



PORSCHE



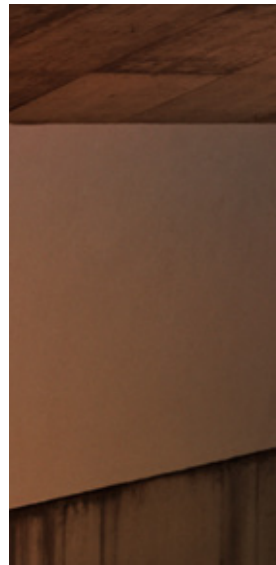
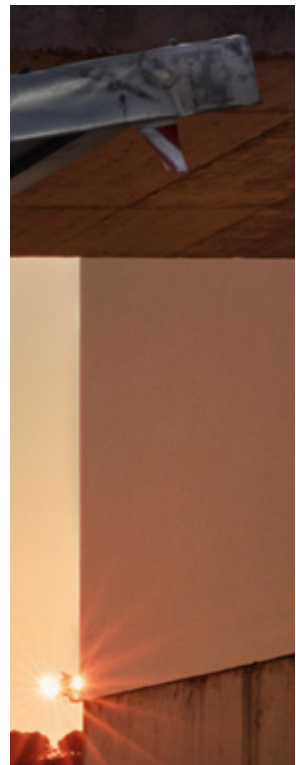
Nuevo 911 GT3 RS

Busca desafíos





GT3 RS



6	Concepto
14	Aerodinámica y diseño
28	Propulsión
42	Chasis
54	Seguridad
62	Interior e Infotainment
78	Automovilismo de competición
86	Conclusión
88	Personalización
108	Datos técnicos
112	Índice

**La vida anhela algunas cosas.
Otras, las pide a gritos.**

Concepto 911 GT3 RS.

Conductores. Aficionados. Amantes del auténtico automovilismo de competición. Estad preparados, el circuito os llama. Más alto que nunca. Y con más intensidad que nunca. ¿Defensa? ¿Rutina? ¡Ni hablar! Pasa al ataque. Os espera el desafío de salir de la zona de confort, aquí fuera, donde habita la fascinación pura: en las chicanes, en las curvas pronunciadas, en las rectas prolongadas.

Venid, si os atrevéis.

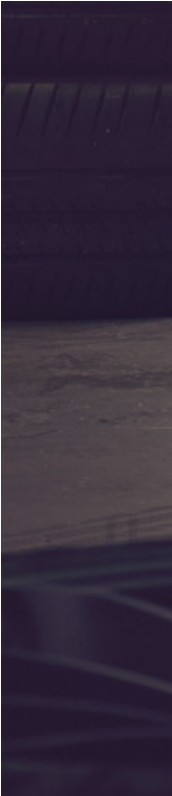
Ante vosotros, un automóvil deportivo de carne y hueso. Impulsado por un potente motor bóxer atmosférico de 6 cilindros, 4,0 litros y una potencia de 383 kW (520 CV).

Su chasis diseñado para el circuito os demostrará lo que significa hacer frente al asfalto. Ojo por ojo. Y vuelta por vuelta. El alerón trasero fijo es un reto evidente para la

batalla, para el adversario, para el viento en contra. Los silenciadores y las salidas de escape en titanio son un signo patente de lo que esconde el nuevo 911 GT3 RS: un sonido auténtico, prestaciones en estado puro y un desafío que ningún verdadero entusiasta de los automóviles deportivos podrá ignorar.

Y ahora, ¿qué? ¿Prefiere retirarse... o luchar?

Nuevo 911 GT3 RS.
Busca desafíos.



Puede consultar los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ en la página 111.

Project Manager.

Andreas Preuninger

«No conozco a **nadie** que no se baje de este vehículo sin una **enorme sonrisa**».



¿Cuál fue para usted el mayor desafío que afrontó a la hora de desarrollar el nuevo 911 GT3 RS?

El predecesor fue la versión RS con más éxito hasta la fecha y por motivos poderosos. Así pues, hacer un automóvil todavía mejor, en un principio, parece una tarea casi imposible. Así que hicimos lo que hacemos siempre: trabajar de forma minuciosa en cada detalle, proponernos metas elevadas y tocar lo imposible. Ponemos todo a prueba, analizamos absolutamente todo y buscamos el potencial de mejora: motor, caja de cambios, chasis, aerodinámica, conceptos de arquitectura ligera. Además, se incluyeron las opiniones de nuestros clientes GT, de manera que pudimos adaptar el vehículo a sus gustos. Por él fluyen las experiencias del automovilismo de competición, pero también ideas innovadoras del automovilismo de alto nivel. Aquí colabora toda la «fábrica de ideas» Weissach.

Mayor rendimiento, más Porsche: ¿cómo se consigue subir el nivel de cada nuevo modelo 911 GT?

Son, sobre todo, las personas las que lo hacen posible. Hablo no solo de los desarrolladores, sino también de los compañeros de producción, que siempre encuentran soluciones para hacer que vehículos como el GT3 RS emerjan de la línea de montaje. Es un desafío para todos nosotros. Pero no queremos que nos saquen de la «Pole Position». Con el 911 Carrera como base, que de por sí tiene

prestaciones cada vez más altas, tecnología en constante desarrollo y nuestra experiencia acumulada en competición, se obtiene como resultado una fórmula del éxito que siempre consigue un «potencial de mejora».

¿Cuánto hay de Porsche Motorsport en el nuevo 911 GT3 RS?

Mucho. El GT3 RS no solo sale de donde se desarrollan nuestros vehículos de competición: el centro de Porsche Motorsport en Flacht. De hecho, gran parte del equipo de desarrollo es responsable de ambos tipos de vehículos. Ese es el motivo de que tengan un gran número de componentes en común, por ejemplo, el GT3 RS y GT3 Cup o GT3 R. La prueba de los vehículos GT para carretera se basan en gran medida en las realizadas para los vehículos de carreras; para el sistema de propulsión, por ejemplo, se realizan pruebas de resistencia que simulan el uso en circuito, lo que implica someterlo a a cargas que, sencillamente, es difícil puedan darse en carretera. Por este motivo la colaboración de nuestros pilotos es esencial.

¿Dónde se encuentra el mayor desafío? ¿En el chasis, en el motor? ¿O en ambos?

Todo es importante. El motor del 911 GT3 RS puede ahora alcanzar 9.000 rpm. El PDK cambia más rápido, el chasis tiene una puesta a punto con aún menos concesiones y es muy similar al del GT2 RS. Se ha mejorado la aerodinámica y los

sistemas de control, incluso se han perfeccionado los neumáticos. Al fin y al cabo, el mayor desafío es conectar las miles y miles de piezas entre sí para que armonicen y sean como una sola.

¿Qué aspecto o detalle es el que más le fascina del nuevo 911 GT3 RS?

La interacción del extremadamente emocional motor atmosférico de alto régimen en combinación con la precisión del nuevo vehículo. Puedes dirigirlo con una precisión milimétrica, vehículo y conductor son solo uno y formas parte de todo el sistema. Y lo más importante: este vehículo es enormemente divertido de conducir. Incluso yo mismo puedo percibirlo tras casi 20 años usando este tipo de vehículos a diario. Cuando no pueda conducir uno durante un par de semanas, literalmente me retiro.

¿En qué circuito preferiría conducir el nuevo 911 GT3 RS?

Me gusta tanto el Nordschleife, que me da miedo. Ningún otro circuito ofrece esa mezcla de emociones.

Desde su perspectiva, ¿cómo podría describirse el nuevo 911 GT3 RS con una sola frase?

La máquina de conducción perfecta y mucho más que solo un automóvil deportivo de altas prestaciones... porque «te habla».



«Es importante que las mejoras no se queden simplemente sobre el papel, sino que puedan medirse claramente y que todos las puedan experimentar».

520 CV

383 kW



470 Nm



312 km/h

**Salidas de escape
en titanio**



Tomas de aire NACA



Adoramos los desafíos.
He aquí la prueba.

Aspectos más destacados.

Concepto de vehículo: automóvil deportivo de altas prestaciones con motor atmosférico de alto régimen, tracción trasera, aerodinámica ajustada para un apoyo máximo, chasis diseñado para el circuito, soportes del motor dinámicos y eje trasero direccional con ajuste deportivo.

Arquitectura ligera: polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) en el capó delantero, las aletas delanteras, el capó trasero y el alerón trasero. Poliuretano ligero en los paragolpes delantero y trasero. Vidrio ligero en las ventanillas laterales y la luneta trasera. Techo de magnesio y salidas de escape de titano.

Aerodinámica y diseño: grandes tomas de aire delanteras con rejillas en color Titanio, spoiler frontal optimizado para el apoyo aerodinámico, dos tomas de aire NACA en el capó delantero para mejorar el flujo de aire hacia los frenos y tomas laterales para el aire de admisión, deflectores en las aletas delanteras, mayor apoyo aerodinámico mediante un alerón trasero fijo.

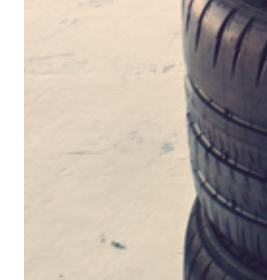
Prestaciones: 4,0 litros de cilindrada, motor bóxer de 6 cilindros, 383 kW (520 CV) de potencia, par motor de 470 Nm, aceleración de 0–100 km/h en 3,2 s, velocidad máxima: 312 km/h.

Transmisión: cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de 7 velocidades con relación cerrada, tiempos de cambio cortos y modo PDK SPORT para cambios de marcha extremadamente dinámicos.

Sonido: sistema de escape con salidas de titanio y el auténtico sonido de un motor bóxer Porsche de pura raza.



Hasta aquí la teoría, ahora la práctica: Escanee el código o visite www.porsche.com/911GT3RS-highlights para ver el vídeo.





Aerodinámica
y diseño

El diseñador del exterior.

Peter Varga



«Un GT3 con un reto».

¿Cuál fue para usted el mayor desafío al desarrollar el nuevo 911 GT3 RS?

Los diseñadores tenemos un compromiso con la estética. Las proporciones deben cuadrar, pero también los detalles, como las llantas, los colores o los materiales. Por supuesto, también es importante comprender la técnica, ya que, en el otro lado están también los ingenieros. Por eso, nos movemos constantemente entre la estética y las prestaciones. Es decir, el automóvil tiene que tener un aspecto magnífico, pero también ofrecer un buen rendimiento. Por otra parte, un modelo GT debe cumplir unas condiciones distintas a las de un modelo de serie. El apoyo aerodinámico es un aspecto mucho más importante que la resistencia al avance. Encontrar el equilibrio perfecto entre la forma y la función es el particular desafío que presenta cualquier modelo GT.

El 911 cambia de forma evolutiva, su diseño es, por así decirlo, «sagrado». ¿Eso hace que su diseño sea más fácil o más difícil?

Lo hace más emocionante. Puesto que siempre queremos llevar lo que tenemos a su máximo. Aunque el diseño del 911 está predeterminado, se dispone de margen suficiente como para hacerlo atractivo. También en el 911 GT3 RS. Eso es lo más fascinante: revisamos cada milímetro cuadrado del vehículo, pero, al final, sigue siendo claramente un 911.

¿Sería posible mejorar aún más las prestaciones si se pudiera modificar el diseño de forma significativa?

Tenemos la suerte de que, en su momento, el 911 siguió un concepto muy meditado que sigue siendo válido en la actualidad. Hoy como entonces, su silueta es muy hermosa y el diseño sigue funcionando a la perfección. También sobre el circuito. Y, junto con el gran spoiler trasero, todo encaja.

¿Cómo consigue armonizar forma y función?

En equipo. Entre los diseñadores y los ingenieros siempre existen ciertos conflictos de intereses. Es lo normal. Pero todos buscamos la optimización. Por suerte, los caminos en Weissach son cortos y las jerarquías, planas. Basta con hacer una llamada para celebrar una reunión rápidamente. En la fase de desarrollo nos reunimos a diario. Más adelante, a menudo incluso cada hora. Así es como podemos acercarnos, paso a paso, a nuestra meta: unir del mejor modo posible la forma y la función.

¿Qué aspecto le gusta más del nuevo 911 GT3 RS?

Por principio, un Porsche tiene un lenguaje de diseño curvo. El enorme y afinado alerón con superficies propias emerge como un fascinante contraste. Un detalle interesante son, además, las tomas de aire del capó delantero.

¿Se refiere a las tomas de aire NACA?

Sí, las aperturas NACA proporcionan la aceleración de aire perfecta. Nuestros ingenieros las querían, sí o sí. Y nosotros dijimos que también son muy atractivas. Buscamos la solución ideal, tanto desde la perspectiva estética como técnica, en el túnel de viento. El automóvil se sometió a prueba, se modificó, se volvió a someter a prueba y volvió a modificar. Un auténtico proceso de ping-pong.

Hablemos un poco acerca del expresivo color «Verde Lizard». ¿Cómo se nos ocurrió?

Este tema tiene una gran importancia para nosotros. En la decisión del color participa incluso la alta directiva. Por lo general, en los modelos GT se usan colores vivos y fuera de lo común.

¿En qué circuito le gustaría buscar desafíos con el nuevo 911 GT3 RS?

Es una pregunta difícil. Después de todo, soy diseñador, no piloto de carreras. Sin embargo, para mí, el 911 GT3 RS es un producto clásico «Made in Germany», de modo que escogería un circuito alemán: el de Nürburg o Hockenheim.

«La estética complementa a las prestaciones.»





**Si la forma sigue a la función,
se tiene que notar en el acelerador.**

Aerodinámica y diseño.

¿Evitar el desafío o afrontarlo? Con el viento en contra ocurre lo mismo que con cualquier desafío. Los mejor es hacerle frente. Sin rodeos. Pero no sin pensar, sino con cabeza.

El particular desafío que presentaba el diseño del nuevo 911 GT3 RS: mantener baja la resistencia al avance y, al mismo tiempo, conseguir un gran apoyo aerodinámico. Para una óptima presión de contacto en los neumáticos, especialmente en curvas. Entonces entra en juego el aire fresco, puesto que el motor y los frenos nunca deben sobrecalentarse, ni siquiera a plena carga.

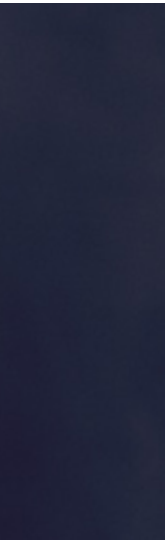
De la refrigeración óptima se ocupan las grandes tomas de aire frontales con rejillas en color Titanio. La toma de aire adicional delante del capó delantero incrementa el flujo hacia el radiador central y, mediante la desviación del flujo, al mismo tiempo aumenta el apoyo aerodinámico en el eje delantero.

El labio de spoiler frontal se ha ampliado con respecto a la generación anterior, lo que incrementa el apoyo aerodinámico. Los faldones laterales también son ahora más anchos, de modo que toda la superficie de los bajos es ahora más amplia; esto también contribuye a aumentar el apoyo.

Las branquias en las aletas delanteras combinan una apariencia impresionante con alto grado de funcionalidad. Estas llamativas láminas negras en los arcos de rueda tienen el efecto de reducir la sobrepresión generada por el giro de las ruedas y, por tanto, mejorar el apoyo aerodinámico del vehículo.

Típico del 911 GT3 RS: dos tomas de aire para el motor, situadas a izquierda y derecha, en las secciones laterales traseras.

Una novedad son las tomas de aire NACA, situadas en el capó delantero de CFRP. Se incorporan para ventilar el sistema de frenos, sin incrementar la resistencia al avance. Su forma fue desarrollada por el National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), el precursor de la agencia espacial NASA. Tecnología del espacio para las máximas prestaciones muy cerca del suelo.



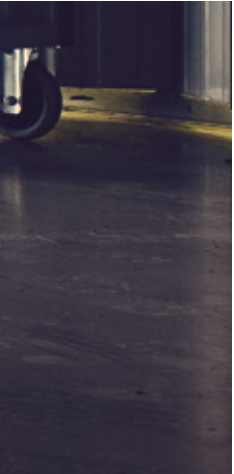


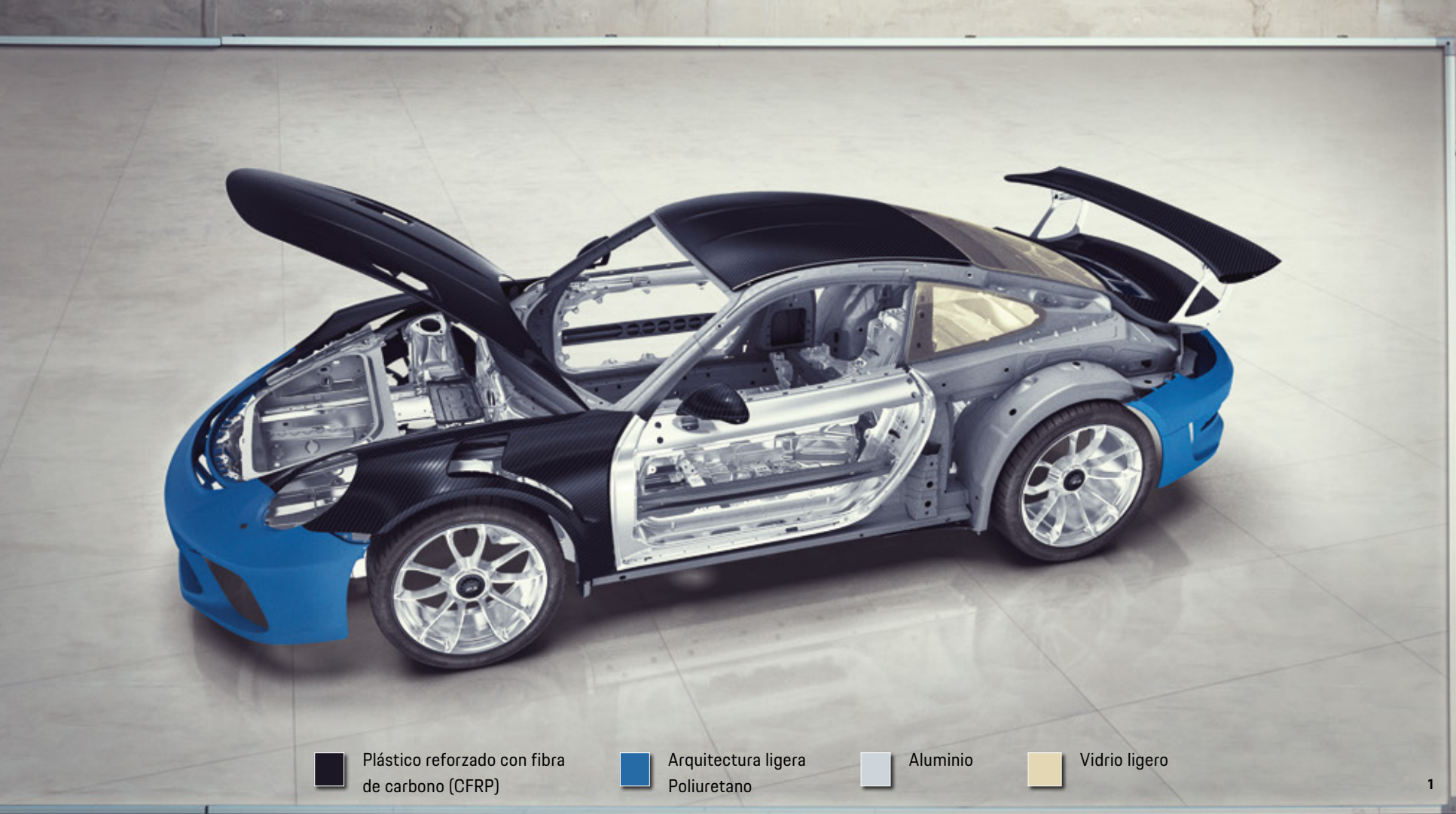
Si solo dispusiéramos de una única palabra para describir el lenguaje formal del nuevo 911 GT3 RS, el adjetivo adecuado sería «imponente». Si no tuviéramos ni siquiera eso, entonces tendríamos que mostrarle la parte trasera para aclarar lo que queremos decir. Puesto que, basada en la ancha carrocería del 911 Turbo, la trasera del «RS» deja bien clara su estampa sobre la carretera: imponente, segura y contundente.

Muy cerca del asfalto encontramos las dos salidas centrales del sistema de escape deportivo. El silenciadores trasero y las salidas de escape están ejecutadas en titanio y son los responsables del característico sonido del 911 GT3 RS.

Los afinados pilotos traseros oscurecidos en tecnología LED subrayan visualmente la ancha complexión del automóvil. El alerón trasero fijo de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) permite obtener un enorme apoyo en el eje trasero y proporciona una elevada estabilidad de marcha, también a máxima velocidad. Los soportes del alerón esmaltados de negro son de aluminio forjado.

En pocas palabras: una aerodinámica óptima para el circuito y, no menos importante, un buen coeficiente aerodinámico para largas rectas. Por tanto, no existen motivos para evitar el desafío. Mejor, vaya al ataque.





**Lo único en él que no es ligero:
el peso de la victoria.**

Arquitectura ligera.

Desafío en los materiales: perder peso para ir más rápido. Y, al mismo tiempo, garantizar una elevada rigidez en la estructura y en las curvas. También por este motivo el nuevo 911 GT3 RS está fabricado en una combinación de aluminio y acero. Esto permite mantener bajo el peso del automóvil. Y el rendimiento, elevado.

La parte frontal es de arquitectura ligera poliuretano con microesferas huecas de vidrio y elementos de fibra de carbono. Este material de alta tecnología no solo es particularmente robusto, también, como su propio nombre indica, es sumamente ligero.

El polímero reforzado con fibra de carbono, o CFRP, se incorpora en el perfilado capó delantero, las aletas delanteras, el capó trasero y, no menos importante, en distintos elementos del interior.

El techo está realizado con magnesio y, al igual que el capó delantero, tiene un perfil específico no solo como un rasgo estético diferenciador sino también para aumentar su rigidez.

La luneta y las ventanillas laterales traseras son de vidrio de composición ligera. El material tiene una ligereza similar al policarbonato pero, frente a este, además de una gran resistencia a los arañazos y la rotura, ofrece también un grado de deformación significativamente menor a velocidades elevadas.

Si se toma la competición en el circuito realmente en serio, también puede prescindir, opcionalmente, del sistema de sonido o de los dos climatizadores automáticos bizona.

En total, todas las medidas de reducción de peso suman una relación peso/potencia de tan solo 3,73 kg/kW (2,75 kg/CV). Un valor que no solo suena bien sobre el papel, sino que se mide en segundos de menos sobre el circuito.

1 911 GT3 RS con paquete Weissach



Ni un gramo de más. Tal y como le corresponde a un deportista de élite.

Paquete Weissach.

Potencia del motor aumentada. Peso reducido. Extraordinarios tiempos por vuelta en todas las pruebas; en realidad, nuestros ingenieros deberían haber podido darse por satisfechos con los avances desde el predecesor del nuevo 911 GT3 RS. En lugar de ello, han afinado aún más el carácter del nuevo 911 GT3 RS. Con el paquete Weissach opcional.

El paquete Weissach es, desde que se ofreció por primera vez en el Porsche 918 Spyder, sinónimo de arquitectura ligera consecuente. Y de la mayor cercanía posible al automovilismo de competición.

El aspecto y la arquitectura ligera forman aquí una síntesis real en la que la atención se centra especialmente en el ahorro de peso. Para ello, el paquete Weissach le permite reducir el peso de su 911 GT3 RS en casi 18 kg adicionales. Así, por ejemplo, las barras estabilizadoras delanteras y traseras, sus bieletas de acoplamiento y el techo están hechos de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP). El Paquete Weissach se puede complementar opcionalmente con llantas de magnesio forjado de color platino. También las llantas son en torno a 11,5 kg más ligeras que las llantas de serie del 911 GT3 RS.

Visualmente, por otra parte, también hay mejoras, con el capó delantero y el techo de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP), con un acabado de carbono visto, y el el imponente anagrama «PORSCHE» en el alerón trasero.



El principio de arquitectura ligera continúa también en el interior. La jaula antivuelco atornillada está fabricada en titanio y es aprox. 12 kg más ligera que la jaula antivuelco de acero del paquete Clubsport.

Cada gramo cuenta; cada detalle, también. Por eso, las levas ultraligeras y el aro del volante están fabricados con polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) en carbono visto. En la búsqueda de otras formas de ahorrar peso, nuestros desarrolladores de vehículos han reducido incluso la alfombrilla.

Dos cosas a las que no queríamos renunciar: el logotipo del paquete Weissach en los reposacabezas y la placa en la moldura del sujetavasos. Ambas obedecen a la única función de expresar nuestro orgullo por el paquete Weissach.



A bright green Porsche GT3 RS is shown from a rear three-quarter view, driving on a racetrack. The car features a large rear wing, black side mirrors, and a license plate that reads 'S RS 382'. The background includes a blue and white striped wall, a red and white striped barrier, and a speed limit sign that says 'SPEED LIMIT 60'. The car is casting a shadow on the track surface.

Propulsión

**El desafío: superarse a sí mismo.
Y a todos los demás.**

Motor.

Una y otra vez, se dice que el potencial de un motor boxér atmosférico de 6 cilindros en la trasera se ha agotado. ¿Y nuestros ingenieros? Sonríen. Y, una y otra vez, demuestran lo contrario.

En el caso del nuevo 911 GT3 RS, puede resumirse así: atmosférico, con 4,0 litros de cilindrada y concepto de alto régimen. La potencia máxima es de 383 kW (520 CV) y, con ello, 20 CV más alta que en el modelo predecesor. El par motor máximo: 470 Nm, es decir, 10 Nm más que el anterior. Hasta 9.000 rpm en el cuentarrevoluciones deja patente a qué nos referimos con concepto de alto régimen.

Así, el nuevo 911 GT3 RS acelera de 0 a 100 km/h en solo 3,2 segundos, con el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK). Su progresión solo finaliza al alcanzar la velocidad máxima de 312 km/h.

Particularmente robusto y de gran potencia, el motor se inspira en el del 911 GT3 Cup. También de la competición procede el principio de alimentación de aceite con depósito independiente, bomba de presión completamente variable y alimentación de aceite adicional a través del cigüeñal.

Otros conceptos desarrollados en competición son las 4 válvulas por cilindro con empujadores y un tren de válvulas rígido. El bloque motor y las culatas son de aluminio, las bielas de titanio forjado y, gracias a VarioCam, la distribución se ajusta de forma precisa al régimen del motor y a la carga.



Puede consultar los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ en la página 111.

Inyección directa de gasolina (DFI).

A la eficiencia del motor y a su potencia contribuye también la inyección directa de gasolina (DFI). Y lo hace con una precisión de milésimas de segundo. Con una presión de hasta 200 bares. Para una formación de la mezcla y una combustión optimizadas en la cámara de combustión.

Concepto de alto régimen.

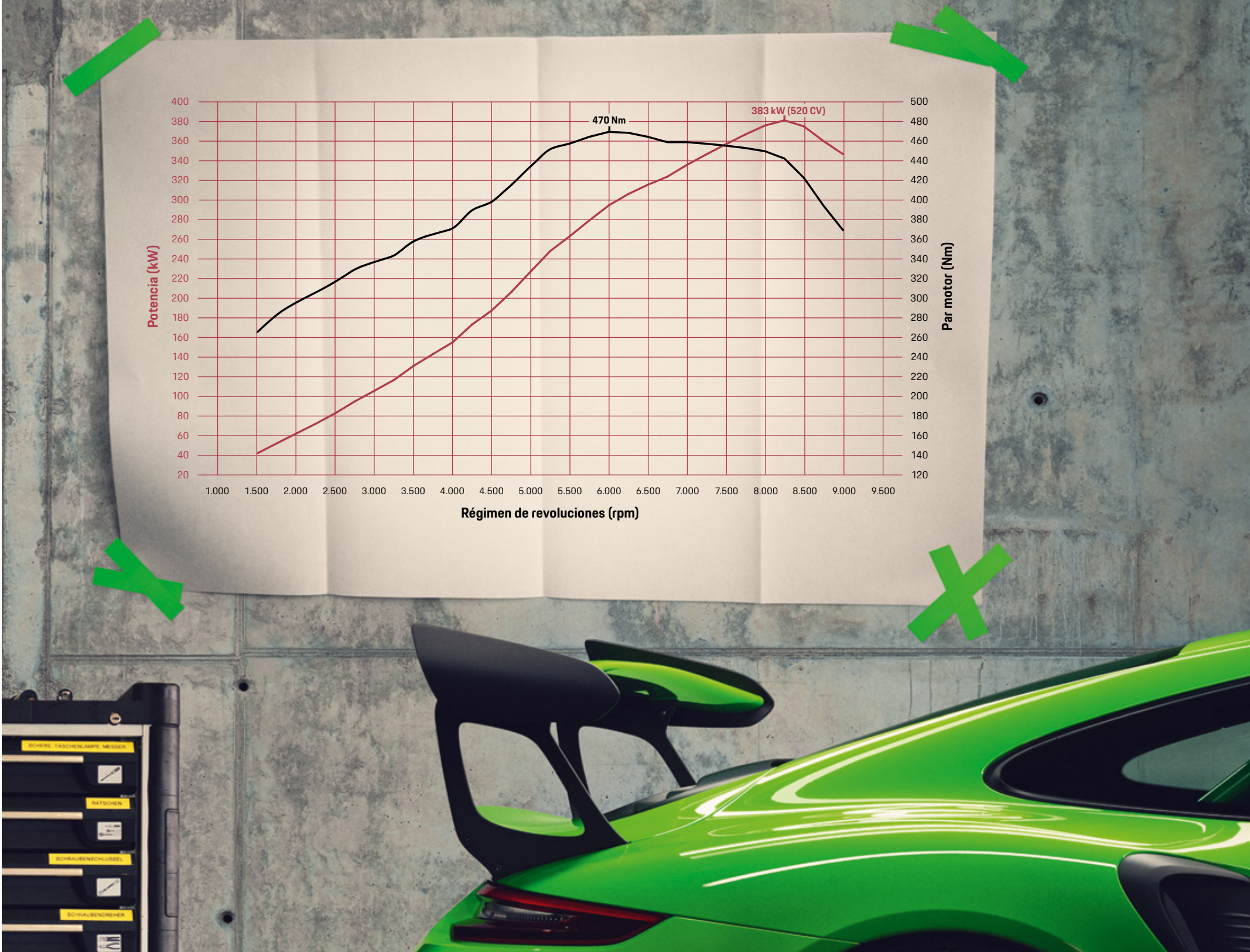
Las válvulas se activan a través de empujador, otro principio procedente del automovilismo de competición. La compensación de la holgura entre las levas y las válvulas del nuevo 911 GT3 RS no se realiza de forma hidráulica, sino con láminas calibradas que son parte de un sistema rígido. Esto incrementa la resistencia, a la par que permite unos regímenes de revoluciones especialmente elevados y un uso exigente sobre el circuito.

Lubricación por cárter seco.

También la forma en que se suministra aceite al motor se ha probado con éxito en competición. La lubricación continua es vital, sobre todo a regímenes muy elevados de hasta 9.000 rpm y en condiciones extremas de aceleración transversal y longitudinal, como las que pueden darse al circular en el circuito. Siete bombas de aspiración en total devuelven el aceite del motor de forma rápida y eficiente al depósito externo.

Junto con la bomba de presión de desplazamiento completamente variable, se garantiza la presión de aceite óptima en cualquier condición de funcionamiento. El sistema proporciona una lubricación fiable de los componentes sometidos a gran esfuerzo e incrementa la resistencia del motor en las condiciones duras del circuito. La eficiente eliminación de la espuma del aceite mediante centrifugado, antes de conducirlo al depósito separado, es una solución creada en competición y se utiliza de forma similar en el Porsche 919 Hybrid, de categoría LMP1.

Puede consultar los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ en la página 111.

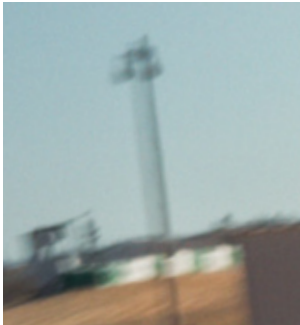


Sistema de admisión.

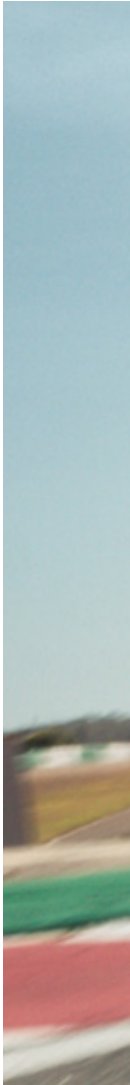
El colector de admisión variable de material sintético con dos mariposas de resonancia activables, en combinación con el sistema de escape deportivo, proporciona unos eficientes cambios de carga. El resultado es una impresionante curva de par motor, un elevado par motor máximo y una gran potencia a lo largo de toda la amplia gama de revoluciones.

Sistema de escape deportivo.

El sistema de escape deportivo del nuevo 911 GT3 RS está compuesto por dos presilenciadores, dos catalizadores, un silenciador final y dos salidas de escape centrales en titanio. El gran volumen del sistema de escape reduce la contrapresión de escape, lo que redundará en una potencia superior. Como respuesta a los datos suministrados por dos sondas Lambda, los circuitos de control estéreo regulan la composición de los gases individualmente para línea de escape. Otro par de sensores monitorizan la conversión de los gases contaminantes en los catalizadores.



Puede consultar los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ en la página 111.



El entusiasta.

Lars Nottehd

«El 911 GT3 RS
parece
no tener límite».



¿Qué tiene el 911 en general y los modelos GT de especial para que sean tan fascinantes?

Soy aficionado a Porsche desde mi infancia. El 959 me dejó totalmente impresionado cuando tenía trece años. Me compré el primer Porsche GT hace diez. Quería un vehículo de fábrica apto para circuito y a la vez versátil para la vida diaria, para poder viajar desde Suecia al circuito de Nürburgring por mis propios medios. El 997 GT3 RS era fantástico. El motor sube fácilmente de vueltas y el sonido a 8.000 rpm. La precisión en cada movimiento era perfecta. Como un vehículo de competición, pero con homologación de calle. Y en el circuito de Nürburgring, con el inconfundible sonido que resonaba del bosque y las colinas, fue la experiencia de conducción perfecta. Desde entonces, me he quedado con los modelos Porsche GT y me fascina cómo Porsche consigue siempre convertir un gran automóvil en uno todavía aún mejor.

Conduce regularmente en el circuito. ¿Dónde se encuentra el mayor desafío de conducir un 911 GT3 RS?

La mejora en la elevada seguridad de conducción a altas velocidades es simplemente impresionante en el 911 GT3 RS. Quiero poner a prueba mis límites, llevarnos al vehículo y a mí al límite; pero cuando me acerco a 250 km/h bajando Fuchsröhre en Nürburgring, por ejemplo, empiezo a ponerme nervioso. Sin embargo, con el 911 GT3 RS, ni un poco.

¿Qué es lo esencial en un modelo como el 911 GT3 RS?

Utilizo el 911 GT3 RS durante los fines de semana para divertirme en el circuito y de manera ocasional para conducir por la carretera. Para mí, en la experiencia «wow» es importante estar en el límite, pero también poder conducir con el vehículo al circuito y de vuelta a casa. O, resumiendo:

«El circuito de Nürburgring-Nordschleife.
Durante todo el día».

cuanto más extremo es un vehículo, mejor, siempre que tenga homologación de calle. Para mí, ese factor «wow» consiste en velocidad, sonido del motor, comportamiento en viraje y frenos, un motor de alto régimen, cambio rápido y, por supuesto, el diseño. El 911 GT3 RS ofrece todo en un paquete en su conjunto.

¿Qué aspecto o detalle es el que más le gusta del nuevo 911 GT3 RS?

Al final, todo se reduce a la sensación de conducción. Si te sientes cómodo en el vehículo, puedes conducir más rápido. Si te sientes parte del vehículo, lo quieres conducir todo el tiempo. Del 911 GT3 RS espero las dos cosas y, naturalmente, que sea aún más rápido.

¿En qué circuito preferiría conducir el 911 GT3 RS y por qué?

¡Esta pregunta es fácil de contestar! Circuito de Nürburgring-Nordschleife. Y, a decir verdad, todo el día. Pero también me gustaría probarlo en Le Mans, solo por si un piloto de fábrica falla y quizás de repente me encuentre al volante de un 911 RSR en la carrera de las 24 horas de Le Mans.

Desde su perspectiva, ¿cómo podría describirse el nuevo 911 GT3 RS con una sola frase?

Sensación de vehículo de competición, adaptado al uso en carretera.





Cambia de marcha más rápido de lo que piensa...
literalmente

Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK).

En el circuito se aplica la máxima: lo principal es ir rápido. Naturalmente, esto también se aplica a la caja de cambios. Y aquí, el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) marca la referencia. Con cambios de marcha en milésimas de segundo y sin interrupción de la fuerza de impulso, para unos valores de aceleración que impresionarían a cualquier conductor. Y a cualquier oponente.

Para el 911 GT3 RS hemos vuelto a ajustar el cambio PDK de un modo más deportivo. Con relaciones directas y recorridos de cambio extraordinariamente cortos en las levas. Con siete marchas orientadas al rendimiento, en las que la séptima velocidad tiene una relación deportiva, concebida para la máxima velocidad. Cambio a marchas largas hacia detrás, reducción hacia delante: la dirección de cambio manual de la palanca selectora está orientada de forma análoga a los vehículos del automovilismo de competición.

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 a la vez que se cierra el otro, lo que posibilita cambios de marcha en milésimas de segundo. Esto trae consecuencias; evidentemente, positivas. Para la aceleración, las prestaciones en su conjunto y para el consumo. La sensación de conducción es todavía más dinámica y la agilidad del vehículo es mayor.

¿Y los propios procesos de cambio? Los sentirá. Y los oirá. El mando electrónico de caja de cambios del Intelligent Shift Program (ISP) proporciona cambios a marchas largas más rápidos y espontáneos en tracción y hacia marchas cortas en retención. En la modalidad PDK SPORT, las reducciones al frenar son más agresivas y, al acelerar, los puntos de cambio se trasladan a revoluciones más elevadas. Cambiar de marcha será una experiencia física y también emotiva.



Puede consultar los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ en la página 111.

Chasis



El piloto de fábrica de Porsche.

Richard Lietz

Cada segundo cuenta: ¿cómo ir más rápido en el Nordschleife con el 911 GT3 RS? ¿Cuál ha sido el mayor desafío?

Lo que nos impulsa se puede resumir en una frase: lo suficiente nunca es suficiente. Siempre intentamos ser mejores y más rápidos. Superarnos. El Nordschleife lo pone fácil: es una adicción, en el buen sentido de la palabra. Un desafío para las personas y para las máquinas. Por esto, siempre nos gusta volver.

Como piloto de fábrica debe haber experimentado casi todos los modelos Porsche en el circuito. ¿Qué hace especial al nuevo 911 GT3 RS? ¿En qué es mejor con respecto a otros modelos?

Mis modelos preferidos han sido siempre nuestros «modelos de homologación». Y el 911 GT3 RS es el modelo base de nuestros coches de competición. Ningún otro Porsche con homologación para carretera se ha desarrollado, adaptado y probado para el circuito con tan pocas concesiones. Y la homologación para carretera hace que esta experiencia sea palpable para todos los aficionados al automovilismo deportivo.

En el pasado, algunos vehículos de competición Porsche se concebían como casi incontrolables, incluso por profesionales. ¿Cuánta de esa «locura» queda en los modelos actuales como el nuevo 911 GT3 RS?

Algo así tiene que experimentarse. Es muy difícil de explicar. Lo que sí es cierto, es que cuando una maravillosa combinación de curvas acaba generando una sonrisa en la cara de un piloto de carreras al que se le ha permitido acumular una cantidad considerable de millas para Porsche, a lo largo de todo el mundo y durante años, al volante de los mejores automóviles GT de competición, es porque quiere, de forma pasionada, seguir conduciendo. Es entonces cuando puedes empezar a imaginar parte de esa la 'locura'.

¿Qué aspecto o detalle es el que más le fascina del nuevo 911 GT3 RS?

Me fascina el entusiasmo con el que trabaja nuestro equipo de desarrollo para seguir mejorando cada detalle. Justo cuando, como conductor, piensas que no se puede hacer más, entonces conduces el 911 GT3 RS actual y te das cuenta de lo mucho que este equipo ama y vive su trabajo. Una vez más, han logrado sorprenderme.

¿En qué circuito preferiría conducir el nuevo 911 GT3 RS?
Nordschleife. Es el hábitat al que pertenece.

Desde su perspectiva, ¿cómo podría describirse el nuevo 911 GT3 RS con una sola frase o palabra?
Un milagro en la dinámica de conducción.



«Suficiente nunca es suficiente».



¿Quién dice que los desafíos no tienen por qué ser divertidos?

Chasis.

Se acerca una curva peraltada hacia la izquierda. Eso implica el rebote de la compresión en la parte derecha del asfalto. Aproximarse a la inminente curva a la izquierda desde el exterior en dirección al vértice para pasar sobre el piano. Preferiblemente, no solo una vez. Sino una y otra vez. El chasis del nuevo 911 GT3 RS está diseñado precisamente para esto.

En combinación con elementos del chasis específicamente adaptados, el nuevo 911 GT3 RS ofrece una extraordinaria agilidad, una elevada seguridad de conducción a altas velocidades y un comportamiento de conducción excepcionalmente estable.

La ligera suspensión delantera independiente combina columnas de tipo McPherson con muelles y brazos longitudinales y transversales. En el eje trasero hay una suspensión mutibrazo con muelles y un subchasis tubular con el concepto LSA (ligero, estable, ágil). La caída, la convergencia y las barras estabilizadoras se pueden ajustar individualmente para el circuito.

Nuestros ingenieros dedican muchas horas al fino ajuste de la dinámica de conducción. A partir de la experiencia en competición, se han aumentado considerablemente los coeficientes de elasticidad de los muelles delanteros y traseros del nuevo GT3 RS. Al mismo tiempo, a través de una nueva barra estabilizadora se han reducido los coeficientes de balanceo. La amortiguación se ha adaptado perfectamente a estos nuevos parámetros.

Beneficio: incremento de la tracción y de la estabilidad en las curvas a velocidad superior a 250 km/h.

Además, para obtener un grado máximo absoluto de prestaciones, todas las articulaciones del chasis se han sustituido por rótulas. Estas permiten una unión especialmente rígida entre la suspensión y el chasis. Para un comportamiento de conducción preciso, riguroso y directo.

El resultado: un incremento adicional de dinamismo y precisión. Al fin y al cabo, hoy como ayer, los desafíos más hermosos son los que nos suceden una y otra vez.



Eje trasero direccional.

Prestaciones y versatilidad para el día a día son las características del eje trasero direccional con ajuste deportivo. Un sistema de regulación electromecánico en las ruedas traseras permite diferentes ángulos de viraje, en función de las circunstancias de conducción y de giro, así como de la velocidad de marcha.

Ventajas a velocidades bajas: el sistema gira las ruedas traseras en sentido contrario al de las ruedas delanteras, lo que permite acortar la batalla virtualmente y recorrer curvas cerradas de forma más dinámica. También facilita las maniobras y reduce la circunferencia de giro.

Ventajas a velocidades altas: el sistema gira las ruedas traseras en la misma dirección en la que viran las delanteras. El alargamiento virtual de la batalla incrementa la estabilidad de marcha y la agilidad. Especialmente en cambios rápidos de carril o en maniobras de adelantamiento en el circuito.

Apoyos dinámicos del motor.

El sistema de gestión electrónica minimiza las oscilaciones y vibraciones perceptibles de todo el tren propulsor, en particular del motor, combinando las ventajas de los apoyos duros y blandos de este.

La suspensión dura del motor es óptima en términos de comportamiento dinámico, pues ofrece un comportamiento de marcha más preciso. Por el contrario, los apoyos blandos del motor minimizan las oscilaciones y las vibraciones. Esto incrementa el confort sobre firmes irregulares, aunque lo hace en detrimento del comportamiento dinámico.

Nuestros ingenieros han resuelto este problema adaptando la rigidez y amortiguación de los apoyos del motor al estilo de conducción y a la naturaleza de la calzada. De ello se ocupa un campo electromagnético y un líquido que, a su vez, posee propiedades magnéticas.

Así, un apoyo más duro del motor permite que el comportamiento en conducción sea mucho más estable en los cambios de carga y en curvas rápidas. Además, los apoyos dinámicos reducen las vibraciones verticales del motor cuando se acelera a plena carga.

El resultado: una fuerza de propulsión mayor y más uniforme 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.



Porsche Active Suspension Management (PASM).

El reglaje electrónico del sistema de amortiguación ajusta de forma activa y continua la dureza de la amortiguación en cada rueda, en función del estilo y la situación de conducción. Con solo pulsar un botón, el conductor puede elegir entre dos programas de conducción deportiva. La modalidad normal está configurada para una conducción deportiva en la vía pública y en el circuito sobre mojado. La modalidad deportiva se ha adaptado especialmente para soportar una aceleración transversal máxima y ofrecer la mejor tracción en pista.

Porsche Stability Management (PSM).

El PSM es un sistema de regulación automática para la estabilización del vehículo en condiciones dinámicas extremas. Además del sistema antibloqueo, incluye los sistemas de regulación Electronic Stability Control (ESC) y Traction Control (TC).

Una serie de sensores determinan permanentemente el sentido de la marcha, la velocidad de circulación y de guiñada, así como 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. La peculiaridad del PSM del nuevo 911 GT3 RS: las intervenciones de regulación son extremadamente sensibles y se dosifican con precisión, y pueden desconectarse por completo en dos niveles. Para disponer de una maniobrabilidad decididamente deportiva.

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

El PTV Plus ha sido especialmente adaptado al nuevo 911 GT3 RS. En combinación con el cambio PDK de serie, el sistema trabaja con un bloqueo diferencial del eje trasero de gestión electrónica completamente variable.

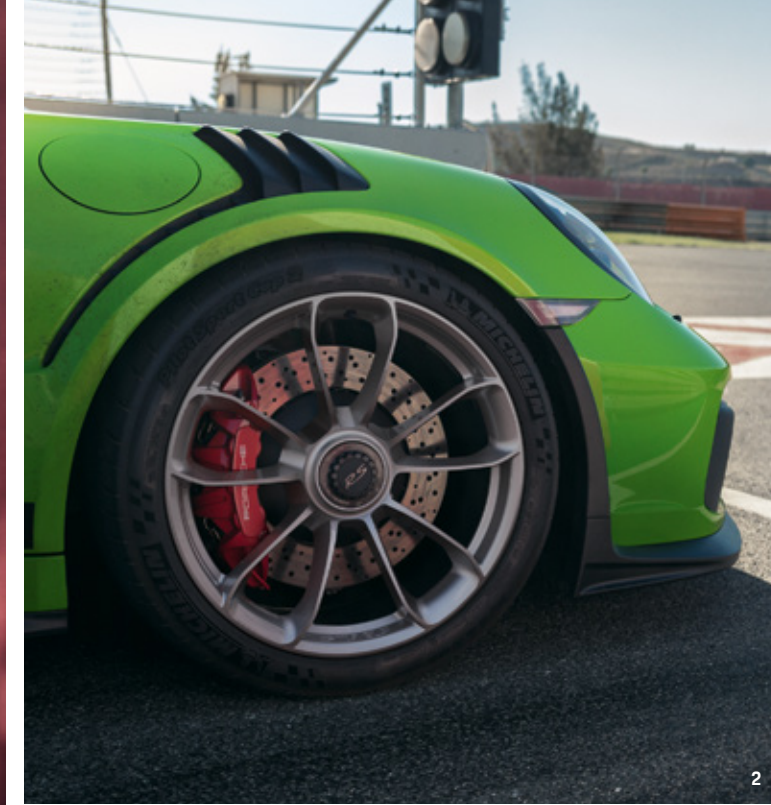
Para el control activo del bloqueo diferencial se han tenido en cuenta numerosos parámetros de conducción. El resultado: una tracción muy superior, un incremento de la dinámica transversal y una estabilidad de marcha notablemente mayor en los cambios de carga en curvas y en los cambios de carril. Además, el sistema realiza frenadas selectivas en la rueda trasera derecha o izquierda. Así, la rueda trasera del lado interior de la curva es frenada al girar el volante, lo que confiera a la rueda trasera exterior a la curva un par de tracción superior y hace que el vehículo sea proverbial en las curvas. Se mejora el comportamiento en viraje y la agilidad del vehículo es mayor.

Sistema elevador.

El sistema elevador del eje delantero, disponible como opción, eleva la parte delantera del nuevo 911 GT3 RS en 30 mm. Esto reduce el riesgo de encallar el vehículo al maniobrar en bordillos, rampas o entradas de garaje. Por vez primera, el sistema ya no tiene un funcionamiento neumático, sino hidráulico. Esto permite que el sistema elevador sea casi un 50 % más ligero que antes. Y es que, en lo que a la arquitectura ligera se refiere, no nos detenemos ante ningún componente.



1



2



3

Llantas y neumáticos.

20 pulgadas en el eje delantero, 21 pulgadas en el eje trasero. O, en otras palabras: ruedas anchas para una gran superficie de contacto de los neumáticos con el suelo y, por ello, una elevada dinámica de conducción.

Las dimensiones exactas: neumáticos 265/35 ZR 20 sobre llantas 9,5 J × 20 delante y neumáticos 325/30 ZR 21 sobre llantas 12,5 J × 21 detrás.

Unos neumáticos deportivos* especialmente desarrollados elevan las prestaciones del 911 GT3 RS a un nuevo nivel. A pesar de su homologación para carretera podrían utilizarse, sin ningún problema, en circuito. Por primera vez, también están disponibles de forma independiente para el nuevo 911 GT3 RS neumáticos desarrollados especialmente para circuito. Cuentan también con homologación para carretera, pero se orientan especialmente a desplegar las máximas prestaciones sobre la pista.

Las llantas de serie son forjadas de aleación y están esmaltadas en color Aurum. La fijación central en negro y con anagrama «RS» se deriva directamente de la competición y permite unos cambios de rueda más rápidos. Otra ventaja con respecto a una fijación convencional de cinco tornillos: unas prestaciones superiores debido a las reducidas masas en rotación. El sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie no solo avisa cuando hay una pérdida de presión gradual o súbita. También dispone de una modalidad de circuito que tiene en cuenta el nivel más bajo de presión de aire, con los neumáticos fríos, al comenzar la carrera.

- 1 Llantas esmaltadas en Negro con franjas decorativas, Porsche Exclusive Manufaktur
- 2 Llantas esmaltadas en color Plata
- 3 Llantas esmaltadas en color Negro

* Debido a la poca profundidad de perfil de los neumáticos existe un mayor riesgo de aquaplaning sobre mojado.



Seguridad

**Aceleración negativa:
la consideramos algo
absolutamente positivo.**

Seguridad.

Frenos.
El 911 GT3 RS también hace alarde de las máximas prestaciones en lo que respecta a la aceleración negativa. Para ello, el nuevo 911 GT3 RS dispone de un sistema de frenos de serie particularmente potente, con servofreno adaptado especial. Las pinzas de freno de aluminio de 6 pistones del eje delantero y las pinzas de freno de aluminio de 4 pistones del eje trasero, todas pintadas en Rojo, están realizadas en arquitectura monobloque. Para una mayor resistencia a la deformación y un excelente punto de contacto, incluso en condiciones de máxima necesidad.

Los discos de freno de material compuesto tienen un diámetro de 380 mm delante y detrás. Gracias a su estructura de dos piezas con cubos interiores de aluminio, su peso es menor y, por tanto, también el de las masas no suspendidas y en rotación. Están perforados y autoventilados, para una elevada potencia de freno también en condiciones meteorológicas adversas o para responder a los grandes desafíos deportivos.

Puede consultar los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ en la página 111.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Tecnología del automovilismo de competición en un vehículo de carretera: el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), que ha soportado las máximas exigencias en numerosas series de competición, por ejemplo, en los vehículos de la Porsche Mobil 1 Supercup.

El dimensionado de los frenos del PCCB opcional tiene en cuenta el potencial de prestaciones del nuevo 911 GT3 RS. En consecuencia, los discos de freno cerámicos perforados tienen un diámetro de 410 mm delante y 390 mm detrás, para ofrecer una potencia de freno aún mayor.

La utilización de pinzas de aluminio de 6 pistones en arquitectura monobloque en el eje delantero y de 4 pistones en el trasero, pintadas en Amarillo, proporciona una presión de freno elevada y, sobre todo, constante en la deceleración. Las favorables características del sistema proporcionan una distancia de frenado corta, incluso en situaciones de solicitud extrema. Además, incrementan 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 estándar de diseño y dimensiones equiparables. Un factor que no solo repercute positivamente en las prestaciones y el consumo, ya que reduce fundamentalmente las masas en rotación no suspendidas. Como consecuencia, se logra un mejor agarre y un mayor confort de marcha y rodadura, sobre todo por carreteras de firme irregular. Para una mayor agilidad y mejor maniobrabilidad.

Airbags y Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

La avanzada tecnología de airbag: los airbags de gran tamaño para conductor y acompañante se accionan, de forma oportuna, en dos etapas, dependiendo de la gravedad y el tipo de accidente. Y, además, viene de serie el Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Está compuesto por las barras de protección lateral en las puertas y dos airbags laterales a cada lado. En los flancos de los asientos hay integrado un airbag torácico y en los paneles de puerta un airbag de cabeza que se acciona de abajo hacia arriba.



**Indispensable en el circuito:
protección y seguridad.**

Paquete Clubsport.

La base para cualquier desafío deportivo: el paquete Clubsport que ofrece protección adicional en circuito para el nuevo 911 GT3 RS (disponible en este modelo de forma opcional sin sobreprecio). El paquete Clubsport se compone, por un lado, de una jaula antivuelco de acero en color Negro o Verde Lizard, situada detrás de los asientos centrales y atornillada a la carrocería, y por otro, de un arnés de seis puntos de anclaje para el conductor, provisto de dos diseños: para utilizarlo con o sin sistema de seguridad HANS® (Head And Neck Support).

Además, incluye un extintor con soporte y la preinstalación para un interruptor general de batería, el cual puede adquirirse por separado en Porsche Motorsport, al igual que el arco delantero de la jaula, como complemento a la jaula trasera de este paquete opcional y para disfrutarlo en cualquier evento de competición.



Interior e Infotainment





**Todo de un solo vistazo.
El primer vistazo, para ser más precisos.**

Interior e Infotainment.

Te sientes impresionado antes de entrar y entonces... una vez dentro, sólo sientes satisfacción. En el puesto de mando del nuevo 911 GT3 RS queda claro rápidamente de qué va la cosa. Óptima ergonomía. Información de rápida legibilidad. Purismo deportivo: sin impedir al conductor concentrarse en el trayecto que tiene ante él.

Instrumentos.

Ya el cuadro de instrumentos habla un idioma inconfundible. El lenguaje Porsche, para ser exactos. Cinco instrumentos redondos con cuentarrevoluciones en el centro. La esfera del cuentarrevoluciones en color Titanio está marcada con un anagrama «GT3 RS». Las demás esferas son de color Negro, las agujas y las marcas de escala están diseñadas en Amarillo.

Justo al lado del cuentarrevoluciones hay una pantalla táctil de 4,6 pulgadas de alta resolución. Su indicador multifunción ofrece al conductor la información del ordenador de a bordo. Puede consultarse la potencia del motor aplicada, la aceleración transversal y longitudinal (fuerza g), los datos del sistema de control de presión de neumáticos (RDK) y la información de los ajustes de audio y comunicación o el mapa del sistema de navegación.

Volante.

Cambios de marcha como en competición: el volante deportivo del GT3 RS con levas cuenta con ajuste manual de altura y profundidad y permite unos recorridos de cambios deportivamente cortos. Los procesos de cambio se han vuelto así más directos y precisos. El aro del volante en Alcantara® Negro tiene un tacto inconfundible y se mantiene firme entre las manos incluso en el caso de una conducción deportiva. Marcando la dirección: la marca de 12 horas en color.

Materiales del interior.

Los materiales representan una línea deportiva clara y la mayor calidad. Dominan el Alcantara® y el cuero, ambos en Negro. Distintos elementos de interior en polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) y en carbono visto.

El tacto del Alcantara® es inmejorable, puede lavarse y es fácil de cuidar. Por este motivo, lo encontramos, sobre todo, en los elementos con los que hay contacto directo: en el volante y la palanca selectora del PDK, por ejemplo. También en los tiradores de puerta, en el reposabrazos de los paneles de puerta y en la tapa del compartimento de la consola

central. Asimismo, están acabados en Alcantara® el techo interior y el revestimiento de los pilares A, B y C. También en Alcantara® encontramos las secciones centrales de los asientos.

El carbono visto se emplea, por ejemplo, en la moldura decorativa del salpicadero, la moldura de la consola central y las molduras de acceso de las puertas con el anagrama «GT3 RS».

Tapizados en cuero Negro: los flancos de los asientos, los reposacabezas, el módulo de airbag en el centro del volante deportivo, los laterales de los reposabrazos, tanto de los paneles de puerta, como del compartimento portaobjetos de la consola central.



A medida. Para el circuito.

Asientos.

Asientos envolventes integrales.*

Parte del equipamiento de serie: asientos envolventes integrales de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) y en carbono visto. Además del aspecto manifiestamente deportivo y de una muy buena sujeción lateral, ofrecen una regulación de la altura del asiento que permite colocar el asiento envolvente integral hasta 30 mm más bajo o 20 mm más alto. El ajuste de altura se realiza de manera eléctrica y el ajuste longitudinal de los asientos se realiza manualmente. La tapicería es de cuero Negro con una sección central del asiento perforada en Alcantara® Negro (o de forma opcional, también en Verde Lizard). A través de los orificios de ventilación de la sección central del asiento se vislumbra una segunda capa de tela en Negro. Anagramas «GT3 RS» bordados en los reposacabezas.

Asientos deportivos Bucket.*

Disponibles opcionalmente: asientos Bucket con respaldo plegable para facilitar el acceso a la parte trasera, airbag torácico integrado y ajuste de altura manual para el lado del conductor y del acompañante. Los asientos Bucket están diseñados en material sintético con refuerzos de fibra de vidrio y fibra de carbono, con acabado de superficie en 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 es de cuero Negro con una sección central del asiento en Alcantara® perforado Negro o, de forma opcional, Verde Lizard, y reposacabezas con anagrama "GT3 RS".

Asientos deportivos Plus adaptables.

Combinan deportividad y confort, cotidianidad y circuito: los asientos deportivos adaptables Plus disponibles opcionalmente con flancos en cuero, sección central del asiento en Alcantara® Negro y anagrama «GT3 RS» bordado en Plata GT en los reposacabezas. También en este caso hay disponible una variante con sección central en Verde Lizard. 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, el ajuste longitudinal y el apoyo lumbar de cuatro posiciones. Además, los flancos de los asientos y de los respaldos también se regulan individualmente. Para una sujeción lateral precisa en las curvas y un mayor confort en los viajes de larga distancia.

-
- 1 Asiento envolvente integral
 - 2 Asiento deportivo Bucket
 - 3 Asiento deportivo Plus adaptable

* No deben utilizarse sistemas de retención para niños en combinación con los asientos deportivos Bucket o los asientos envolventes integrales.



**¿Cada segundo cuenta?
Sería conveniente ser un poco más precisos.**

Paquete Chrono.

El paquete opcional Chrono incluye, además del cronómetro analógico y digital sobre el salpicadero, las siguientes funciones: para la visualización, memorización y evaluación de los tiempos por vuelta registrados, el PCM se puede completar con el 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 más rápida y la autonomía restante. Se pueden registrar tanto tramos recorridos, como definir tramos de referencia.

Aplicación Porsche Track Precision*.

Ahora puede medir y evaluar su rendimiento con aún más detalle, con la aplicación «Porsche Track Precision». La aplicación permite visualizar, registrar y analizar con exactitud los datos del vehículo en el smartphone. Los tiempos por vuelta pueden detenerse y compararse en el smartphone de forma automática, gracias a una precisa señal GPS de 10 Hz del PCM, de forma manual, a través de la palanca de mando del paquete Chrono opcional o, para mayor precisión, con el Lap Trigger disponible a través de Porsche Tequipment.

Cuando se utiliza en circuito, la aplicación permite visualizar en el smartphone el comportamiento dinámico y, además de los tiempos por sector y por vuelta, las diferencias frente a una vuelta de referencia autodefinida. Análisis gráficos de los datos de conducción, así como un análisis en vídeo ayudan al conductor a mejorar continuamente su rendimiento. Desde el smartphone es posible administrar e intercambiar directamente registros y perfiles de recorridos y conductores.

Al igual que en el automovilismo de competición, para una medición aún más precisa del tiempo por vuelta se puede utilizar el Lap Trigger, disponible a través de Porsche Tequipment, que se coloca junto a la línea de salida/meta en el circuito y cronometra y transmite los tiempos de forma automatizada. En www.porsche.com/tequipment encontrará más información sobre la oferta relativa al Lap Trigger.

* El uso de la aplicación solo está permitido en recintos cerrados. El uso de este producto (en especial, de la grabación de vídeo) en determinados mercados o eventos puede estar prohibido por las disposiciones legales. Antes de utilizar este producto compruebe que las disposiciones legales locales lo permitan.





**Estrechamente conectado al conductor.
Y también, a los demás.**

Porsche Connect.

Tanto en circuito como en carretera: Porsche Connect amplía las funciones existentes del 911 GT3 RS con servicios y aplicaciones inteligentes. Todas ellas ideadas para acercar aún más el vínculo entre conductor y automóvil. Para incrementar la fascinación por Porsche. Y para superar rápidamente y de manera sencilla los desafíos que surgen en nuestro día a día.

El Porsche Communication Management (PCM) con módulo navegación online.

El PCM es la unidad de mando centralizada de los sistemas de audio, navegación y comunicación. La generación actual, con preinstalación de telefonía móvil, interfaces de audio y control por voz, dispone de una pantalla táctil de alta resolución de 7 pulgadas a través de la cual pueden controlarse la mayoría de las funciones del automóvil.

Durante la marcha podrá disfrutar de su música favorita a través del reproductor de CD/DVD, tarjetas SD, del disco duro interno de 10 GB (Jukebox), de la conexión USB, por ejemplo, para su iPhone® o, simplemente, escuchar la radio.

Connect Plus.

El módulo Connect Plus le proporciona conectividad en su Porsche. Con el módulo Connect Plus podrá integrar su smartphone a su automóvil de manera óptima. Un compartimento para smartphone en la consola central transmite la señal de su teléfono móvil a la antena exterior del vehículo para una recepción óptima y con el fin de ahorrar batería. Otro componente es el módulo telefónico LTE con lector de tarjetas SIM para una mayor facilidad de uso y una calidad de llamada inmejorable. Por otra parte, el módulo Connect Plus le permite utilizar numerosos servicios Porsche Connect.

Servicios Porsche Connect*.

Con el módulo Connect Plus tendrá acceso a innumerables y útiles servicios que se ofertan en tres paquetes diferentes: servicios de navegación e Infotainment, servicios de la aplicación Connect y servicios Car Connect. Estos incluyen, por ejemplo, la información de tráfico en tiempo real, que le permite saber, ya antes de iniciar el viaje, qué ruta lo llevará más rápido a su destino. Durante la marcha, la información de tráfico en tiempo real se actualiza con regularidad para optimizar su ruta.

Para utilizar los servicios Porsche Connect, por primera vez dispone de una tarjeta SIM apta para LTE integrada en el vehículo, que incluye conexión de datos. De este modo, ya no tendrá que utilizar su propia tarjeta SIM.

Para utilizar el punto de acceso Wifi y las funciones de transmisión de música, en Porsche Connect Store se oferta también un paquete de datos Wifi. Evidentemente, si lo prefiere puede continuar utilizando su propia tarjeta SIM. Para ello, es necesario un contrato sujeto a pago con el proveedor de servicios de radiotelefonía móvil que usted elija.

* Los servicios de Porsche Connect (incluyendo los servicios de Car Connect, con excepción de los servicios de seguridad) incluyen un período de inscripción gratuito cuya duración puede variar en función del paquete de servicios y del país, pero que asciende a un mínimo de tres meses. En determinados países no están disponibles algunos o ninguno de los servicios de Porsche Connect. Por otra parte, en determinados países el precio incluye una tarjeta SIM apta para LTE con conexión de datos integrada para usar servicios concretos de Porsche Connect. Para utilizar el punto de acceso Wifi y los restantes servicios de Porsche Connect, como la transmisión de música a través de la tarjeta SIM integrada apta para LTE, en estos países, Porsche Connect Store ofrece también un paquete de datos Wifi con coste adicional. De forma alternativa puede utilizarse una tarjeta SIM propia para establecer una conexión de datos. En www.porsche.com/connect o en su Centro Oficial Porsche encontrará más información sobre los períodos de inscripción gratuitos, así como de los costes posteriores y de la disponibilidad de los distintos servicios en su país.



Aplicaciones Connect.

Además de servicios inteligentes, Porsche Connect ofrece dos aplicaciones adicionales para smartphones: la aplicación Porsche Car Connect, para consultar los datos del vehículo o manejar a distancia funciones del vehículo a través de un smartphone o Apple Watch®. Otra característica de Porsche Car Connect es Porsche Vehicle Tracking System (PVTs) con identificación de robo. La segunda aplicación sería Porsche Connect, con la que puede enviar destinos a su Porsche antes de iniciar el viaje.

En cuanto conecte su smartphone a su Porsche Communication Management (PCM), sus destinos se mostrarán en el automóvil y podrá iniciar directamente la navegación. También podrá ver en el PCM el calendario de su smartphone y podría iniciar la navegación con direcciones guardadas. Además, la app Porsche Connect le ofrece acceso a millones de canciones gracias a su función integrada de transmisión de música. En www.porsche.com/connect encontrará más información sobre los servicios y aplicaciones disponibles.

Apple® CarPlay.

Con Apple® CarPlay puede conectar su iPhone® a su Porsche y acceder a sus aplicaciones directamente desde la pantalla central del Porsche Communication Management (PCM). El sistema de reconocimiento de voz Siri® le permite utilizar sus aplicaciones cómodamente durante la marcha, prestando toda su concentración a la carretera.

My Porsche.

Puede configurar cualquier Porsche conforme a sus deseos. Porsche Connect, también: con My Porsche – en www.porsche.com/myporsche – podrá administrar su 911 GT3 RS y personalizar sus servicios en función de sus intereses, por ejemplo, añadiendo nuevos destinos a su sistema de navegación o seleccionando fuentes de noticias preferidas que le mantendrán informado en cualquier trayecto. Además, podrá añadir a otros usuarios a My Porsche en cualquier momento, como familiares y amigos.

Porsche Connect Store.

Tras su período de inscripción gratuito, ¿desea prolongar sus servicios o comprar otros servicios de Porsche Connect? Visite Porsche Connect Store en www.porsche.com/connect-store y descubra las ofertas y posibilidades que le ofrece Porsche Connect.



Música preferida:
speed metal.

Sistemas de sonido.

Sound Package Plus.

El Sound Package Plus le proporciona un sonido extraordinario: ocho altavoces con una potencia de 150 vatios. A través del amplificador integrado en el PCM, la configuración de sonido en el interior del vehículo se adapta de forma óptima al conductor y al acompañante.

Sistema de sonido envolvente BOSE®.

Desarrollado específicamente para los modelos 911 y adaptado de forma óptima a la acústica específica del interior de los vehículos: el sistema de sonido envolvente BOSE® opcional. El sistema de audio dispone de doce altavoces y canales de amplificación, incluido un resistente subwoofer activo de 100 vatios patentado. La configuración totalmente activa del sistema permite adaptar todos los altavoces individualmente de forma óptima al interior del vehículo. Su potencia total: 555 vatios. Por si alguna vez quisiera, por el motivo que sea, silenciar el potente sonido de su motor.

Automovilismo de competición



El director de automovilismo de competición y vehículos GT.

Dr. Frank-Steffen Walliser



«Adaptamos la tecnología del automovilismo de competición a la carretera».



«Uno no puede dejar de creer en la superación».

El nuevo 911 GT3 RS es el resultado de una transferencia consecuente de un modelo de competición a uno de serie. ¿Cuál ha sido el mayor desafío que esto ha supuesto?

Resumiendo: adaptar la tecnología de la competición a la carretera. En el circuito se aplican unas leyes y requisitos muy distintos a los que imperan en la carretera. Si tomamos un coche de competición como base, a menudo es difícil integrar en él todos los sistemas necesarios para la homologación de carretera. Sobre todo si uno pretende conservar la sensación característica de un automóvil de competición como Porsche. Por eso, en realidad el mayor desafío es conseguir que el cliente pueda experimentar la tecnología del automovilismo de competición, sin excesivo maquillaje.

¿Cuánto tiempo lleva esta transformación a un modelo de serie? O, dicho de otro modo: ¿cuánto conocimiento del automovilismo de competición se esconde realmente en el nuevo 911 GT3 RS?

Esto cambia de un proyecto a otro. Por lo general, dura entre 12 y 24 meses. En el caso del nuevo 911 GT3 RS, el proceso fue más rápido. Por ejemplo, el desarrollo del frontal se hizo en paralelo al del 911 RSR y esto es algo que se ve. Sus componentes solo se diferencian en aspectos mínimos.

Una de las máximas de Porsche es: mejorar cada día. Pero, ¿cómo se hace eso realmente? ¿Cómo se consigue seguir mejorando en cada vuelta, en cada temporada, en cada modelo?

Probablemente sea una cuestión de mentalidad. Uno no puede dejar de creer en la superación. Sin importar lo bueno que sea lo que uno tiene delante. La pregunta siempre debe ser: «¿no sería posible hacer algo más?» Es preciso perseguir y probar muchas ideas. Por eso, damos a nuestros ingenieros mucha libertad de actuación en la fase de desarrollo. Para experimenta y para generar ideas incluso divergentes, si quiere. Al final, a menudo se mejoran incluso componentes cuyo potencial se había considerado agotado de antemano.

¿Qué aspecto o detalle es el que más le fascina del nuevo 911 GT3 RS?

Estamos especialmente satisfechos de la aerodinámica frontal. Hemos invertido mucho tiempo en mejorarla para obtener el máximo. Y con éxito. Como ingeniero, evidentemente, también me fascina el nuevo motor. El hecho de que, año tras año, sigamos encontrando nuevo potencial de mejora en un motor bóxer me sorprende... ¡No! No me sorprende. ¡Me entusiasma!.

¿En qué circuito le gustaría más conducir el nuevo 911 GT3 RS y por qué?

Laguna Seca, porque siempre ha sido mi circuito preferido. Su curva Sacacorchos es increíble y la curva a la izquierda que la sigue es tremendamente exigente.

Desde su perspectiva, ¿cómo podría describirse el nuevo 911 GT3 RS con una sola frase o palabra?

El mejor GT3 RS de todos los tiempos; suena trivial, pero es así.

Lo que una vez empezó como un sueño, hace mucho tiempo que se convirtió en una misión interminable. La nuestra.

Automovilismo de competición.

Practicamos el automovilismo de competición desde el primer segundo. No porque tengamos que hacerlo, sino porque simplemente no podemos imaginarlo de otra manera. Una y otra vez ponemos a prueba cada idea, cada tecnología, cada detalle. No confiamos en lo que ya ha sido probado y constatado, sino en que nuestros colaboradores nunca cesen de buscar nuevas soluciones. Utilizamos el pasado, nuestra tradición, como fuente de inspiración para desarrollar ideas nuevas. Con ideas globales e inteligentes. Con la aspiración de cumplir, con cada coche, el viejo sueño que inspiró a Ferry Porsche hace más de 60 años: construir un automóvil deportivo candidato a la victoria sobre el circuito.

Una visión que ya se hizo realidad con el primer Porsche de todos. Fue en 1951, con el Porsche 356 y la victoria en su categoría en Le Mans. Desde entonces hemos acumulado más de 30.000 carreras ganadas; entre ellas innumerables victorias de de velocidad y resistencia en todo el mundo; así como 19 victorias finales en las 24 horas de Le Mans. Con un único objetivo: adquirir conocimientos para poder

transferirlos a nuestros vehículos de fabricación en serie. Porque en el automovilismo de competición surgen ideas que se desarrollan, se examinan y se someten a prueba bajo las condiciones más duras, hasta que no solo son aptas para la victoria en el circuito, sino también para su aplicación en carretera. Como ocurre con el nuevo Porsche 911 GT3 RS.

Un automóvil de competición homologado para la carretera. Desarrollado en el mismo circuito de pruebas y fabricado en la misma línea de producción que el 911 GT3 Cup. Un automóvil que cosecha éxitos en los circuitos más exigentes del mundo. Y así avanzamos en nuestro camino. Creyendo en nuestras ideas. Luchando por nuestros principios. Sin seguir ciegamente cualquier tendencia por inercia o y sin conformarnos nunca con lo último o lo más nuevo. Por el sueño de Ferry Porsche, para desarrollar automóviles como el nuevo 911 GT3 RS y por nuestra misión sin fin: construir el automóvil deportivo del futuro.

Misión: El vehículo deportivo del futuro – Future Sport Car.



La pirámide Porsche del automovilismo de competición.

Eventos de automovilismo deportivo.

Para nosotros no solo cuenta la evolución del automóvil deportivo. Sino también la del conductor. Con ocasión de los eventos de la Porsche Sport Driving School o del Clubsport, nuestros experimentados instructores forman y entrenan la habilidad al volante en un contexto dinámico, abarcando desde un nivel de principiante hasta el nivel de obtención de la licencia para el automovilismo de competición.

Clubsport.

Profesionales, aspirantes a profesionales y aficionados: el Clubsport los reúne a todos. Y a los rebeldes. Así llamados no por su estilo de conducción, sino porque conducen cuando lo desean. Con el Cayman GT4 Clubsport, un automóvil de competición de pura raza con enormes posibilidades una vez cruza la línea de salida. Ya sea en carreras de velocidad o de resistencia es el automóvil perfecto para su uso en eventos de automovilismo deportivo y campeonatos monomarca.

Campeonatos monomarca.

La igualdad absoluta de oportunidades se enfrenta a la fe en uno mismo; las jóvenes fieras se enfrentan a las viejas liebres y los aficionados, a los profesionales. Nuestros campeonatos monomarca, la Porsche Carrera Cup y la Porsche Mobil 1 Supercup, son eventos deportivos para clientes y se disputan con el automóvil de competición de pura raza Porsche 911 GT3 Cup en los cinco continentes. A nivel nacional e internacional. Quien se impone aquí, puede luchar para llegar a lo más alto. Siguiendo el lema «Que gane el mejor», aquí gira todo en torno a la capacidad individual de cada uno, pues los parámetros son claros: los equipos participan exactamente con el mismo automóvil. De manera que la diferencia la marcan únicamente los pilotos y los equipos.

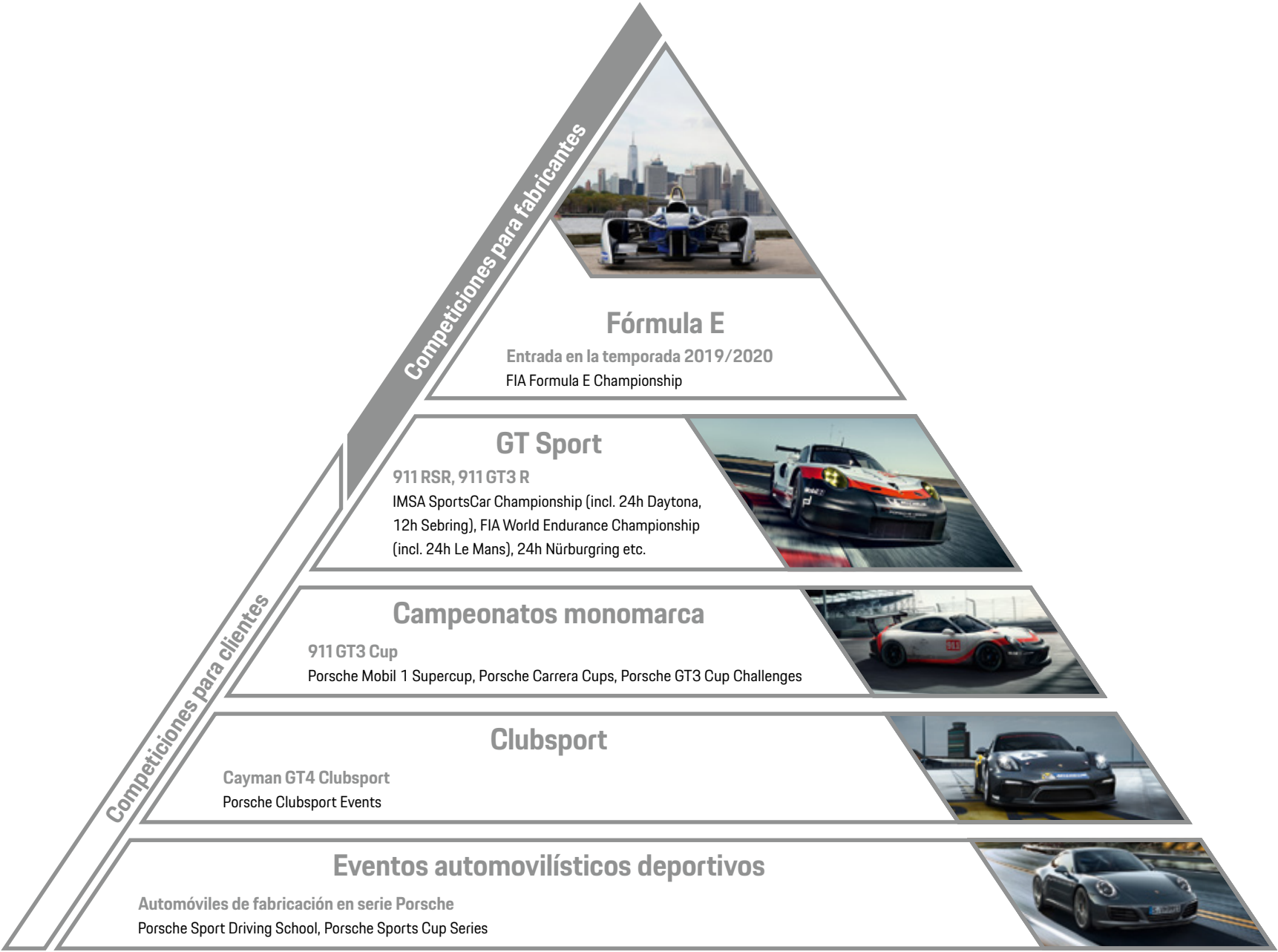
Competición GT.

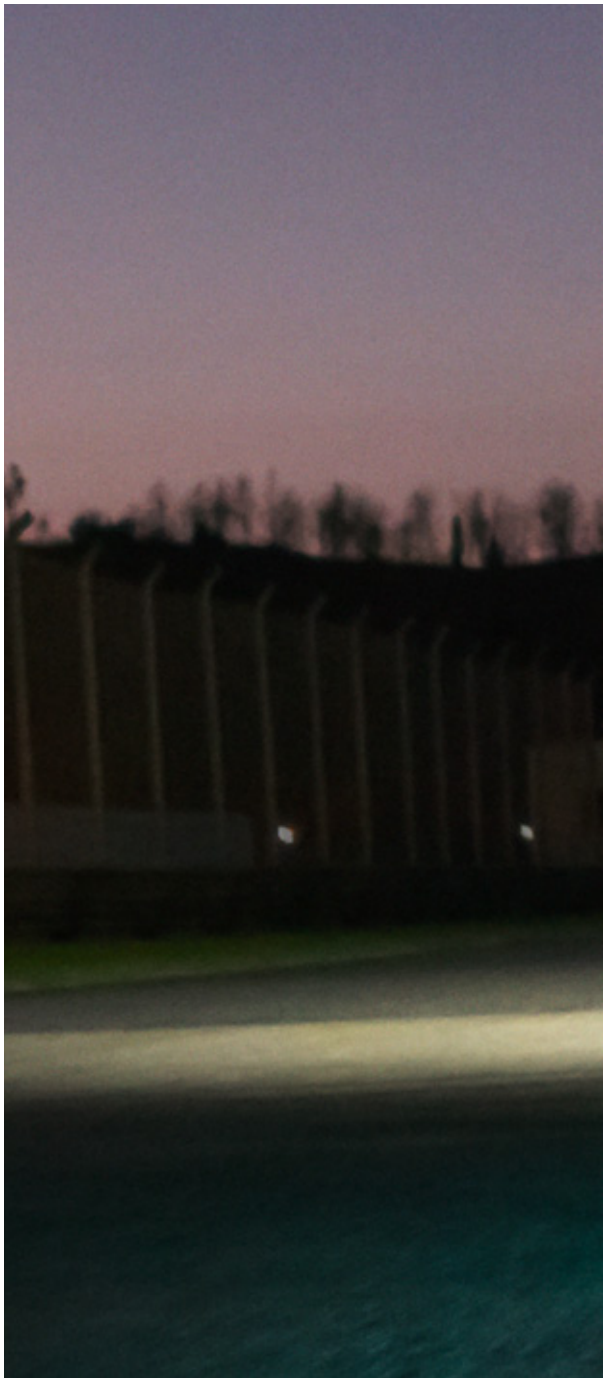
La competición GT es el puente en la competición entre los clientes y las marcas. Con el 911 RSR y el 911 GT3 R compiten en la categoría GT absolutos deportistas de élite al lado de equipos compuestos por clientes y por personal de fábrica. Compiten por el título en el campeonato FIA WEC, en el estadounidense IWSC, así como en otras carreras GT en todo el mundo. En carreras de largo recorrido como las 24 horas de Le Mans, las 24 horas de Daytona o las 24 horas en el circuito de Nürburgring, los mejores entre los mejores entusiasman a los aficionados en una lucha por cada centésima de segundo.

Fórmula E 2019.

En 2019, entramos en la Fórmula E con nuestra propia escudería dirigiendo nuestra estrategia de automovilismo de competición hacia nuestra estrategia corporativa.

La entrada y el éxito en la Fórmula E son la consecuencia lógica de nuestra Mission E: el creciente grado de libertad para los desarrollos propios hace que la serie de carreras sea atractiva para nosotros. Porsche apuesta por conceptos de propulsión alternativos e innovadores. Para nosotros, la Fórmula E, como primera carrera puramente eléctrica del mundo, es el entorno de competición definitivo para desarrollar vehículos de alto rendimiento en términos de ecología, ahorro de recursos y sostenibilidad.





**Salga de su zona de confort,
en 3,2 segundos.**

Conclusión.

Aquel que busque desafíos ha llegado al lugar acertado.

El nuevo 911 GT3 RS es una promesa para todos que quieren saber lo que guarda realmente. Para aquellos que gritan «¡aquí!» cuando todos los demás vacilan. Para aquellos que no quieren vivir su vida pensando en lo que podrían haber sido.

El nuevo 911 GT3 RS es, ni más ni menos que un reto para el día a día. Su arquitectura ligera, la potencia de 383 kW (520 CV), el chasis adaptado al circuito y el alerón trasero fijo hablan un idioma claro que se entiende, sobre todo, en cualquier circuito del mundo.

El nuevo 911 GT3 RS es un automóvil deportivo de pura raza. Un desafío deportivo. No solo para su oponente. La pregunta decisiva queda en el aire:

¿Acepta el desafío?

Nuevo 911 GT3 RS.



Personalización



**Creemos en la pasión por el automóvil deportivo.
Y en el cuidado de los detalles.**

Personalización.

Imagine por un momento que todo fuese posible. Que pudiera construir el automóvil deportivo de sus sueños. Sin limitaciones. Con una gran variedad de colores y materiales. Con más personalidad y mayores prestaciones. Tal y como hizo Ferry Porsche con el primer Porsche de todos los tiempos: el 356 n.º 1.

En las próximas páginas le mostramos el aspecto que puede tener el automóvil de sus sueños. Hemos agrupado en áreas temáticas todas las opciones de las que dispone. La amplia paleta de colores y las numerosas opciones de equipamiento personalizado le permiten conferir de aún más personalidad a su 911 GT3 RS. Busque inspiración a lo largo de las siguientes páginas y dé rienda suelta a su espíritu creador.

Existen un sinfín de posibilidades y, prácticamente, ningún límite. Con Porsche Exclusive Manufaktur puede seguir personalizando su 911 GT3 RS a lo grande, con arreglo a sus deseos más personales. A un nivel superior y directamente desde fábrica. Con incontables componentes diseñados de forma artesanal.

A lo largo de las próximas páginas obtendrá más información sobre esta forma de personalización de alto nivel. Y lo más importante: hemos identificado todas las ofertas de personalización de Porsche Exclusive Manufaktur como corresponde. Quedará fascinado al descubrir que todo es posible.



Su inspiración. Nuestra pasión.

Porsche Exclusive Manufaktur.

Nuestra experiencia se remonta a un pasado lejano. Porque, desde los inicios, Porsche se ha entregado a hacer realidad los deseos de sus clientes. Hasta 1986 aún lo llamábamos programa de equipamiento opcional, posteriormente lo bautizamos como Porsche Exclusive, pero en la actualidad se llama Porsche Exclusive Manufaktur.

Amamos lo que hacemos. Amamos nuestro trabajo. Dedicamos la misma pasión a cada costura, a cada centímetro cuadrado de cuero, a cada pequeño detalle. Seguimos entregando a cada automóvil toda nuestra experiencia y pasión y, junto con la inspiración que usted aporta, logramos que los sueños cobren vida. Directamente de fábrica.

Eso solo se consigue con originalidad, fascinación y amor por los detalles. Y empieza con el asesoramiento personal. Y es que nuestra atención se centra en algo muy concreto: satisfacer plenamente sus deseos más personales y, así, hacer que «un» Porsche se convierta en «su» Porsche.

¿Que cómo hacemos realidad estos deseos? Con tranquilidad y cuidado, en una producción artesanal precisa y con materiales de elevada calidad como cuero, Alcantara®, carbono o aluminio. Así nace un producto que parte del cuidado, de la dedicación y la artesanía. O, dicho de otro modo: combinación de deportividad, confort, diseño y su elección personal. Ni más ni menos, un Porsche que lleve su firma.

Le ofrecemos una gran variedad de posibilidades de personalización. Tanto estética como técnica. Para exterior e interior. Desde cambios puntuales hasta amplias modificaciones. Porque su inspiración es nuestra pasión.

Inspírese en nuestro ejemplar único y descubra en la página www.porsche.com/exclusive-manufaktur todos los detalles de la configuración de estos automóviles extraordinarios.

Lo deja todo atrás.
También las convenciones preestablecidas.

Nuevo 911 GT3 RS.

1

2

Un ejemplo de configuración de Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Llantas esmaltadas en Aurum (satinado), faros LED con interior en Negro y PorscheDynamic Light System (PDLS), tapa del sistema limpia-lavafaros pintada
- 2 Llantas esmaltadas en Aurum (satinado)
- 3 Paquete interior pintado, paquete interior de costuras decorativas y costuras en Amarillo Racing
- 4 Tapa del compartimento portaobjetos en Alcantara® con escudo Porsche
- 5 Lamas de los difusores de aire esmaltadas

4

5

Colores de exterior.

Colores de serie de exterior.



Blanco



Negro



Rojo Guardia



Amarillo Racing

Colores opcionales de exterior.



Plata GT Metalizado



Crayón



Azul Miami



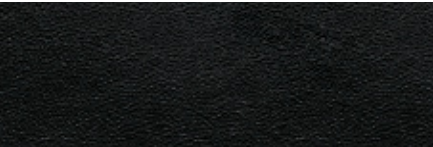
Naranja Lava



Verde Lizard

Colores de interior.

Color de serie de interior.
Cuero/Cuero sintético/Alcantara®/
Acabado de tacto suave.



Negro

Colores opcionales de interior.
Cuero/Alcantara®/Acabado de tacto suave.



Negro



Negro/Verde Lizard







Tapa de depósito en Plata Deportivo

Porsche Exclusive Manufaktur



Llantas 911 GT3 RS de magnesio forjado en color Platino (satinado)



Llantas esmaltadas en color Aurum (satinado)

Porsche Exclusive Manufaktur

Denominación	911 GT3 RS	N.º I
Motor.		
Depósito de combustible de 90 l	☐	082
Tapa de depósito en Plata Deportivo	☐	XYB
<i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
Chasis.		
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	☐	450
Sistema elevador del eje delantero	☐	474
Llantas.		
Llantas 911 GT3 RS de 20/21 pulgadas de magnesio forjado en color Platino (satinado) ¹⁾	☐	452
Llantas esmaltadas en color Negro (satinado)	☐	XDK
<i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
Llantas esmaltadas en color Negro (satinado) con el contorno esmaltado en Verde Lizard ²⁾	☐	XGS
<i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
Llantas esmaltadas en color Aurum (satinado)	☐	XGG
<i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
Llantas esmaltadas en color Platino (satinado) ²⁾	☐	XDH
<i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
Llantas esmaltadas en color Plata	☐	346

Denominación	911 GT3 RS	N.º I
Exterior.		
Paquete Weissach	☐	P70
– Exterior: capó delantero y techo de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP), alerón trasero con anagrama «PORSCHE»		
– Interior: jaula antivuelco de titanio atornillada detrás, molduras del volante y levas en carbono visto, reposacabezas y placa en la moldura del sujetavasos con logotipo del paquete Weissach, cinturón de seis puntos para el conductor y el acompañante		
– Chasis: estabilizadoras y bieletas, delante y detrás, de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP)		
Paquete Weissach sin jaula antivuelco	☐	808
Pintura especial	☐	Código
Tapa del sistema limpia-lavafaros esmaltada	☐	
<i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
– en el color exterior		XUB
– en el color contraste a exterior	☐	CGU
Apertura de puerta esmaltada en color Negro (acabado brillante)	☐	XJA
<i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
Se suprime la denominación de modelo	☐	498
Carcasa superior de retrovisores exteriores SportDesign en carbono	☐	XJW
<i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
Triángulo de la ventanilla en carbono	☐	CSX
<i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
Carcasa inferior de retrovisores exteriores SportDesign esmaltada en Negro (acabado brillante)	☐	XCS
<i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		



Carcasa superior de retrovisores exteriores SportDesign en carbono

Porsche Exclusive Manufaktur



Carcasa inferior de retrovisores exteriores SportDesign esmaltada en Negro (acabado brillante)

Porsche Exclusive Manufaktur



Apertura de puerta esmaltada en Negro (acabado brillante)

Porsche Exclusive Manufaktur

– no disponible ☐ disponible como opción con sobreprecio ☒ de serie ☐ opcional, disponible sin sobreprecio
Encontrará información más detallada sobre equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios correspondiente.

1) Solo en combinación con paquete Weissach. Disponibilidad prevista a partir de 02/2019.
2) Solo en combinación con llantas 911 GT3 RS de 20/21 pulgadas.



Porsche Dynamic Light System (PDLS)



Faros LED con Porsche Dynamic Light System (PDLS)

Denominación	911 GT3 RS	N.º I
Iluminación y visibilidad.		
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○	603
Faros LED con Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○	602
Faros LED con interior en color Negro y Porsche Dynamic Light System (PDLS) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	○	XEY
Retrovisores interiores y exteriores automáticos antideslumbrantes con sensor de lluvia integrado	○	P13
Paquete de iluminación interior	○	630
Climatización y acristalamiento.		
Parabrisas con franja parasol gris	○	567
Acristalamiento Privacy de arquitectura ligera <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	○	XPS
Supresión del climatizador automático	□	574
Asientos y opciones de asientos.		
Asientos envolventes integrales	●	De serie
Asientos deportivos Bucket	□	P03
Asientos deportivos Plus adaptables	□	P07
Calefacción de asientos	○	342

— no disponible ○ disponible como opción con sobreprecio ● de serie □ opcional, disponible sin sobreprecio
Encontrará información más detallada sobre equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios correspondiente.

Denominación	911 GT3 RS	N.º I
Seguridad.		
Paquete Clubsport (jaula antivuelco trasera de acero, preinstalación para interruptor general de batería; incluye: cinturón de seguridad de 6 puntos de anclaje para el lado del conductor y extintor con soporte)	□	003
Jaula antivuelco esmaltada en color Verde Lizard	□	596
Cinturón de seguridad de seis puntos de anclaje para el acompañante	○	579
Extintor	○	509
Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTs Plus) ¹⁾	○	712
Sistemas de confort y asistencia.		
Control de velocidad	○	454
Cámara de marcha atrás	○	7X9
HomeLink® (apertura de portón de garaje de programación discrecional)	○	608

1) Disponible de serie en España.



Faros LED con interior en color Negro y Porsche Dynamic Light System (PDLS)



Acristalamiento Privacy de arquitectura ligera

Porsche Exclusive Manufaktur



Esfera del cronómetro Sport Chrono en color Rojo Guardia *Porsche Exclusive Manufaktur*



Cinturones de seguridad en color Rojo Guardia *Porsche Exclusive Manufaktur*



Paquete interior esmaltado *Porsche Exclusive Manufaktur*

Denominación	911 GT3 RS	N.º I
Interior.		
Alfombrillas	☐	810
Paquete de fumador	☐	583
Red portaobjetos en el espacio apoyapiés del acompañante	☐	581
Esferas del cuadro de instrumentos en color <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
– Rojo Guardia	☐	XFG
– Blanco	☐	XFJ
Esfera del cronómetro Sport Chrono en color <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
– Rojo Guardia	☐	CGG
– Blanco	☐	CGJ
Cinturones de seguridad en color <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
– Rojo Guardia	☐	XSX
– Amarillo Racing	☐	XHN
– Azul Miami	☐	XHY
Cinturones de seguridad en color – Negro – Verde Lizard		☐ 555 ☐ 561
Paquete interior esmaltado ¹⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	EKA/EKB
Difusores de aire esmaltados ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CTR
Lamas de los difusores de aire esmaltadas ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CDN

– no disponible ☐ disponible como opción con sobreprecio ☒ de serie ☐ opcional, disponible sin sobreprecio

Encontrará información más detallada sobre equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios correspondiente.

Denominación	911 GT3 RS	N.º I
Interior.		
Moldura del panel de mando del climatizador esmaltada ¹⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CHL
Guía de cinturón del asiento deportivo Bucket esmaltada ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CMT
Llave del vehículo esmaltada con estuche de llavero en cuero ³⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	DFS
Interior en cuero.		
Equipamiento de cuero en color Negro	☐	Código
Equipamiento de cuero en color Negro/Verde Lizard	☐	Código
Aro de volante con marca de 12 horas en color Verde Lizard	☐	884
Aro del volante y palanca selectora en cuero liso en color Negro	☐	878
Paquete interior en cuero <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	EKC/EKD
Paquete adicional de interior de salpicadero en cuero <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CZW
Revestimiento de columna de dirección en cuero <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XNS
Revestimiento de la columna de dirección en cuero con costura decorativa en color contraste <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XVA
Alfombrillas personalizadas con borde de cuero <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CFX
Túnel central delantero en cuero <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XZM
Paquete interior de costuras decorativas en color contraste <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XVX

1) Pintura en color exterior.
2) Si no se especifica lo contrario en el pedido, el esmaltado se efectúa en el color del exterior.
3) Si no se especifica lo contrario en el pedido, el esmaltado se efectúa en el color del exterior y el revestimiento en cuero en el color del interior.



Lamas de los difusores de aire esmaltadas *Porsche Exclusive Manufaktur*



Aro de volante con marca de 12 horas en color Verde Lizard



Alfombrillas personalizadas con borde de cuero *Porsche Exclusive Manufaktur*



Viseras parasol en Alcantara®

Porsche Exclusive Manufaktur



Molduras de acceso de las puertas en carbono, iluminadas

Porsche Exclusive Manufaktur



Alfombrillas en carbono personalizadas con ribeteado en cuero

Porsche Exclusive Manufaktur

Denominación	911 GT3 RS	N.º I
Interior en Alcantara®.		
Paquete adicional interior de paneles de puerta en cuero/Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CLP
Viseras parasol en Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XLU
Tapa del compartimento portaobjetos en Alcantara® con anagrama «PORSCHE» <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XLG
Tapa del compartimento portaobjetos en Alcantara® con escudo Porsche <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XLJ
Molduras de salida de los cinturones en Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CLN
Interior en carbono.		
Molduras de acceso de las puertas en carbono, iluminadas <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XXD
Molduras de acceso de las puertas en carbono personalizadas, iluminadas <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CXE
Alfombrillas en carbono con ribeteado en cuero <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CHM
Alfombrillas en carbono personalizadas con ribeteado en cuero <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CHN
Interior en aluminio.		
Pedalier y reposapiés en aluminio <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	EFA

Denominación	911 GT3 RS	N.º I
Audio y comunicación.		
Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación online, control por voz y preinstalación de telefonía móvil	☒	De serie
Connect Plus con módulo de navegación online, Apple® CarPlay, módulo telefónico LTE con lector de tarjetas SIM, compartimento para smartphone, acceso inalámbrico a Internet ¹⁾ , Porsche Car Connect y numerosos servicios de Porsche Connect ²⁾	☒	De serie
Aplicación Porsche Track Precision	☒	De serie
Sound Package Plus	☒	De serie
Sistema de sonido envolvente BOSE®	☐	9VL
Radio digital	☐	QV3
Paquete Chrono y preinstalación para Lap Trigger	☐	QR5
Se suprime el sistema de audio y comunicación	☐	P98
Recogida en fábrica.		
Recogida en la fábrica de Zuffenhausen	☐	900
Recogida en la fábrica de Leipzig con demostración de conducción dinámica	☐	S9Y



Sistema de sonido envolvente BOSE®



Cronómetro Sport Chrono



Se suprime el sistema de audio y comunicación

— no disponible ☐ disponible como opción con sobreprecio ☒ de serie ☐ opcional, disponible sin sobreprecio
Encontrará información más detallada sobre equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios correspondiente.

1) El acceso a Internet puede configurarse a través de la tarjeta SIM Porsche integrada o a través de una tarjeta SIM propia para datos.
Para utilizar el punto de acceso Wifi a través de la tarjeta SIM integrada en el automóvil es necesario adquirir un paquete de datos Wifi en Porsche Connect Store.
Para utilizar el punto de acceso Wifi a través de su tarjeta SIM se requiere un contrato sujeto a pago con algún proveedor de servicios de radiotelefonía móvil de su elección.
2) En www.porsche.com/connect encontrará información detallada sobre Porsche Connect.

Datos técnicos



Datos técnicos.

Motor	
Tipo de motor	Motor atmosférico de aluminio en disposición bóxer
Número de cilindros	6
Cilindrada	3.996 cm³
Potencia máxima (DIN) a un régimen de	383 kW (520 CV) 8.250 rpm
Par motor máximo a un régimen de	470 Nm 6.000 rpm
Régimen máximo	9.000 rpm
Transmisión	
Propulsión	Trasera
Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK)	7 velocidades
Chasis	
Eje delantero	Columnas McPherson con rótulas en todas las articulaciones
Eje trasero	Eje trasero multibrazo con rótulas, eje trasero direccional
Dirección	Desmultiplicación variable, servodirección, electromecánica
Diámetro de giro	11,1 m
Sistema de frenos	Pinzas monobloque fijas de aluminio de 6 pistones delante, pinzas monobloque fijas de aluminio de 4 pistones detrás, discos autoventilados y perforados
Diámetro de los discos de freno	380 mm delante y detrás
Sistema de estabilización del vehículo	Porsche Stability Management (PSM)
Llantas	Del.: 9,5 J × 20 ET 50 Tras.: 12,5 J × 21 ET 48
Neumáticos	Del.: 265/35 ZR 20 Tras.: 325/30 ZR 21

Prestaciones	
Velocidad máxima	312 km/h
0–100 km/h	3,2 s
0–160 km/h	6,9 s
0–200 km/h	10,6 s
Aceleración en tracción (80–120 km/h)	1,8 s
Tara	
DIN	1.430 kg
Según Directiva CE ¹⁾	1.505 kg
Peso máximo autorizado	1.793 kg

Dimensiones/Valor c _x	
Longitud	4.557 mm
Anchura (con retrovisores exteriores)	1.880 mm (1.978 mm)
Altura	1.297 mm
Batalla	2.453 mm
Capacidad del maletero (VDA)	125 l
Capacidad del depósito (volumen de repostaje)	64 l
Coeficiente aerodinámico (c _x)	0,36

Consumo/Emisiones ²⁾	
Ciclo urbano en l/100 km	19,2
Ciclo extraurbano en l/100 km	9,0
Combinado en l/100 km	12,8
Emisiones de CO ₂ combinado en g/km	291

Tipo de neumático	Tamaño	Consumo de combustible/ Resistencia a la rodadura	Clase de adherencia con humedad	Ruido de rodadura externo* Clase	Ruido de rodadura externo (dB)
Neumáticos deportivos	265/35 ZR 20	E	E – C	–	71 – 69
Neumáticos deportivos	325/30 ZR 21	E	C	–	73 – 72

Por motivos técnicos de logística y de producción, no es posible el pedido específico de una marca de neumáticos concreta.
* Ruido de rodadura reducido Ruido de rodadura moderado Ruido de rodadura elevado

1) Según la normativa CE, la tara se refiere al vehículo con equipamiento de serie. Los equipamientos opcionales incrementan dicho valor. En el valor indicado se han considerado 75 kg por el conductor.
2) Los valores indicados se han calculado con arreglo al método de medición prescrito (Reglamento [CE] 715/2007 en su versión vigente). Los datos especificados no se refieren a un vehículo en concreto ni forman parte de la oferta, ya que sirven exclusivamente como referencia a efectos comparativos entre los diversos tipos de vehículos. Determinación del consumo basada en el equipamiento de serie. Los equipamientos opcionales 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 ven influidos por el estilo de conducción y otros factores no técnicos. Los modelos Porsche actuales con motor de explosión están concebidos para combustible con una proporción de hasta el 10 % de etanol. Puede obtener más información sobre cada vehículo concreto en su Centro Oficial Porsche.

A		F		S	
Aerodinámica	19	Frenos	56	Seguridad	56
Airbags	58			Servicios Porsche Connect	73
Aplicación Porsche Track Precision	69	I		Sistema de admisión	34
Aplicaciones Connect	75	Instrumentos	65	Sistema de control de presión de neumáticos (RDK)	53
Apoyos dinámicos del motor	49	Interior	65	Sistema de escape deportivo	34
Apple® CarPlay	75	Inyección directa de gasolina	32	Sistema elevador	51
Arquitectura ligera	23			Sistemas de sonido	77
Asientos	67	L		V	
Asientos deportivos Bucket	67	Llantas	53	VarioCam	30
Asientos deportivos Plus adaptables	67	Lubricación por cárter seco	32	Volante	65
Asientos envolventes integrales	67				
Automovilismo de competición	82	M			
		Motor	30		
B		P			
Bloqueo del diferencial del eje trasero	51	Paquete Chrono	69		
		Paquete Clubsport	60		
C		Paquete Weissach	25		
Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK)	40	Personalización	91		
Chasis	47	Porsche Active Suspension			
Colores	96	Management (PASM)	51		
Concepto de alto régimen	32	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	58		
Conclusión	87	Porsche Communication Management (PCM)			
Connect Plus	73	con navegación online	73		
Consumo	111	Porsche Connect	73		
		Porsche Connect Store	75		
D		Porsche Exclusive Manufaktur	93		
Datos técnicos	110	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	58		
Diseño	19	Porsche Stability Management (PSM)	51		
		Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	51		
E		Preinstalación de telefonía móvil	73		
Eje trasero direccional	49				
Equipamiento personalizado	100				

Los modelos de automóvil mostrados responden al equipamiento que se suministra en la República Federal de Alemania. En ocasiones también pueden incluir equipamientos personalizados no comprendidos dentro de la oferta comercial de serie y que conllevan 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 de los equipamientos específicos suministrados de fábrica en su Centro Oficial Porsche, o bien en su importador Porsche.

Los datos sobre diseño, oferta comercial, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento responden a los conocimientos existentes al momento de la impresión (12/2017).

Nos reservamos el derecho a realizar modificaciones en el diseño, equipamiento y oferta comercial, así como en las tonalidades de color. Salvo error u omisión.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2018. 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 (Programme for the Endorsement of Forest Certification).

Porsche Ibérica pone a su disposición, de forma gratuita, un sistema que le garantiza el correcto tratamiento medioambiental de su vehículo al final de su vida útil, facilitándole el reciclaje de su vehículo mediante su entrega gratuita a un centro autorizado de tratamiento. Para más información póngase en contacto con su Centro Porsche o consulte www.porsche.es

Porsche, el logotipo Porsche, 911, Carrera, 918 Spyder, Cayman, PDK, PCCB, PCM, PSM, 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

Válido a partir de: 02/2018
Impreso en Alemania
WSLH1901000150 ES/WW



GT3 RS



