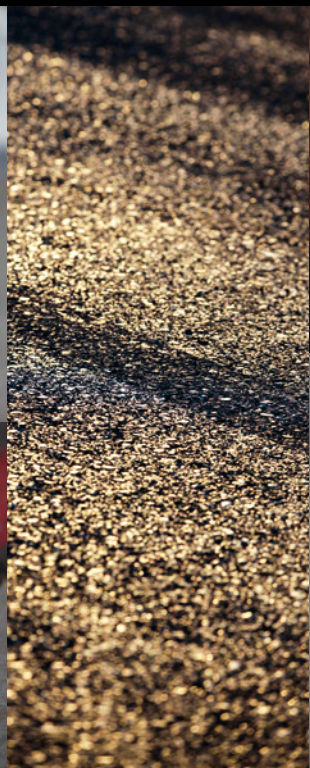




PORSCHE



Nuevo 911 GT3
Supera los límites





Pole Position	6
El nuevo 911 GT3	8
Aerodinámica y diseño	12
Progresión	16
Motor	18
Transmisión	24
Trazada ideal	28
Chasis	30
Reservas	38
Seguridad activa	40
Seguridad pasiva	42
Puesto de conducción	46
Interior	50
Parada en boxes	58
Automovilismo de competición	60
Medio ambiente	70
Cuestión de carácter	74
Personalización	76
Panorama	84
Ampliando límites	86
Conclusión	88
Datos técnicos	90
Índice	92



PORSCHE
GT3

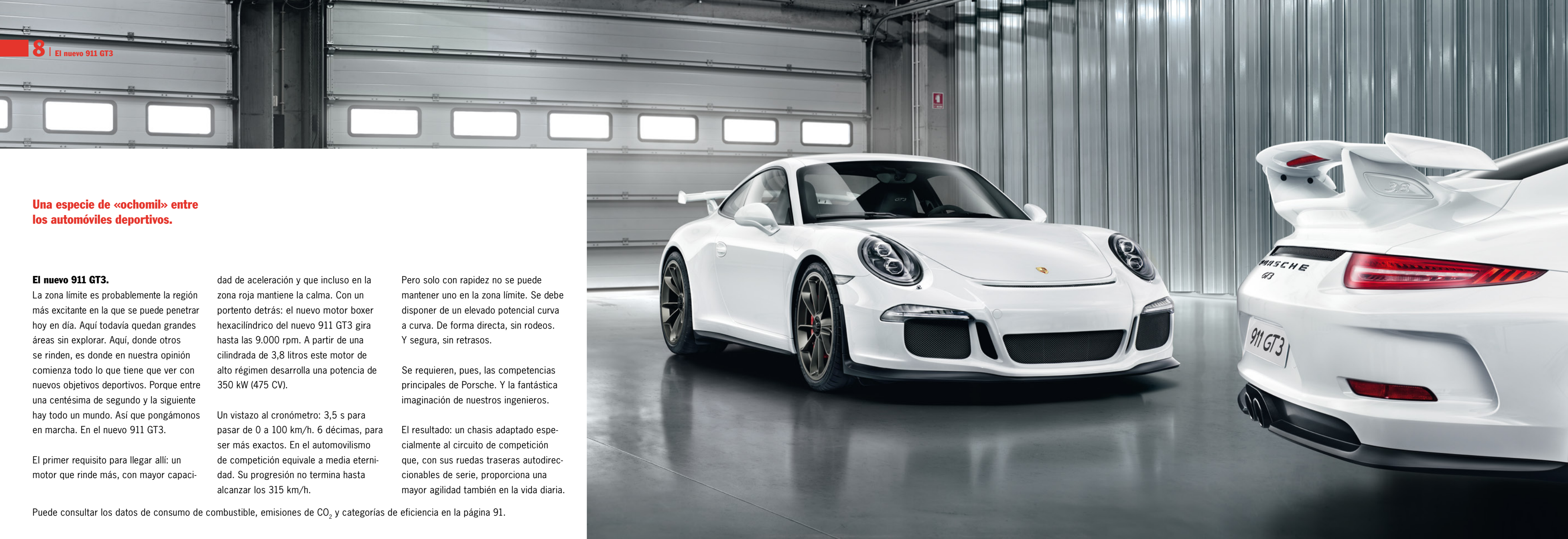
D SGT 9911

POLE POSITION

0659:11

000

0000:00



Una especie de «ochomil» entre los automóviles deportivos.

El nuevo 911 GT3.

La zona límite es probablemente la región más excitante en la que se puede penetrar hoy en día. Aquí todavía quedan grandes áreas sin explorar. Aquí, donde otros se rinden, es donde en nuestra opinión comienza todo lo que tiene que ver con nuevos objetivos deportivos. Porque entre una centésima de segundo y la siguiente hay todo un mundo. Así que pongámonos en marcha. En el nuevo 911 GT3.

El primer requisito para llegar allí: un motor que rinde más, con mayor capaci-

dad de aceleración y que incluso en la zona roja mantiene la calma. Con un portento detrás: el nuevo motor boxer hexacilíndrico del nuevo 911 GT3 gira hasta las 9.000 rpm. A partir de una cilindrada de 3,8 litros este motor de alto régimen desarrolla una potencia de 350 kW (475 CV).

Un vistazo al cronómetro: 3,5 s para pasar de 0 a 100 km/h. 6 décimas, para ser más exactos. En el automovilismo de competición equivale a media eternidad. Su progresión no termina hasta alcanzar los 315 km/h.

Pero solo con rapidez no se puede mantener uno en la zona límite. Se debe disponer de un elevado potencial curva a curva. De forma directa, sin rodeos. Y segura, sin retrasos.

Se requieren, pues, las competencias principales de Porsche. Y la fantástica imaginación de nuestros ingenieros.

El resultado: un chasis adaptado especialmente al circuito de competición que, con sus ruedas traseras autodireccionables de serie, proporciona una mayor agilidad también en la vida diaria.



Y, por primera vez, el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de siete velocidades de serie con desmultiplicaciones cortas específicamente adaptadas al 911 GT3. Los recorridos de cambio de las levas de cambio del volante son todavía más cortos. Y los cambios de marcha, aún más dinámicos. Para una mejor aceleración.

La zaga del nuevo 911 GT3 es 44 mm más ancha en comparación con el modelo anterior. También se ha ensanchado el ancho de vía del eje trasero en 31 mm. Se mejora así la dinámica transversal. La batalla alargada en 100 mm aumenta considerablemente la estabilidad de marcha. El Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) de serie proporciona una mayor estabilidad en curvas. El eje trasero

autodireccionable confiere al vehículo una extraordinaria agilidad y unas maniobras de adelantamiento aún más dinámicas sobre el circuito.

Pero donde el nuevo 911 GT3 se desenvuelve en la parte más baja de la zona límite es en lo referente al consumo. Gracias a tecnologías inteligentes como el cambio PDK y la inyección DFI, así como un peso reducido del vehículo.

En conjunto todo esto convierte al nuevo 911 GT3 en un instrumento de precisión. Con todo lo que necesita para ampliar su zona límite personal. Porque en el pliego de condiciones de nuestros ingenieros figuraba también: construye un automóvil deportivo controlable y apto para el circuito, con el que también aquellos

conductores que no recorran a diario el Bucle Norte puedan adentrarse en áreas deportivas completamente nuevas.

De esta manera, el nuevo 911 GT3 se sitúa completamente en la tradición de futuro que encarna el 911 desde hace 50 años. Para seguir expandiendo los límites de lo factible. Cada día.

Los límites están ahí para ampliarlos. El nuevo 911 GT3.

911 50
50 años de Porsche 911 – Tradición de futuro

Puede consultar los datos de consumo, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 91.

Aerodinámica y diseño.

En la zona límite rigen reglas muy claras. Una de ellas: el mero diseño deportivo no es suficiente. Cada detalle debe acreditar también su propia funcionalidad.

El nuevo frontal viene a mejorar una vez más la aerodinámica del radiador central. Visible en la típica abertura de salida del 911 GT3 delante del capó del maletero. Junto con el labio de spoiler delantero, de mayor anchura, proporciona aún más agarre en el eje delantero. Todas las aberturas del aire de refrigeración están protegidas por rejillas con recubrimiento en color titanio. Muestra de qué se trata en esencia: competición del motor.

Los faros bi-xenón son de serie. Su diseño evoca los vehículos clásicos de competición de Porsche. Los intermitentes planos y luces diurnas y de posición en tecnología de diodos luminosos ofrecen un contraste contemporáneo. También hay disponibles opcionalmente faros realizados en tecnología de diodos luminosos.

El pie del retrovisor exterior SportDesign retoma el lenguaje de diseño en V de las estrellas de llanta y de la toma de aire del frontal.

Tres palabras sobre la zaga: más ancha, más plana, más afilada. Las luces traseras de diodos luminosos resaltan el trazado de líneas horizontales de la parte trasera. La doble salida de escape central del sistema de escape deportivo está esmaltada en color Negro.

El alerón trasero fijo convierte al 911 de forma claramente visible en un 911 GT3: el alerón, los soportes y el capó trasero están realizados en plástico de arquitectura ligera. El colector de presión dinámica es ahora de una sola pieza.

Así pues, tanto el agarre como el aire de respiración suficiente para el motor quedan asegurados. Además, la aerodinámica es favorecida por el nuevo revestimiento de los bajos con función de difusor en la parte trasera. El resultado, un elevado agarre para una elevada estabilidad de marcha y un valor c_w de 0,33.

El nuevo 911 GT3 tiene una planta todavía más sólida y segura sobre el asfalto. Y en la zona límite se sienten como en casa.







**Entre dos centésimas de segundo hay todo un mundo.
Acerquémonos a él.**

Motor.

Escasamente por encima del asfalto y dispuesto en la parte más baja de la zaga: el motor hexacilíndrico de aluminio de nuevo desarrollo, refrigerado por agua y con tecnología de cuatro válvulas por cilindro, VarioCam y depósito de aceite independiente.

El concepto de alto régimen del grupo propulsor se centra al máximo en la potencia. Expresado en cifras, el par motor máximo se alcanza a las 9.000 rpm. Alcanza su par motor máximo de 440 Nm

con 6.250 rpm y la potencia máxima con 8.250 rpm. Las bielas de titanio, especialmente ligeras, facilitan un impresionante despliegue de revoluciones.

El motor extrae su fuerza de una cilindrada de 3,8 litros y una potencia máxima de 350 kW (475 CV), lo que equivale a una potencia por litro de cilindrada de 92 kW (125 CV). El nuevo 911 GT3 hace saltar los límites en la aceleración: en solo 3,5 segundos acelera de 0 a 100 km/h – 0,6 segundos más rápido que su predecesor. También supera la

marca de los 200 km/h 0,9 antes, al cabo de exactamente 11,4 segundos.

¿Cómo es esto posible? Con una relación peso-potencia de solo 4,1 kg/kW (3,0 kg/CV). Con una labor de ajuste muy afinada. Y con las cortas desmultiplicaciones del cambio Porsche Doppelkupplung (PDK), que aumentan el potencial de tracción y aceleración en las siete velocidades. ¿Límites? El nuevo 911 GT3 sólo los acepta a partir de la marca de 315 km/h.

A la eficiencia del motor y a su potencia contribuye también la inyección directa de gasolina (DFI), incorporada por primera vez en un modelo 911 GT3. Y lo hace con una exactitud de milisegundos. Con una presión de hasta 200 bares. Para una óptima formación de mezcla y una combustión idónea en la cámara de combustión. Y para un consumo reducido y menores emisiones de CO₂.



VarioCam.

El sistema VarioCam de desarrollo avanzado responde a un concepto de gestión del motor que distingue entre diferentes regímenes de revoluciones y estados de carga, y que se adapta a las respectivas exigencias de potencia. No solo regula el ajuste de los árboles de levas de admisión, sino también el de los árboles de levas de escape. Para más potencia y más par motor.

El reglaje tiene lugar de modo inapreciable por medio del nuevo gestor electrónico del motor. El resultado, una gran suavidad mecánica, menores consumos y emisiones y, sobre todo, valores de potencia y par motor superiores en toda la gama de revoluciones.

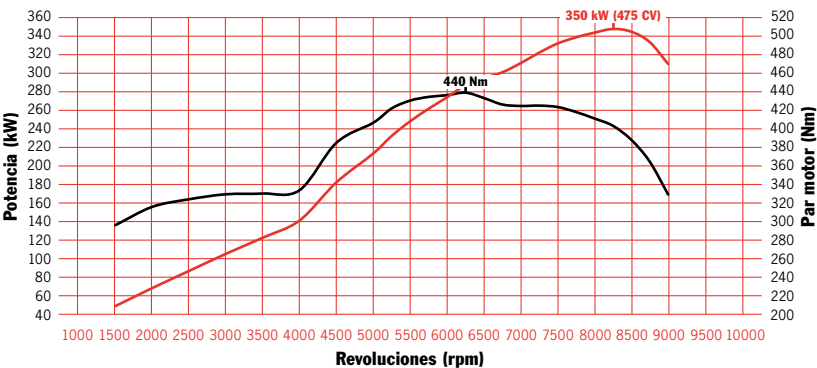
Lubricación por cárter seco

Irrenunciable en la zona límite de la competición: la alimentación de aceite del motor. Sobre todo en condiciones de elevada aceleración transversal y longitudinal, tal como pueden darse al rodar sobre el circuito.

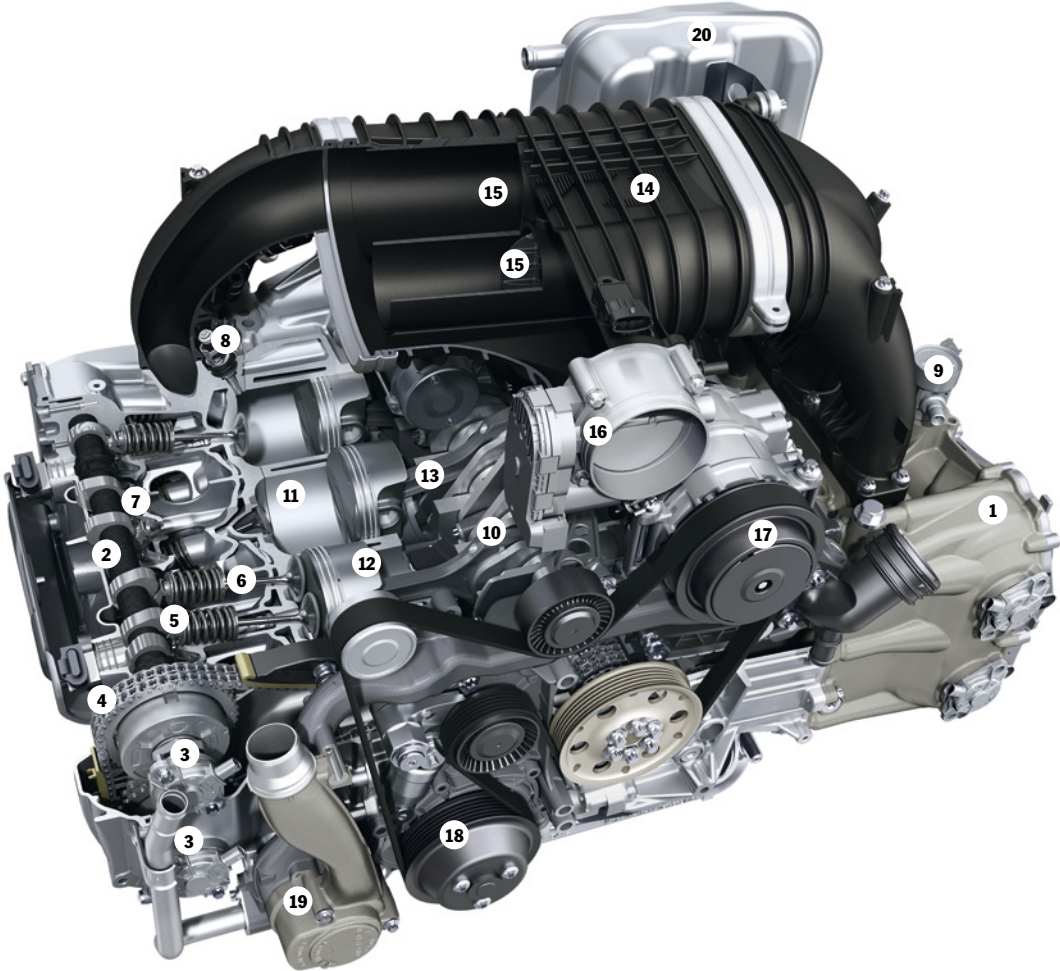
Dos bombas de aspiración de aceite por cada culata, así como dos bombas de aspiración en el cárter del cigüeñal se ocupan de que el aceite retorne de forma rápida, completa y eficiente al depósito externo de aceite motor. Junto con la bomba de presión regulada electrónicamente, para el motor esto implica una alimentación de aceite fiable del mecanismo del cigüeñal y de las dos bancadas de cilindros.

El nuevo 911 GT3 está cargado de fábrica con el aceite sintético integral de alto rendimiento Mobil 1. Sus excelentes propiedades lubricantes aseguran un arran-

que en frío muy fiable, incluso a las más bajas temperaturas. Y contribuyen en gran medida a la larga durabilidad del motor.



911 GT3: 350 kW (475 CV) a 8.250 rpm, 440 Nm a 6.250 rpm



1. Culata
2. Árbol de levas de admisión
3. Regulador de los árboles de levas VarioCam para las válvulas de admisión y escape
4. Cadena de distribución
5. Muelle de válvula
6. Válvulas de admisión
7. Empujaválvulas
8. Inyector de alta presión (inyección directa de gasolina)
9. Bomba de alta presión (inyección directa de gasolina)
10. Cigüeñal
11. Cilindro con pared de Alusil
12. Pistón de aluminio forjado
13. Bielas forjadas de titanio
14. Sistema de admisión variable
15. Mariposa de resonancia
16. Mariposa de gestión electrónica
17. Compresor de aire acondicionado
18. Bomba de agua
19. Termostato de agua
20. Depósito independiente de aceite motor (lubricación por cárter seco)



Sistema de admisión.

El sistema de admisión variable de plástico, en combinación con el sistema de escape deportivo, proporciona unos eficientes cambios de carga y un elevado caudal de aire.

Al objeto de asegurar unos elevados valores de par motor y de potencia a lo largo de la amplia gama de revoluciones, el nuevo 911 GT3 incorpora, además

de un tubo distribuidor convencional, un tubo de resonancia con sus correspondientes mariposas. Se abre o cierra en función de las revoluciones del motor. Para el llenado óptimo de los cilindros.

Las consecuencias: una curva de par de trazado impresionante, un elevado par motor máximo y una elevada potencia a lo largo de toda la gama de revoluciones.

Sistema de escape deportivo.

El sistema de escape deportivo del nuevo 911 GT3 está compuesto por dos presilenciadores, dos catalizadores y un silenciador final, que termina desembocando en dos salidas de escape centrales. El gran volumen del sistema de escape reduce la contrapresión de escape, lo que redundará en una superior potencia.

La regulación estéreo lambda regula, mediante dos sondas lambda, la composición de los gases individualmente en cada tramo de escape. Otra sonda lambda vigila el proceso de depuración de los contaminantes en los catalizadores.



La historia del deporte del motor se puede escribir a lo largo de sesenta años. O bien en milisegundos.

Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK).

Nosotros escribimos el año 1984. Porsche presentaba el 962. Un motor boxer hexacilíndrico con sobrealimentación turbo y 500 kW (680 CV). Un automóvil deportivo de competición destinado a romper numerosas barreras y a escribir la historia del deporte del motor.

Legendarias hoy en día: las victorias de Le Mans en 1986 y en 1987 conseguidas con una versión C del 962 por los pilotos Derek Bell, Hans-Joachim Stuck y Al Holbert. El secreto del éxito: la caja

de cambios con doble embrague que desde los años sesenta viene desarrollando Porsche constantemente. En el Porsche 962 C posibilita cambios de velocidades extremadamente rápidos que en el deporte del motor se computan en segundos y en las competiciones de 24 horas en minutos.

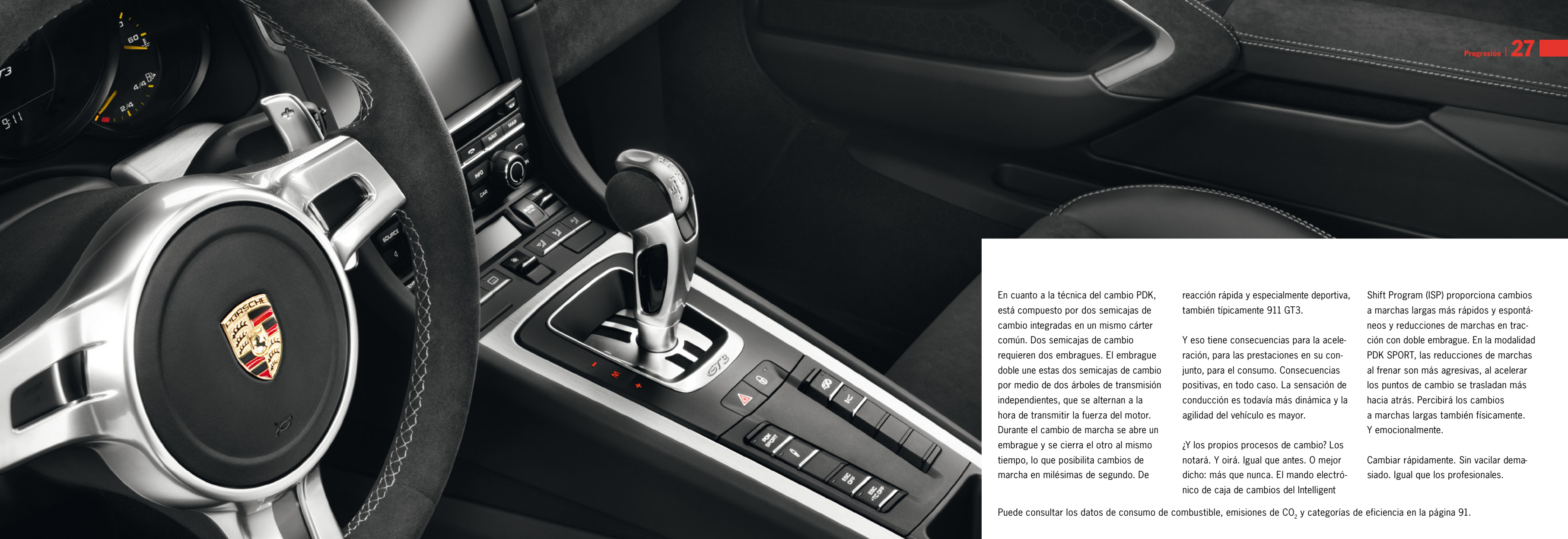
La posterior transferencia del circuito a la producción en serie fue todo un éxito. Hoy en día el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) marca pautas en la carretera: con cambios de marcha en milisegundos y sin interrupción de la fuerza de

tracción, ofreciendo unos mejores valores de aceleración y un menor consumo.

Pero con ello nuestros ingenieros no se dieron aún por satisfechos. Al menos no en lo relacionado con el desarrollo del nuevo 911 GT3. Así que ampliaron la zona límite una vez más. Su objetivo: una transmisión con desmultiplicaciones cortas específicas para el 911 GT3 y con recorridos de cambio acortados en un 50% en las levas de cambio, que son todavía más apetitosos y más dinámicos. El resultado, un cambio PDK perfectamente armonizado con el motor de

3,8 litros. Instalado por primera vez en un 911 GT3: y ya de serie.

Con siete velocidades orientadas hacia las prestaciones y con una séptima velocidad con desmultiplicación deportiva y concebida para alcanzar la máxima velocidad. En la palanca selectora específica del 911 GT3 el sentido de cambio manual está orientado de forma análoga a los coches de competición del deporte del motor: hacia atrás cambio a marchas largas, hacia delante reducción de marchas.



En cuanto a la técnica del cambio PDK, está compuesto por dos semicajas de cambio integradas en un mismo cárter común. Dos semicajas de cambio requieren dos embragues. El embrague doble une estas dos semicajas de cambio por medio de dos árboles de transmisión independientes, que se alternan a la hora de transmitir la fuerza del motor. Durante el cambio de marcha se abre un embrague y se cierra el otro al mismo tiempo, lo que posibilita cambios de marcha en milésimas de segundo. De

reacción rápida y especialmente deportiva, también típicamente 911 GT3.

Y eso tiene consecuencias para la aceleración, para las prestaciones en su conjunto, para el consumo. Consecuencias positivas, en todo caso. La sensación de conducción es todavía más dinámica y la agilidad del vehículo es mayor.

¿Y los propios procesos de cambio? Los notará. Y oirá. Igual que antes. O mejor dicho: más que nunca. El mando electrónico de caja de cambios del Intelligent

Shift Program (ISP) proporciona cambios a marchas largas más rápidos y espontáneos y reducciones de marchas en tracción con doble embrague. En la modalidad PDK SPORT, las reducciones de marchas al frenar son más agresivas, al acelerar los puntos de cambio se trasladan más hacia atrás. Percibirá los cambios a marchas largas también físicamente. Y emocionalmente.

Cambiar rápidamente. Sin vacilar demasiado. Igual que los profesionales.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 91.

TRAZADA IDEAL



**Actuar, no reaccionar. Estar ahí, no llegar. Inmediatamente, no enseguida.
La zona límite no perdona las vacilaciones.**

Chasis.

El chasis del nuevo 911 GT3 está concebido para responder a las elevadas exigencias del deporte del motor. Y por eso es extremadamente deportivo también en la vida cotidiana. Es 30 mm más bajo que el 911 Carrera. Así, el nuevo 911 GT3 ofrece, en combinación con elementos del chasis específicamente adaptados, una extraordinaria agilidad, una elevada seguridad de conducción y un comportamiento estable en conducción, especialmente en curvas. En el eje delantero se emplean brazos de suspensión McPherson con ruedas independientes guiados con precisión por

brazos longitudinales y transversales. El eje trasero es un sistema multibrazo con bastidor auxiliar de concepto LSA (ligero, estable, ágil). Tanto la altura, como la convergencia y la caída, así como las barras estabilizadoras del chasis son adaptables individualmente para la utilización del vehículo en el circuito de competición. Unas articulaciones de rótula adicionales en los ejes delantero y trasero permiten la unión especialmente rígida del chasis a la carrocería.

Un sistema elevador de carácter opcional en el eje delantero eleva 30 mm la parte

delantera del vehículo, hasta una velocidad de aprox. 50 km/h. Reduce el riesgo de encallar el vehículo en bordillos, rampas o entradas de garaje.

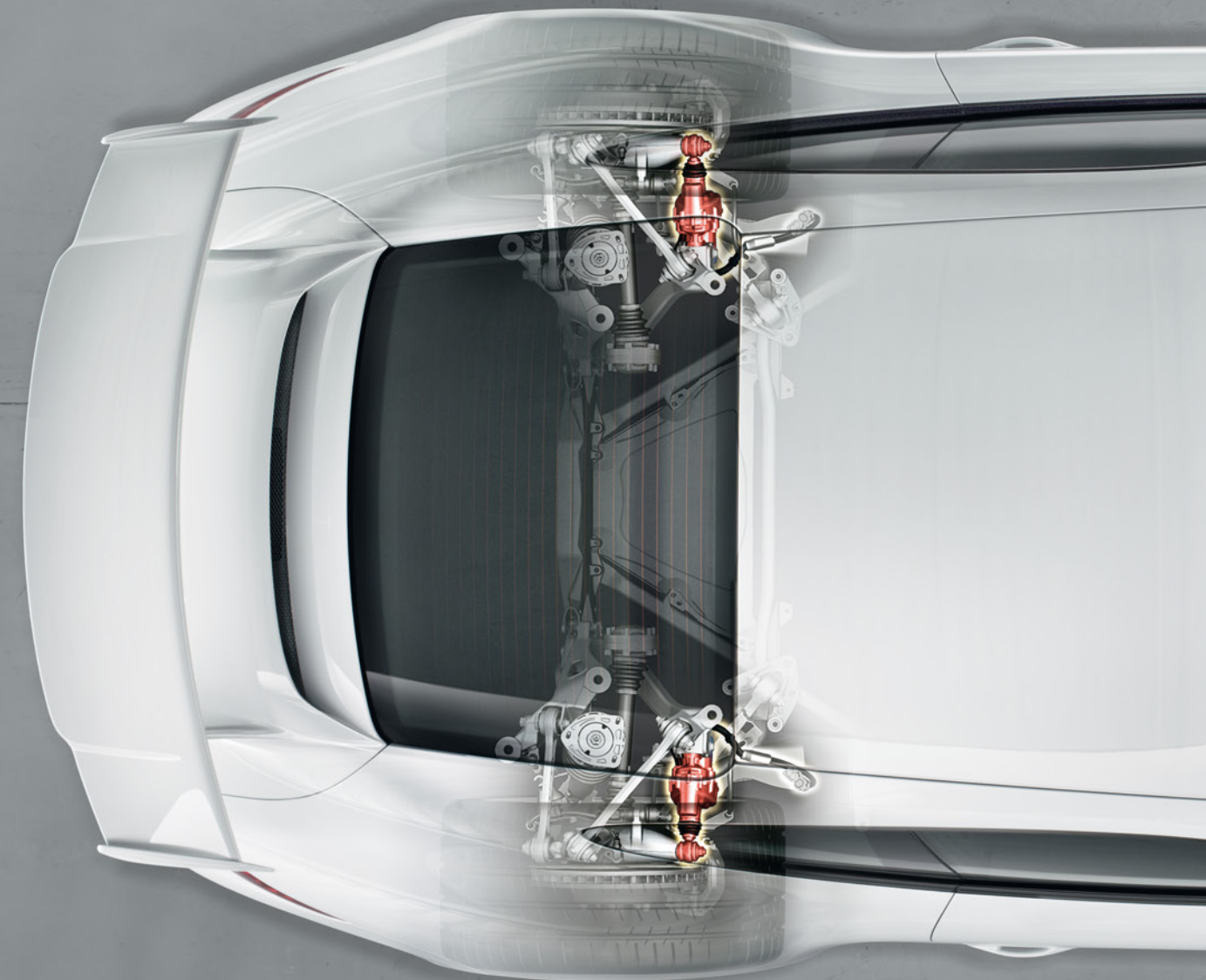
Ruedas traseras autodireccionables.

Un sistema electromecánico de ajuste en cada rueda trasera posibilita diferentes ángulos de viraje, dependiendo de las respectivas circunstancias de conducción y de giro, así como de la velocidad de marcha.

Ventajas en la vida diaria: a bajas velocidades el sistema vira las ruedas traseras

en sentido contrario al que viran las ruedas delanteras. Esto permite el acortamiento virtual de la batalla. La circunferencia de giro se reduce y se facilita la maniobra de aparcamiento.

Ventaja en estilo de conducción deportiva: a elevadas velocidades el sistema vira las ruedas traseras en la misma dirección en la que viran las ruedas delanteras. La estabilidad de marcha se incrementa debido al alargamiento virtual de la batalla. Y la mayor agilidad se debe al viraje simultáneo de las ruedas delanteras y las traseras.





Apoyos dinámicos del motor.

Quien en la zona límite se limita solo a reaccionar ha perdido ya de antemano. En estilo de conducción dinámica se trata precisamente de no subestimar las indómitas fuerzas de la física, y de aprovecharlas convenientemente. En el sentido de la dinámica de conducción. Nosotros lo hacemos con los apoyos dinámicos del motor.

El sistema regulado electrónicamente minimiza las oscilaciones y vibraciones perceptibles de toda la cadena cinemática,

en particular, del motor. Y combina las ventajas de los apoyos duros y blandos del motor.

La suspensión dura del motor es óptima desde el punto de vista de la dinámica de conducción, ya que logra la máxima precisión en el comportamiento en circulación. Por el contrario, los apoyos blandos del motor minimizan las oscilaciones y las vibraciones. Ello incrementa el confort sobre firmes irregulares, aunque lo hace en detrimento de la dinámica de conducción.

Nuestros ingenieros han resuelto este problema, adaptando la dureza y la característica de amortiguación de los apoyos del motor al estilo de conducción y a la naturaleza de la calzada. De ello se ocupan un líquido con propiedades magnéticas y un campo electromagnético.

En los cambios de carga y en curvas rápidas el comportamiento en circulación se vuelve notablemente más estable. Además, los apoyos dinámicos del motor reducen las vibraciones verticales del

motor al acelerar a plena carga. El resultado, una superior y más uniforme fuerza de propulsión en el eje trasero, una tracción superior y una mejor aceleración. Y, con un estilo de conducción moderado, el confort de marcha aumenta gracias a la configuración más blanda de los apoyos dinámicos del motor.

Una cosa es adentrarse en la zona límite. Y otra muy distinta mantenerse en ella.



Ruedas y neumáticos.

Veinte pulgadas en lugar de las diecinueve del modelo anterior. Otra mejora de la dinámica de conducción que le aproxima aún más a la zona límite deportiva. Las llantas son de color Platino y están realizadas en aleación ligera forjada.

La fijación central con anagrama «GT3» es típica de la competición del motor. Las ventajas respecto de una fijación convencional de cinco tornillos: unas superiores prestaciones debido a la reducida masa en rotación. Y, por supuesto, un cambio de ruedas más rápido. Algo irrenunciable cuando el reloj corre en boxes.

Las dimensiones de los neumáticos: delante 245/35 ZR 20 sobre llantas 9 J x 20, detrás 305/30 ZR 20 sobre llantas 12 J x 20.

Los neumáticos deportivos con homologación de calle proporcionan en el nuevo 911 GT3 el agarre necesario. Sin embargo, debido a la menor profundidad de perfil de los neumáticos existe mayor riesgo de «aquaplaning» sobre mojado.

El sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie en el nuevo 911 GT3 no solo avisa mediante un indicador en el ordenador de a bordo de la

insuficiencia de presión, previniendo así las pérdidas de presión, inapreciables o súbitas, de los neumáticos. Dispone además de una modalidad de competición que tiene en cuenta las relaciones de presión y temperatura de los neumáticos al rodar sobre el circuito y que vigila con precisión la presión de inflado ajustada individualmente. Expresado de otro modo, también el RDK se adapta a su pasión deportiva.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

El reglaje electrónico del sistema de amortiguación regula de forma activa y

continua la dureza de la amortiguación en cada rueda, en función del estilo y la situación de conducción.

El conductor puede elegir entre dos programas de conducción deportiva pulsando simplemente una tecla. La modalidad normal está concebida para la conducción deportiva en carretera y en circuitos sobre mojado. La modalidad deportiva se ha adaptado especialmente para soportar la máxima aceleración transversal y ofrecer la mejor tracción posible en el circuito de competición.



El Porsche Stability Management (PSM).

El PSM es un sistema de regulación automática para la estabilización del vehículo en los márgenes límite de la dinámica de conducción. Además del sistema antibloqueo incluye los sistemas de regulación Electronic Stability Control (ESC) y Traction Control (TC).

Una serie de sensores determinan permanentemente la dirección y velocidad de circulación, la velocidad de giro del eje vertical y la aceleración transversal. A partir de ahí el PSM calcula la dirección efectiva del movimiento. Si se desvía de la trazada deseada por el conductor, inicia procesos de frenado selectivos sobre cada una de las ruedas.

Lo singular del PSM en el nuevo 911 GT3: las intervenciones regulatorias de los sistemas tienen lugar de forma extremadamente sensible y dosificadas con precisión. Además, los sistemas se pueden desconectar por completo en dos etapas. Para disponer de una maniobrabilidad intencionadamente deportiva.

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

El Porsche Torque Vectoring Plus de serie ha sido adaptado especialmente al nuevo 911 GT3. Opera con un bloqueo transversal del eje trasero, regulado electrónicamente y completamente variable. Para su control activo se tienen en cuenta numerosos parámetros de conducción. El resultado, una tracción muy superior

(sobre todo en la zona límite de la dinámica de conducción), un incremento de la dinámica transversal y una estabilidad de marcha notablemente mayor en los cambios de carga en curvas y en los cambios de carril.

Además, el sistema adopta intervenciones de freno selectivas en la rueda trasera derecha o izquierda al circular sobre calzadas de baja adherencia (sobre mojado, por ejemplo). Así, la rueda trasera del lado interior de la curva es frenada con el viraje de la dirección, lo que confiere a la rueda trasera exterior a la curva un par de tracción superior. De este modo se mejora el comportamiento en viraje y la agilidad del vehículo es mayor.

Si se suman ambas cualidades del PTV Plus significa en concreto que disfrutará de diversión a raudales en las curvas. Así que nos alegramos de que haya tantas en el circuito de competición.

RESERVAS





**Conducir al límite.
Pero nunca por encima de él.**

Frenos.

En la zona límite se necesita sobre todo una cosa: reservas. De potencia. Y de seguridad. Y eso solo es posible con una tecnología acreditada en la competición del motor con la que el conductor siempre pueda contar. Solo así se pueden crear nuevos espacios de juego. Especialmente en la zona roja.

Por eso, el nuevo 911 GT3 dispone de un sistema de frenos especialmente potente y, al mismo tiempo, de bajo peso, con

servofreno especialmente adaptado. Las mordazas de freno de aluminio de 6 émbolos del eje delantero y las mordazas de freno de aluminio de 4 émbolos en el eje trasero están realizadas en arquitectura monobloque y son de color rojo. Para una mayor resistencia a la deformación y un excelente punto de contacto, incluso en condiciones de máxima sollicitación.

Es más, en el nuevo 911 GT3, el dimensionado de los frenos ha aumentado al ritmo de la capacidad de aceleración.

Es decir, los discos de freno tienen ahora un diámetro de 380 mm tanto en el eje delantero como en el trasero. Gracias a su estructura de dos piezas con discos de freno de fundición gris y tambores de aluminio, su peso es menor y, por tanto, también el de las masas no suspendidas y en rotación. Están perforados y auto-ventilados, para una elevada potencia de freno también en condiciones meteorológicas adversas. O para responder a los grandes desafíos deportivos.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Porsche es sinónimo de deporte de motor, desde los inicios. Ya desde 1948 apuramos en el circuito de competición los márgenes límite de la dinámica de conducción. Trasladamos los conocimientos allí obtenidos directamente a la carretera. Por ejemplo, con el sistema opcional de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). En muchas series de competición ha soportado las máximas exigencias. Por ejemplo, en los vehículos de la Porsche Mobil 1 Supercup.

Pero nuestro estilo no pasa por dormarnos en los laureles. Por eso, también en los discos cerámicos PCCB hemos adaptado el dimensionado de los frenos al abanico

de prestaciones del nuevo 911 GT3. Los discos de freno cerámicos perforados tienen ahora un diámetro de 410 mm delante y de 390 mm detrás, para ofrecer una superior potencia de freno.

La utilización de mordazas de freno de aluminio de seis émbolos en arquitectura monobloque en el eje delantero y unas mordazas de freno de cuatro émbolos en arquitectura monobloque en el trasero, todas de color amarillo, proporciona una elevada y, sobre todo, constante presión de freno en la deceleración.

En particular, al ser sometidos a una intensa solicitud, se alcanzan las condiciones óptimas para una corta distancia de frenado. Además, incrementa la seguridad en las frenadas a alta velocidad

gracias a la gran resistencia a la fatiga del sistema de frenos PCCB.

La ventaja decisiva del sistema de frenos cerámicos radica en el peso extremadamente ligero de los discos de freno, aproximadamente un 50% inferior al de los discos de fundición gris de diseño y dimensiones equiparables. Un factor que no solo repercute positivamente en las prestaciones y el consumo, ya que reduce fundamentalmente las masas no suspendidas y en rotación.

En consecuencia, se logra un mejor agarre y un mayor confort de marcha y rodadura, sobre todo por carreteras de firme irregular. Y más agilidad, así como una maniobrabilidad de nuevo mejorada.

El desgaste de los discos de freno y, particularmente, de las pastillas de freno (al margen del tipo que sean) se incrementa notablemente de forma natural al utilizar el vehículo sobre circuitos o al forzar su uso en conducción. De modo análogo a los frenos de fundición gris de altas prestaciones, tras un intensivo fin de semana en el circuito será preciso realizar una revisión técnica profesional y proceder, en su caso, a la sustitución de los componentes desgastados.

Airbag de conductor y acompañante.

La tecnología de airbags es avanzada: con airbags de gran tamaño para conductor y acompañante que, dependiendo de la gravedad y el tipo de accidente (por ej., frontal o diagonal por la parte delantera), se detonan oportunamente en dos etapas.

Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

El POSIP de serie está compuesto por las barras de protección lateral en las puertas y dos airbags laterales en cada lado: en los flancos de los asientos hay integrado un airbag torácico, en los paneles de puerta un airbag craneal que se despliega de abajo hacia arriba desde el panel de la puerta.

Otras características de seguridad son los reposacabezas integrados en los respaldos, la columna de dirección de seguridad, los cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje con pretensores y limitadores de la fuerza de tensado, así como las estructuras con propiedades de absorción de impactos del salpicadero.

**Paquete Clubsport.**

Siempre al límite, raras veces por debajo. Estar bajo tensión, pero sin sentirse tenso. Los márgenes límite de la dinámica de conducción siguen sus propias reglas. Exige la puesta en práctica de grandes habilidades al volante. Y la resistencia del material ha de encontrarse a la misma altura. Especialmente encajador es el paquete Clubsport, disponible opcionalmente sin sobreprecio, para disfrutar de

una protección adicional en el circuito de competición. La base ideal para desenvolverse en condiciones deportivas extremas.

El paquete Clubsport está compuesto por una jaula antivuelco atornillada a la carrocería en la parte posterior detrás de los asientos delanteros, un cinturón adjunto de seis puntos de anclaje en color rojo para el lado del conductor, un extintor

adjunto con su soporte y una preinstalación para el interruptor general de batería. Puede adquirirlo por separado en el departamento de automovilismo de competición de Porsche, del mismo modo que el arco delantero de la jaula para los eventos de automovilismo de competición.







**Concebido para la zona de alta velocidad sobre el asfalto.
Y su cabeza.**

Interior.

En el nuevo 911 GT3 el automóvil deportivo se adapta a la perfección a su conductor. Ser humano y máquina se transforman en una sola unidad. Es lo ideal, porque en el circuito de competición suele disponerse de tan solo unas centésimas para adoptar la decisión correcta. Acelerar o frenar. Pasar por la izquierda o por la derecha. Repostar o esperar una vuelta más.

También en el puesto de conducción la velocidad es decisiva: el conductor necesita información fácilmente legible y una gran ergonomía en el interior, para poder

desenvolverse con mayor rapidez aún en el interior del vehículo.

Exigencia cumplida: con una consola central ascendente que facilita el recorrido directo de la mano entre el volante y la palanca selectora. Con levas de cambio ergonómicas en el volante. Con elementos de mando al alcance de la mano y en los que se descartan todo tipo de juegos malabares. Pero que sobre el circuito abren nuevas posibilidades. No en vano se alojan bajo el capó más de 30.000 victorias en competición.

Instrumentos.

Precisión sin caer en la extravagancia. Purista, no a la moda. Los cinco instrumentos circulares integrados en el puesto de conducción indican el camino a la manera Porsche. En el centro, el cuentarrevoluciones. La esfera es de color titanio y lleva el anagrama «GT3». El indicador de cambio ayuda a optimizar la aceleración.

Instalada por primera vez en un 911 GT3: el cuadro de instrumentos con pantalla TFT a color de 4,6 pulgadas y alta resolución. Proporciona al conductor datos

del ordenador de a bordo como, por ejemplo, velocidad y consumo promedios, autonomía restante y temperatura exterior. También puede acceder a los datos del sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie, así como a los del cronómetro del paquete opcional Sport Chrono. Además, le informa sobre la configuración de comunicación y de audio o representa el mapa del sistema de navegación opcional. Por supuesto, solo para el supuesto de que en alguna ocasión salga del circuito de competición.

Materiales del interior.

Tenacidad, resistencia e inquebrantabilidad. Tradicionales virtudes deportivas en cuanto a materiales (predominan el Alcántara, el cuero y las piezas de interior en plata galvanizada, así como aluminio pulido). Pauta: los materiales han de ser prácticos. Y de alta calidad. Que tienen tacto a competición del motor es algo que asumimos.

El Alcántara tiene un tacto inmejorable, es lavable y es fácil de cuidar. Por eso lo encontrará en todas aquellas partes en las que hay contacto directo: en el aro del volante y en la palanca selectora. Además en los tiradores de puerta, en el reposabrazos de los paneles de puerta y en la tapa del compartimento de la consola central. También el techo interior

y el revestimiento del montante C están acabados en Alcántara.

Volante.

Cambiar como en la competición del motor: el volante GT3 SportDesign con levas de cambio. En el nuevo 911 GT3 se han acortado los recorridos de cambio de las levas en un 50 % adicional. Los procesos de cambio se han vuelto más directos y precisos.

El volante GT3 SportDesign es ajustable hasta 40 mm en profundidad y en altura, respectivamente. El aro del volante en Alcántara Negro tiene buen tacto y se mantiene firme entre las manos incluso en estilo de conducción deportiva. Su característica adicional: la marca de las 12 horas.

Asientos deportivos Plus.

De serie en el nuevo 911 GT3: los asientos deportivos Plus con flancos laterales sobrelevados, regulación eléctrica del respaldo y de la altura del asiento, así como regulación longitudinal mecánica. Los flancos están tapizados en cuero, las bandas centrales de los asientos se han conservado en Alcántara Negro. Bordado en los reposacabezas: el anagrama «GT3».

Los flancos de la banqueta de asiento y del respaldo están acolchados de forma más deportiva y dura y ofrecen una excelente sujeción lateral. El casco del respaldo está acabado en color Gris Plata.

Asientos deportivos envolventes.*

Opcional: Los nuevos asientos deportivos envolventes, con respaldos abatibles, airbag torácico integrado y ajuste longitudinal manual para conductor y acompañante son opcionales.

El casco del asiento es de plástico con refuerzos de fibra de vidrio y fibra de carbono, con una superficie de carbono. Los puntos de rotación del respaldo están situados muy altos en los flancos, lo que permite una excelente sujeción lateral también en la zona de la pelvis. La tapicería de serie es de cuero Negro, con una banda central de Alcántara. Los reposacabezas llevan bordado el anagrama «GT3».

* En combinación con los asientos deportivos envolventes no deben utilizarse sistemas de retención para niños.

Asientos deportivos Plus adaptables.

Combinan deporte y confort, vida cotidiana y circuito: los asientos deportivos Plus disponibles opcionalmente con flancos de cuero, banda central en Alcántara Negro y anagrama «GT3» bordado en los reposacabezas. Con el ajuste eléctrico de 18 posiciones los asientos se adaptan de forma óptima a sus necesidades en relación con la altura del asiento, la inclinación del asiento y del respaldo, la altura de la superficie del asiento, el ajuste longitudinal y el apoyo lumbar de cuatro posiciones. Además, los flancos de los asientos y de los respaldos también son regulables por separado. Para una sujeción lateral a medida en tramos de curva, así como un mayor confort en los viajes de larga distancia.

1 Asiento deportivo envolvente
2 Asiento deportivo Plus
3 Asiento deportivo Plus adaptable





Sistema de audio CDR.

El sistema de audio CDR de serie posee una pantalla a color de siete pulgadas que puede manejar como una pantalla táctil, con la que puede gestionar de forma rápida y sencilla los menús y funciones más importantes.

El equipo de radio-CD integrado es compatible con el formato MP3 y dispone de un doble sintonizador de FM con función RDS, 30 posiciones de memoria, autostore dinámico y una regulación automática del volumen en función de la velocidad. De ofrecer un excelente sonido se ocupan cuatro altavoces y un amplificador integrado con una potencia de 2 x 25 vatios.

En la guantera hay integrada de serie una interfaz AUX universal (para reproductores MP3 apropiados, por ejemplo).

Sound Package Plus.

Para la banda sonora en el circuito de competición: el Sound Package Plus, disponible opcionalmente. Un amplificador independiente con 235 vatios de potencia total proporciona, en combinación con nueve altavoces, una experiencia acústica perfectamente adaptada al interior del habitáculo.

Los ajustes para la configuración acústica se adoptan con el sistema de audio CDR o por medio del CDR Plus o Porsche Communication Management (PCM) de carácter opcional.

Sistema de audio CDR Plus.

Tuning – para la zona acústica límite: el sistema de audio CDR Plus disponible opcionalmente con 235 vatios y nueve altavoces. Todas las funciones se pueden manejar mediante la pantalla táctil TFT WVGA de siete pulgadas y alta resolución.

La radio con doble sintonizador recibe tanto la señal digital como la analógica, y busca siempre la recepción ideal. El reproductor sencillo de discos CD/DVD reproduce, además de discos CD de audio, también música en formato MP3. Las fuentes externas de audio se pueden conectar a través de la interfaz AUX de serie. Se maneja a través del terminal conectado. Los lápices de memoria USB, reproductores de MP3, dispositivos iPod®

o iPhone® se pueden conectar directamente a través de una conexión USB. Tendrá inmediatamente a su disposición su colección de música, sus podcast o sus audiolibros. Gracias a la representación en Cover-Art están organizados de forma sinóptica.



Porsche Communication Management (PCM), incl. módulo de navegación.

Es la unidad de mando centralizada para los sistemas de audio, navegación y comunicación: el opcional Porsche Communication Management (PCM). La característica principal es la gran pantalla táctil de 7 pulgadas y manejo intuitivo.

La radio tiene cuarenta y dos posiciones de memoria, y un doble sintonizador de FM con función RDS-Diversity. El reproductor de CD/DVD de audio reproduce música de discos CD y DVD de audio y es compatible con el formato MP3. Con la interfaz universal de audio (USB) de la guantera puede conectar su iPod® o cualquier otra fuente discrecional de audio.

Además, mediante la conexión USB puede descargarse los datos del indicador de rendimiento del paquete Sport Chrono. Y también puede transferir hasta 10.000 temas en formato MP3 al disco duro interno (el denominado Jukebox) del PCM, y reproducirlos desde allí.

El módulo de navegación del PCM con disco duro de alta velocidad le permite escoger entre la vista cartográfica perspectivista y la bidimensional. En algunas áreas también es posible la representación en 3D del entorno. El módulo de navegación ofrece además el cálculo dinámico de la ruta hacia el destino teniendo en cuenta los mensajes de tráfico oficiales, así como los sensores adicionales de flujo de tráfico (TMC Pro).

Paquete Sport Chrono.

El instrumento de precisión en la zona límite: el opcional Sport Chrono Paket. Incluye un cronómetro en el salpicadero, con visualización analógica y digital, que se maneja mediante la palanca conmutadora del ordenador de a bordo y que muestra analógicamente las horas, minutos y segundos cronometrados. Los segundos, así como las décimas y centésimas de segundo, aparecen en la pantalla y, paralelamente, en un indicador digital del cuadro de instrumentos.

El paquete Sport Chrono en combinación el Porsche Communication Management (PCM) se amplía con la visualización, memorización y evaluación de los tiempos por vuelta registrados, así como del indicador de rendimiento.

De esta manera, el conductor puede mantenerse informado sobre el tiempo y la distancia recorrida en la vuelta actual, así como sobre el número de vueltas acumulado y los respectivos tiempos alcanzados. Además se visualizan la vuelta rápida y la autonomía restante. Se pueden registrar tramos discrecionales, así como definir tramos de referencia. Porque la zona límite no se amplía en un solo día.



PORSCHE
GT3

S-GT 9911

MANLEN BOXES

Para todos aquellos que a las 7 : 30 no piensan en el primer tren hacia Londres. Sino en tiempo por vuelta en Eifel.

El automovilismo de competición.

Luchar por cada centésima de segundo apelando a una experiencia de más de sesenta años, eso es automovilismo de competición Porsche. Nuestro estímulo: todos aquellos que nos hacen avanzar aportando auténtica pasión y conocimientos técnicos especializados, desde los pilotos a los ingenieros. En todos los circuitos de competición del mundo. Que comparten un sueño común, que se viene materializando y experimentando desde hace generaciones: el sueño de Ferry Porsche, es decir, el sueño de un vehículo tan capaz de obtener victorias en compe-

tición como de ofrecer aptitudes para la vida diaria. Y con el que hasta la fecha se han logrado más de 30.000 victorias en competición. Con el Porsche 956, por ejemplo, uno de los coches de competición de mayor éxito de todos los tiempos. Y aquellos otros que llevan en sus entrañas ese mismo potencial, como el 911 GT3 RSR o el 911 GT3 Cup.

Dos máquinas de competición que han triunfado en carreras sobre circuitos de competición y carreras de larga distancia. Cuyos éxitos son equiparables a los de la marca en su conjunto: hasta ahora el

departamento de competición de Porsche ha construido más de 3.000 vehículos de competición, más de mil de los cuales continúan corriendo hoy en día. Toman la salida en eventos deportivos populares y en competiciones de élite, entre otras la competición GT americana o en los más de diecinueve campeonatos de marca, como la Porsche Carrera Cup de Alemania y la Porsche Mobil 1 Supercup. Siempre con nuevas metas, como la participación en las 24 Horas de Le Mans de 2014. Allí tomará la salida un prototipo de nueva construcción, al objeto de dar continuidad a la serie de dieciséis victorias globales en el departamento de Sarthe.

Pero para Porsche cuenta más lo que se gana en experiencia que obtener un puesto en el podio de los ganadores. Lo que se gana en ideas. En visiones. Todos los conocimientos que se extraen del circuito de competición acaban repercutiendo en la producción en serie en forma de principios constructivos y de ensayo. Como ha ocurrido con la sobrealimentación turbo por gases de escape o la caja de cambios de doble embrague (PDK). Esta proximidad entre el circuito y la carretera es única. Permite a cualquier cliente Porsche participar en competiciones, de forma directa o indirecta.





Competición GT.

Los vehículos GT (Gran Turismo) son coches de competición de pura raza, que han de estar basados en automóviles deportivos con homologación de calle y solo pueden estar modificados en aspectos muy concretos. Por esta razón, a principios de los años noventa, Porsche se erigió en impulsor del renacimiento de las competiciones GT internacionales. Desde entonces se ha instaurado una exitosa colaboración con las escuderías de los clientes. Porsche suministra vehículos listos para competir y presta asistencia a las escuderías privadas de forma muy diversa: desarrollo avanzado, servicio de asistencia técnica y participación de pilotos de fábrica. Ya sea en las 24 Horas de Le Mans, en la ALMS, en la International GT Open o en los

campeonatos nacionales GT, las escuderías privadas de Porsche obtienen con regularidad títulos y campeonatos.

Las GT3 Cup Challenges.

El acceso al automovilismo de competición semiprofesional. Las carreras se celebran, entre otros países, en Australia, Brasil, Europa Central, Gran Bretaña, Japón, Escandinavia, Suiza, EE UU, Canadá y Oriente Medio. Estas competiciones se rigen por el reglamento de la Porsche Carrera Cup de Alemania. El requisito para poder participar es disponer de una licencia nacional.

Porsche Carrera Cup.

De ser el campeonato de marca más rápido de Alemania a evento internacional

de primer orden. Las Porsche Carrera Cups apoyan en diversos países acontecimientos destacados del automovilismo de competición de primera categoría, como la DTM o, desde hace poco, también las 24h de Nürburgring. Con una tradición de más de 20 años: junto a las Porsche Carrera Cup de Alemania que se celebraron por primera vez en 1990, entretanto se han consolidado otras siete Porsche Carrera Cups en Francia, Gran Bretaña, Escandinavia, Italia, Japón, Asia y Australia. Con carreras prácticamente cada fin de semana de la temporada de automovilismo de competición. Y con una lucha apasionante incluso por las más pequeñas distancias: Jóvenes audaces se batan con viejos zorros, pilotos amateur se miden con profesionales, rookies con pilotos privados.

Porsche Mobil 1 Supercup.

Desde 1993 la Porsche Mobil 1 Supercup forma parte del Campeonato del Mundo de Fórmula Uno de la FIA, como única serie de competición Gran Turismo. Los eventos tienen lugar principalmente en el contexto del Grand-Prix europeo. La distancia de competición ronda los 70 kilómetros. Y los pilotos lo dan todo en cada metro, tanto los más experimentados como los prometedores nuevos talentos. Al fin y al cabo, en ciertas circunstancias les aguardan nuevos desafíos: la carrera en la competición GT, por ejemplo.

Puede obtener más información en www.porsche.de/motorsport.



Asesoramiento de los pilotos privados.

Usted recibe el coche de competición directamente del Motorsport departamento de Automovilismo de Competición Porsche. Ya sea del Centro de Desarrollo de Weissach o de la Porsche Motorsports North America, Inc. También en el supuesto de que desee realizar transformaciones en su coche de competición: en Porsche encontrará el interlocutor adecuado, tanto a escala nacional como internacional. Además, se provee de recambios a las escuderías de todo el mundo. Pero esto no es todo: en Porsche también tenemos recambios de competición, kits y accesorios a su disposición. Del mismo modo que si se trata de consultas relacionadas con los reglamentos de competición.

Asistencia en el circuito de competición.

Porsche asiste anualmente a más de 100 carreras en los circuitos de todo el mundo. Los ingenieros de competición de Porsche le asesorarán gustosamente en el ajuste de su coche de competición en el circuito de su elección. Este programa de ajuste comprende modificaciones en los desarrollos de la caja de cambios y en la aerodinámica, así como el reglaje del chasis. Y también puede contar con la asistencia Porsche en el supuesto de que sobrevengan problemas técnicos durante una carrera. En determinadas carreras tendrá incluso mecánicos de Porsche a su disposición. Y en los trailers del servicio de asistencia Porsche también tiene preparadas durante los diversos eventos de competición otras piezas que no están sometidas al desgaste normal.

El servicio de asistencia a los invitados de Automovilismo de Competición Porsche.

Al margen de cuál sea la razón que le ha llevado a los campeonatos de marca, una cosa es segura: disfrutará de una asistencia personal intensiva in situ. En Porsche Hospitality no todo gira en torno a caballos de potencia y resultados de competición actuales. Aquí se trata sobre todo de una cosa: su bienestar. Por eso ofrece Porsche a sus invitados un amplio campo de actividades en torno a la marca Porsche que, naturalmente, incluye un exclusivo programa marco.

Porsche Sport Driving School.

En Porsche no trabajamos únicamente en la evolución del automóvil deportivo. También en la de su piloto. Mover un vehículo por la calle de manera segura no constituye ningún problema. Pero, ¿dominar un automóvil deportivo en las situaciones límite de la dinámica de conducción? Le ayudamos a desarrollar paso a paso su seguridad al volante y a perfeccionar sus habilidades en la conducción.

Bajo la atenta supervisión de los experimentados instructores de Porsche. En su propio vehículo o en un vehículo de la Porsche Sport Driving School. En asfalto y fuera de él. Sobre circuitos de competición internacionales. Sobre hielo o nieve. Le acompañamos desde el principio y le llevamos, si lo desea, por los distintos

niveles de entrenamiento hasta conseguir la licencia para practicar el automovilismo de competición.

Encontrará una información más detallada en el teléfono +49 (0)711 911-23364, o bien en www.porsche.de/sportdrivingschool.

Porsche Sports Cup.

Entretanto, en el año 2013 la Porsche Sports Cup comienza su novena temporada. Seis eventos en cinco circuitos de competición, entre ellos también circuitos conocidos por la Fórmula Uno como Nürburgring, Hockenheimring y el circuito de Spa-Francorchamps. La Porsche Sports Cup ofrece automovilismo de competición y emociones de primera calidad. Dispóngase a disputar y competir en el automo-

vilismo de competición en diferentes series. Desde la prueba de regularidad hasta las carreras de velocidad, podrá participar en la Porsche Sports Cup con su Porsche con homologación de calle o con un vehículo Porsche modificado para la competición deportiva.

Encontrará más información en el teléfono +49 (0)711 911-12359, o bien en www.porchesportcup.de.

Porsche Clubsport.

Aquí los Clubes Porsche privados celebran competiciones individuales y por series en las que los pilotos compiten en diferentes categorías. Creada en 1952, hoy en día existen 640 clubes repartidos por más de 75 países que cuentan con alrededor de 181.000 socios. Y la tendencia

es creciente. De esta forma, la organización de Clubes Porsche se cuenta entre las más grandes y de mayor tradición del mundo.

Puede obtener más información en el número de teléfono: +49 (0)711 911-23252 o bien en www.porsche.de/clubs.







**El auténtico desafío:
no solo ser más rápido, también ser mejor.**

Medio ambiente.

Hablamos de automovilismo de competición. Más concretamente, de nuestra responsabilidad con el futuro del automovilismo de competición. Con tecnología inteligente, ideas no convencionales y potencia optimizada le prestamos la debida atención.

Hablemos ahora de la protección al medio ambiente. Aquí, el enfoque es el mismo. En esta época de cambio climático global, en la que proliferan en particular los debates sobre las emisiones de CO₂, todo constructor de automóviles se plantea la

cuestión de qué respuesta puede ofrecer hoy en día. La nuestra tiene ya una larga tradición. Y se expresa en estos términos: altas prestaciones con una gran eficiencia.

Porsche redujo el consumo de combustible en todas las series actuales en comparación con las anteriores. Incrementando las prestaciones al mismo tiempo. Tal logro se ha conseguido con una propulsión eficiente, arquitectura ligera, aerodinámica optimizada y reducidas pérdidas por fricción de rodadura.

La propia gestión medioambiental aplicada en Weissach pretende garantizar un alto grado de compatibilidad medioambiental. Aquí es donde se afinan los desarrollos desde la perspectiva ecológica. El objetivo: potencia. Pero no en detrimento del medio ambiente.

Consumo y reciclaje.

En Porsche la arquitectura ligera inteligente es algo que forma parte de su ADN desde 1948. Por razones técnicas. Y ecológicas. Y, naturalmente, por razones deportivas. Porque el peso sigue siendo en el automovilismo de competición el

primer factor de éxito. Por eso la arquitectura ligera es el fundamento para unos reducidos valores de consumo sin renunciar a unas extraordinarias prestaciones.

Técnicas, por la elevada proporción de aluminio, magnesio, plásticos y planchas de acero de alta resistencia. Los materiales utilizados han sido seleccionados para soportar las respectivas cargas y son en conjunto esencialmente más ligeros que el acero convencional.

Ecológicas, ya que todas las materias primas son seleccionadas rigurosamente.

Todas las materias primas de aleación ligera poseen un alto grado de reciclabilidad. Todos los componentes de plástico están perfectamente identificados para su posterior reciclado y clasificación. La reducción de las variantes de plásticos amplía aún más esas posibilidades. Los reciclados plásticos son empleados en todas aquellas partes donde cumplen las exigencias técnicas.

En pocas palabras, hoy en día cerca del 95 % del nuevo 911 GT3 puede ser reciclado. Porsche utiliza principalmente esmaltes al agua compatibles con el medio ambiente. Porque la preservación del medio ambiente no comienza en Porsche al final de la vida del vehículo.

Sino desde los comienzos de su diseño y desarrollo.

Depuración de los gases de escape.

El nuevo 911 GT3 cumple holgadamente la rigurosa normativa sobre gases de escape Euro-5 en los países de la UE y LEV II en los EE UU. El balance es ejemplar: los vehículos de Porsche demuestran que incluso los automóviles deportivos de gran potencia pueden alcanzar unos moderados valores de emisión de contaminantes en su categoría. Esto convierte a los nuevos modelos 911 GT3 no solo en los automóviles deportivos más potentes, sino también en uno de los más limpios.

Dos catalizadores y la regulación estéreo lambda, entre otros, se ocupan de ello. Vigila ambas bancadas de cilindros de forma independiente. Dos sondas lambda simétricas regulan la composición de los gases individualmente para cada tramo de escape. Además, otra sonda Lambda en cada bancada de cilindros vigila la transformación de los contaminantes en el catalizador correspondiente.

Combustible.

Todos los modelos Porsche y, por tanto, también los nuevos 911 GT3, están concebidos para combustible con una proporción del 10 % de etanol, para el «E10», por ejemplo. El etanol mejora el balance de CO₂ ya que el biocombustible es obte-

nido a partir de cultivos vegetales renovables que absorben CO₂ de la atmósfera para su crecimiento.

En el sistema de combustible hemos minimizado la emisión de hidrocarburos. El filtro de carbón activo contribuye a ello tanto como el material multicapa del depósito de combustible. Todas las tuberías conductoras de combustible son de material sintético multicapa, acero o aluminio.



CUESTIÓN DE CARÁCTER



La zona límite no ha de ser siempre roja.

Colores.
Puede elegir entre los 4 colores sólidos Negro, Blanco, Rojo Guardia y Amarillo Racing, así como con sobreprecio, 6 colores metalizados y 4 colores especiales. También hay disponible opcionalmente un equipamiento de cuero Negro.

En www.porsche.com podrá anticiparse y dar forma concreta a sus fantasías en cuanto a color o equipamientos adicionales con el Porsche Car Configurator.

Color de serie de interior. Cuero sintético/cuero/esmalte flexible/Alcántara.



Negro

Colores sólidos de exterior.



Blanco



Amarillo Racing



Rojo Guardia



Negro



Colores metalizados de exterior.



Plata Rodio Metalizado



Azul Zafiro Metalizado



Azul Oscuro Metalizado



Caoba Metalizado



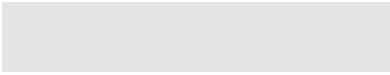
Gris Ágata Metalizado



Negro Basalto Metalizado



Colores especiales de exterior.



Plata GT Metalizado



Oro Lima Metalizado



Rojo Amaranto Metalizado



Marrón Antracita Metalizado





Luces traseras en estética de cristal claro



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Denominación	Núm. I	Página
Exterior.		
Pintura metalizada	○ Código	77
Colores especiales	○ Código	77
Depósito de combustible de 90 l	□ 082	
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○ 603	
Faros LED con PDLS+	○ 602	12
Luces traseras en estética de cristal claro	○ XXG	78
Luna de parabrisas con franja parasol verde	○ 567	
Retrovisores interior y exteriores con dispositivo automático antideslumbrante y sensor de lluvia integrado	○ P13	
Sin denominación de modelo	□ 498	

Chasis.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	○ 450	42
Sistema elevador del eje delantero ¹⁾	○ 474	30
Ruedas Color Platino	●	35
Ruedas Color Platino	○ 346	35

¹⁾ No disponible antes de octubre de 2013.

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial. Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.

Denominación	Núm. I	Página
Interior.		
Paquete Clubsport (jaula antivuelco en la parte trasera, preinstalación de interruptor general de batería; se adjunta: cinturón de seguridad de 6 puntos de anclaje para el lado del conductor, extintor con soporte).	□ 003	45
Cinturón de seguridad de 6 puntos de anclaje para el lado del acompañante	○ 579	
Cinturones de seguridad en Rojo Guardia	○ XSX	45, 80
HomeLink® (apertura de portón de garaje)	○ 608	
Control de velocidad	○ 454	
Preinstalación del Porsche Vehicle Tracking System (PVTs)	○ 674	
Paquete de iluminación de diseño	○ 630	
Asientos deportivos envolventes	○ P03	52
Asientos deportivos Plus adaptables	○ P07	53
Calefacción de asiento	○ 342	
Extintor	○ 509	79
Paquete de fumador	□ 583	
Alfombrillas	○ 810	
Red de equipajes del espacio apoyapiés del acompañante	□ 581	

○ disponible como número I/opción con sobreprecio ● de serie □ opcional, disponible sin sobreprecio



Paquete Clubsport



Equipamiento de cuero con costuras decorativas en Rojo, cinturones de seguridad en Rojo Guardia y otros equipamientos personalizados

Denominación	Núm. l	Página
--------------	--------	--------

Interior en cuero.

Equipamiento de cuero en color Negro	○ Código	80
Equipamiento de cuero con costuras decorativas en Rojo	○ 749	
Volante GT3 SportDesign de cuero liso Negro	□ 840	52

Audio y comunicación.

Sistema de audio CDR ¹⁾	●	55
Sistema de audio CDR Plus ¹⁾	○ P25	55
Porsche Communication Management (PCM), incl. módulo de navegación ^{1), 3)}	○ P23	57
Sound Package Plus	○ 490	
Radio digital ⁴⁾	○ 691	
Preinstalación para teléfono móvil ²⁾	○ 619	
Módulo telefónico ²⁾	○ 666	
Mando por voz ²⁾	○ 671	
Cargador de CD, hasta seis unidades ¹⁾	○ 692	57
Cargador de CD/DVD, hasta seis unidades ¹⁾	○ 693	57
Paquete Sport Chrono	○ 639/640	57

¹⁾ Al reproducir discos CD (CDR) o CD/DVD (CDR Plus, PCM) protegidos contra copia pueden sobrevenir problemas de reproducción no relacionados con la calidad de los aparatos de audio.

²⁾ Preinstalación de telefonía móvil y módulo telefónico en modalidad HFP: El uso de teléfonos móviles en el interior del vehículo puede provocar un incremento de la intensidad de los campos electromagnéticos y, por tanto, implicar una mayor exposición de los pasajeros a la radiación. Si se utiliza un juego adaptador (cradle) se puede reducir la intensidad de campo en el interior del habitáculo del vehículo mediante la conexión a la antena exterior (dependiendo del acoplamiento concreto del juego adaptador para el teléfono móvil). Infórmese en el comercio minorista de accesorios sobre la disponibilidad de un juego adaptador para su teléfono móvil. El uso del módulo telefónico con el PCM vía Bluetooth®, por conexión SAP o con la tarjeta SIM insertada evita la exposición a la radiación, ya que se utiliza en todo caso la antena exterior del vehículo.

³⁾ Puede informarse acerca de la compatibilidad de su terminal en su Centro Porsche Oficial.

⁴⁾ Recepción en función de la disponibilidad local de red.

○ disponible como número l/opción con sobreprecio ● de serie □ opcional, disponible sin sobreprecio



Porsche Exclusive

Un área en el que todavía no hay prácticamente límites.

A través de Porsche Exclusive tiene la posibilidad de seguir refinando aún más su Porsche. Directamente de fábrica.

De forma personalizada y exclusivamente conforme a sus deseos. Tanto estética como técnicamente. Y tanto en el interior como en el exterior. Con materiales nobles. Y en la acostumbrada calidad Porsche. El principio: producción artesanal a medida. En el catálogo Exclusive 911 adjunto o

en www.porsche.de encontrará múltiples posibilidades para ello.

Su Centro Porsche Oficial o el Centro de Atención al Cliente de Zuffenhausen (teléfono +49 (0)711 911-25977) responderán gustosamente todas las preguntas

sobre Porsche Exclusive. Rogamos tenga en cuenta que algunos equipamientos de Porsche Exclusive pueden implicar unos plazos de entrega más largos.

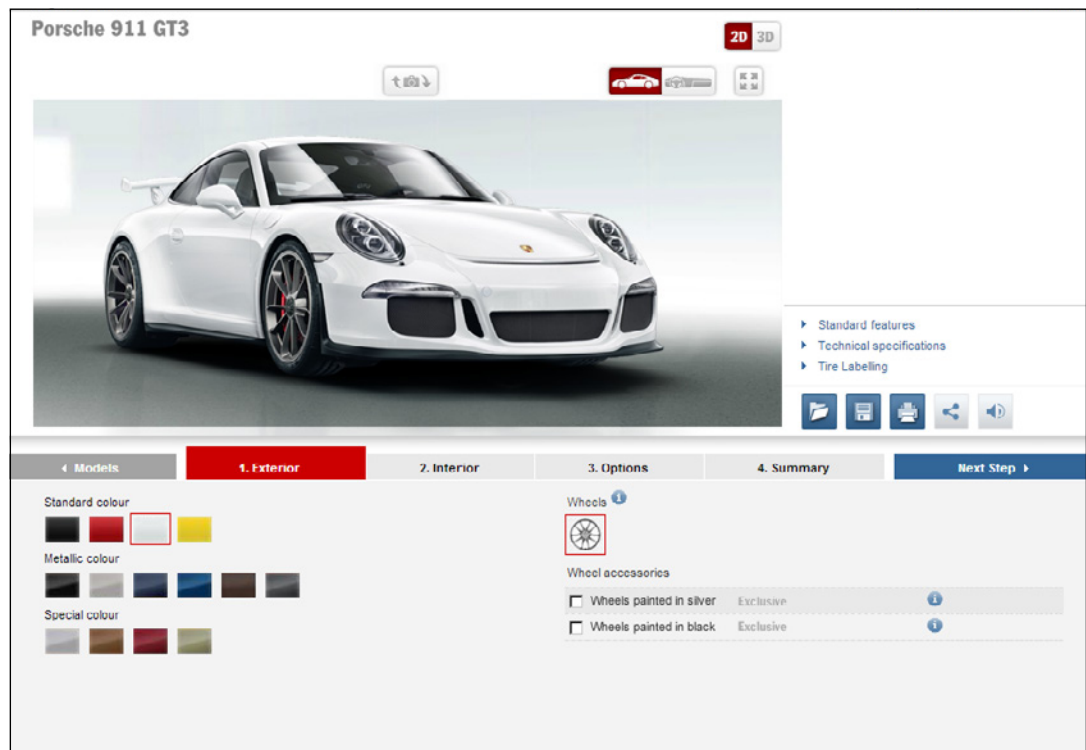
Porsche Car Configurator

Para la zona límite más personal.

Tiene que haber diferentes caminos para adentrarse en la zona límite. Pero existe el 911 GT3, que es el que mejor se adecua a usted y a su personal camino hacia allí. Con el Porsche Car Configurator se puede hacer una idea inmediata del mismo. En su ordenador. Cuatro sencillos pasos son suficientes para componer su Porsche.

De este modo puede seleccionar y deseleccionar de la forma más sencilla las opciones que desee. El precio es calculado en todo momento de forma directa. ¿La estética? Muy atractiva, gracias a la visualización de todos los equipamientos en 3D. De este modo puede contemplar su configuración desde todos los ángulos, así como guardarla e imprimirla directamente.

En www.porsche.com encontrará el Porsche Car Configurator, así como más información acerca de la fascinación de Porsche.



Panorámica



Centro Porsche Oficial

Aquí le asesorarán fiablemente experimentados especialistas, quienes le ofrecerán una gran multiplicidad de servicios, recambios originales, accesorios y complementos de máxima calidad.



Porsche Exclusive

Aquí encontrará muchas sugerencias de cómo refinar de fábrica su Porsche según a sus más personales ideas, ya se trate de cuestiones técnicas o estéticas. O de ambas. A mano en cualquier caso.



Porsche Tequipment

Nuestros accesorios, con los que puede reequipar su Porsche de forma completamente personalizada. Con productos perfectamente armonizados con su Porsche, que cuentan con plena garantía.



Porsche Assistance

Le ofrece un servicio de movilidad de lujo, fiable y exclusivo. Se beneficia del mismo automáticamente al adquirir un vehículo nuevo.



Porsche Financial Services

Atractivas cuotas de leasing, modelos de financiación, seguros o la tarjeta Porsche Card: todos los servicios financieros de Porsche Financial Services GmbH son adecuados al producto, vanguardistas e innovadores.



Driver's Selection by Porsche Design

El programa de productos se caracteriza por su funcionalidad, calidad y diseño, al margen de que se trate de complementos Lifestyle, moda o de equipajes confeccionados especialmente a medida de su Porsche.



Porsche en Internet

Experimente la fascinación Porsche también en Internet en la página www.porsche.com.

Vehículos de re-estreno

Porsche Approved

Para conservar la fiabilidad y el valor del vehículo, garantizamos los máximos estándares de calidad Porsche. Y, de hecho, en todo el mundo. Con el sello de la garantía Porsche Approved.



Porsche Classic

Su socio para piezas originales, bibliografía técnica, venta de recambios y servicios de taller como mantenimiento, reparación y restauración de clásicos Porsche. Información: www.porsche.com/classic



«Christophorus»

Nuestra revista dirigida al cliente, de publicación bimensual. Con novedades, interesantes reportajes y entrevistas en torno a la marca Porsche.



Porsche Driving Experience

1. El Porsche Travel Club

Ofrece experiencias de conducción exclusivas, fascinantes viajes de aventuras e incentivos. En todo el mundo. Más información en +49 (0)711 911-23360. Correo electrónico: info@porschetravelclub.de



2. Porsche Sport Driving School

Aquí podrá mejorar su seguridad al volante en circuitos de competición nacionales e internacionales. Más información en el teléfono +49 (0)711 911-23364. Correo electrónico: sportdrivingschool@porsche.de



Clubes Porsche

Desde 1952 existen 640 Clubes Porsche con un total de 181.000 socios, que divulgan los valores y la fascinación de la marca Porsche. Más información en +49 (0)711 911-23252, o bien en www.porsche.com/clubs.



Museo Porsche

Más 80 vehículos lo conducirán por la impresionante historia de Porsche. Desde los comienzos hasta hoy. Entre ellos, iconos tales como el 356, el 911 y el 917 así como muchas piezas de exposición especiales.



Los nuevos catálogos de Porsche Exclusive, Porsche Tequipment, Driver's Selection by Porsche Design y Porsche Driving Experience se encuentran a su disposición en su Centro Porsche Oficial.



**AMPLIANDO
LÍMITES**



Cuando su auténtico día de trabajo es el domingo.

Conclusión.

Una cosa está ya clara: el nuevo 911 GT3 provocará cambios en sus futuros conductores.

Con unas extraordinarias prestaciones y gracias a su excelente controlabilidad rebasa los límites existentes, los de la cabeza y los del asfalto. Compensa las debilidades y las transforma en puntos

fuertes. Y lo hace adaptándose siempre a las posibilidades individuales del conductor.

Donde antes había solo una curva, aparece ahora la trazada ideal. Lo que antes era el vehículo precedente, se dibuja ahora como la siguiente maniobra de conducción. Donde antes no se podía proseguir se abren de una vez perspectivas completamente nuevas.

Conducir al límite. La vuelta más rápida. Nuevo mejor tiempo personal. La fascinación por el automovilismo deportivo que surge cuando se amplía la propia zona límite.

En el nuevo 911 GT3.

Motor	
Número de cilindros	6
Cilindrada	3.799 cm³
Potencia (DIN) a un régimen de	350 kW (475 CV) 8.250 rpm
Par motor máx a un régimen de	440 Nm 6.250 rpm
Formación de mezcla	inyección directa de gasolina (Direct Fuel Injection, DFI)

Transmisión	
Tracción	trasera
Caja de cambios velocidades	cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de 7

Chasis	
Eje delantero	Eje de columnas de suspensión McPherson
Eje trasero	Eje trasero multibrazo LSA
Dirección	Desmultiplicación variable, servodirección electromecánica
Circunferencia de giro	11,1 m
Sistema de frenos	Mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en ejecución monobloque delante y mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en ejecución monobloque detrás, discos de freno de material compuesto, autoventilados y perforados

Chasis	
Sistema de estabilización del vehículo	Porsche Stability Management (PSM) de dos etapas (ESC OFF, ESC+TC OFF)
Sistema antibloqueo	ABS 8.0 (integrado en PSM)
Ruedas	Del.: 9 J x 20 ET 55 Tras.: 12 J x 20 ET 47
Neumáticos	Del.: 245/35 ZR 20 (neumáticos deportivos) Tras.: 305/30 ZR 20 (neumáticos deportivos)

Pesos	
Tara según DIN	1.430 kg
Según Directiva CE ¹⁾	1.505 kg
Peso máximo autorizado	1.720 kg

Prestaciones	
Velocidad máxima	315 km/h
Aceleración 0–100 km/h	3,5 seg.
Aceleración 0–160 km/h	7,5 seg.
Aceleración 0–200 km/h	11,4 seg.

Consumo/emisiones ²⁾	
Ciclo urbano en l/100 km	18,9
Ciclo extraurbano en l/100 km	8,9
Combinado en l/100 km	12,4
Emisiones de CO ₂ en g/km	289

Categoría de eficiencia ³⁾	
Categoría de eficiencia alemana	G
Categoría de eficiencia suiza	G

Dimensiones/coeficiente aerodinámico	
Longitud	4.545 mm
Anchura (con retrovisores)	1.852 mm (1.978 mm)
Altura	1.269 mm
Batalla	2.457 mm
Capacidad del maletero (VDA)	125 l
Capacidad del depósito (volumen de repostaje)	64 l
Coefficiente aerodinámico	c _w = 0,33

¹⁾ Según la normativa CE, la tara se refiere al vehículo con equipamiento de serie. Los equipamientos especiales incrementan dicho valor. En el valor indicado se han considerado 68 kg por el conductor y 7 kg por el equipaje.

²⁾ Los datos se han determinado con arreglo al método de medición Euro 5 (715/2007/CE, 692/2008/CE y ECE-R 101) en el NCCE (Nuevo Ciclo de Circulación Europeo). Los datos especificados no se refieren a un vehículo en concreto ni forman parte de la oferta, ya que sirven exclusivamente de referencia a efectos comparativos entre los diversos tipos de vehículos. Determinación del consumo basada en el equipamiento de serie. Los equipamientos especiales pueden influir en el consumo y en las prestaciones. El consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de un vehículo no dependen solo de que el vehículo aproveche de forma eficiente el combustible, sino que se ve influido por el estilo de conducción y otros factores. Los actuales modelos Porsche con motor de explosión están concebidos para combustible con una proporción de hasta el 10% de etanol. Puede obtener más información actualizada sobre los vehículos concretos en su Centro Porsche Oficial.

³⁾ Sólo válido en los países mencionados.

Identificación de neumáticos					
Tipo de neumático	Tamaño	Consumo de combustible/ resistencia a la rodadura	Adherencia sobre mojado	Ruido de rodadura externo* Clase	Ruido de rodadura externo (dB)
Neumáticos deportivos (S)	245/35 ZR 20	G	A		69
Neumáticos deportivos (S)	305/30 ZR 20	E	A		72

Por motivos técnicos de logística y producción no es posible el pedido concreto de una determinada marca de neumáticos.

* Ruido de rodadura reducido, Ruido de rodadura moderado, Ruido de rodadura elevado

A		D		N		R	
Aerodinámica	12	Datos técnicos	90	Números personalizados	78	Reciclaje	71
Airbags	43	Depuración de los gases de escape	72			Ruedas traseras autodireccionables	30
Apoyos dinámicos del motor	33	Diseño	12	P		Ruedas	35
Asientos				Panorama	84		
asientos deportivos envolventes	52	F		Pantalla TFT	51	S	
asientos deportivos Plus	52	Frenos	41	Paquete Sport Chrono	57	Seguridad	43
Automovilismo de competición	60			Paquete Clubsport	45	Sistema de admisión	23
		I		Personalización	78	Sistema de audio CDR	55
B		Instrumentos	51	Porsche Active Suspension Management		Sistema de audio CDR Plus	55
Bloqueo transversal del eje trasero	37	Intelligent Shift Program (ISP)	27	(PASM)	35	Sistema de control de presión	
		Interfaz AUX	55	Porsche Car Configurator	83	de neumáticos (RDK)	35
C		Interior	51	Porsche Ceramic Composite Brake		Sistema de escape deportivo	23
Cambio Porsche Doppelkupplung		Inyección directa de gasolina (DFI)	18	(PCCB)	42		
(PDK)	25			Porsche Communication Management		T	
Chasis	30	L		(PCM)	57	Transmisión	25
Colores	76	Lubricación por cárter seco	20	Porsche Exclusive	82		
Combustible	72			Porsche Side Impact Protection System		V	
Conclusión	89	M		(POSIP)	43	VarioCam	20
Consumo	71	Medio ambiente	71	Porsche Stability Management (PSM)	37	Volante	52
		Motor	18	Porsche Torque Vectoring Plus			
				(PTV Plus)	37		

Los modelos de automóvil expuestos responden al equipamiento que se suministra en la República Federal de Alemania. En ocasiones incluyen, por ejemplo, equipamientos personalizados no comprendidos en el volumen de suministro de serie y que implican un cargo adicional. Es posible que, por razones fiscales y legales específicas de cada país, no todos los modelos o equipamientos estén disponibles en todos los países. Infórmese acerca del volumen concreto de equipamiento en su Centro Porsche Oficial o en su importador Porsche. Los datos sobre diseño, volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, peso, consumo de combustible y gastos de mantenimiento responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión (03/13). Nos reservamos el derecho a realizar modificaciones en el diseño, equipamiento y volumen de suministro, así como en las tonalidades de color de los modelos aquí descritos. Salvo error u omisión.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2013.
Todos los textos, imágenes y demás información publicada en este catálogo están amparados por el derecho de propiedad intelectual de Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG.

Su copia o reproducción, así como cualquier otro uso de los mismos requerirá el previo consentimiento por escrito de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La compañía Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG promueve la utilización de papel obtenido de explotaciones forestales sostenibles. El papel de este folleto de venta cuenta con certificación según las estrictas reglas del PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

Porsche, la insignia Porsche, 911, Carrera, PCCB, PCM, PSM, PDK, Tequipment y demás distintivos son marcas registradas de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Printed in Germany
WSLG1401000150 ES/WW

