El nuevo 911 GT3

Dossier de prensa

**Contenido**

[Aspectos destacados 3](#_Toc67579446)

[El nuevo Porsche 911 GT3: Más cerca que nunca del deporte del motor 3](#_Toc67579447)

[Resumen 6](#_Toc67579448)

[El Porsche 911 GT3 con el know-how del deporte del motor 6](#_Toc67579449)

[El modelo 9](#_Toc67579450)

[El Porsche 911 GT3 de un vistazo 9](#_Toc67579451)

[Motor y caja de cambios 12](#_Toc67579452)

[Motor atmosférico de altas revoluciones con un sonido emotivo 12](#_Toc67579453)

[Chasis 17](#_Toc67579454)

[Las suspensiones tomadas del deporte de competición marcan pautas en las prestaciones 17](#_Toc67579455)

[Carrocería y aerodinámica 22](#_Toc67579456)

[Cuerpo estilizado, forma aerodinámica 22](#_Toc67579457)

[Interior y equipamiento 25](#_Toc67579458)

[Central de mando para conductores deportivos ambiciosos 25](#_Toc67579459)

[Historia: Siete modelos del Porsche 911 GT3 29](#_Toc67579460)

[Una familia terriblemente deportiva que llegó para quedarse 29](#_Toc67579461)

**Consumo de combustible y emisiones**

**Porsche 911 GT3:** Consumo combinado de combustible 13,3 – 12,4 l/100 km;
Emisiones combinadas de CO2 304 – 283 g/km

Todos los datos se refieren al modelo europeo.

Los valores de consumo y de emisiones de CO2 se han calculado según el nuevo procedimiento de medición WLTP. Por ahora se deben seguir indicando los valores NEDC derivados de ellos. Puede encontrar más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones de CO2 específicas oficiales de 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.

Aspectos destacados

El nuevo Porsche 911 GT3: Más cerca que nunca del deporte del motor

* El campeón de la sección Norte

El nuevo 911 GT3 utiliza su pleno potencial en circuitos cerrados al tráfico. Por ejemplo, en la sección Norte del circuito de Nürburgring con su longitud de 20,8 kilómetros: Ha dado la vuelta al circuito más difícil del mundo en 6:59,927 minutos. el piloto de desarrollo Lars Kern lo logró en el marco de un trabajo de adaptación final. El embajador de la marca Porsche, Jörg Bergmeister, alcanzó unos tiempos por vuelta similares varias veces en una secuencia ininterrumpida. Esto es un indicio de las prestaciones constantes de este nuevo deportivo de alto rendimiento.

* Un emotivo motor bóxer de altas revoluciones

El motor bóxer de altas revoluciones de 4,0 litros con una potencia de 375 kW (510 CV) confiere al nuevo 911 GT3 un temperamento soberano y lo acompaña con un sonido emotivo. Tiene 10 CV más que el modelo GT3 anterior y alcanza, al igual que este, 9000 revoluciones por minuto. El par máximo del motor atmosférico de seis cilindros ha aumentado de 460 a 470 Nm. Inspirado en el deporte de competición, apuesta por seis válvulas de mariposa individuales en el lado de aspiración. A pesar de incorporar dos filtros de partículas de gasolina, el sistema de escape de construcción ligera pesa menos que en el modelo anterior.

* Cambio manual o automático

Además de un cambio de marchas GT manual de seis velocidades con función de doble embrague «Auto-Blip» se dispone de un cambio deportivo PDK de siete velocidades. Permite cambiar de marcha en milisegundos sin interrumpir la fuerza de tracción. De esta manera proporciona la base para unos valores de aceleración impresionantes: El nuevo 911 GT3 se catapulta en 3,4 segundos de 0 a 100 km/h y alcanza los 200 km/h en 10,8 segundos. Porsche ofrece también la séptima edición del 911 GT3 únicamente con propulsión trasera.

* Eje delantero con ADN de carrera

Por primera vez se emplea en un modelo de serie de Porsche el eje delantero con suspensión de doble horquilla de nuevo desarrollo que ya se conoce del exitoso vencedor de Le Mans 911 RSR. Entre otros, aporta una mayor rigidez de la inclinación y libera los amortiguadores de molestas fuerzas transversales. El resultado es un comportamiento de giro extraordinariamente ágil y un alto grado de conducción en los límites.

* Eje trasero direccional con guía aún más precisa

El probado eje trasero de cinco brazos LSA (ligero, estable, ágil por su abreviatura en alemán) conduce las ruedas de manera aún más precisa con articulaciones esféricas adicionales para los brazos transversales inferiores sometidos a cargas especiales. Los amortiguadores especiales combinan el confort de conducción con unas prestaciones mejoradas en el circuito. A esto se añade el eje trasero direccional de serie: dobla las ruedas traseras según la velocidad de marcha hasta 2 grados en el sentido de dirección del eje delantero o en el sentido opuesto.

* Frenos más grandes y con ímpetu

Con un diámetro de 408 en lugar de 380 milímetros, los discos de freno de construcción ligera en el eje delantero son netamente más grandes que en el modelo anterior. Opcionalmente, además de los neumáticos deportivos de alto rendimiento, se dispone por primera vez de neumáticos para circuitos de carrera homologados para carretera. El sistema de elevación del eje delantero está equipado con una función de memoria «Smart-Lift».

* Construcción ligera consecuente

En un vehículo deportivo de alto rendimiento como el nuevo 911 GT3, molesta cada kilo de más. Por este motivo, Porsche lo ha sometido a una amplia optimización del peso: desde el cristal ligero utilizado en todos los vidrios y el sistema de escape deportivo hasta la batería de arranque LiFePO4. El resultado: la relación potencia/peso de 2,8 kg/CV para el modelo con cambios de marchas se acerca aún más al nivel de los bólidos de pura sangre.

* Numerosos componentes de fibra de carbono

El tema del ahorro de peso también afecta a la musculosa carrocería de aluminio y acero del nuevo 911 GT3: se ha incrementado aún más la proporción de plástico reforzado con fibra de carbono (PRFC). Este material compuesto ligero se encuentra tanto en el capó como en el alerón trasero. Opcionalmente, también se puede ejecutar el techo de PRFC.

* Mayor carga aerodinámica para unos tiempos por vuelta más rápidos

El difusor trasero funcional del nuevo 911 GT3 genera una carga aerodinámica cuatro veces mayor que en el modelo anterior, dado que los difusores frontales en combinación con el amplio labio de spoiler ya aseguran un flujo más constante en los bajos completamente revestidos del vehículo. Además, con la llamada suspensión tipo cuello de cisne se reducen las perturbaciones del flujo de aire al recorrer la parte inferior del alerón trasero. En conjunto, el nuevo 911 GT3 ya genera una carga aerodinámica un 50 % mayor con el ajuste aerodinámico realizado desde la fábrica. En la posición Performance para su uso en circuitos, la carga aerodinámica a una velocidad de 200 km/h aumenta incluso un 150 %.

* Opcionalmente con arco de protección antivuelco

El 911 GT3 se siente especialmente a gusto en los circuitos de carreras. Por este motivo, un equipamiento muy popular es el paquete Clubsport que está disponible sin suplemento de precio. Junto a un arco de protección antivuelco detrás de los asientos delanteros incluye un cinturón de seguridad de seis puntos en el lado del conductor, un extintor portátil tomado del deporte del motor y un seccionador de batería.

Resumen

El Porsche 911 GT3 con el know-how del deporte del motor

Porsche suelta el nuevo 911 GT3. También la séptima edición del deportivo de alto rendimiento ha sido desarrollada en estrecha colaboración con Porsche Motorsport. De una forma más consecuente que nunca, traslada la tecnología de carrera pura a un modelo de serie: la configuración del eje delantero con suspensión de doble horquilla y la aerodinámica perfeccionada con un alerón trasero tipo cuello de cisne y un expresivo difusor proceden del exitoso bólido GT 911 RSR y el motor bóxer de cuatro litros y seis cilindros con una potencia de 375 kW (510 CV) está basado en el propulsor probado en carreras de resistencia del 911 GT3 R. El motor de altas revoluciones produce un sonido impresionante y también se utiliza prácticamente sin modificaciones en el nuevo 911 GT3 Cup. El resultado es una máquina fulminante: eficiente y emocional, precisa y con altas prestaciones, perfecta para el circuito y perfectamente apropiada para el uso diario.

La fuerza característica del 911 GT3 radica en la suma de sus propiedades. Con una velocidad máxima de 320 km/h (318 km/h con PDK) es aún más rápido que su predecesor 911 GT3 RS. El nuevo 911 GT3 acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos. Para una experiencia de conducción especialmente purista, Porsche también ofrece el nuevo modelo con un cambio de marchas de seis velocidades. La aerodinámica perfeccionada se beneficia de la experiencia acumulada en el deporte de competición y genera una carga aerodinámica netamente superior sin influir prácticamente en el coeficiente aerodinámico. En la posición Performance, los elementos de alerón y de difusor, regulables manualmente, aportan un aumento significativo de la presión de contacto aerodinámica para alcanzar una mayor velocidad en curvas. No obstante, esta posición está reservada para las escapadas al circuito.

Allí, el 911 GT3 puede desplegar todas sus ventajas. En el curso de los trabajos de adaptación finales logró recorrer la sección Norte del circuito de Nürburgring, utilizada tradicionalmente como listón para medir todos los deportivos de Porsche, más de 17 segundos más rápido que su predecesor.

El piloto de desarrollo Lars Kern necesitó solo 6:59,927 minutos para recorrer la totalidad de los 20,8 kilómetros. Para superar la variante más corta de 20,6 kilómetros, que se utilizaba hasta ahora como referencia para la comparación, el 911 GT3 tardó 6:55,2 minutos. En este caso, el nuevo modelo, equipado con los neumáticos opcionales del tipo Michelin Pilot Sport Cup 2 R, desarrolló este rendimiento constantemente durante varias vueltas entre las manos expertas del embajador de la marca Porsche Jörg Bergmeister. Para Bergmeister es «con diferencia, el mejor automóvil de serie» que este piloto profesional experto haya conducido jamás por el «Infierno verde».

A pesar de la carrocería más ancha, las ruedas más grandes y las características técnicas adicionales, el peso del nuevo GT3 es comparable al de su predecesor. Con el cambio de marchas pesa 1418 kilogramos y con el PDK 1435 kilogramos. El capó de plástico reforzado con fibra de carbono (PRFC), los vidrios de construcción ligera, los discos de freno optimizados y las llantas de aleación forjadas, al igual que la cubierta trasera, han permitido restringir el peso. El sistema de escape de construcción ligera ahorra nada menos que diez kilogramos. Con las válvulas de escape regulables eléctricamente produce una experiencia de sonido altamente emocional, a la vez que cumple la normativa de emisiones Euro 6d ISC FCM (EU6 AP). El consumo combinado del 911 GT3 es de 12,4 (con caja de cambios manual: 13,3) litros/100 km.

La proximidad al deporte de competición se expresa en prácticamente todos los detalles del nuevo 911 GT3. El puesto de conducción corresponde a la última generación de modelos. Una novedad es el Track Screen: al pulsar un botón, reduce las indicaciones digitales, a la izquierda y la derecha del cuentarrevoluciones central que alcanza hasta 10 000 revoluciones, a la información esencial para el uso en el circuito, por ejemplo, la indicación de la presión de los neumáticos, la presión de aceite, la temperatura del aceite, el nivel del depósito de combustible y la temperatura de agua. Esto incluye también un asistente visual de cambio de marchas con barras de color a la izquierda y la derecha del cuentarrevoluciones, así como un indicador de cambio de marcha tomado prestado del deporte del motor.

Precisamente en los modelos GT de Porsche, cada vez más clientes piden un equipamiento personalizado. Por este motivo, se ofrece también para el nuevo 911 GT3 el programa de la Porsche Exclusive Manufaktur, completado con opciones específicas para el GT3, tales como el techo de construcción ligera de carbono visto. Otros elementos destacados son las partes superiores de los retrovisores exteriores de carbono, los faros principales con matriz LED oscurecidos y las luces traseras de diseño exclusivo a juego con un arco de luces sin luz roja. Los bordes de llanta esmaltados en Rojo Guardia o Sharkblue revalorizan las llantas de aleación negras. En el interior, los detalles de equipamiento como las esferas del cuentarrevoluciones y del cronómetro Sport Chrono, los cinturones de seguridad y las molduras decorativas ponen acentos elegantes en el color del vehículo o un color opcional.

Tan exclusivo como el mismo 911 GT3 es el cronógrafo individual que ofrece Porsche Design en exclusiva a los compradores de este deportivo de alto rendimiento. Al igual que su modelo motorizado, apuesta por un diseño dinámico, unas prestaciones consecuentes y un acabado de alta calidad. Su carcasa refleja la proximidad al deporte de competición: como las bielas del motor GT3, está fabricado de titanio resistente y ligero. El reloj es accionado por un rotor de cuerda individual inspirado en las ruedas del 911 GT3. El anillo de color de la esfera se puede adaptar a los colores de la pintura del 911 GT3.

Porsche ofrece el nuevo 911 GT3 a partir de 167 518 euros con IVA y equipamiento específico del país\*. La expedición comienza en mayo de 2021.

\*Puede modificarse el alcance del equipamiento y el precio al cambiar el año del modelo.

El modelo

El Porsche 911 GT3 de un vistazo

Tracción:

Potencia: 375 kW (510 CV); concepto de altas revoluciones (máx. 9000 rpm), par máximo 470 Nm, función de arranque/parada automáticos, sistema de escape de construcción ligera de acero inoxidable con filtro de partículas de gasolina (OPF) y dos tubos finales de escape centrales en negro; modos de conducción configurables individualmente Normal, Sport y Track, con asistente de cambio de marchas; propulsión trasera; caja de cambios de doble embrague (PDK) de ocho velocidades con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+), incluyendo bloqueo del diferencial trasero regulado electrónicamente con distribución del par completamente variable con Porsche Traction Management (PTM); opcionalmente, cambio de marchas deportivo GT de seis velocidades con Porsche Torque Vectoring (PTV), incluyendo bloqueo del diferencial trasero con función de bloqueo asimétrico (30 % en tracción, 37 % en empuje); consumo de combustible (NEDC, combinado): 13,3 – 12,4 l/100 km; emisiones de CO2 combinado 304 – 283 g/km; depósito de combustible

Prestaciones (PDK / cambio de marchas manual):

Aceleración 0 – 100 km/h: 3,4/3,9 segundos, 0 – 200 km/h: 10,8/11,9 segundos; velocidad máxima: 318 – 320 km/h

Chasis:

Chasis deportivo ajustable; sistema de suspensión variable Porsche Active Suspension Management (PASM) con ajuste deportivo, rebajado en 20 mm; eje delantero con suspensión de doble horquilla y estabilizador, todos los cojinetes del chasis con articulaciones esféricas; eje posterior multibrazo, estabilizador, cojinetes del chasis en parte con articulaciones esféricas, muelle de precarga integrado; servodirección electromecánica; eje trasero direccional con ajuste deportivo GT3; Porsche Stability Management (PSM) con ABS, posibilidad de desactivación en dos escalones (ESC OFF y ESC+TC OFF); ruedas delanteras 9,5 J x 20 ET 46 con neumáticos deportivos 255/35 ZR 20; ruedas traseras 12 J x 21 ET 45 con neumáticos deportivos 315/30 ZR 21

Sistema de frenos de doble circuito con distribución por ejes; servofreno de vacío; asistente de frenado, pinzas de freno duo-servo de accionamiento eléctrico; función auto-hold; freno multicolisión, frenos monobloque de aluminio, discos de freno compuestos de fundición gris avellanados e internamente ventilados con pieza central del disco de aluminio, diámetro de los discos delante/detrás: 408/380 mm, número de émbolos delante/detrás: 6/4

Equipamiento exterior:

Carenado delantero en el color del vehículo con parte inferior en negro y aberturas de aire de refrigeración integradas con rejilla de color antracita y labio de spoiler negro; cubierta frontal de construcción ligera de plástico reforzado con fibra de carbono (PRFC) en el color del vehículo con dos aberturas de salida de aire; nuevo alerón trasero fijo de PRFC con conexión tipo cuello de cisne y soportes de alerón firmemente unidos al chasis de aluminio, spoiler trasero fijo de PRFC, revestimiento trasero con aberturas de salida de aire adicionales; revestimiento de los bajos con difusor trasero con aletas; faros principales LED en negro con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS); banda continua de pilotos traseros con anagrama «PORSCHE» integrado en negro satinado; carcasa superior e inferior de los retrovisores exteriores en el color del vehículo, pie del retrovisor esmaltado en negro satinado; acristalamiento de construcción ligera e insonorizante; tiradores de puerta parcialmente empotrados; sistema de elevación del eje delantero con función «Smart Lift» basada en GPS; nuevas ruedas 911 GT3 de aleación forjada en negro satinado con bordes de llanta esmaltadas en color plateado (opcional: Sharkblue)

Equipamiento interior:

Asientos deportivos Plus (regulación eléctrica de 4 posiciones) con laterales elevados y tapizado de asiento de cuero negro con bandas centrales de los asientos en Race-Tex negro, reposacabezas con anagrama «GT3» bordado en Plata GT; equipamiento interior negro con elementos de Race-Tex negro; volante deportivo multifunción GT3 de 360 milímetros con conmutador de modo y aro del volante en Race-Tex negro; levas de cambio PDK (no en combinación con el cambio de marchas manual); instrumento combinado específico de 911 GT3 con cuentarrevoluciones analógico y dos pantallas de 7 pulgadas de alta resolución con el nuevo Track-Screen; Porsche Communication Management (PCM) incluyendo navegación online con pantalla táctil de 10,9 pulgadas, palanca selectora PDK específica de GT con puerta de cambio manual (no en combinación con el cambio de marchas manual), zona de sujeción y funda de palanca de cambio en Race-Tex); molduras decorativas en negro con insertos de aluminio pulido en antracita; molduras de acceso de aluminio pulido en antracita con anagrama «GT3»; aplicación Porsche Track Precision; paquete Chrono (opcional); cubierta trasera de construcción ligera

Motor y caja de cambios

Motor atmosférico de altas revoluciones con un sonido emotivo

El corazón de deportista de alto rendimiento del Porsche 911 GT3 late tradicionalmente en la parte trasera: el motor atmosférico de seis cilindros con una cilindrada de 4,0 litros crea una experiencia emocional con un desarrollo de potencia fascinante y un sonido colosal. El motor corresponde al bóxer del 911 Speedster y está basado en el propulsor de competición del 911 GT3 R. Con 375 kW (510 PS) es 10 CV más fuerte que en el modelo anterior de GT3 y alcanza su potencia máxima gracias al concepto de altas revoluciones a 8400 rpm. Solo al alcanzar 9000 revoluciones, el sistema electrónico limita la capacidad de giro. El par máximo se incrementa de 460 a 470 Nm.

El hecho de que el propulsor del nuevo modelo GT, que tan ávidamente responde a los comandos del acelerador, es un motor de carrera de pura cepa también queda demostrado por esto: a partir del principio de la temporada de 2021, el motor de inyección directa de gasolina impulsará en una forma prácticamente incambiada el nuevo 911 GT3 Cup, la máquina básica para la Porsche Mobil 1 Supercup y unas Carrera Cups seleccionadas. Consecuentemente comparten también las mismas tecnologías del deporte de competición. Por ejemplo, el lado de admisión: cada uno de los seis cilindros muestra una válvula de mariposa individual al final del sistema de aspiración de resonancia variable. Se sitúa especialmente cerca de las válvulas de admisión y mejora así el suministro de aire y la posibilidad de dosificación. La válvula de mariposa central se mantiene como solución de respaldo. Sin embargo, durante el funcionamiento normal está abierta en permanencia.

Tren de válvulas rígido, sistema de suministro de aceite de alto rendimiento

El accionamiento de válvulas con número de revoluciones estable se realiza, como en el deporte del motor, que no requieren nivelación hidráulica. Porsche ajusta el juego de válvula correcto desde la fábrica a través de unas plaquitas intercambiables, con lo cual se puede prescindir de un reajuste posterior. Esto reduce el volumen de mantenimiento, tanto en el circuito como en el uso diario. La probada tecnología VarioCam se encarga de la regulación de árboles de levas adaptada exactamente al número de revoluciones y al estado de carga. El cigüeñal con grandes diámetros de cojinetes, los cojinetes de bielas anchos y las superficies de deslizamiento de los cilindros con recubrimiento de plasma reducen las pérdidas por fricción y el desgaste.

A la vista de las elevadas aceleraciones longitudinales y transversales que realiza el nuevo 911 GT3 en el circuito, el suministro de aceite del motor de altas revoluciones reviste una importancia especial. Al igual que en el deporte de competición, se emplea un sistema de lubricación por cárter seco con depósito de aceite separado. Con un total de siete niveles de aspiración devuelve el aceite de motor de manera rápida y eficiente al depósito externo, mientras la lubricación de los cojinetes de bielas sometidos a grandes esfuerzos se realiza directamente con la bomba de aceite a través del cigüeñal.

Sistema de escape de construcción ligera con dos filtros de partículas

Con su sistema de escape deportivo de acero inoxidable, el 911 GT3 se presenta con una gran potencia y suena de manera única: confiere al motor bóxer atmosférico de seis cilindros de altas revoluciones un sonido altamente emotivo que pone la piel de gallina. Las válvulas de escape regulables eléctricamente permiten matizar, adicionalmente, el impresionante sonido. A la vez, el deportivo GT cumple la estricta normativa de emisiones Euro 6d ISC FCM (EU6 AP). Para este fin se utilizan dos filtros de partículas de gasolina (OPF) separados, así como una regulación lambda estéreo para ambos catalizadores. Con la ayuda de un concepto sofisticado de construcción ligera, Porsche ha logrado compensar ampliamente el inevitable peso adicional; de hecho, el sistema de escape deportivo de acero inoxidable del nuevo 911 GT3 pesa unos diez kilogramos menos que el mismo componente del modelo anterior.

Cambio PDK con peso reducido y prestaciones optimizadas

Al igual que en el GT3, los compradores del nuevo modelo pueden elegir entre el cambio de marchas manual y el cambio de doble embrague Porsche (PDK). A diferencia del 911 Carrera actual, el PDK desarrollado en el deporte del motor se compone de siete en lugar de ocho marchas. También la renuncia a los engranajes de la etapa overdrive para la reducción de las revoluciones ahorra peso y resalta la orientación a las prestaciones del nuevo 911 GT3. Las características ventajas de la tecnología PDK permanecen sin cambios: como en el deporte de competición, posibilita unos cambios de marcha en milisegundos sin interrupción de la fuerza de tracción y valores de aceleración óptimos, mientras que el modo automático inteligente ofrece una gran comodidad de manejo y reduce el consumo de combustible.

Como en un cambio manual, la palanca selectora de PDK tiene un diseño ergonómico. Como alternativa a los prácticos interruptores basculantes detrás del volante deportivo posee, además, una puerta de cambio separada para el cambio de marchas manual. Tal como ocurre en el deporte del motor, se tira para cambiar a una marcha más alta y se presiona para una más baja.

El placer purista del cambio de marchas GT con función de doble embrague

El cambio de marchas deportivo GT de seis velocidades ofrece una experiencia de conducción purista, más emotiva y más integrada. Pesa 17 kilogramos menos que el PDK de siete velocidades. Perfectamente adaptado a la característica del motor, hace disfrutar más del cambio de marchas manual con su palanca de cambio corta con recorridos de cambio cortos. Opcionalmente, la función de doble embrague «Auto Blip» apoya la sincronización de los engranajes al conmutar a una velocidad más baja. Esto combate el frenado excesivo de las ruedas traseras, estabiliza el comportamiento de conducción y reduce el desgaste.

El nuevo 911 GT3 posee un bloqueo del diferencial trasero con regulación electrónica. En el modo con cambio manual, un sistema mecánico compensa en el funcionamiento de empuje el par motor entre las dos ruedas con un efecto de bloqueo del 37 %. Con tracción, este valor es del 30 %.

Nordschleife en menos de siete minutos

Un chasis ampliamente mejorado, mucho agarre aerodinámico, un aumento discreto de la potencia del motor y una relación potencia/peso más baja: globalmente, estos ingredientes confieren al nuevo 911 GT3 una dinámica impresionante, con la cual el último modelo GT de Porsche Motorsport deja el listón netamente más alto. Ya lo indican los valores de aceleración: en combinación con el cambio PDK, el nuevo deportivo GT consigue el sprint de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos. El muro del sonido de los 200 km/h ya se atraviesa al cabo de 10,8 segundos. Los valores comparables para el nuevo 911 GT3 con cambio de marchas manual de 6 velocidades son 3,9 y 11,9, respectivamente. En el modelo con cambio manual, la velocidad máxima se alcanza a los 320 km/h. En combinación con el PDK, el 911 GT3 llega a su tope a los 318 km/h.

Otro valor consigue resumir aún mejor el auténtico carácter de esta máquina cercana al deporte de competición: 6:59,927 minutos. Es el tiempo por vuelta, documentado por notario, que estableció el nuevo 911 GT3 en el marco del trabajo de desarrollo rutinario, casi sin buscarlo, en toda la sección Norte del circuito de Nürburgring. En esta vuelta, el nuevo 911 GT3 es 17,5 segundos más rápido que el modelo anterior e incluso logró batir en muy poco el récord del 911 GT3 RS. Lo más llamativo: tal como ya lo hizo el embajador de la marca Porsche Jörg Bergmeister, el piloto Kern quedó por debajo de la marca de los siete minutos en varias vueltas seguidas. Esto no solo demuestra la capacidad de rendimiento duradera, sino también las propiedades de conducción equilibradas del nuevo 911 GT3.

«Con respecto al equilibrio, el nuevo 911 GT3 es, con diferencia, el mejor automóvil de serie que he conducido jamás», confirma el exprofesional de la competición Bergmeister. «A pesar de que la potencia solo se haya incrementado poco frente al modelo anterior, fue mucho más rápido. Obviamente, el motivo es que se mantiene mucho mejor en las curvas. Sus reacciones son siempre previsibles y permiten lograr unas prestaciones muy constantes: todas mis vueltas en la sección Norte se situaban en un rango de ocho décimos de segundo.»

A modo de comparación: Con la primera generación del 911 GT3 que estaba basada en la serie 996, el dos veces campeón del mundo de rally y actual embajador de la marca Porsche Walter Röhrl batió en 1999 por primera vez con un deportivo de carretera la marca de los ocho minutos, logrando un tiempo de 7:56,3 minutos. Sin embargo, entonces se utilizaba una variante de cronometraje más corta: esta omitía el tramo situado delante de la tribuna 13 y servía durante mucho tiempo como estándar de comparación. Entre las manos del piloto de pruebas Lars Kern, el nuevo 911 GT3 solo necesitó 6:55,2 minutos para este trayecto. De esta manera, los avances logrados por la familia del 911 GT3 en los últimos 21 años se convierte en una magnitud medible: se refleja en una reducción del tiempo de algo más de un minuto en el circuito de carreras más exigente del mundo.

Chasis

Las suspensiones tomadas del deporte de competición marcan pautas en las prestaciones

Para el chasis del nuevo 911 GT3 se ha apostado tan ampliamente en la tecnología del deporte de motor de pura cepa como en ningún modelo de serie anterior de Porsche. Este es el caso especialmente de la suspensión de las ruedas delanteras. Su construcción de suspensión de doble horquilla de nuevo desarrollo procede originalmente de vehículos de carrera, ya fue empleada por Porsche en el año 2005 en el legendario prototipo LMP2 RS Spyder y aplicada en 2017 en el 911 RSR, vencedor de su clase en Le Mans. Ahora beneficia por primera vez a un vehículo de carretera del fabricante de automóviles deportivos y confiere al 911 GT3 una agilidad de giro ejemplar en combinación con unas mayores prestaciones en curvas y una mayor estabilidad de frenado. En pocas palabras: consigue que el deportivo GT sea más rápido y más previsible y mejora, a la vez, su facilidad de conducción.

El nuevo eje delantero con suspensión de doble horquilla ofrece múltiples ventajas frente a las configuraciones convencionales con columnas de suspensión McPherson. En el movimiento de compresión ofrece una mayor rigidez de la inclinación y un apoyo más constante, especialmente de la rueda situada en el exterior de la curva. De esta manera dispone de un mayor potencial de fuerza lateral a lo largo de toda la trayectoria de resorte. Al mismo tiempo, el diseño de doble horquilla contrarresta intrínsecamente los movimientos de cabeceo de los frenos gracias a sus ejes de polos longitudinales con ángulos diferentes. El mismo propósito tienen los puntales de suspensión que se instalan en ángulo con la parte trasera. de esta manera, la rueda también se puede adaptar a las fuerzas que actúen en ellas desviándose hacia atrás en lugar de solo hacia arriba.

Además: el eje delantero con suspensión de doble horquilla libera los amortiguadores de molestas fuerzas transversales al conducir por curvas. Al convertirse en cargas de flexión, estas pueden causar tensiones y mayores pérdidas por fricción. Andreas Preuninger, Responsable global de Vehículos de carretera GT, lo explica así con un guiño: «Supongamos que esté haciendo sentadillas y alguien le dé un empujón desde un lado. Con una suspensión McPherson perdería el equilibrio. Un eje con suspensión de doble horquilla le estabiliza en la zona de los hombros y podría continuar tranquilamente su ejercicio».

Eje trasero con suspensión multibrazo con articulaciones esféricas adicionales

Para conseguir un equilibrio armonioso del chasis, el probado eje trasero con suspensión multibrazo LSA (ligero, estable, ágil por su abreviatura en alemán) se ha dotado de articulaciones esféricas adicionales para los brazos transversales inferiores sometidos a cargas especiales. En lugar de los elementos de caucho elastocinemáticos aseguran en la parte interior y exterior una conexión prácticamente exenta de juego y, en consecuencia, particularmente precisa con la carrocería. De esta forma crean un contacto especialmente directo con la carretera. De la misma manera que en el eje delantero, la rigidez de la inclinación y de los estabilizadores se puede ajustar individualmente para encontrar la configuración ideal para cada circuito. Los muelles más rígidos cuentan con la ayuda de los denominados muelles de precarga, como en el eje delantero. Al igual que en los coches de carrera de Porsche alargan la trayectoria de resorte y aseguran que, a pesar de la gran dureza, el vehículo no pierda el contacto con el suelo, por ejemplo al pasar por lomas. El chasis revalorizado se completa con unos amortiguadores especiales. Estos permiten un mayor escalonamiento entre la característica blanda y dura y la reacción más rápida y precisa de su sistema de válvulas. De esta manera logran reunir una mayor comodidad en el uso diario por un lado y mejores prestaciones en el circuito por el otro lado.

El eje trasero direccional aumenta la agilidad y la estabilidad

También el eje trasero direccional presta una contribución esencial a la enorme dinámica de conducción del 911 GT3. Hasta una velocidad de aproximadamente 50 km/h, dobla las ruedas traseras un máximo de 2,0 grados en el sentido opuesta a la dirección del eje delantero. Esta reducción virtual de la batalla en seis milímetros reduce el radio de viraje y facilita, por ejemplo, las maniobras al aparcar, pero también proporciona un comportamiento de giro aún más directo. En cambio, a partir de los 80 km/h, las ruedas traseras se doblan hasta 2,0 grados en la misma dirección que las delanteras. El efecto: el aumento virtual de la batalla en seis milímetros incrementa la estabilidad en las curvas. Entre 50 y 80 km/h el eje trasero direccional reacciona en función de la situación.

Igual que en el modelo anterior, Porsche ofrece el sistema de elevación del eje delantero opcional para el nuevo 911 GT3. A una velocidad de entre 35 y 60 km/h (en función del país) aumenta la distancia al suelo del faldón trasero en 46 milímetros, por ejemplo para superar reductores de velocidad sin entrar en contacto con ellos. Una novedad es la función de memoria inteligente «Smart Lift»: memoriza la posición del obstáculo y, en el futuro, elevará el automóvil automáticamente en este punto.

Los sistemas de chasis activos resaltan el carácter enfocado a las prestaciones

El Porsche Stability Management (PSM) protege el 911 GT3 como una mano amiga. Su ajuste especial, particularmente deportivo, corresponde al carácter dinámico de este automóvil deportivo de grandes prestaciones y concede una mayor libertad de movimiento antes de intervenir como apoyo. Se aplica lo siguiente: Porsche ajusta los chasis de sus modelos de tal manera que ya combinan unas prestaciones óptimas y un manejo seguro sin necesidad de utilizar sistemas de regulación electrónicos. Tal como ocurre en todos los vehículos GT de este fabricante de automóviles deportivos, el PSM del nuevo 911 GT3 también se puede desactivar por completo o con excepción del control de tracción (TC). Esto permite aprovechar su pleno potencial, por ejemplo al conducirlo en el circuito.

El sistema de suspensión variable Porsche Active Suspension Management (PASM) manifiesta sus ventajas tanto en circuitos cerrados al tráfico como en el uso diario en la carretera. Su configuración GT3 especial conlleva un rebaje de 20 milímetros frente al 911 Carrera. Existen dos campos característicos para elegir: «Sport» ofrece un confort de suspensión suficiente para largos recorridos y «Track» reduce los movimientos de la carrocería a un nivel duro y deportivo.

Frenos más grandes para una mejor deceleración

El sistema de frenos más potente del nuevo 911 GT3 resiste con seguridad las prestaciones mejoradas. Como equipamiento de serie se emplean discos de freno de fundición gris internamente ventilados, ahora avellanados en lugar de perforados. Esto significa que sus perforaciones, que sirven principalmente para la evacuación de polvo de frenado, tienen unos orificios cónicos. Los resultados son una resistencia superior del material y un mayor efecto de frenado. Además, los discos delanteros son netamente más grandes que en el modelo anterior con un diámetro de 408 en lugar de 380 milímetros.

Dos recorridos de aire especiales optimizan la refrigeración de los frenos en el eje delantero. El superior asegura la refrigeración interior del freno y el inferior se sirve del flujo en los bajos para refrigerar el anillo de fricción. Este queda sujeto por unas mordazas monobloque de aluminio fijas de seis émbolos con una rigidez de forma especial. Estas responden con gran rapidez y ofrecen un punto de presión preciso, incluso con esfuerzos elevados. Los discos de freno de las ruedas traseras mantienen su diámetro de 380 milímetros y las mordazas monobloque de cuatro émbolos. Al igual que en la parte delantera, las mordazas están esmaltadas de color rojo, pero también están disponibles en negro abrillantado. Las pastillas de freno del nuevo 911 GT3 prescinden por primera vez del cobre.

Disponible como opción: Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Opcionalmente, el nuevo 911 GT3 se puede pedir con el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Si no se desea otra cosa, destaca por sus mordazas de freno esmaltadas de color amarillo. Su material compuesto cerámico convence por su elevada resistencia térmica, así como por sus claras ventajas a nivel del peso: los discos de freno PCCB, con un diámetro de 410 milímetros en el eje delantero y 390 milímetros en el eje trasero, pesan aproximadamente un 50 % menos que los componentes equivalentes de fundición gris. De esta manera se reducen adicionalmente las masas no suspendidas y rotatorias, lo cual representa una gran ventaja a nivel de la dinámica de conducción.

Llantas de aleación forjadas con neumáticos mixtos

Porsche también sigue nuevas vías con las llantas y los neumáticos del 911 GT3: por primera vez, se utilizan llantas de diferentes tamaños en el eje delantero y trasero. Hasta la fecha se trataba de una característica típica de los modelos del fabricante de automóviles deportivos. Se utilizan llantas de 20 pulgadas delante y de 21 pulgadas detrás. El ancho de las llantas en el eje delantero aumenta de 9,0 a 9,5. A pesar de todo, las llantas de aleación forjadas, que poseen un aspecto delicado pero son extraordinariamente robustas, pesan en su conjunto 0,8 kilogramos menos que las del modelo anterior. Esto se lo deben, entre otros, al cierre central que se toma prestado del deporte del motor. De serie, la llanta del 911 GT3 está esmaltada en color Plata. Como alternativa, está disponible en Darksilver satinado, Neodyme y Negro. La última opción citada se puede revalorizar, además, con un borde de llanta esmaltado en Sharkblue o Rojo Guardia.

Neumáticos deportivos de alto rendimiento, neumáticos de carrera disponibles por primera vez como opción

Por naturaleza, los neumáticos ejercen una gran influencia en la capacidad de rendimiento del nuevo 911 GT3. Desde la fábrica, Porsche equipa el vehículo GT de altas prestaciones con neumáticos deportivos de alto rendimiento 255/35 ZR 20 en la parte delantera; detrás, el tamaño 315/30 ZR 21 ofrece una estabilidad suprema. Los cuatro son unos diez milímetros más anchos que antes. El aumento de la superficie de contacto beneficia a la velocidad en curvas, la tracción y el efecto de frenado. Una novedad son los neumáticos de carrera con homologación de carretera. Después del 911 GT3 RS, Porsche también los ofrece para el 911 GT3 a través de su red de concesionarios. El compuesto de la banda de rodadura y el diseño del perfil están enfocados específicamente en las prestaciones en la calzada seca.

Carrocería y aerodinámica

Cuerpo estilizado, forma aerodinámica

Incluso en estado parado, el nuevo 911 GT3 transmite una sensación de gran velocidad. Su estética más agresiva está basada en unos elementos de carrocería expresivos que repercuten positivamente en las prestaciones al favorecer la aerodinámica. Esto empieza por la parte frontal optimizada con sus aberturas ampliamente dimensionadas. Conducen el aire de manera controlada a los frenos en las ruedas delanteras y los refrigeradores. El aire vuelve a salir detrás del refrigerador de agua montado en posición centrada a través del hueco de salida rediseñado, ahora en dos partes, en el capó de construcción ligera. El cálculo preciso de este canal de aire mejora el flujo y, en consecuencia, la eficiencia de la refrigeración, pero aumenta a la vez la fuerza descensional aerodinámica en el eje delantero.

De ello se benefician también los difusores frontales: en combinación con el ancho labio de spoiler producen, especialmente a altas velocidades, un flujo más constante en los bajos totalmente revestidos del vehículo. El nuevo 911 GT3 cosecha los frutos de estas mejoras aerodinámicas en el eje trasero. Allí, el difusor trasero funcional, acercado y completado con aletas de gran tamaño, acelera el aire suministrado de manera tan controlada que la presión negativa generada succiona al deportivo de alto rendimiento adicionalmente hacia la carretera. Una ventaja llamativa: esta carga aerodinámica se genera de manera especialmente eficiente porque apenas influye en la resistencia aerodinámica del vehículo.

Ajuste de las prestaciones para la máxima carga aerodinámica en el circuito de carreras

El alerón trasero con su lujoso diseño y máxima eficacia resalta el carácter enfocado a la carga aerodinámica del 911 GT3. Su suspensión de tipo cuello de cisne se asemeja a la solución utilizada en el modelo GT de carreras de resistencia y al vencedor de su clase en Le Mans, el 911 RSR. Dado que las dos escuadras de aluminio sujetan el elemento de alerón desde arriba, la corriente de aire puede fluir sin perturbaciones por la parte inferior, más importante desde el punto de vista de la aerodinámica. La consiguiente reducción de las pérdidas de flujo aumenta la carga aerodinámica y contribuyen, junto con muchas otras medidas en los detalles, a equilibrar perfectamente la presión de contacto. Con el ajuste de fábrica, la carga aerodinámica ya supera en un 50 % a la del modelo anterior.

En la posición Performance, la carga aerodinámica a una velocidad de 200 km/h aumenta incluso un 150 %. Esta posición está reservada al uso en el circuito de carreras y ofrece múltiples posibilidades de adaptación: el ángulo de inclinación del alerón trasero se puede modificar manualmente en cuatro niveles, mientras unos elementos deslizantes denominados como «cortinas de aire» influyen en el flujo de aire en el difusor frontal. El efecto: al aumentar la velocidad, la presión de contacto adicional producida por la mayor carga sobre las ruedas mejora el agarre, lo cual, por su parte, repercute positivamente en la velocidad en las curvas. Tal como ocurre en el uso en la carrera, el equilibrio aerodinámico del nuevo 911 GT3 se puede adaptar individualmente a las condiciones del trayecto y al estilo de conducción.

Construcción ligera inteligente, relación potencia/peso deportiva

En el desarrollo del 911 GT3, Porsche también ha dedicado una atención especial a la relación potencia/peso: el «índice de masa corporal» de los automóviles es uno de los valores de mayor valor informativo en lo que respecta a las prestaciones de vehículos de carreras y de carretera. En el nuevo deportivo GT con cambio de marchas de seis velocidades corresponden 2,8 kilogramos a cada uno de los 510 CV (3,8 kg/kW). De esta manera, el nuevo 911 GT3 se acerca aún más al nivel de los automóviles de carreras de pura sangre.

A la búsqueda de kilos evitables, los expertos de Porsche Motorsport no han omitido prácticamente ningún componente o detalle del nuevo modelo GT. Las mejoras abarcan desde el nuevo capó de construcción ligera de plástico reforzado con fibra de carbono (PRFC) y las llantas de aleación forjadas hasta el cristal ligero utilizado en todos los vidrios y el sistema de escape de construcción ligera de acero inoxidable. La nueva cubierta trasera detrás de los asientos delanteros y el cambio de doble embrague Porsche PDK que prescinde de la octava marcha también aportan unos kilos importantes. Tan solo la batería de arranque de 60 Ah de LiFePO4 que viene instalada ahora de serie ahorra más de diez kilogramos de peso en comparación con el 911 GT3 anterior. Opcionalmente también está disponible una variante de 40 Ah. Esta pesa todavía 3,5 kilogramos menos.

Interior y equipamiento

Central de mando para conductores deportivos ambiciosos

Con razón, el interior de dos plazas del nuevo 911 GT3 se denomina como «puesto de conducción»: el puesto del conductor y su entorno de trabajo inmediato son claramente prioritarios. Los asientos deportivos Plus instalados de serie ya lo ilustran con sus laterales elevados. La comodidad queda asegurada con la regulación eléctrica de 4 posiciones del respaldo y de la altura del asiento, así como el tapizado: en los asientos se emplea cuero negro y para las bandas centrales de los asientos se utiliza Race-Tex de color negro. Los reposacabezas de cuero están adornados con un anagrama «GT3» plateado y el cuerpo del respaldo viene con el color de contraste Darksilver. Como opción, Porsche ofrece los asientos deportivos adaptables Plus con regulación eléctrica en 18 posiciones.

Los asientos envolventes integrales con airbag para tórax integrado, disponible igualmente como opción, proceden del Porsche 918 Spyder. Están fabricados de plástico reforzado con fibra de carbono (PRFC) con un atractivo diseño de carbono visto. Sus laterales elevados ofrecen una buena sujeción en la parte de la pelvis y los hombros, incluso en caso de una conducción activa. A ello se le añade la construcción de peso optimizado con aberturas para cinturones multipunto en H en diseño de fibra de carbono. La pareja de asientos pesa más de doce kilogramos menos que los asientos deportivos Plus instalados de serie. La regulación de la altura en el lado del conductor y del acompañante se realiza eléctricamente y la adaptación de la longitud de forma manual. La banda central negra de Race Tex está parcialmente perforada sobre un fondo de color. Por analogía a la pintura exterior, para este detalle y para el anagrama «GT3» en los reposacabezas se puede elegir entre los colores de contraste Plata GT, Rojo Guardia y Sharkblue.

Volante deportivo multifunción GT3 con conmutador de modo

Gracias a la posibilidad de regulación de altura y longitudinal, el volante deportivo multifunción GT3 de tres radios presta una contribución importante para conseguir la postura óptima. Posee un revestimiento negro de Race-Tex agradable al tacto e interruptores basculantes PDK en Darksilver. En el 911 GT3, el conmutador de modo, incluido de serie, viene integrado por primera vez en el volante. Allí es especialmente accesible y se facilita el cambio rápido entre el ajuste «Normal» y los niveles personalizables «Sport» y «Track».

Tablero de instrumentos con cuentarrevoluciones analógico y Track-Screen

El instrumento combinado detrás del volante con sus funciones especiales pertenece a las características destacadas del nuevo 911 GT3. Combina el clásico diseño del 911, inspirado en cinco relojes circulares, con las ventajas de dos pantallas TFT de alta resolución. La escala del cuentarrevoluciones analógico dispuesto en posición centrada llega hasta la impresionante marca de 10 000 revoluciones: una medida necesaria, dado que el motor bóxer de cuatro litros y seis cilindros del 911 GT3 permite un número de revoluciones máximo de 9000 rpm. A la izquierda y la derecha, las pantallas de 7,0 pulgadas muestran, según la configuración, diferente información del vehículo. La parte izquierda está reservada para el área «Speed&Assist» y la derecha para «Car&Info». El control tiene lugar a través de las teclas de mando del volante multifunción.

El nuevo Track-Screen es especialmente atractivo para los pilotos enfocados en la conducción deportiva. Este elemento de equipamiento específico del 911 GT3 reduce las indicaciones a la información que resulta decisiva en el circuito de carreras: en la parte derecha, por ejemplo, el nivel del depósito, la temperatura y la presión de aceite y en la parte izquierda, que no se puede configurar libremente, la temperatura del agua y los datos de la unidad de control de presión de los neumáticos. Esta última es capaz de diferenciar entre la presión de los neumáticos fríos y calientes. Junto al cuentarrevoluciones se encuentra, además, un asistente de cambio de marchas: como en los coches de carreras modernos, señaliza con la ayuda de luces de colores escalonadas el momento óptimo para cambiar de marcha

Herramientas digitales para unas prestaciones optimizadas en el circuito de carreras

El paquete Chrono del 911 GT3 combina el cronómetro analógico en el tablero de instrumentos con una función de cronómetro digital en el instrumento combinado. A ello se le añade una vista general adicional de las prestaciones en la pantalla táctil Full-HD de 10,9 pulgadas del Porsche Communication Management (PCM). Opcionalmente también se puede incorporar un lap trigger. Este está disponible a través de Porsche Tequipment y registra los tiempos por vuelta automáticamente y con una gran precisión. Tal como ocurre en el deporte de competición, los datos recopilados se pueden analizar y comparar después en el smartphone o el ordenador portátil con la ayuda de la aplicación Porsche Track Precision incluida de serie. El nuevo 911 GT3 ya incluye desde la fábrica el cableado necesario para este fin.

La pantalla PCM es uno de los elementos centrales del Porsche Advanced Cockpit que comparte el nuevo 911 GT3 con todos los demás modelos de la actual generación 911 992. Forma la base para el manejo de numerosas funciones, desde los diferentes sistemas de sonido y la navegación online hasta las funciones de los smartphones incorporados, pasando por la información general sobre los ajustes y los mensajes de estado del vehículo.

Paquete Clubsport opcional con arco de protección antivuelco

Una proporción elevada de los modelos GT de Porsche también se mueven en circuitos de carreras. Por este motivo, el fabricante de automóviles deportivos vuelve a ofrecer un paquete Clubsport opcional para el 911 GT3. Este incluye, ante todo, un arco de protección antivuelco atornillado detrás de los asientos delanteros. Además, cuenta con preparación para un seccionador de la batería, un extintor portátil tomado del deporte del motor y un cinturón de seguridad de seis puntos para el lado del conductor.

La Porsche Exclusive Manufaktur ofrece opciones adicionales para la personalización

Precisamente en los vehículos GT de Porsche, cada vez más clientes piden un equipamiento personalizado: más de la mitad de los modelos GT reciben un acabado adicional con los volúmenes de la Porsche Exclusive Manufaktur. Los puntos destacados de las más de 70 posibilidades de personalización de la Exclusive Manufaktur para el 911 GT3 son las partes superiores de los retrovisores exteriores de carbono, los faros principales con matriz LED oscurecidos con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) y las luces traseras de diseño exclusivo a juego. Los bordes de llantas esmaltados de color Rojo Guardia o Sharkblue revalorizan, adicionalmente, las llantas de aleación negras. En el interior, los detalles de equipamiento como las esferas del cuentarrevoluciones y del cronómetro Sport Chrono, los cinturones de seguridad en colores seleccionados y las molduras decorativas esmaltadas en el color del exterior ponen acentos elegantes. El techo de construcción ligera de carbono está disponible como opción y rebaja aún más el centro de gravedad del vehículo.

En el marco del programa individual, los clientes de todo el mundo pueden acceder adicionalmente a una oferta de colores ampliada con un centenar de tonos de pintura. Junto a numerosos clásicos, la gama comprende también los colores de la historia de Porsche que prestan un toque muy personal al exterior del vehículo.

Reservado en exclusiva para los clientes del 911 GT3: el cronógrafo 911 GT3

Tan exclusivo como el mismo 911 GT3 es el cronógrafo individual que ofrece Porsche Design en exclusiva a los compradores de este deportivo de alto rendimiento. Al igual que su modelo motorizado, entusiasma con su diseño dinámico, unas prestaciones consecuentes y un acabado de alta calidad. Su carcasa refleja la proximidad al deporte de competición de alto rendimiento: como las bielas del motor GT3, está fabricada de titanio resistente, ligero e hipoalergénico. El Porsche Design WERK 01.200 con función de flyback reúne el inicio, la parada y la puesta a cero en una sola operación. Es accionado por un rotor de cuerda individual inspirado en las ruedas del 911 GT3. Porsche Design ofrece el cronógrafo 911 GT3 en una variante deportivo con un anillo de color Sharkblue en la esfera, así como en una versión purista con un anillo de color negro. El color del rotor de llanta GT3 corresponde a la configuración del vehículo del cliente. En los mercados donde ya se ofrece el programa Porsche Design Custombuilt Timepieces existen aún más posibilidades de personalización para el nuevo cronógrafo para elegir. El cronógrafo Porsche Design 911 GT3 está disponible a un precio a partir de 7750 euros.

Historia: Siete modelos del Porsche 911 GT3

Una familia terriblemente deportiva que llegó para quedarse

Con el 911 GT3, Porsche estableció en verano de 1999 las bases para una leyenda viva. El automóvil deportivo para carretera fue celebrado con entusiasmo, siguió el ejemplo de los modelos icónicos Carrera RS y estableció el punto de intersección entre los coches de serie y de carreras: estaba basado inmediatamente en el 911 GT3 Cup que ya se había estrenado en la temporada anterior en la Porsche Supercup en el marco de la Fórmula 1. Su denominación de tipo GT3 se remontó a una nueva división de clases en el deporte del motor que fue introducida en el año 1994 y se considera hasta hoy como un concepto de éxito en la escena GT. El modelo espartano 911 GT3 de la generación 996 y sus sucesores contribuyeron de manera determinante a su implantación a nivel internacional.

Tanto la versión de carreras como la de carretera se beneficiaron de su exclusivo ADN y sus componentes que reflejaban la inmensa experiencia en el deporte de competición de Porsche. Por ejemplo, el motor: El motor bóxer atmosférico de seis cilindros con una cilindrada de 3,6 litros procedió del propulsor turbo con refrigeración por agua del 911 GT1 que había alcanzado en 1998 una doble victoria en Le Mans y cuyo cárter seguía llevando los genes del Porsche 962 de la era del Grupo C. En el modelo de serie, la refrigeración por agua de las camisas de cilindro y culatas aseguraba la evacuación rápida del calor y los pistones forjados y las bielas de titanio reducían el peso de los elementos móviles en el interior del motor. El cigüeñal fue completado con un volante bimasa y un embrague de carreras.

El resultado fue extraordinariamente emotivo y hecho a la medida de los conductores apasionados del 911 que disfrutan dejando rienda suelta a su deportivo en un circuito de carreras: el motor de cuatro válvulas de 265 kW (360 CV) convenció por su potencia específica de 100 CV por litro y entusiasmó por su sonido intenso y su marcada capacidad de giro. Las cinco velocidades superiores del preciso cambio de marchas de seis velocidades se podían sustituir fácilmente para adaptar la relación de transmisión a diferentes circuitos de carreras. También se podían adaptar los estabilizadores transversales. El chasis reforzado y rebajado en 30 milímetros poseía un rango de ajuste ampliado para la inclinación de las ruedas con el fin de permitir al 911 GT3 aprovechar el potencial de los neumáticos de carreras. También el alerón trasero mostraba seis posiciones de ajuste para variar la carga aerodinámica en el eje trasero.

Finalmente, el 911 GT3, con su velocidad punta de 302 km/h, recibió la última bendición de manos de Walter Röhrl en la sección Norte: fue el primer automóvil con homologación de carretera que logró recorrer el circuito del Eifel en menos de ocho minutos. Para ser exactos, necesitó siete minutos y 56,3 segundos para establecer el entonces récord del circuito en la variante de cronometraje más corto. A modo de comparación: la nueva generación, actualmente la cuarta, del 911 GT3 atravesó en el marco del trabajo de desarrollo rutinario el muro del sonido de los siete minutos con 6:59.927 minutos. Si se mide de la misma manera como, en su momento, con Walter Röhrl, el piloto de pruebas Lars Kern lo logró incluso en solo 6:55,2 minutos. Esto permite cifrar exactamente 21 años de avances en el sector automovilístico con la ayuda del 911 GT3: con una ventaja de más de un minuto en el circuito de carreras más difícil del mundo.

El nuevo modelo deportivo repitió el éxito del 911 Carrera RS 2.7 de 1973: la demanda superó de largo las expectativas. En lugar de las 1350 unidades previstas en un primer momento, un total de 1868 ejemplares encontraron un feliz propietario. El 911 GT3 reducido a lo esencial había llegado para quedarse. En el año 2003, Porsche presentó una versión mejorada adicionalmente. Destacaba básicamente por sus nuevos faros, un alerón trasero modificado y un aumento de la potencia a 280 kW (381 CV). Así, el 911 GT3 aceleró de 0 a 100 km/h en 4,5 en lugar de 4,8 segundos y la velocidad máxima aumentó a 306 km/h. Por primera vez también se ofrecían unos frenos de cerámica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) como opción. Estos reducían las masas no suspendidas en 18 kilogramos.

Una mayor cilindrada, una mayor potencia, mayores prestaciones

En 2006 continuó la siguiente generación de GT3. Estaba basada en el 911 con la denominación interna 997 y debutó con 305 kW (415 CV) en el Salón del Automóvil de Ginebra. El motor de seis cilindros permanecía prácticamente incambiado y conservó inicialmente su cilindrada de 3,6 litros. Para la aceleración de 0 a 100 km/h bastaban ahora 4,3 segundos y la velocidad máxima se encontraba en los 310 km/h. Visualmente, el 911 GT3 se distinguía por primera vez por una salida de aire del radiador esmaltada de negro delante de la tapa del maletero, un detalle que se convertiría en una de las características de esta serie. También en el ámbito de la aerodinámica, el nuevo deportivo logró dar un importante paso adelante: gracias al labio de spoiler delantero y al alerón trasero, completado con un spoiler adicional con un flap de Gurney, la fuerza ascensional aerodinámica se redujo a cero por primera vez en un modelo de serie. El 911 GT3 también significó el estreno del Porsche Active Suspension Management (PASM) instalado de serie.

Un año después de la actualización de los modelos de la generación 911 del tipo 997, Porsche llevó a la parrilla de salida en el 2009 un nuevo 911 GT3. Este recibió un motor ampliado: la cilindrada se incrementó de 3,6 litros a 3.797 ccm y la potencia aumentó a 320 kW (435 CV). Como resultado, el deportivo de carretera aceleraba de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos y alcanzaba una velocidad máxima de 312 km/h. Como distintivo especial actuaba el alerón trasero, ahora de nuevo de una pieza.

un nuevo motor y una alternativa discreta

En 2013 llego el sustituto: el 911 GT3 basado en la generación 991 se presentó de nuevo con una cilindrada de 3,8 litros. Sin embargo, el motor bóxer, ahora de 350 kW (475 CV), procedía de una nueva familia de motores, se basaba en la inyección directa de gasolina y alcanzaba un régimen máximo de 9000 rpm. El uso constante de materiales ligeros tuvo un efecto directo en un rendimiento aún mejor. Con el cambio de doble embrague y siete marchas (PDK), aceleraba de 0 a 100 km/h en solo 3,5 segundos y alcanzaba una velocidad máxima de 315 km/h. También brilló en la sección Norte del circuito de Nürburgring, la cual es, desde siempre, el listón para medir los vehículos del fabricante: el tiempo por vuelta se redujo por debajo de los 7:30 minutos.

En 2017, la siguiente etapa evolutiva estaba lista: en el 911 GT3 de la generación de modelos 991.2., el seis cilindros tenía ahora una cilindrada de 4,0 litros y un rendimiento máximo de 368 kW (500 CV). Además del cambio PDK, se volvió a ofrecer un cambio de marchas mecánico de seis velocidades, que proporcionaba una experiencia de conducción aún más purista. Sin embargo, el 911 GT3 alcanzó sus prestaciones más impresionantes (de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos, velocidad máxima de 318 km/h) en combinación con la tecnología PDK. Con caja de cambios manual alcanzaba incluso velocidades de 320 km/h. Otra novedad: para los clientes que deseaban disponer del temperamento en estado puro del modelo GT3 en combinación con una presencia más discreta, Porsche lanzó el 911 GT3 Touring. Recogió la tradición del 911 R de 2016 y se contentó, por ejemplo, con el alerón trasero retráctil del 911 Carrera GTS, complementado con un borde de corte adicional (Gurney flap).

El capítulo más reciente: el progreso se mide en minutos

En la edición más reciente, la séptima, el nuevo 911 GT3 vuelve a marcar pautas. Con una potencia de 375 kW (510 CV), incorpora la tecnología de competición pura de forma más consecuente que nunca. Por ejemplo, se emplea por primera vez en un 911 de serie un eje delantero con suspensión de doble horquilla de diseño elaborado. Su principio fue derivado del 911 RSR exitoso en Le Mans. También el alerón trasero de tipo cuello de cisne, regulable en cuatro niveles, el difusor trasero funcional y el amplio labio de spoiler con difusor frontal ajustable están basados en la transferencia tecnológica del 911 RSR al vehículo de serie. Su acción conjunta mejora considerablemente la carga aerodinámica del nuevo 911 GT3 en comparación con el modelo anterior. El resultado impresiona: 6:59,927 minutos. En este corto tiempo, el piloto de pruebas Lars Kern recorrió completamente la Sección Norte del circuito de Nürburgring en el marco del trabajo de desarrollo rutinario con el nuevo 911 GT3. Y con ello era más de un minuto más rápido de lo que consiguió el ancestro del 911 GT3 en 1999.