo en construcción ligera, con respaldo abatible y carcasa del asiento de fibra de carbono. El asiento está equipado con un airbag de tórax integrado, ajuste eléctrico de altura y ajuste longitudinal manual; opcionalmente se puede equipar una calefacción de asiento de tres niveles. El acolchado del reposacabezas es extraíble. Esto mejora la ergonomía para la mayoría de los conductores cuando utilizan casco en el circuito de competición. La función para abatir el respaldo se activa con un lazo y permite acceder a los asientos traseros opcionales, disponibles por primera vez en el 911 GT3 con paquete Touring. Como alternativa, se pueden encargar asientos deportivos adaptativos Plus con ajuste eléctrico de 18 vías.

El habitáculo biplaza de serie del nuevo 911 GT3 se ha mantenido en negro y se guía por el diseño de los modelos 911 actuales. Sin embargo, a diferencia de los modelos Carrera, el 911 GT3 no se arranca con un botón, sino con un interruptor giratorio de encendido. Una barra antivuelco disponible como opción da muestra de la proximidad al automovilismo de competición. El cuadro de instrumentos digital dispuesto en el centro asiste al conductor con un concepto de visualización y manejo claramente estructurado. La combinación de colores de contraste permite leer rápidamente el cuentarrevoluciones y el cronómetro. En el modo de visualización “Track Screen”, las indicaciones digitales a izquierda y derecha del cuentarrevoluciones se reducen a datos importantes sobre neumáticos, aceite, agua y combustible, y se comunica al conductor el momento óptimo para cambiar de marcha mediante una luz destellante. Si se desea, la indicación del cuentarrevoluciones se puede girar de forma que el régimen de corte de 9000 rpm se encuentre en la marca de las 12 horas.

Paquetes individuales para 911 GT3 y 911 GT3 Touring

Porsche ofrece distintos paquetes de equipamiento para el nuevo 911 GT3. Con el paquete Weissach, por primera vez disponible, el 911 GT3 se puede configurar de forma aún más personalizada para su uso en el circuito. La barra estabilizadora, los brazos de acoplamiento y el panel de cortante del eje trasero están fabricados de fibra de carbono, al igual que el techo, las placas laterales del alerón trasero, la cubierta superior del retrovisor, el triángulo del retrovisor y los airblades de la parte delantera. Una tira de carbono visto recorre el capó delantero, el techo y el alerón trasero. Las fundas adicionales de cuero y Race-Tex ennoblecen el habitáculo. Por primera vez, la parte superior del salpicadero del 911 GT3 está revestida con Racetex no reflectante. Los asideros de las puertas de fibra de carbono y las redes portaobjetos optimizan los revestimientos interiores de las puertas con construcción ligera. Hay disponibles de forma opcional una jaula antivuelco de fibra de carbono y las ruedas de fundición de magnesio en construcción ligera.

Para el 911 GT3 con paquete Touring, Porsche ofrece el paquete de construcción ligera. En este caso, el techo pintado en el color de la carrocería, el estabilizador, los brazos de acoplamiento y el panel de cortante del eje trasero están hechos de fibra de carbono. También forman parte del paquete las ruedas de fundición de magnesio en construcción ligera y los revestimientos de puertas de construcción ligera. En combinación con la caja de cambios deportiva GT de seis velocidades equipada de serie, se utiliza la palanca de cambios del 911 S/T con recorridos cortos. Delante de la palanca de cambios, una placa con la inscripción “Construcción ligera” remite al paquete de construcción ligera.

Sin coste adicional, el 911 GT3 con alerón trasero está disponible con el paquete Clubsport para su empleo en el circuito. Incluye una jaula antivuelco atornillada de acero en la parte trasera, un cinturón de 6 puntos para el conductor y un extintor de mano. Condición para ello son los asientos deportivos envolventes de construcción ligera opcionales.

“El nuevo 911 GT3 tiene un carácter aún más emocional e individual. Hemos trabajado en muchos detalles y lo hemos dotado de muchas características que deseaban nuestros Clientes. Así, el GT3 se puede adaptar aún más específicamente a la finalidad de uso o a las preferencias del conductor”, afirma Andreas Preuninger, director de vehículos GT.

Cronógrafo exclusivo como “deportivo para la muñeca”

En exclusiva para los propietarios del 911 GT3 y del 911 GT3 con paquete Touring, Porsche Design presenta un reloj extraordinario que lleva a la muñeca el diseño y las prestaciones del deportivo. El Chronograph 911 GT3 y el Chronograph 911 GT3 Touring están equipados con el Porsche Design Kaliber WERK 01.200, de gran precisión y portador del certificado COSC, que dispone de una función Flyback. La caja de titanio ultraligero, opcionalmente con revestimiento de carburo de titanio negro, combina el diseño de los deportivos con la moderna tecnología de relojería.

La esfera en diseño GT3 con detalles en amarillo y estructura hexagonal evoca el cuadro de instrumentos del vehículo, mientras que el rotor está inspirado en el diseño de las llantas GT3. El anillo de color de la esfera está disponible en todos los colores exteriores del 911 GT3 y del paquete Touring, así como en los colores de la gama “Color a elegir”. La pulsera, fabricada en cuero e hilo originales del interior del vehículo de Porsche, también va a juego con la correspondiente configuración del vehículo.

Nuevas partes delantera y trasera

El nuevo Porsche 911 GT3 se posiciona más cerca que nunca del automovilismo de competición. Además, los desarrollos realizados en la serie 911 permiten seguir perfeccionando el concepto de aerodinámica y de aire de refrigeración del 911 GT3. El objetivo es siempre la mejor reducción posible de la fuerza ascensional con la menor resistencia aerodinámica posible.

Las ópticas principales Matrix LED rediseñadas del 911 con la típica iluminación de 4 puntos reúnen todas las funciones de luz. De forma opcional, un anillo blanco de contraste envuelve las ópticas principales. En la parte delantera se suprimen las luces delanteras independientes. Esto permite una mayor superficie de entrada de aire. Esta mayor superficie define el diseño y la función de la parte delantera con contornos nítidos y marcados, y proporciona aún más aire de refrigeración a los frenos delanteros y a los radiadores delanteros de la propulsión. El aire de refrigeración vuelve a salir como aire de escape a través de la salida de aire del capó delantero. Al mismo tiempo, se reduce la fuerza ascensional en el eje delantero, como es habitual en el automovilismo de competición: La forma se ciñe a la función. Los brazos longitudinales de forma aerodinámica en el eje delantero mejoran adicionalmente la aerodinámica del 911 GT3. Sobre todo a altas velocidades, reducen las turbulencias en los pasos de rueda delanteros atravesados por un gran caudal de aire. El 911 GT3 adopta la forma de gota de los componentes del 911 GT3 RS.

El principio básico de las prestaciones funcionales también se aplica al labio del spoiler delantero rediseñado. Junto con el contorno modificado del difusor delantero, reduce la fuerza ascensional en el eje delantero. Estas medidas, junto con las mejoras realizadas en el revestimiento de los bajos, mejoran la circulación de aire en los bajos y el equilibrio aerodinámico del deportivo. Al igual que en el modelo anterior, hay salidas de aire adicionales en el carenado trasero. El portón trasero rediseñado sigue mejorando el suministro de aire de refrigeración al grupo motor.

Un elemento central inconfundible del 911 GT3 es el alerón trasero fijo, pintado del mismo color que la carrocería. Este elemento sigue siendo un componente esencial del concepto

aerodinámico y, al mismo tiempo, un símbolo distintivo de la proximidad del 911 GT3 al automovilismo de competición. Las nuevas placas laterales están ligeramente inclinadas hacia fuera y también pintadas con el color de la carrocería.

Siluetta elegante: 911 GT3 con paquete Touring

En el 911 GT3 con paquete Touring se suprime el alerón trasero fijo. En su lugar, se equipa el spoiler trasero retráctil del Carrera con un borde de ataque definido, el llamado Gurney Flap. Unido a algunas modificaciones en la parte delantera y en los bajos, proporciona un excelente equilibrio. El 911 GT3 con paquete Touring es un deportivo que se puede utilizar en el día a día para disfrutar de una conducción emocionante y presenta la silueta elegante y clásica del 911.

La soberanía del 911 GT3 con paquete Touring se refleja en más detalles: Las elegantes molduras de las ventanillas en color plata confieren un aspecto elegante. Cubriendo el motor, el 911 GT3 con paquete Touring lleva una rejilla en el portón trasero, con el anagrama “GT3 touring”, especialmente diseñada para esta variante de modelo. Como contrapartida, se suprime la denominación del modelo debajo del anagrama “PORSCHE” en la parte trasera. Además, la parte trasera muestra una geometría de nervaduras propia.

Como es habitual en Porsche, los colores de la carrocería están disponibles en las gamas de color Legends, Dreams, Shades y Contrasts. En el 911 GT3, Legends incluye los populares tonos clásicos: Verde Roble Metálico Neo y Gris Pizarra Neo. Dreams incluye colores vivos y luminosos, como Azul Genciana y Amarillo Cartagena Metálico. Por su parte, Shades ofrece elegantes colores apagados, como Gris Volcán Metálico, y Contrasts incluye el negro y el blanco.

A esto se añaden las gamas Color a elegir y Color a elegir Plus de Porsche Exclusive Manufaktur. Estas gamas permiten configurar una gran variedad de colores adicionales e incluso el color personalizado que se desee. Actualmente hay más de 120 tonos disponibles. A partir de la segunda mitad de 2025, Porsche aumentará considerablemente su capacidad de producción para esta opción exclusiva.

Construcción ligera consecuente

La construcción ligera inteligente es uno de los principios básicos del automovilismo de competición y, por tanto, una de las características de diseño centrales de todos los modelos Porsche GT. El índice de masa corporal de un deportivo está directamente relacionado con sus prestaciones. En la configuración más ligera con paquete Touring, caja de cambios deportiva GT de seis velocidades y paquete de construcción ligera, el 911 GT3 pesa 1420 kilos y alcanza una relación peso/potencia de tan solo 2,8 kg/CV (3,8 kg/kW). Como un coche de carreras. Con ello, el 911 GT3 es uno de los modelos más ligeros y ágiles de la serie 911 actual. Y esto se nota en cada curva.

Esto se fundamenta en una construcción ligera de aluminio y acero, así como en el uso consecuente de componentes de fibra de carbono. Entre las medidas de construcción ligera de serie se encuentran el capó delantero de fibra de carbono y una batería de iones de litio de 40 Ah de construcción ligera integrada de serie. Tan solo el empleo de esta batería supone una reducción de 4 kilos respecto a su predecesor. Por su parte, las robustas ruedas de filigrana, hechas de fundición de metal ligero, suponen un ahorro de 1,5 kilos respecto a su predecesor. Miden de serie 20 pulgadas en el eje delantero y 21 pulgadas en el eje trasero. Como es habitual en el 911 GT3, disponen de un bloqueo central. El equipamiento de serie incluye además un sistema de escape deportivo especialmente ligero, de acero inoxidable y con dos salidas de escape centrales en negro.

Si se desea, el 911 GT3 se puede configurar de forma aún más ligera y ágil con los innovadores asientos deportivos envolventes de construcción ligera, con el paquete de construcción ligera (solo 911 GT3 con paquete Touring) y con el paquete Weissach (solo 911 GT3). Los paquetes incluyen, entre otros, revestimientos interiores de las puertas de estilo purista, tiradores de las puertas de fibra de carbono y redes portaobjetos en los paneles de las puertas.

Interior purista, opción de asiento innovadora

Como deportivo con homologación para carretera, el 911 GT3 transmite una auténtica sensación de automovilismo de competición tanto en su exterior como en su interior. El interior se ha mantenido en negro. Las superficies de carbono visto acentúan el purismo cromático. Porsche reviste el habitáculo del 911 GT3 con una combinación de cuero y Race-Tex. De forma opcional, se pueden ampliar los elementos de las superficies revestidas con materiales de alta calidad. En el 911 GT3, las costuras de contraste se pueden elegir entre los colores Plata GT, Rojo Guardia o Azul Tiburón.

El 911 GT3 con paquete Touring está equipado de serie con elementos de cuero en negro: La corona del volante, la palanca de cambios, los reposabrazos de los revestimientos de las puertas, la tapa del compartimento portaobjetos de la consola central, los asideros de las puertas y los laterales de los asientos están tapizados en cuero liso. Las secciones centrales de los asientos están tapizadas con tela. De forma opcional, se pueden configurar los elementos de cuero ampliados. Las costuras decorativas se pueden elegir entre negro y plata GT.

Porsche equipa de serie el 911 GT3 con el asiento deportivo Plus de ajuste eléctrico (4 vías). Como opción está disponible el asiento deportivo adaptativo Plus (18 vías), también de ajuste eléctrico. Con la jaula antivuelco opcional y el equipamiento biplaza de serie, sin asientos traseros, el habitáculo del GT3 irradia una deportividad sin concesiones. El 911 GT3 con paquete Touring ofrece por primera vez la posibilidad de configurar asientos traseros para convertirlo en un 2+2.

La carcasa del nuevo asiento envolvente deportivo de construcción ligera está fabricada con plástico reforzado con fibra de carbono (PRFC). En comparación con el asiento deportivo Plus de serie, esta carcasa de asiento reduce el peso del vehículo en unos siete kilos. En el asiento están integrados un airbag de tórax, una regulación eléctrica de altura y una regulación longitudinal manual. El acolchado del apoyacabezas es extraíble. Esto facilita el uso del casco. Hay disponible opcionalmente una calefacción de asiento. El nuevo asiento deportivo bucket de construcción ligera se puede configurar para los dos modelos del 911 GT3.

Además del equipamiento específico del GT3, el 911 GT3 se beneficia de numerosas innovaciones en la serie. Entre ellas se encuentra, por ejemplo, la bandeja para smartphone en la consola central, que permite cargar el smartphone de forma inalámbrica con hasta 15 vatios.

Habitáculo: Reducido a lo esencial

El habitáculo del 911 GT3 está centrado en las prestaciones y el carácter deportivo. Una marca de las 12 horas indica la posición central del volante deportivo. El motor se arranca de forma clásica girando el interruptor de encendido situado a la izquierda, al lado volante. El concepto de manejo “Porsche Driver Experience”, intuitivo y fácil de entender, sitúa el eje del conductor en el centro y agrupa todas las funciones de conducción esenciales directamente en torno al volante. El perfeccionamiento del concepto de manejo del 911 se evidencia especialmente en el GT3, próximo al automovilismo de competición.

Parte del nuevo concepto de manejo y visualización es el cuadro de instrumentos, diseñado como una pantalla curva de alta resolución de 12,6 pulgadas. En el centro se encuentra el cuentarrevoluciones, típico del automovilismo de competición, cuya lectura resulta especialmente rápida gracias al contraste de colores. En función del modo de visualización, el régimen de corte de 9000 rpm se encuentra en la disposición tradicional o en la marca de las 12 horas. La pantalla “Track Screen” reduce las indicaciones digitales a izquierda y derecha del cuentarrevoluciones a datos relevantes para la conducción, como la presión y temperatura de los neumáticos, la presión y temperatura del aceite, el nivel de llenado del depósito y la temperatura del agua. A esto se añaden una indicación de cambio de marcha y la luz destellante especialmente relevante para cambiar de marcha en el circuito. Esta luz destellante propone el siguiente cambio de marcha a un régimen óptimo del motor. Una pantalla táctil de 10,9 pulgadas, situada en el centro, controla como es habitual todas las funciones del PCM.

El cronómetro analógico situado en el centro del salpicadero forma parte del paquete Chrono. Adopta la combinación de colores del cuentarrevoluciones, de gran contraste y especialmente fácil de leer. A través de Porsche Exclusive Manufaktur, también están disponibles alternativamente los colores Rojo Guardia, Azul Ártico y Blanco.

Paquetes: Más dinámica para los dos derivados GT3

Porsche ofrece por primera vez el paquete Weissach para el 911 GT3. Al igual que en el 911 GT3 RS, el paquete centra el foco en el circuito de carreras reduciendo el peso del vehículo y confiriendo al 911 un carácter especialmente deportivo tanto desde el punto de vista técnico como visual. Las medidas de construcción ligera incluyen la carrocería, el chasis y el habitáculo. El estabilizador trasero, los brazos de acoplamiento traseros y el panel de cortante del eje trasero son de plástico reforzado con fibra de carbono. Además del capó delantero y del alerón trasero, el techo también está fabricado con fibra de carbono. Los componentes están pintados en el color de la carrocería y están provistos de una tira de carbono visto de alto brillo.

Además, las placas laterales del alerón trasero, las cubiertas de los retrovisores exteriores, los triángulos de los retrovisores y los airblades de la parte delantera están ejecutados en carbono visto. A esto se añaden los revestimientos interiores de las puertas en construcción ligera con tiradores de fibra de carbono y red portaobjetos en el habitáculo. Si así se desea, se puede reducir aún más el peso con las ruedas de metal ligero de magnesio y los asientos envolventes deportivos de construcción ligera y abatibles. De este modo, se puede ahorrar un total de aproximadamente 20 kg de peso en el 911. Como opción, se puede adquirir una jaula antivuelco atornillada, de fibra de carbono especialmente ligera.

Como es habitual, para el 911 GT3 se puede elegir el paquete Clubsport sin coste adicional. Este paquete pone al deportivo a punto para el circuito. En él se incluye una jaula antivuelco de acero, atornillada detrás de la fila de asientos. También incluye un cinturón de 6 puntos para el asiento del conductor y un extintor de mano para automovilismo (agente extintor 2 kg FX G-TEC). Los asientos deportivos envolventes de construcción ligera opcionales son requisito para poder elegir el paquete Clubsport.

Paquete de construcción ligera para GT3 con paquete Touring

Como contrapartida, para el 911 GT3 con paquete Touring está disponible el paquete de construcción ligera. Aumenta la diversión al volante y la dinámica de conducción, ya que permite una conducción especialmente ágil y directa gracias al empleo consecuente de la construcción ligera. Además del portón delantero de construcción ligera de serie, el techo

pintado en el color de la carrocería, el estabilizador del eje trasero con brazos de acoplamiento y el panel de cortante son de fibra de carbono ligera. Las ruedas de fundición de magnesio en construcción ligera forman parte del paquete, al igual que los revestimientos interiores de las puertas de estilo purista con tirador de fibra de carbono y red portaobjetos. Así, el paquete de construcción ligera reduce el peso total del deportivo en unos 20 kilos. En combinación con la caja de cambios deportiva GT de 6 velocidades, el paquete de construcción ligera también incluye la palanca de cambios con recorridos cortos del 911 S/T. Una placa con el anagrama “Construcción ligera” delante de la palanca de cambios o del selector del cambio remite a la optimización del peso del vehículo.

Régimen de revoluciones elevado, desmultiplicación corta de los ejes

El sistema propulsor del 911 GT3 conforma su aspecto técnico y emocional más destacado. El motor bóxer de 4,0 litros de aspiración libre, con una potencia nominal de 375 kW (510 CV) y un par motor máximo de 450 Nm, se basa en un desarrollo para el automovilismo de competición. Para su uso en carretera se precisaron solo unas pocas modificaciones. El motor de seis cilindros dispone de seis válvulas de mariposa individuales. Una lubricación por cárter seco con bomba de presión totalmente variable y con depósito de aceite independiente garantiza el suministro de aceite, especialmente importante para un motor con alto régimen revoluciones. La lubricación de los cojinetes de biela, sometidos a grandes cargas, tiene lugar directamente a través de la bomba de aceite accionada por el cigüeñal.

Para alcanzar el impresionante régimen de corte de 9000 rpm, Porsche utiliza bielas de arrastre rígidas en lugar de una compensación hidráulica del juego de válvulas. Las bielas de titanio, los pistones forjados y el suministro adicional de aceite a través del cigüeñal proporcionan estabilidad a altas velocidades del pistón. Las paredes de los cilindros recubiertas de plasma reducen la fricción. Porsche equipa el motor atmosférico del 911 GT3 con dos filtros de partículas y cuatro catalizadores. El ligero sistema de escape de acero inoxidable con las dos salidas de escape centrales, típicas del modelo, proporciona un sonido impresionante incluso con esta depuración altamente eficaz de gases de escape.

El 911 GT3 se conecta de serie con una caja de cambios de doble embrague (PDK) de 7 velocidades; opcionalmente se puede elegir una caja de cambios manual GT-Sport de seis velocidades con función de aceleración intermedia automática conectable (Auto Blip). Por el contrario, en el 911 GT3 con paquete Touring, la caja de cambios manual está disponible de serie y el PDK está disponible como opción.

Si el PDK permite unos valores de aceleración ideales con tiempos de cambio optimizados, la caja de cambios manual ofrece recorridos de cambio extremadamente cortos, así como una conexión directa entre el conductor y la tracción, y una diversión máxima al volante. En comparación con el PDK, permite ahorrar 17 kilos de peso. Tanto el PDK como la caja de cambios deportiva GT disponen de una desmultiplicación de ejes un ocho por ciento más

corta que la de su predecesor. Esto proporciona una mayor agilidad y capacidad de aceleración en todas las marchas y, en general, una dinámica notablemente más alta.

En el desarrollo de un GT3, el objetivo es siempre obtener una relación óptima entre potencia y peso. En la versión más ligera con caja de cambios deportiva de seis velocidades, cada kilovatio del motor atmosférico de alto régimen revisado mueve tan solo 3,8 kilos (2,8 kg/CV). El nuevo 911 GT3 acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos (911 GT3 con paquete Touring: 3,9 segundos). La velocidad máxima es de 311 km/h (911 GT3 con paquete Touring: 313 km/h).

Eje delantero con brazos transversales dobles optimizado aerodinámicamente

Un comportamiento de conducción suave contribuye a mejorar la maniobrabilidad y aumenta la aptitud utilitaria incluso en los automóviles más acérrimamente deportivos. Por eso, para el nuevo 911 GT3, Porsche ha remodelado el bump stop (tope de compresión) de las columnas de suspensión. Una forma constructiva más corta prolonga el recorrido de suspensión lineal 27 mm en el eje delantero y 24 mm en el eje trasero. Con ello se reducen las oscilaciones de carga en las ruedas y el comportamiento de guiado de los neumáticos, lo que se hace patente sobre todo en tramos de autopista de conducción rápida y ondulados, o al superar bordes de curvas o tramos con ondulación en el circuito de carreras.

En el eje delantero del 911 GT3, Porsche utiliza por primera vez brazos aerodinámicos especiales. Este principio procede del 911 GT3 RS, probado en circuitos. Con un perfil aerodinámico en forma de gota, los brazos transversales inferiores optimizan el movimiento del aire en los pasos de rueda atravesados por un gran caudal de aire. De esta forma, reducen la fuerza ascensional y dirigen el aire de conducción directamente a los frenos del eje delantero a efectos de refrigeración.

El nuevo 911 GT3 también adopta del 911 GT3 RS el llamado sistema Anti Dive: La articulación esférica delantera del brazo longitudinal inferior del eje delantero del 911 GT3 RS se ha desplazado hacia abajo. De este modo, el brazo longitudinal queda más ladeado. Al frenar, se produce un par motor que contrarresta la compresión. De este modo, se reduce considerablemente el cabeceo del vehículo.

Frenos, ruedas y llantas

El dimensionamiento del sistema de frenos del Porsche 911 GT3 se corresponde con su diseño como tracktool homologado para carretera y con su gran capacidad de rendimiento. El sistema de frenos de serie consta de discos de freno con un diámetro de 408 milímetros en el eje delantero y 380 milímetros en el eje trasero. Los discos de freno están compuestos por anillos de fricción de fundición gris y pinzas de freno de aluminio.

Como es habitual en Porsche, se puede adquirir como opción un freno cerámico. Este freno se caracteriza principalmente por una elevada resistencia a la temperatura y una masa reducida: Los discos de freno pesan aproximadamente la mitad que los discos de fundición gris equiparables. El menor peso que resulta de las masas no suspendidas mejora notablemente las características de conducción. Los discos de freno del Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) miden 410 milímetros en el eje delantero y 390 milímetros en el eje trasero.

Porsche equipa de serie al 911 GT3 con ruedas de fundición de metal ligero con bloqueo central (20 pulgadas en el eje delantero, 21 pulgadas en el eje trasero). Están disponibles en un total de seis diseños cromáticos. La rueda de fundición de magnesio en construcción ligera incluida en el paquete de construcción ligera y opcional para el paquete Weissach, con las mismas medidas en ambos casos, está disponible en cuatro variantes cromáticas. En comparación con el juego de ruedas de serie, ahorra un total de nueve kilos.

Porsche equipa de serie los neumáticos Ultra High Performance (neumáticos UHP) de tamaño 255/35 ZR 20 en el eje delantero y de tamaño 315/30 ZR 21 en el eje trasero. Garantizan una gran estabilidad de conducción también en curvas y un agarre óptimo, así como una mejora del comportamiento sobre calzadas mojadas respecto al modelo anterior. Además, hay disponibles neumáticos Track especiales con homologación para carretera. Gracias a una mezcla especial de superficies de rodadura y a un diseño de perfil especial con superficie de rodadura semejante a la de neumáticos Slick, el agarre mejora en calzadas secas. Los neumáticos se pueden encargar a través de los accesorios oficiales de Porsche.

Historia: 911 GT3

25 años del Porsche 911 GT3

La era del 911 GT3 comienza en marzo de 1999 con la presentación del nuevo modelo en el Salón del Automóvil de Ginebra. Como tracktool con homologación para carretera, sustituye al icónico 911 Carrera RS constituyendo así la interfaz entre el vehículo de serie y el deportivo en la gama de modelos 911.

Desde entonces, el 911 purista y auténtico entusiasma a toda una comunidad de apasionados. Forma parte del concepto del 911 GT3 que las experiencias y desarrollos procedentes del automovilismo de competición se apliquen de la forma más directa posible en la serie. La razón es sencilla: Una gran parte de todos los 911 GT3 que se han ido fabricando a lo largo del tiempo se utiliza regularmente en el circuito. Gracias a la capacidad de innovación típica de Porsche, el 911 GT3 sigue abriendo nuevas dimensiones con el constante aumento de las prestaciones.

El primer 911 GT3, basado en la generación de modelos 996.1, despliega en 1999 unos increíbles 100 CV por litro. Su motor atmosférico de 3,6 litros produce 265 kW (360 CV) y ofrece un par motor de 370 Nm. El deportivo gira a un máximo de 7800 rpm y alcanza una velocidad máxima de 302 km/h (0-100 km/h: 4,8 s). Es el primer vehículo de serie con homologación para carretera que completa el Nordschleife de Nürburgring en menos de ocho minutos.

En 2003 se rediseña la serie 996 con un nuevo alerón trasero, nuevas ruedas y nuevos faros. Estos componentes lo diferencian más marcadamente de los modelos Carrera de la serie. La potencia aumenta a 280 kW (381 CV) y la velocidad máxima y la aceleración mejoran (306 km/h; 4,5 s). Novedad importante: El Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), que se ofrece por primera vez como equipamiento especial, reduce las masas no suspendidas en 18 kilos.

Con el cambio de modelo a la generación 997 en el año 2006, el 911 GT3 sigue evolucionando claramente tanto en el aspecto técnico como en el visual. Una novedad decisiva: Con el Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie se integra por primera vez un chasis adaptativo en el deportivo. El motor bóxer de 3,6 litros,

completamente revisado, ofrece ahora 415 CV (305 kW) y 405 Nm de par motor. A esto se añade una aerodinámica mejorada gracias a un nuevo labio del spoiler en la parte delantera y a un nuevo alerón trasero de una sola pieza. En el nuevo GT3, la velocidad máxima aumenta a 312 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos.

Con la revisión de la serie en 2009, la potencia del 911 GT3 vuelve a aumentar. La cilindrada del motor atmosférico es ahora de 3,8 litros y el motor alcanza velocidades de hasta 8500 rpm. El resultado es un aumento de potencia de 320 kW (435 CV). Una vez más, Porsche mejora el diseño del alerón trasero y las prestaciones de conducción: La aceleración a 100 km/h es posible en 4,1 segundos y la velocidad máxima es de 312 km/h. Un extra que aporta emoción es el bloqueo central de las ruedas, equipado de serie. A largo plazo, llegará a convertirse en uno de los emblemas del 911 GT3.

El paso a la generación 991.1 en 2013 representa un avance claro en términos de dinámica. Aunque el Porsche 911 crece notablemente, se vuelve más ligero y ágil. Por primera vez equipado con caja de cambios de doble embrague de siete velocidades y dirección activa del eje trasero, el 911 GT3 reduce claramente los tiempos de vuelta en comparación con sus predecesores. Esto también se refleja en la aceleración más rápida (0-100 km/h: 3,5 s) y en una velocidad máxima más alta (315 km/h). El nuevo motor atmosférico de 3,8 litros, que por primera vez ya no se basa en el legendario motor Mezger, tiene una potencia de 350 kW (450 CV).

Con el rediseño de la generación 991 (2017), se dota al 911 GT3 de un motor atmosférico de nuevo desarrollo con una cilindrada de 4,0 litros. La potencia aumenta a 368 kW (500 CV). Mientras las prestaciones de conducción mejoran moderadamente (0-100 km/h: 3,4 s; Vmáx: 318 km/h), Porsche introduce un cambio importante: Con el paquete Touring, que se ofrece por primera vez, el purista 911 GT3 adquiere unas cualidades totalmente nuevas como vehículo deportivo con aptitud utilitaria. Este equipamiento prescinde del alerón trasero distintivo del modelo. Y, a petición del Cliente, hay una caja de cambios manual deportiva GT que intensifica la conexión entre el vehículo y el conductor.

Con el cambio de modelo a la generación 992, Porsche apuesta de nuevo por la mejora en el manejo en el circuito de competición. El 911 GT3 toma algunos aspectos técnicos del modelo de competición 911 RSR. Entre ellos se incluyen el eje delantero con suspensión

de dobles trapecios, un alerón trasero de cuello de cisne ajustable en cuatro posiciones, un difusor trasero de aerodinámica optimizada y un difusor delantero ajustable. La potencia aumenta a 375 kW (510 CV). El resultado: Por primera vez, el 911 GT3 completa el exigente Nordschleife de Nürburgring en menos de siete minutos.

Con el cambio a la generación 992.2 (2024), Porsche sigue diferenciando las variantes del 911 GT3. Por ejemplo, para el 911 GT3 con paquete Touring se dispone por primera vez de asientos traseros y de un paquete de construcción ligera. El 911 GT3 se puede equipar opcionalmente con el paquete Weissach. Ambos modelos vienen de serie con medidas aerodinámicas que hasta ahora habían estado reservadas para el 911 GT3 RS. Con ello, el 911 GT3 continúa su búsqueda de una línea ideal entre el automovilismo de competición y el utilitarismo de forma innovadora y plena.

Exclusivo: Chronograph 911 GT3 y 911 GT3 con paquete Touring

El deportivo en la muñeca

El Chronograph 911 GT3 o 911 GT3 con paquete Touring es el reflejo deportivo y elegante del vehículo de competición en la muñeca. El vehículo deportivo y el exclusivo reloj sintonizado a la perfección se han desarrollado paralelamente en Porsche. Todos los relojes Porsche se producen en la fábrica de relojes propia de Porsche, fundada en 2014 en la localidad suiza de Solothurn.

Según sea el modelo, la caja del Chronograph 911 GT3 o del 911 GT3 con paquete Touring podrá ser de titanio o de titanio con revestimiento de carburo de titanio negro. La pulsera y las costuras decorativas son de cuero auténtico utilizado en el vehículo Porsche en el mismo color que la configuración del vehículo. La esfera toma el diseño del reloj Sport Chrono del cuadro de instrumentos del deportivo. Presenta una nueva estructura hexagonal y luce el color exterior del deportivo. Los números se resaltan en relieve.

El Chronograph 911 GT3 o el 911 GT3 con paquete Touring está reservado exclusivamente a los propietarios del nuevo 911 GT3 o del 911 GT3 con paquete Touring. Estas dos variantes las acciona el Porsche Design Kaliber WERK 01.200 con certificación COSC y un rotor 911 GT3, mientras que los modelos con paquete Weissach los acciona el rotor 911 GT3 Weissach. Sintoniza hasta en el detalle con las llantas del vehículo y en la tapa del rotor está presente el anagrama GT3 o el escudo Porsche bicolor.

El Chronograph 911 GT3 o el 911 GT3 con paquete Touring se puede personalizar aún más con un grabado. Por ejemplo, grabar el número de identificación del vehículo (VIN) suele ser muy solicitado.