911 GT3: consumo combinado de combustible (WLTP) 13,8 – 13,7 l/100 km, emisiones combinadas de CO_2 (WLTP) 312 – 310 g/km

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

24/07/2026 Purismo y cercanía al automovilismo de competición: El nuevo Porsche 911 GT3

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 (911 GT3: consumo combinado de combustible (WLTP) 13,8 – 13,7 l/100 km, emisiones combinadas de CO2 (WLTP) 312 – 310 g/km) 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 (911 GT3 con paquete Touring: consumo combinado de combustible (WLTP) 13,8 – 13,7 l/100 km, emisiones combinadas de CO2 (WLTP) 312 – 310 g/km) 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 Posche (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.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

911 GT3 with Touring Package (WLTP)*: Fuel consumption combined: 13.8 – 13.7 l/100 km; CO_2 emissions combined: 312 – 310 g/km; CO_2 class: G

911 GT3 (WLTP)*: Fuel consumption combined: 13.8 – 13.7 l/100 km; CO_2 emissions combined: 312 – 310 g/km; CO_2 class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/911-GT3/Resumen.html