



PORSCHE



El nuevo 911 GT3 RS y el 911 GT3
Pura verdad



| | |
|---|------------|
| El 911 GT3 | 6 |
| El nuevo 911 GT3 RS | 18 |
| Tracción | 30 |
| Chasis | 46 |
| Seguridad | 58 |
| Confort | 70 |
| Automovilismo de competición | 80 |
| Medio ambiente | 90 |
| Personalización | 94 |
| Servicios | 108 |
| Conclusión | 110 |
| Datos técnicos | 112 |
| Índice | 114 |

El 911 GT3

Para muchos el automovilismo de competición es sinónimo de diversión.
Para nosotros es una actitud interna.





par motor máximo es de 430 Nm a 6.250 rpm. Unos valores impresionantes. Sobre todo si se piensa en los tiempos por vuelta que pueden obtenerse con ellos.

Una purista caja de cambios manual de seis velocidades traslada la fuerza de forma eficaz a la carretera. Los recorridos de cambio, cortos. El guiado, preciso.

En cuanto a la progresión, hay que destacar dos valores que resumen la esencia del potencial de prestaciones del 911 GT3. En primer lugar la aceleración: 4,1 segundos como mejor valor posible para la aceleración hasta los 100 km/h.

En segundo lugar su velocidad máxima: la progresión no termina hasta alcanzar los 312 km/h.

Los nuevos apoyos dinámicos del motor (pág. 48), de carácter opcional, incrementan la dinámica de conducción y ofrecen un comportamiento en circulación aún más estable. Un sistema para reducir las oscilaciones y movimientos de las masas inertes del grupo propulsor por medio de una variación automática de la rigidez y amortiguación de los apoyos del motor.

Se puede desarrollar un automóvil deportivo con experiencia. O desde el santuario de motorsport.

El 911 GT3.

Sólo con experiencia puede construirse probablemente un automóvil deportivo. Pero en ningún caso un Porsche. Y, desde luego, ningún 911 GT3. Para eso se precisa mucho más: ingenieros completamente dedicados al desarrollo de vehículos de competición. Desde el principio. Cuya pasión se concentre en el automovilismo de competición. Por entero. Ingenieros que se oponen vehementemente a cualquier forma de com-

promiso. Desde el santuario de motorsport. El 911 GT3.

Precisamente de ahí viene la joya de la corona del 911 GT3: el motor. Un avance evolutivo del automovilismo de competición. Naturalmente. Con más potencia que su predecesor. Y un consumo equiparable. Sus datos más destacados: motor boxer de 6 cilindros de disposición muy baja en la trasera. Para un bajo centro de gra-

vedad y una elevada tracción en el eje motriz. La cilindrada es de 3,8 litros. El motor cuenta con un sistema VarioCam de desarrollo avanzado, un sistema para el reglaje de los árboles de levas de admisión y también de los árboles de levas de escape. Para una mayor potencia y unos valores superiores de par motor. El resultado: 320 kW (435 CV) a 7.600 rpm. Su régimen máximo de revoluciones se alcanza a las 8.500 rpm. Su



El Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 56) proporciona un ágil comportamiento en conducción y unas excelentes cualidades de maniobrabilidad.

Todo aquello que es decisivo sobre el circuito de competición es ajustable en el chasis: altura, convergencia, caída y las barras estabilizadoras de los ejes delantero y trasero. El 911 GT3 dispone del sistema de estabilización Porsche Stability Management (PSM, pág. 54) con dos sistemas de regulación: el Stability Control (SC) sirve

para la estabilización del vehículo en las situaciones límite de la dinámica de conducción. El Traction Control (TC) regula la dinámica longitudinal y mejora la aceleración en firmes irregulares. Los dos sistemas se pueden desconectar por completo en dos etapas: para una dinámica de conducción marcadamente orientada al automovilismo de competición. Directamente adoptada de la competición deportiva es la fijación central de las ruedas GT3 de 19 pulgadas (pág. 52). El sistema de control de presión de neumáticos (RDK) es de serie. Los

neumáticos deportivos con homologación de calle proporcionan una adherencia enorme. Para unas elevadas velocidades en curva y un comportamiento en conducción de gran precisión, tanto en carretera como sobre el circuito.

En el 911 GT3 todo está concebido en arquitectura ligera. Las puertas y el capó del maletero son de aluminio, por ejemplo. Y el capó trasero es de plástico. El resultado: una relación peso-potencia específica de tan sólo 3,2 kg/CV.



Pero ahí no se acaba todo: Específicamente para su utilización en los circuitos de competición, Porsche ofrece en lugar de la batería convencional una batería de iones de litio opcional (pág. 75). Su ventaja principal radica en el ahorro de peso de más de 10 kg que representa.

También se ha mejorado una vez más las aptitudes para la vida diaria. Con el nuevo sistema elevador del eje delantero (pág. 51), de carácter opcional, se puede elevar la parte delantera del vehículo unos 30 mm.

En materia de seguridad, sin concesiones, como siempre. Un potente y ligero sistema de frenos ofrece unos excelentes valores de deceleración incluso en condiciones de gran exigencia. A fin de reducir aún más el peso, los tambores de los discos de freno de material compuesto son de aluminio. Opcional: el sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 64).

El paquete Clubsport (pág. 68), disponible sin sobreprecio, ofrece protección adicional sobre el circuito de competición. La tecnología más moderna también en

la comunicación: con el sistema de audio de serie CDR-30 o el Porsche Communication Management (PCM, pág. 77) de carácter opcional.

El 911 GT3. Desarrollado a partir de la ambición de no tener que hacer concesión alguna. También desde el santuario de motorsport.

Por la trazada ideal.

La aerodinámica y el diseño del 911 GT3.

En el automovilismo de competición rigen reglas muy claras. Una de ellas: cuentan los valores internos. Eso significa una elevada potencia. Un atributo que el 911 GT3 exterioriza de forma impresionante. Con un diseño que sigue a la función bajo cualquier punto de vista.

El frontal dispone de un nuevo gestor de salida de aire del radiador central cuyo grado de eficacia ha

sido optimizado. Visible en la característica abertura de salida de por delante del capó del maletero. En combinación con el labio de spoiler delantero, proporciona aún más adherencia en el eje delantero. Típico del automovilismo de competición: todas las aberturas del aire de refrigeración están protegidas por rejillas de toma de aire. Son de color gris oscuro con recubrimiento de polvo.

El diseño de las luces subraya la enérgica estampa del 911 GT3. Los faros bi-xenon son de serie. Los intermitentes y las luces de posición y conducción diurna realizados en tecnología de LEDs se han integrado armoniosamente en los grupos ópticos delanteros sobre las tomas de aire laterales.



Los llamativos pilotos traseros con tecnología de LED se extienden a lo largo de las aletas, terminando en punta hacia los laterales. Inconfundible. Exactamente igual que el doble alerón fijo. Proporciona un excelente agarre aerodinámico y una elevada estabilidad de marcha, incluso a velocidades máximas. El perfil superior del alerón tiene el ángulo de inclinación ajustable para su utilización en circuitos. Grabado en los laterales del alerón: «3.8». Para que no quede duda alguna sobre su potencia.

Dos colectores de presión dinámica en el capó trasero comprimen aire adicional hacia el motor y el compartimento motor al ir aumentando la velocidad de circulación.

Una característica típica del 911 GT3: la doble salida de escape central del sistema de escape deportivo, de color negro e integrada en el carenado trasero.

El resultado de todas las medidas aerodinámicas es un bajo coeficiente aerodinámico de 0,32. Y un gran agarre. En aerodinámico equilibrio. Para una extraordinaria adherencia al suelo, mayor estabilidad en la trazada y mayor seguridad de conducción.

El nuevo 911 GT3 RS

La vida no es un deporte espectáculo.





tan auténtica veneración. Desde parado el nuevo 911 GT3 RS acelera en sólo 4,0 seg. para alcanzar los 100 km/h. La velocidad máxima: 310 km/h.

¿La transmisión? Manual. Seis velocidades. Cortos recorridos de cambio. Un guiado de precisión. La desmultiplicación de las velocidades primera a quinta es alrededor de un 13% más corta que en el 911 GT3. Para unos mejores valores de aceleración y una

intensa capacidad de tracción. En lugar del volante de inercia bimasa que monta el 911 GT3, en el nuevo 911 GT3 RS se emplea un volante de inercia monomasa. Es más ligero y confiere al motor más capacidad de giro.

El reglaje del Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 56) es todavía más deportivo que en el 911 GT3. Naturalmente, también en el nuevo 911 GT3 RS la altura, la caída, la convergencia y

las barras estabilizadoras de los ejes delantero y trasero son ajustables por separado para su utilización en el circuito de competición. Además, los brazos transversales del eje trasero del nuevo 911 GT3 RS están seccionados. De este modo la caída se puede ajustar con mayor precisión a las exigencias del automovilismo de competición.

Sin fantasías. Sin concesiones. Pura verdad.

El nuevo 911 GT3 RS.

¿Un nuevo RS? ¿No alcanzó ya su cénit con el último escalón evolutivo? No nos dejó tranquilos. Incentivó nuestra ambición. Definimos unos tiempos por vuelta que parecían inalcanzables incluso para un 911 GT3 RS. Nos quitamos la venda de los ojos.

La base: el 911 GT3. Unas condiciones de partida inmejorables, pues. La tarea de nuestros ingenieros

estaba claramente definida: Más potencia. Prestaciones superiores. Para unos tiempos por vuelta todavía más bajos.

Para incrementar la potencia del motor se optimizó el sistema de aspiración con un nuevo filtro de aire y se remodeló el sistema de admisión. El resultado: un grupo propulsor para desenvolverse al límite. Seis cilindros en disposi-

ción boxer. Con una cilindrada de 3,8 litros y el sistema VarioCam (pág. 36) de desarrollo avanzado.

Los hechos: 331 kW (450 CV) a 7.900 rpm y un par motor máximo de 430 Nm a un régimen de 6.750 rpm. Su capacidad de giro sólo se detiene a las 8.500 rpm.

Son datos que hablan por sí mismos, de prestaciones que despiertan



Los nuevos apoyos dinámicos del motor (pág. 48) se equipan de serie en el 911 GT3 RS. Reducen las oscilaciones y movimientos del grupo propulsor por medio de una variación automática de la rigidez y amortiguación de los apoyos del motor. Y ello en beneficio de un apreciable incremento de la dinámica de conducción.

El responsable de la elevada estabilidad de marcha es el Porsche

Stability Management (PSM, pág. 54), equipado con los dos sistemas de regulación Stability Control (SC) y Traction Control (TC). Y para quien desee perfeccionar sus habilidades sobre el circuito de competición, el PSM se puede desconectar por completo en dos etapas.

Las llantas GT3 de 19 pulgadas (pág. 52) con fijación central y anagrama «RS» montan neumáticos deportivos con homologación de

calle. Sin embargo, en comparación con el 911 GT3, los neumáticos son más anchos en ambos ejes y cuentan con un menor bombeo en el eje delantero y en el trasero. El mayor ancho de vía así logrado, de entre 12 mm y 30 mm, proporciona una mayor estabilidad lateral y de viraje. Y, por tanto, prestaciones superiores.

Además de la potencia y la precisión, en el nuevo 911 GT3 RS pre-



domina otra idea central: la arquitectura ligera, naturalmente. Comencemos por el resultado: una relación peso-potencia específica de tan sólo 3,0 kg/CV. Lograda gracias a la utilización de materiales típicos del automovilismo de competición como el titanio, el aluminio y el carbono. Además, el nuevo 911 GT3 RS dispone de unos ligeros paneles de puerta con lazadas de apertura y una luneta trasera de plástico. Para su utilización en los circuitos de competición, Porsche ofrece por primera vez una batería de iones de

litio opcional (pág. 75). Ello permite ahorrar más de 10 kg adicionales.

Pero desarrollar una máquina del asfalto como el nuevo 911 GT3 RS significa también asumir responsabilidades. En primer término en lo relativo a la seguridad del conductor. Como en el 911 GT3, el sistema de frenos ha sido reforzado con nuevos discos de freno de material compuesto y tambores de aluminio, con lo que alcanzan

unos valores de deceleración extraordinarios. El sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, página 64) se encuentra disponible con carácter opcional. El paquete Clubsport (pág. 68) y los asientos deportivos envolventes con anagrama «RS 3.8» integrado en los reposacabezas son de serie.

Más potencia. Más dinámica de conducción. Menos peso. No es tarea sencilla. Y todo para un par de décimas menos. Porque lo son todo para usted. Y para nosotros.

El diseño habla un lenguaje muy claro. El de la función.

La aerodinámica y el diseño del nuevo 911 GT3 RS.

La diferencia con respecto al 911 GT3 se reconoce a primera vista. La carrocería del nuevo 911 GT3 RS es más ancha. Unos 44 mm en el eje trasero y, por primera vez, también 26 mm en el eje delantero. Se obtiene así un ancho de vía mayor que permite el uso de neumáticos más anchos. El resultado: una mayor estabilidad lateral y un mejorado comportamiento en viraje.

Igual que el 911 GT3, el 911 GT3 RS cuenta con nuevas rejillas para las tomas de aire, una protección eficaz de las aberturas para el aire de refrigeración.

El distintivo visual: el alerón trasero fijo. Tecnología procedente directamente del circuito de competición. Para una mayor estabilidad de conducción y mejor agarre. Los soportes del alerón son

de aluminio forjado. El alerón trasero de carbono es ajustable para su uso en el circuito de competición.



El capó trasero con anagrama GT3 RS y la luneta trasera son de un plástico ligero. Exactamente igual que la nueva sección central trasera. Típico: la gran toma de aire adicional sobre el capó trasero (Ram Air). Mejora aún más la refrigeración y la aspiración de aire.

La salida doble de escape está alojada en el centro de la carrocería. El silenciador final y las dos salidas de escape se han realizado en un titanio ultraligero.

Diámetro: 5 mm más grandes que las del 911 GT3. Es algo que se ve. ¡Y se oye!

Otra diferencia singularmente llamativa con respecto al 911 GT3: la pintura. El marco de la toma de aire del frontal, las ruedas, los retrovisores exteriores, el anagrama sobre las aletas y del capó trasero, así como las placas laterales del alerón trasero están esmaltados en pintura de contraste, del mismo modo que la decoración por la parte superior

de los faldones laterales. Otro detalle de deportividad: la nueva tapa del depósito en Plata Deportivo.

Recapitulemos: llama la atención. Por su diseño, seguro. Pero sobre todo por su eficaz aerodinámica.

El resultado: más agarre tanto delante como detrás. Para una gran adherencia al suelo, un comportamiento más estable en marcha y una excelente maniobrabilidad.

Tracción

Muchos dígitos olvidados detrás de la coma. Ahí es donde nos medimos.



Apenas es posible acercarse más a la verdad.

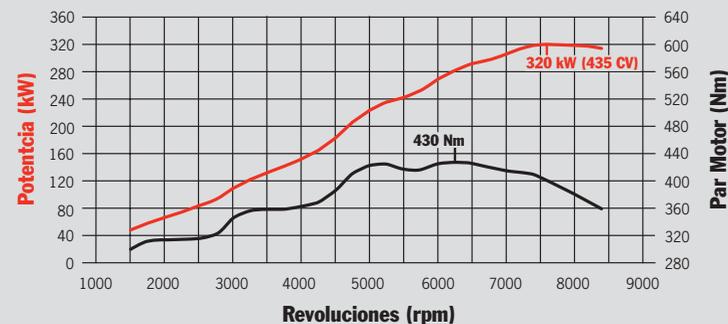
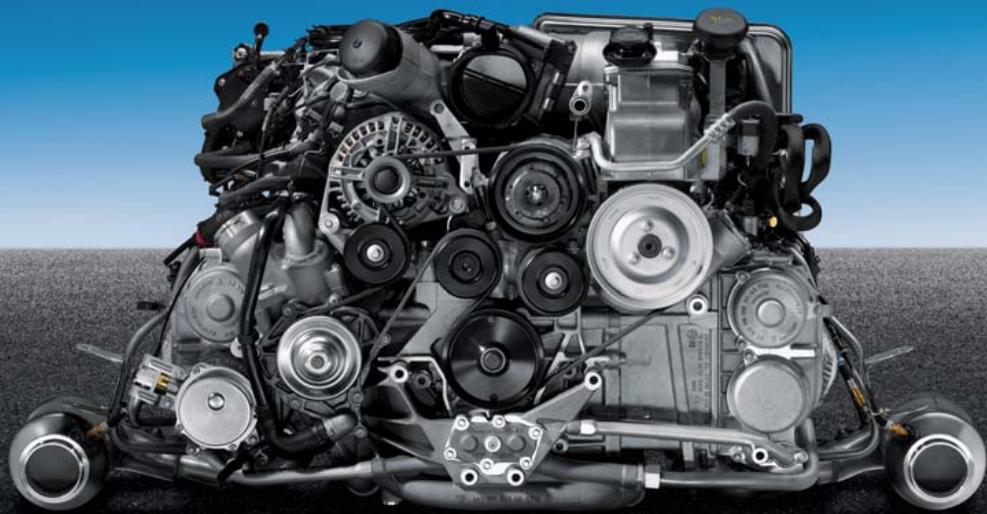
Los motores.

Los modelos 911 GT3 son propulsados por un motor boxer de seis cilindros refrigerado por agua, con tecnología de cuatro válvulas por cilindro y sistema VarioCam (pág. 36) de desarrollo avanzado. El concepto de alto régimen del grupo propulsor permite un régimen máximo de revoluciones de unas impresionantes 8.500 rpm.

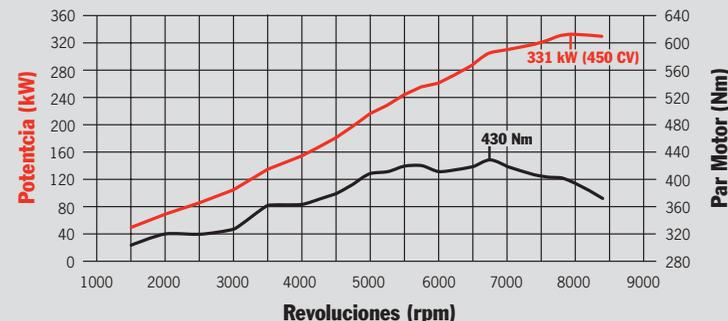
En el 911 GT3 el motor extrae 320 kW (435 CV) de una cilindrada de 3.797 cm³, lo que equivale a una potencia por litro de 115 CV. El par motor máximo: 430 Nm a un régimen de 6.250 rpm. En sólo 4,1 segundos el 911 GT3 acelera hasta los 100 km/h. Su velocidad máxima: 312 km/h.

El motor de 3,8 litros del nuevo 911 GT3 RS ofrece incluso más: 331 kW (450 CV). La potencia por litro: 118 CV por litro de cilindrada. Los responsables de esta potencia suplementaria son la nueva carcasa del filtro de aire de doble tramo y el nuevo sistema de admisión, con colectores de admisión de mayor tamaño que

Motor boxer de 3,8 litros



911 GT3: 430 Nm a 6.250 rpm, 320 kW (435 CV) a 7.600 rpm



911 GT3 RS: 430 Nm a 6.750 rpm, 331 kW (450 CV) a 7.900 rpm

los del 911 GT3. El mayor caudal de aire incrementa la potencia del motor. Volviendo a los datos de potencia: el par motor máximo de 430 Nm se alcanza a las 6.750 vueltas.

Si en ambos modelos se pulsa la tecla Sport, se activan en la gama media de revoluciones por debajo del par motor máximo hasta 35 Nm adicionales.

El nuevo 911 GT3 RS alcanza la marca de los 100 km/h en tan sólo 4,0 segundos. Unas desmultiplicaciones cortas aumentan

el potencial de tracción y aceleración en las seis velocidades. Su excelente agarre aerodinámico posibilita unas elevadas velocidades en curva, una excelente estabilidad de marcha y unas extraordinarias prestaciones. Su velocidad máxima se sitúa en unos impresionantes 310 km/h.

La relación peso-potencia del 911 GT3 se sitúa en 3,2 kg por CV. La del nuevo 911 GT3 RS, en 3,0 kg por CV.

En conclusión, un considerable plus de potencia y prestaciones,

con un consumo equiparable al de los modelos predecesores. Además, ambos motores cumplen la estricta norma EU5.

La constantemente asegurada alimentación de aceite de los motores, incluso a elevada aceleración transversal, tiene lugar por medio de un sistema de lubricación por cárter seco (pág. 36) con depósito de aceite externo. La refrigeración de aceite, mediante intercambiador de calor de aceite y agua. Ambos sistemas muy acreditados en el automovilismo de competición.

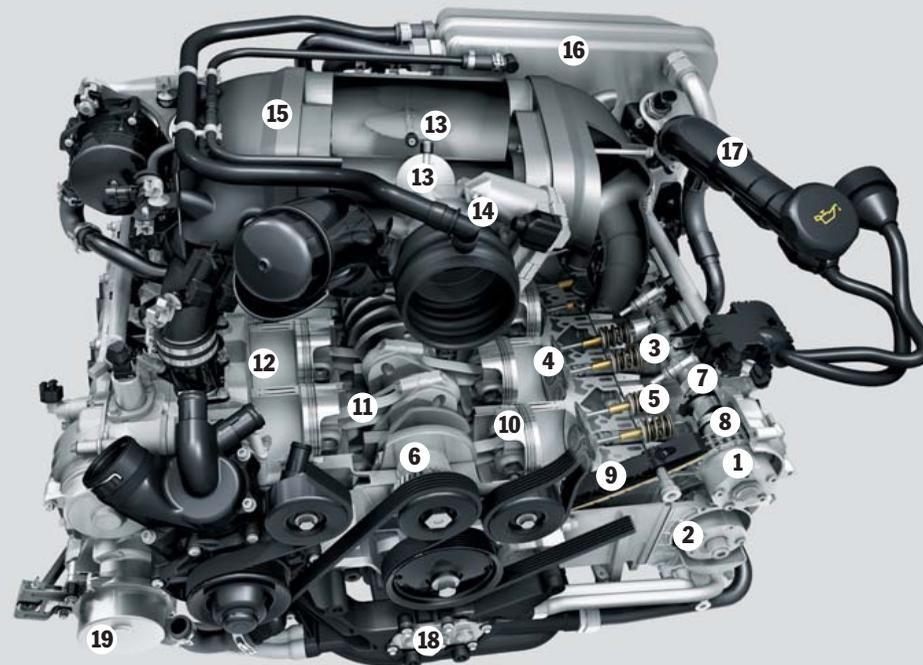
Unas bielas de titanio extremadamente ligeras y unos pistones de peso optimizado se ocupan de reducir las masas oscilantes, procurando así un dinámico despliegue de revoluciones. Las válvulas de admisión y de escape son accionadas por taqués especialmente ligeros. Naturalmente, con compensación hidráulica del juego de válvulas. Este mecanismo de válvulas posibilita un régimen máximo de 8.500 rpm. La conse-

cuencia: junto con la desmultiplicación corta y deportiva de la caja de cambios, resulta un altísimo potencial de aceleración.

A ello hay que añadir un sistema de admisión variable con dos mariposas de resonancia (pág. 38), que junto con el sistema de escape deportivo ofrece unos eficientes ciclos de admisión y escape, así como un elevado caudal. El gran volumen del sistema

de escape complementa el sistema de admisión de baja resistencia por medio de una reducida contrapresión de escape, lo que mejora el ciclo de admisión y escape e incrementa de este modo la potencia.

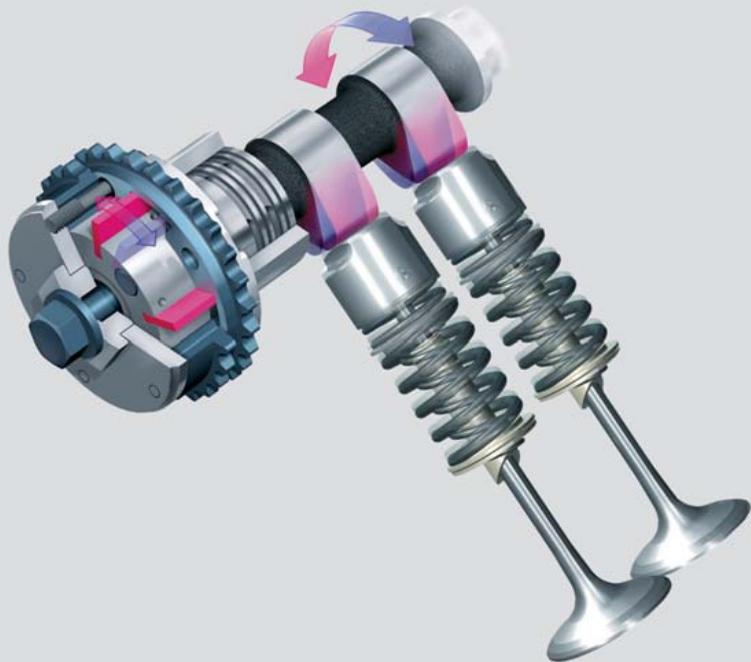
En pocas palabras, se trata de rendimiento. Pero también del de su piloto. Nosotros hemos creado el requisito para ello.



Motor boxer de 3,8 litros del 911 GT3



- | | | |
|---|---|--|
| 1. VarioCam para válvulas de admisión | 9. Carril tensor | 17. Boca de llenado de aceite |
| 2. VarioCam para válvulas de escape | 10. Pistón de aluminio forjado | 18. Bombas de aspiración de aceite para culatas |
| 3. Taqués con compensador hidráulico del juego de válvulas | 11. Bielas de titanio | 19. Bomba de vacío |
| 4. Válvulas de admisión | 12. Camisas de cilindros con recubrimiento de nikasil | |
| 5. Muelles de válvula | 13. Mariposa de resonancia | |
| 6. Cigüeñal | 14. Mariposa con regulador electrónico del acelerador | |
| 7. Árbol de levas de admisión | 15. Sistema de admisión variable | |
| 8. Correa de distribución de árboles de levas | 16. Depósito independiente de aceite motor para la lubricación por cárter seco | |



Las bombas de aceite están concebidas de tal modo que se genera vacío en el cárter del cigüeñal. De esta forma se opone una menor resistencia al movimiento de los pistones, lo que repercute positivamente en el grado de eficiencia y en la potencia. Otra bomba adicional en el cárter del cigüeñal suministra aceite del depósito externo directamente a los puntos de lubricación del motor.

Para el motor esto implica una alimentación de aceite fiable del mecanismo del cigüeñal y de las dos bancadas de cilindros. E incluso en condiciones de elevada aceleración transversal, tal como pueden darse al rodar con neumáticos deportivos.

El 911 GT3 y el nuevo 911 GT3 RS están cargados de fábrica con el aceite sintético integral de alto rendimiento Mobil 1. Gracias a

sus excelentes propiedades lubricantes asegura un arranque en frío muy fiable, incluso a las más bajas temperaturas. Y contribuye en gran medida a la gran durabilidad del motor.

VarioCam

VarioCam.

Los dos motores de los modelos 911 GT3 están equipados con el sistema VarioCam de desarrollo avanzado. Este sistema no sólo regula el reglaje de los árboles de levas de admisión en función de las revoluciones y la carga, sino también el de los árboles de levas de escape. Para más potencia y más par motor. El reglaje continuo de los tiempos de distribución tiene lugar por medio de un regulador de aletas en cada árbol de levas. VarioCam responde a un

concepto de gestión del motor, que distingue entre diferentes estados de carga y se adapta a las respectivas exigencias de potencia.

El reajuste tiene lugar de modo inapreciable a través del gestor electrónico del motor Motronic ME7.8.2. Este sistema permite ahora una elevada suavidad mecánica, menores consumos y emisiones y, sobre todo, valores de potencia y par motor superiores en toda la gama de revoluciones.

La lubricación por cárter seco.

Irrenunciable para su utilización sobre el circuito: la alimentación de aceite, que queda asegurada por un sistema de lubricación por cárter seco, incluso en condiciones de elevada aceleración transversal y longitudinal.

Dos bombas de aspiración de aceite por cada culata, así como dos bombas de aspiración en el cárter del cigüeñal se ocupan de que el aceite retorne rápida y completamente al depósito independiente de aceite motor.



El sistema de admisión.

Los modelos 911 GT3 cuentan con un sistema de admisión variable con dos mariposas de resonancia. En el caso del nuevo 911 GT3 RS con colectores de admisión sobredimensionados. En combinación con el sistema de escape deportivo con dos salidas deportivas centrales, el sistema de admisión proporciona unos eficientes cambios de carga, así como un elevado caudal.

Al objeto de asegurar unos elevados valores de par motor y de potencia a lo largo de la amplia gama de revoluciones, el 911 GT3 y el nuevo 911 GT3 RS incorporan, además de un tubo distribuidor convencional, dos tubos de resonancia con sus correspondientes mariposas. A bajo régimen de revoluciones del motor, las dos mariposas de resonancia están cerradas. A medio régimen se abre la primera mariposa, pequeña. Si sigue ascendiendo el régimen de revoluciones, se

cierra ésta y se abre la segunda mariposa, de mayor tamaño. A elevados regímenes las dos mariposas de resonancia están abiertas. El sistema aprovecha así el comportamiento vibratorio del aire en el tramo de admisión para obtener un llenado óptimo de los cilindros.

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

Sistema de admisión del 911 GT3



Sistema de escape deportivo del 911 GT3

El sistema de escape deportivo.

El ligero sistema de escape deportivo de los modelos 911 GT3 está compuesto por dos presilenciadores, dos catalizadores y un silenciador final, que termina desembocando en dos salidas de escape centrales. Las del 911 GT3 están esmaltadas en negro. Las del nuevo 911 GT3 RS son de titanio. El gran volumen del sistema de escape reduce la contrapresión de escape, lo que redundará en una mayor potencia.

Cada una de las dos bancadas de cilindros cuenta con un tramo de escape independiente. La disposición y construcción de los catalizadores propician su rápido calentamiento para una eficaz transformación de contaminantes.

Gracias a los avances alcanzados por la tecnología de gases de escape, los dos modelos 911 GT3 cumplen las más rigurosas normas sobre gases de escape, como la EU5 en los mercados de la UE y la LEV II en los EE.UU.

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

Lo que usted obtiene de todo esto: más potencia, pero no en detrimento del medio ambiente.

*Salvo en países con gasolina con plomo.



Regla número 1 en el circuito de competición: No perder tiempo innecesariamente.

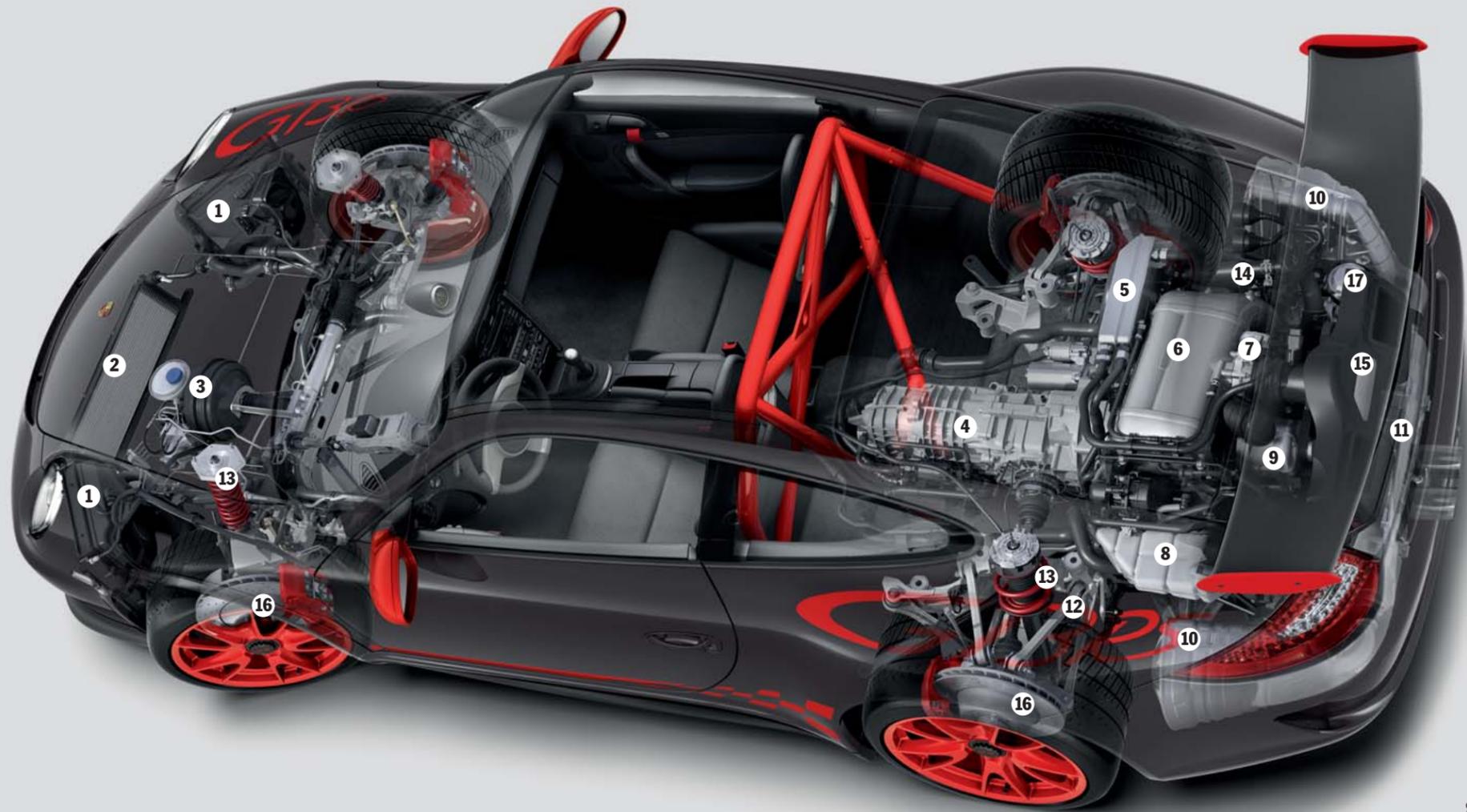
La transmisión.

Esta regla sí la hemos mantenido: la caja de cambios manual de seis velocidades en modelos 911 GT3 está especialmente adaptada a las elevadas exigencias del automovilismo de competición. Además, esta ligera caja de cambios ofrece un alto grado de eficacia y, por tanto, una potencia extraordinariamente eficiente. Los recorridos de cambio son cortos y precisos. Para unos rápidos tiempos de cambio

y una experiencia de conducción de lo más directa. En combinación con el cambio por cable de fricción optimizada y el volante de inercia bimasa de peso reducido, la caja de cambios manual presenta un grado máximo de precisión y tolerancia. Contrariamente al 911 GT3, que monta un volante de inercia bimasa, en el nuevo 911 GT3 RS se emplea un volante de inercia monomasa. Es más ligero e

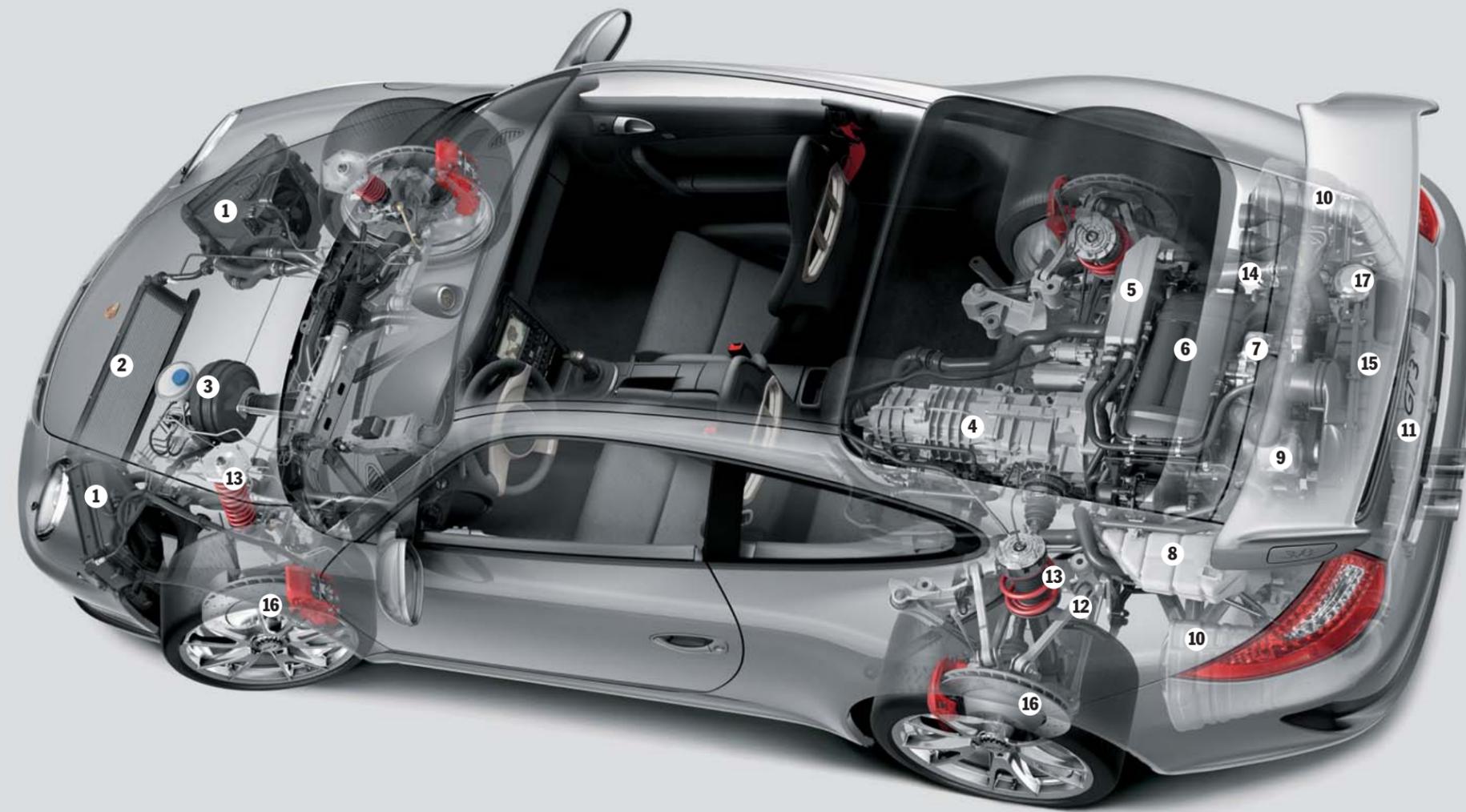
incrementa, por tanto, la dinámica del motor. El motor gira sin fatiga en las gamas altas de revoluciones, aunque desarrolla un nivel algo superior de ruido.

Las desmultiplicaciones de las velocidades están exactamente adaptadas a los dos motores de 3,8 litros. En relación con el 911 GT3, las del nuevo 911 GT3 RS se han acortado en torno a un 13% entre la primera



911 GT3 RS

- | | | | | |
|--|---|--|---|-------------------------------|
| 1. Módulo de radiador | 5. Depósito independiente de aceite motor para la lubricación por cárter seco | 7. Mariposa con regulador electrónico del acelerador | 10. Presilenciador | 14. Boca de llenado de aceite |
| 2. Radiador central | 6. Sistema de admisión variable | 8. Depósito de expansión de líquido refrigerante | 11. Silenciador final del sistema de escape deportivo | 15. Filtro de aire |
| 3. Servofreno en tándem | 9. Alternador | 12. Eje trasero multibrazo | 13. Amortiguador PASM | 16. Disco de freno compuesto |
| 4. Caja de cambios manual de 6 velocidades | | | | 17. Apoyos del motor |



911 GT3

- | | | | | |
|--|---|--|---|-------------------------------|
| 1. Módulo de radiador | 5. Depósito independiente de aceite motor para la lubricación por cárter seco | 7. Mariposa con regulador electrónico del acelerador | 10. Presilenciador | 14. Boca de llenado de aceite |
| 2. Radiador central | 6. Sistema de admisión variable | 8. Depósito de expansión de líquido refrigerante | 11. Silenciador final del sistema de escape deportivo | 15. Filtro de aire |
| 3. Servofreno en tándem | 9. Alternador | 12. Eje trasero multibrazo | 13. Amortiguador PASM | 16. Disco de freno compuesto |
| 4. Caja de cambios manual de 6 velocidades | | | | 17. Apoyos del motor |

y la quinta velocidad. Para un despliegue de potencia más dinámico. La velocidad máxima se alcanza en la sexta marcha.

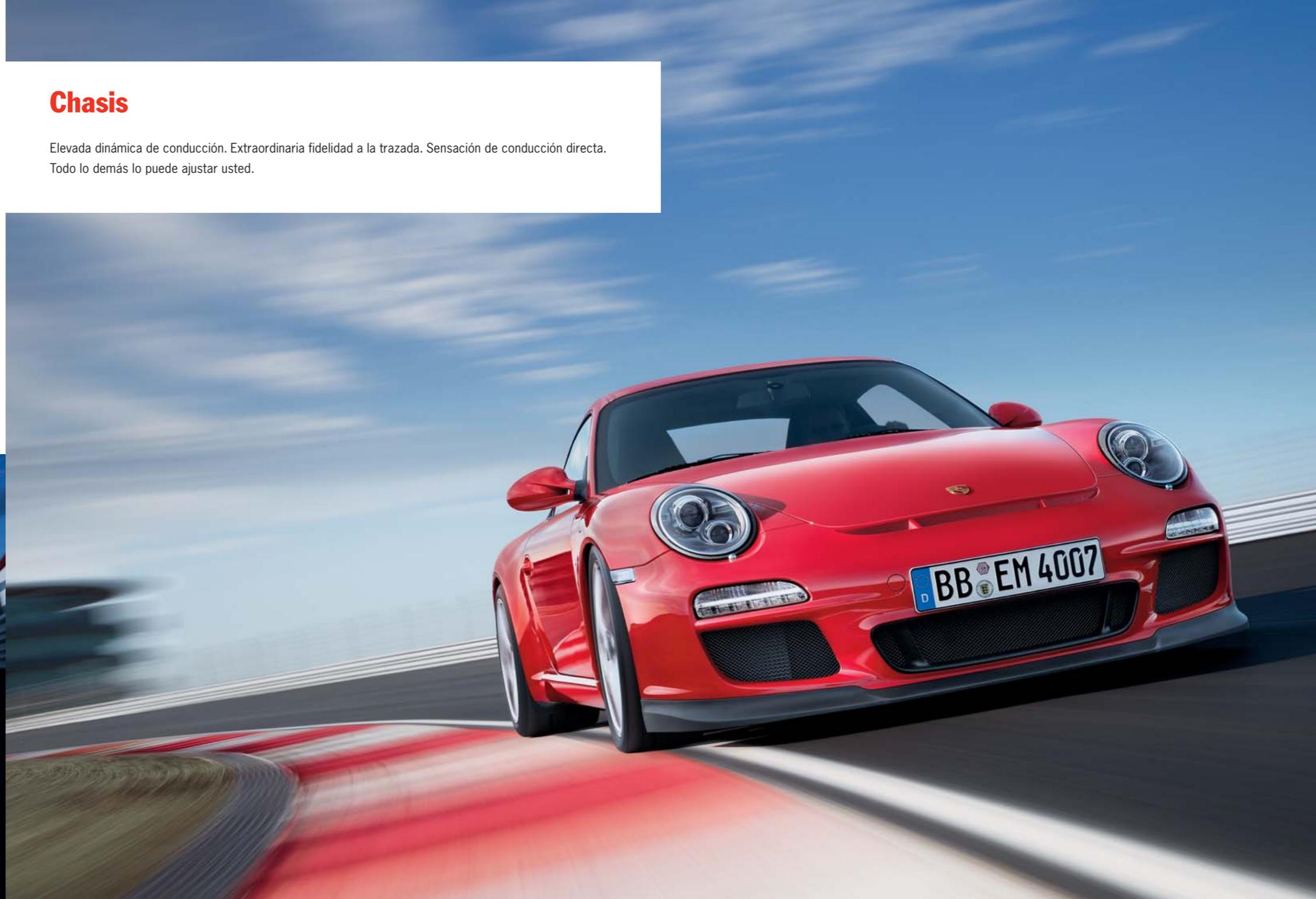
Unos anillos sincronizadores de acero, robustos y termorresistentes, entre las velocidades tercera y quinta posibilitan cambios de velocidad exactos, incluso en circunstancias de elevada sollicitación. Un intercambiador de calor

aceite-agua y un sistema de lubricación por pulverización se ocupan de mantener debidamente refrigerada la caja de cambios. Para que la durabilidad de la caja de cambios tampoco se vea afectada por condiciones tan extremas como las que pueden sobrevenir sobre el circuito de competición.

Los valores umbral del bloqueo transversal del eje trasero, de serie en ambos modelos, del 28% en fase de empuje y del 40% en fase de retención están óptimamente adaptados a la característica de potencia y par de giro de los motores. Para una elevada tracción. Y, por tanto, para una mejor progresión y un comportamiento en curva mucho más preciso.

Chasis

Elevada dinámica de conducción. Extraordinaria fidelidad a la trazada. Sensación de conducción directa. Todo lo demás lo puede ajustar usted.



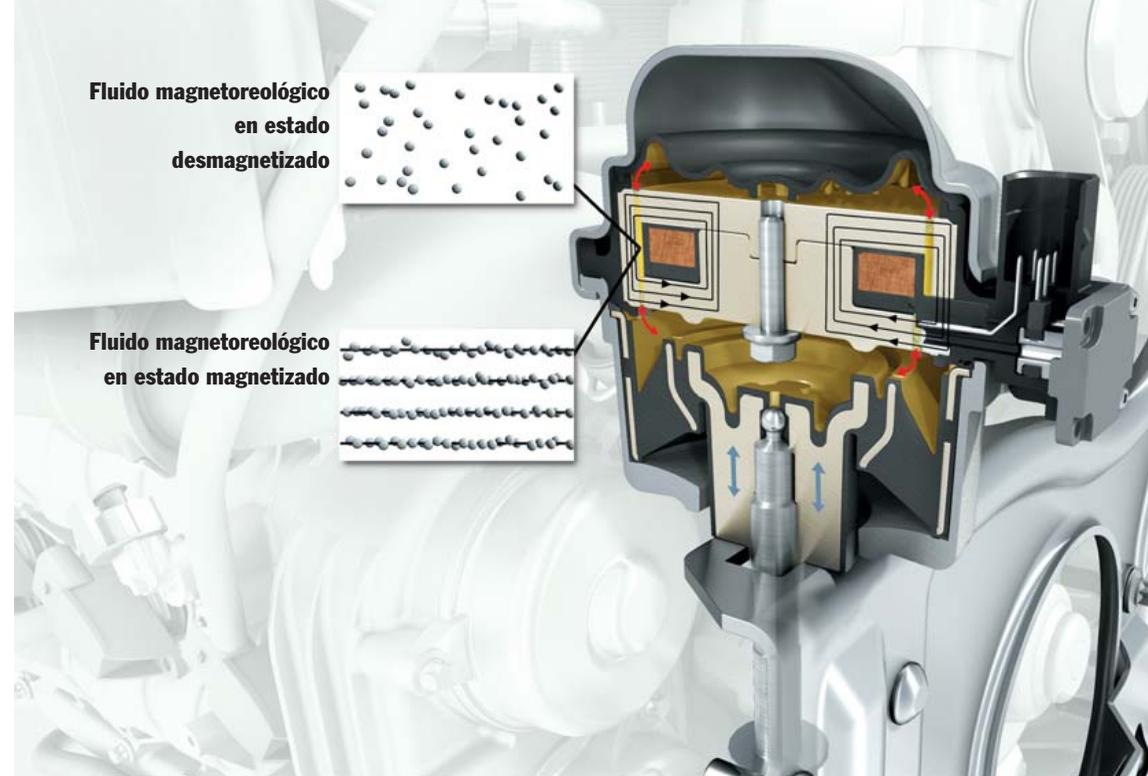
**Toda masa es por naturaleza inerte.
Las leyes de la física siempre han sido un desafío para nosotros.**

Los nuevos apoyos dinámicos del motor.

Una contribución a la dinámica de conducción: los apoyos dinámicos del motor, disponibles opcionalmente para el 911 GT3 y de serie en el nuevo 911 GT3 RS. Un sistema regulado electrónicamente para la minimización de las oscilaciones y vibraciones perceptibles de todo el grupo propulsor, en particular del motor.

En los modelos 911 GT3 los motores están atornillados por detrás a la carrocería mediante dos apoyos. Según el principio de inercia, un cuerpo persiste en su movimiento uniforme en línea recta en tanto no se vea forzado a cambiar su estado por una fuerza actuante externa. Expresado más llanamente, al atravesar una curva, el vehículo sigue el movimiento que

realice con el volante. La masa del motor en principio no. En consecuencia, la trasera del vehículo es empujada hacia el exterior con retardo, debido a las fuerzas de inercia de la masa del motor que actúan sobre el eje trasero al virar en una curva.



Apoyos dinámicos del motor

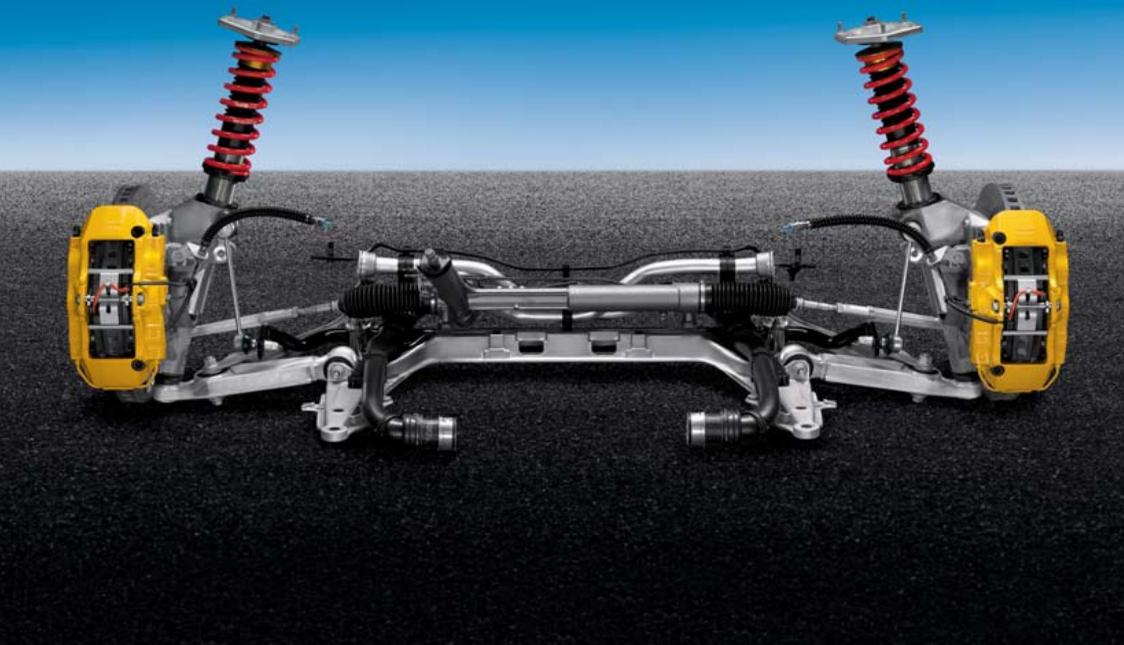


Los apoyos dinámicos del motor minimizan este efecto: tanto el ángulo de viraje como los valores de aceleración longitudinal y transversal son captados permanentemente por sensores. Dependiendo del estilo de conducción, tiene lugar una variación automática de la característica de ambos apoyos del motor. Esto tiene lugar por medio de un líquido magnetizable (magnetoreológico) y un campo magnético generado eléctricamente. Las partículas magnetiza-

bles se alinean. La viscosidad del líquido cambia. Del mismo modo que la rigidez y amortiguación de los apoyos del motor: más blandos, para un mayor confort y menos vibración en conducción normal. Más duros, para una sensación de conducción más directa en conducción deportiva. De forma análoga a los coches de competición 911 GT3, en los que el grupo propulsor se encuentra directamente atornillado a la carrocería.

Además, los apoyos dinámicos del motor reducen las vibraciones verticales del motor al acelerar a plena carga. El resultado es una superior y más uniforme fuerza de propulsión en el eje trasero, una tracción superior y una mejor aceleración.

Esto implica, tanto al circular por vías públicas como en competición, un comportamiento en circulación notablemente más estable en los cambios de carga y en las curvas rápidas.



Eje delantero del 911 GT3 con Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

La combinación de corazón y entendimiento. Trasladada al automóvil y a la carretera.

El chasis.

El chasis del 911 GT3 y del nuevo 911 GT3 RS está especialmente adaptado a las elevadas exigencias del automovilismo de competición. Los vehículos son 30 mm más bajos que el 911 Carrera. Su coherente arquitectura ligera permite mantener especialmente baja la tara, así como el peso de las masas no suspendidas. Para una extraordinaria agilidad, una elevada seguridad de conducción y un comportamiento muy estable

en carretera, especialmente en curvas.

En el eje delantero se emplean brazos de suspensión McPherson con ruedas independientes guiados con precisión por brazos longitudinales y transversales. Suspensión y amortiguación han sido específicamente adaptadas a los dos modelos 911 GT3. Para el guiado preciso de las ruedas,

una elevada fidelidad a la trazada y una soberbia maniobrabilidad.

El eje trasero es un sistema multi-brazo con bastidor de concepto LSA (ligero, estable, ágil), también con un ajuste especial de la amortiguación, para una dinámica de conducción extraordinaria. Tanto la altura, como la convergencia y la caída, así como las barras estabilizadoras del chasis son adaptables individualmente

para la utilización del vehículo en circuito. Una particularidad del nuevo 911 GT3 RS: los brazos transversales del eje trasero están seccionados. De este modo la caída se puede ajustar con mayor precisión a las exigencias del automovilismo de competición.

Gracias a la rígida fijación del chasis a la carrocería, la guía de rueda gana en precisión, lo que se traduce en un mejorado comportamiento en conducción y en maniobras de viraje.

El sistema elevador del eje delantero*.

Bordillos, rampas, entradas de garaje, etc., eran hasta ahora auténticos desafíos para automóviles deportivos como los modelos 911 GT3. Eran, exactamente. Porque precisamente por eso nuestros ingenieros han desarrollado un sistema elevador para el eje delantero. De este modo, el vehículo puede ser elevado 30 mm por delante para evitar rasguños y golpes en los bajos. Por medio

de un compresor se genera el aire comprimido necesario para elevar los amortiguadores delanteros del PASM (pág. 56). Por medio de una tecla en la consola central se activa y desactiva el sistema elevador opcional*. En parado o hasta una velocidad de circulación de 50 km/h aproximadamente.

* Al dejar estacionado el vehículo el sistema elevador debería ajustarse en la posición inferior, ya que la presión neumática sólo se puede mantener durante un periodo de tiempo determinado.

Eje trasero del 911 GT3 con Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



La dirección.

Importante en la vida diaria e irrenunciable en el circuito: una dirección que traduce de forma directa el menor movimiento del volante con una precisión y fiabilidad extraordinarias. Como la dirección de los modelos 911 GT3 con desmultiplicación variable. En maniobras de viraje en torno a la posición central del volante, en conducción por autopista, por ejemplo, la desmultiplicación mantiene su grado de tolerancia.

Sin embargo, se conservan la agilidad y una respuesta directa. A mayor viraje de la dirección, más directa (y, por tanto, más ágil) es la desmultiplicación. Una medida apreciable especialmente en curvas cerradas.

Llantas y neumáticos.

Los modelos 911 GT3 calzan de serie ruedas GT3 de 19 pulgadas realizadas en una sola pieza. En el 911 GT3 son de color titanio,

en el nuevo 911 GT3 RS están esmaltadas en color de contraste. Directamente procedente de la competición deportiva es la fijación central con anagrama GT3 o RS, respectivamente. Las ventajas respecto de una fijación de 5 orificios convencional: una mayor dinámica de conducción y superiores prestaciones debido a la reducida masa en rotación. Y, naturalmente, los cambios de ruedas son mucho más rápidos. Una gran ventaja, sobre todo en el circuito de competición.



Las dimensiones en el 911 GT3: delante 235/35 ZR 19 con 8,5 J x 19, detrás 305/30 ZR 19 con 12 J x 19. Las del nuevo 911 GT3 RS son algo más impresionantes: delante 245/35 ZR 19 con 9 J x 19, detrás 325/30 ZR 19 con 12 J x 19. Los neumáticos deportivos con homologación de calle proporcionan el necesario agarre a los modelos 911 GT3. Sin embargo, debido al menor

perfil de los neumáticos existe mayor riesgo de «aquaplaning» sobre mojado.

El sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie avisa mediante un indicador en el ordenador de a bordo de la insuficiencia de presión y previene las pérdidas de presión, inapreciables o súbitas, de los neumáticos.



Rueda GT3 de 19 pulgadas con fijación central (911 GT3)



Rueda GT3 de 19 pulgadas con fijación central en color de contraste Rojo Guardia (911 GT3 RS)



**Realmente paradójico:
Cuantas más cosas desconecte más dinámico se vuelve el estilo de conducción.**

El Porsche Stability Management (PSM).

Para prestar la asistencia y seguridad debidas en los márgenes límite de la dinámica de conducción, el 911 GT3 y el nuevo 911 GT3 RS equipan el sistema de estabilización Porsche Stability Management (PSM). Además del sistema antibloqueo (ABS), incluye dos sistemas automáticos de regulación: el Stability Control (SC) y el Traction Control (TC).

El Stability Control (SC) regula la dinámica transversal. Una serie de sensores determinan permanentemente la dirección de marcha, la velocidad de conducción, la velocidad de derrape y la aceleración transversal del vehículo. A partir de estos valores se calcula la dirección efectiva del movimiento. Si se

desvía de la dirección deseada por el conductor, el Stability Control (SC) desencadena procesos de frenado selectivos sobre cada una de las ruedas tendentes a la estabilización del vehículo en las condiciones límite de la dinámica de conducción.

El Traction Control (TC) con las funciones de diferencial de freno automático (ABD), control automático de tracción (ASR) y regulación del par de arrastre del motor (MSR) integradas regula la dinámica longitudinal.

Este control de tracción de ajuste muy deportivo mejora la tracción en la fase de aceleración sobre calzadas irregulares. Además, el control de tracción (TC) limita el exceso de potencia que en ciertas situaciones de fuerte aceleración podrían provocar el derrape incontrolado de la trasera. Sin embargo, el margen límite se ha establecido en un nivel tan avanzado que con un estilo de conducción normal y firme seco apenas se alcanzará.

Lo singular del PSM en los modelos 911 GT3: las intervenciones de regulación de estos dos sistemas tienen lugar de forma tardía y son desconectables por completo y en dos etapas. Para una maniobrabilidad premeditadamente deportiva. En el circuito de competición, por ejemplo. En la primera etapa

puede desactivar el Stability Control (SC) por medio de la tecla «SC OFF» de la consola central.

En la modalidad «SC OFF» el sistema de regulación deja de intervenir en las desviaciones de la trazada propiciadas por la dinámica transversal. El vehículo puede ser conducido ahora de forma muy dinámica por tramos de curva, con movimientos selectivos del volante y control del pedal acelerador. El Traction Control (TC) continúa activo en esta modalidad.

En la segunda etapa puede desconectar además el Traction Control (TC) con la tecla independiente «SC+TC OFF». En esta modalidad se desactivan tanto las funciones del sistema de regulación de la dinámica transversal como las del control de tracción. El comportamiento en conducción del vehículo es determinado ahora exclusivamente por el conductor.

Tanto en la primera etapa (SC OFF) como en la segunda (SC + TC OFF) no se activa de nuevo la

regulación de la dinámica transversal, ni siquiera al frenar a fondo dentro del margen de regulación del ABS. Esta estrategia de funcionamiento y conmutación posibilita una dinámica de conducción marcadamente orientada hacia el automovilismo de competición, al objeto de satisfacer exigencias individuales en cuanto a prestaciones extremas sobre el circuito. En relación con el 911 GT3, el PSM ha recibido un reglaje aún más deportivo en el nuevo 911 GT3 RS.

El sistema antibloqueo (ABS 8.0) integrado en el PSM permanece activo en todas las configuraciones citadas. El ABS permite obtener unas distancias de frenada mucho menores, con lo que se incrementa la seguridad.

¿Modalidad normal? Una cuestión de punto de vista interno.

El Porsche Active Suspension Management (PASM).

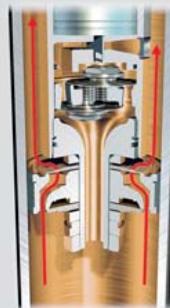
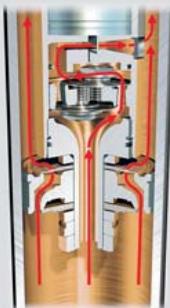
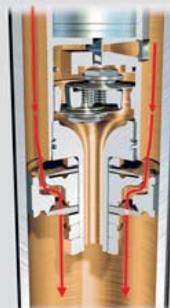
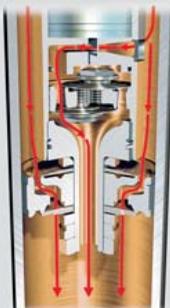
Los dos modelos 911 GT3 cuentan con el Porsche Active Suspension Management (PASM), un reglaje electrónico del sistema de amortiguación. En el nuevo 911 GT3 RS el reglaje está más orientado aún al circuito de competición. El PASM regula de forma activa y continua la dureza de la amortiguación en cada rueda, en función del estilo de conducción y de la situación. Además, en ambos

modelos la altura de la carrocería es 30 mm menor que la del 911 Carrera.

El conductor puede elegir entre dos programas básicos de conducción deportiva pulsando simplemente una tecla. La modalidad normal está concebida para la conducción deportiva en carretera y en circuitos sobre mojado. La modalidad deportiva se ha adap-

tado especialmente para soportar la máxima aceleración transversal y ofrecer la mejor tracción posible en el circuito de competición.

Dependiendo de la modalidad seleccionada y de la situación del vehículo detectada, el sistema selecciona automáticamente la dureza óptima de la amortiguación dentro de ambos campos característicos.



Izquierda: fase de estiramiento – émbolo de trabajo y derivación, ajuste confortablemente deportivo

Derecha: fase de estiramiento – émbolo de trabajo solo, ajuste deportivamente duro

Izquierda: fase de compresión – émbolo de trabajo y derivación, ajuste confortablemente deportivo

Derecha: fase de compresión – émbolo de trabajo solo, ajuste deportivamente duro

Para ello, unos sensores registran los movimientos de la carrocería, como al acelerar con fuerza o frenar bruscamente, o bien al circular sobre firmes irregulares, por ejemplo. La unidad de control adapta selectivamente la dureza de la amortiguación en función de la modalidad seleccionada. De esta forma se reducen los movimientos de balanceo y cabeceo, optimizándose al mismo tiempo el contacto de cada rueda con la carretera.

Un ejemplo: en la modalidad deportiva los amortiguadores se disponen según una curva característica «dura», especialmente concebida para su utilización sobre circuitos de competición. Si el sistema detectara irregularidades en la carretera, en una fracción de segundo cambiará a una curva característica de menor dureza dentro del campo de curvas características de dureza deportiva. Una vez que la carretera recupera su uniformidad, el PASM retorna a la curva característica original.

Si en la modalidad normal dinamicamos el estilo de conducción, el sistema cambia automáticamente a una característica más deportiva dentro del campo característico de confort deportivo. La amortiguación se vuelve más dura, la estabilidad y seguridad de circulación aumentan.

Seguridad

La elevada potencia requiere una elevada seguridad.
Y las elevadas aspiraciones, una elevada competencia.





Faros bi-xenon y luces de posición LED

**Ver y ser visto.
Y siempre bajo el foco correcto.**

La seguridad activa.

El concepto de iluminación.

Los modelos 911 GT3 están equipados de serie con grupos ópticos Bi-Xenon con regulación dinámica del alcance del haz luminoso. Su luminosidad duplica sobradamente la de las lámparas halógenas. Ya sea con luz de cruce o luz de carretera, mejora sustancialmente el haz de luz, ilumina uniformemente la calzada y permite una conducción

nocturna sin fatigas. Incluye un sistema limpia-lavafaros (SRA) integrado.

Para su uso coherente en el circuito de competición: los faros halógenos de arquitectura ligera disponibles sin sobreprecio, sin SRA ni regulación de la distancia del haz. Los bajos tiempos por vuelta requieren también un peso tan reducido como sea posible.

Los grupos ópticos delanteros incluyen los intermitentes y las luces de conducción diurna de LEDs, así como las luces de posición. Para una buena visibilidad. Y un alto grado de inconfundibilidad, incluso en plena oscuridad.

Para los intermitentes, la luz de marcha atrás y las luces de freno, así como para la tercera luz de freno adicional en el capó trasero y los pilotos antiniebla

se emplea igualmente la tecnología de diodos luminosos (LED). Las ventajas: una gran intensidad luminosa y una respuesta extremadamente rápida. De este modo se advierte más tempranamente al tráfico que circula por detrás. A ello hay que añadir su moderado consumo, carácter ecológico y una vida útil mucho más larga que la de las bombillas incandescentes convencionales. Y un diseño inconfundible tanto de día como de noche.

La luz de curva dinámica.

También puede equipar con carácter opcional la luz de curva de regulación dinámica, para un alumbrado especialmente eficaz de la calzada. Unos sensores captan permanentemente la velocidad y la aceleración transversal, así como el viraje de la dirección y calculan a partir de ahí el trazado de la curva. A partir de ahí se determinan los ángulos para el control de la luz de curva de regulación dinámica. Para ello, la luz de cruce es

orientable hasta 15 grados hacia el interior de la curva. De esta forma podrá reconocer mejor el trazado de la carretera y detectar los obstáculos en las carreteras más sinuosas con una anticipación considerable.

Pilotos traseros en tecnología LED y tercera luz de freno



Los frenos.

Los frenos Porsche son famosos por su elevada capacidad de rendimiento. Marcan pautas en cuanto a deceleración y estabilidad. Han sido concebidos para soportar cargas extremas.

El nuevo 911 GT3 RS y el 911 GT3 disponen de un sistema de frenos especialmente potente y, al mismo tiempo, de peso reducido, con servofreno especialmente adaptado. Las mordazas de freno de aluminio de 6 émbolos del eje delantero y las mordazas de freno de aluminio

de 4 émbolos en el eje trasero, todas esmaltadas 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 sollicitación.



Los discos de freno de material compuesto están sobredimensionados y tienen un diámetro de 380 mm delante y de 350 mm detrás. Gracias a su estructura de dos piezas con discos de freno de fundición gris y tambores de aluminio, su peso es menor y, por tanto, también el de las masas no sus-

pendidas y en rotación. Están perforados y autoventilados, para una elevada potencia de freno también en condiciones meteorológicas adversas.

Unas aletas de refrigeración de los frenos en el eje delantero y nuevas canalizaciones de refrigeración de los frenos en el eje trasero garantizan una eficaz ventilación del sistema de frenos.

También concebido para soportar una sollicitación extrema: el sistema antibloqueo de 4 canales (ABS 8.0). Para unas intervenciones de regulación rápidas y muy sensibles, una deceleración de gran uniformidad y un excelente comportamiento en frenada.



El Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Puede equipar opcionalmente el 911 GT3 y el nuevo 911 GT3 RS con una tecnología de freno que ha tenido que superar las más duras exigencias en el automovilismo de competición: el sistema Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Los discos de freno, de material cerámico compuesto, del sistema PCCB tienen un diámetro de

380 mm delante y 350 mm detrás, para ofrecer una elevada potencia de freno. El disco de freno se basa en fibras de carbono especialmente tratadas, silicificadas en un proceso de alto vacío a una temperatura aproximada de 1.700 grados centígrados. El resultado son unos discos de freno que, en comparación con los discos de fundición gris, presentan un grado de dureza notablemente superior, así como una gran seguridad frente a sobrecargas térmicas.

Característico también del sistema PCCB es su reducida dilatación térmica, que evita deformaciones en condiciones de máxima exigencia. Además, los discos de freno cerámicos garantizan la ausencia de corrosión y ofrecen una mejor amortiguación acústica.

La utilización de mordazas fijas de aluminio de seis émbolos en arquitectura monobloque en el eje delantero y de mordazas fijas de aluminio de cuatro émbolos, también en arquitectura monobloque, en el trasero proporciona una muy elevada

y, sobre todo, constante presión de freno en la deceleración. La respuesta de los frenos tiene lugar con mayor rapidez y precisión.

En particular, al ser sometidos a una intensa sollicitación se alcanzan las condiciones óptimas para unas distancias de frenado menores. 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 del disco

de freno, aproximadamente un 50% inferior al de los discos de fundición gris de serie. Además, los tambores de freno de los modelos 911 GT3 son ahora de aluminio tanto en el eje delantero como en el trasero, lo que ahorra peso. Unos factores que no sólo repercuten positivamente en las prestaciones y el consumo, ya que reducen fundamentalmente la masa en rotación no suspendida.

En consecuencia, se logra un mejor agarre y un mayor confort de circulación y rodadura, sobre todo por carreteras de firme irregular. Y más agilidad.

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

No hay deporte de riesgo sin equipamiento profesional.

El paquete Clubsport.

Las exigencias del automovilismo de competición son notablemente superiores a lo que requiere el uso cotidiano. Tanto en cuanto a materiales como en cuanto a tecnología pero, sobre todo, en cuanto al piloto. Conducir al límite. Una inmersión permanente

en la zona límite. Lo que cuenta son unos tiempos por vuelta tan bajos como sea posible. Ello requiere una gran habilidad al volante, así como una protección adicional debido a la exposición permanente a circunstancias extremas.

Esta protección es la que le ofrece el paquete Clubsport. Disponible sin sobreprecio para el 911 GT3 y de serie en el nuevo 911 GT3 RS.

Paquete Clubsport 911 GT3



Paquete Clubsport 911 GT3 RS



Está compuesto por una jaula anti-vuelco atornillada a la carrocería en la parte posterior, detrás de los asientos delanteros, un cinturón adjunto de seis puntos de anclaje en color rojo para el lado del conductor, un extintor con su soporte y una preinstalación para el interruptor general de batería. Puede adquirirlo por separado en el departamento de automovilismo de competición de Porsche, del mismo modo que el arco delantero

de la jaula para los eventos de automovilismo de competición homologados por la FIA.

En el 911 GT3 el paquete Clubsport sólo se encuentra disponible en combinación con los asientos de arquitectura ligera o los asientos deportivos envolventes.

El 911 GT3 RS equipa de serie asientos deportivos envolventes. Exclusivamente en el nuevo

911 GT3 RS: el anagrama «RS 3.8» de color rojo bordado en los reposacabezas de los asientos deportivos envolventes y de los asientos de arquitectura ligera opcionales.

En combinación con el paquete Clubsport, los asientos están tapizados con material ignífugo. Para una seguridad adicional.



Confort

Sin concesiones sobre el circuito. Confortable en la vida diaria.
Incluso los ingenieros de competición precisan de vez en cuando nuevos desafíos.



Salpicadero del 911 GT3 RS

Desde el santuario de motorsport. Rige también para lo más hondo.

El interior.

El interior de los modelos 911 GT3 revela claramente su procedencia: el automovilismo de competición. El conductor tiene en todo momento todos los elementos importantes al alcance de la mano y en su campo de visión. Una particularidad del nuevo 911 GT3 RS: su vinculación directa con el automovilismo de competición queda a la vista abriendo simplemente las puertas. Por razones de peso

cuenta con paneles de puerta especiales de arquitectura ligera con lazadas de apertura de color rojo. Otra diferencia con respecto al 911 GT3: el anagrama «RS 3.8» en las molduras de acceso, en la moqueta de la parte trasera y en la moldura embellecedora acabada en carbono visto del salpicadero.

Los instrumentos.

En los cinco instrumentos circulares se puede leer de forma rápida y precisa toda la información relevante: El cuentarrevoluciones con anagrama GT3 y esfera en color titanio cuenta con un suficiente margen de revoluciones: más de 8.500 rpm. El indicador de cambio de marcha en el cuentarrevoluciones señala el último punto en el

que debería efectuarse el cambio a una marcha más larga para obtener una aceleración óptima.

El ordenador de a bordo.

El ordenador de a bordo le proporciona información sobre consumo medio, velocidad, autonomía restante y temperatura exterior. También puede acceder a los datos del sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie, así como al cronómetro de los paquetes opcionales Chrono Paket y Chrono Paket Plus.

Los materiales del interior.

En el interior de los modelos 911 GT3 son básicamente dos los materiales de lujo que subrayan su carácter deportivo: el cuero y el Alcántara. Las ventajas del Alcántara: su tacto es inmejorable, es lavable y fácil de cuidar. Por eso lo encontrará en todas aquellas partes en las que hay contacto directo: en el aro del volante, así como en la palanca de cambios y en la palanca de freno de mano. En el 911 GT3, además, en la tapa de los compartimentos de puerta y en los tiradores de las puertas.

El volante.

El aro del volante GT3 de tres radios está tapizado en Alcantara y es ajustable manualmente en altura y profundidad. El módulo airbag está forrado en cuero, las molduras de los radios esmaltados en Gris Volcán. También puede equipar sin sobreprecio el volante deportivo de tres radios en cuero liso. Exclusivo del volante de serie del nuevo 911 GT3 RS es la marca de las 12 horas en el aro del volante.

Los asientos deportivos.

Los asientos deportivos de serie del 911 GT3 con airbags torácicos en los flancos cuentan con un acolchado duro. Junto con el respaldo se obtiene una excelente sujeción lateral. Los flancos están tapizados en cuero, las bandas centrales de los asientos se han conservado en Alcantara. La regulación longitudinal y de altura es mecánica, el respaldo es regulable eléctricamente.

Los asientos deportivos adaptables.

Para el 911 GT3 están disponibles opcionalmente los asientos deportivos adaptables con ajuste eléctrico de altura y profundidad, así como del respaldo. Los flancos de los asientos y de los respaldos también son regulables por separado. Para una sujeción lateral a medida en tramos de curva, así como un mayor confort en los viajes de larga distancia.

Los asientos deportivos envolventes.*

Disponibles opcionalmente para el 911 GT3 y de serie en el nuevo 911 GT3 RS: los asientos deportivos envolventes con respaldos abatibles, airbag torácico integrado y ajuste longitudinal manual. El casco del asiento es de plástico con refuerzos de fibra de vidrio y fibra de carbono, con una superficie en carbono. Los puntos de rotación del respaldo están situados muy altos en los flancos. De este modo se garantiza la característica sujeción lateral también en la zona de la pelvis. En el 911 GT3 la tapicería de serie es de cuero negro, con una banda central de Alcantara. Los asientos deportivos envolventes están tapizados de serie con

material ignífugo en el nuevo 911 GT3 RS y en combinación con el paquete Clubsport en el 911 GT3. Un sutil detalle del nuevo 911 GT3 RS: el anagrama «RS 3.8» bordado en rojo en los reposacabezas.

Los asientos envolventes de arquitectura ligera.*

De carácter opcional para ambos modelos: asientos envolventes en arquitectura ligera de fibra de carbono (CfK). Han sido concebidos para ofrecer una sujeción lateral especialmente buena y tener un peso mínimo. En lugar de contener airbags torácicos, los paneles de puerta sin compartimentos están debidamente acolchados. Los asientos de arquitectura ligera apenas pesan juntos unos 20 kg, con lo que son alrededor de 24 kg más ligeros que los asientos deportivos. En combinación con el paquete Clubsport, los asientos envolventes de arquitectura ligera están tapizados con material ignífugo. Una particularidad del nuevo 911 GT3 RS: el anagrama "RS 3.8" bordado en rojo en los reposacabezas.

El HomeLink®.

El dispositivo de apertura de garaje opcional, de programación discrecional, se encuentra integrado en la consola de techo y permite manejar por radiocontrol hasta tres portones de garaje, además de conectar y desconectar el alumbrado o la instalación de alarma.

El control de velocidad.

El sistema automático de regulación de la velocidad para el margen de velocidades de 30 a 240 km/h se encuentra disponible con carácter opcional.

La protección antirrobo.

Los modelos 911 GT3 disponen de serie un inmovilizador con código de transpondedor, así como un sistema de alarma con control de acceso por contacto con la piel exterior y control del habitáculo por radar.

El Sistema de Localización por Satélite.

Opcionalmente puede disponer de fábrica de una preinstalación para el posterior montaje del Sistema de Localización por Satélite del programa Porsche Tequipment. Este sistema permite la localización de un vehículo robado en amplias zonas de Europa.

El depósito de 90 litros.

Para disfrutar de una mayor autonomía se puede equipar sin sobreprecio un depósito de combustible con un volumen de repostaje de 90 litros, en lugar del depósito de serie de 67 litros.

La batería de iones de litio.**

Puede equipar opcionalmente los modelos 911 GT3 con una batería de iones de litio en lugar de la batería convencional. Su ventaja principal radica en el ahorro de peso de más de 10 kg con respecto a la batería convencional de serie. La batería de iones de litio se adjunta con el vehículo y se puede intercambiar sin problemas con la batería de serie cuando se vaya a circular en circuito de competición.

Asiento deportivo



Asiento deportivo adaptable



Asiento deportivo envolvente, abatido



Asiento envolvente de arquitectura ligera



* En combinación con los asientos deportivos envolventes, así como con los asientos envolventes de arquitectura ligera, no deben utilizarse sistemas de retención para niños.

** A temperaturas por debajo del punto de congelación la batería tiene un comportamiento restringido para el arranque en frío.



Porsche Communication Management (PCM)

El sistema de audio CDR-30.

El 911 GT3 y el nuevo 911 GT3 RS vienen equipados de serie con el sistema de audio CDR-30 pantalla de 5 pulgadas (monocroma) y reproductor de CD compatible con el formato MP3. Hay disponible discrecionalmente un cargador de discos CD séxtuple integrado.

Naturalmente, también forman parte del equipamiento de serie el doble sintonizador de FM con RDS-Diversity, un total de 30 posiciones memorizables, autostore dinámico y regulación automática del volumen en función de la velocidad. Del mismo modo que un sonido excelente, De eso se ocupan 4 altavoces, así como un amplificador integrado con una potencia de 2 x 25 vatios.

El Sound Package Plus.

Para los oídos más exigentes: el Sound Package Plus, disponible opcionalmente. Nueve altavoces de alta calidad, así como un amplificador externo con una potencia total de 235 vatios se ocupan de proporcionar una experiencia acústica perfectamente adaptada al interior del habitáculo.

Los ajustes para la configuración acústica se adoptan con el sistema de audio CDR-30 o por medio del Porsche Communication Management (PCM) de carácter opcional.

El PCM con módulo de navegación.

El Porsche Communication Management (PCM) se encuentra disponible con carácter opcional para los modelos 911 GT3. Como potente sistema central de información y comunicación se caracteriza por su versatilidad y su manejo sorprendentemente sencillo.

Su característica principal es la gran pantalla a color de 6,5 pulgadas. La particularidad: la pantalla táctil, con un recubrimiento duradero de fácil limpieza. La aplicación es funcional, innovadora y

sencilla. La visualización es de carácter sinóptico: un máximo de cinco entradas de lista por página permiten su manejo seguro y rápido. También puede manejar el PCM por medio del selector rotatorio/pulsatorio de la derecha.

Existen 42 posiciones de memoria, doble sintonizador de FM con función RDS y función Diversity, que busca constantemente en segundo plano la frecuencia de mejor recepción de la emisora elegida. El reproductor sencillo de discos CD/DVD integrado es compatible con el formato MP3. Se puede equipar con carácter opcional un cargador de CD/DVD, con capacidad para seis discos, integrado en el PCM.

El módulo de navegación GPS integrado en el PCM cuenta con un disco duro con datos

cartográficos de la mayoría de países europeos. Para el rápido cálculo de rutas, que ofrece además tres propuestas de rutas alternativas.

En cuanto a la visualización cartográfica, se puede escoger entre una representación en perspectiva y una bidimensional, que ahora muestra también perfiles de altitud. En los trayectos por autopista se visualizan indicaciones gráficas de desvío para una mejor orientación. En la modalidad de pantalla partida se puede visualizar, además de la sección actual del mapa, también una lista con pictogramas relativos a la siguiente maniobra de circulación.

Sistema de audio CDR-30



El libro de rutas electrónico para PCM.

El libro de rutas electrónico, de carácter opcional, permite el registro automático de kilometraje, trayecto, recorrido, fecha y hora, así como de dirección de partida y de destino de cada trayecto.

Mando por voz para PCM.

Prácticamente todas las funciones del PCM se pueden manejar mediante el mando por voz opcional. En general, se puede pronunciar cada punto de menú tal como aparece visualizado en pantalla. El mando por voz reconoce los comandos o secuencias numéricas con independencia del hablante. Proporciona confirmaciones acústicas y guía al usuario a través de las funciones. No es necesario el adiestramiento del sistema. La recuperación de entradas de la agenda de teléfonos, la sintonización de una emisora o la introducción de destinos de navegación tiene lugar de forma directa mediante la pronunciación de palabras enteras.

El módulo de teléfono para PCM.

El módulo telefónico GSM de banda cuádruple, de carácter opcional, ofrece un elevado confort de uso y una calidad de sonido optimizada. Puede introducir directamente su tarjeta SIM en el lector de tarjetas SIM integrado en el PCM y sostener una conversación telefónica por medio del dispositivo manos libres o a través del auricular de control Bluetooth® disponible discrecionalmente. O de forma más cómoda aún: con la conexión Bluetooth® de su teléfono móvil a través del SIM-Access Profile (SAP).* Tras el acoplamiento automático, se desconecta la antena de su teléfono móvil al objeto de ahorrar batería y se recurre a la antena exterior del vehículo. Dependiendo del teléfono móvil, no sólo tendrá acceso a los números de su tarjeta SIM, sino también a los de la memoria interna. El mando tiene lugar igualmente, dependiendo del teléfono móvil, a través del PCM o el mando por voz. El teléfono móvil puede permanecer mientras tanto en el bolsillo de su chaqueta.

La preinstalación de telefonía móvil para PCM y CDR-30.

Para la conexión Bluetooth® de teléfonos móviles que sólo soportan el Handsfree Profile (HFP)*, se encuentra disponible con carácter discrecional la preinstalación de telefonía móvil. Al establecer la conexión a través de HFP, el PCM o el CDR-30 opera únicamente como dispositivo manos libres. También en este caso se puede mantener guardado el teléfono móvil. A través del PCM o el CDR-30 sólo se pueden manejar las funciones básicas del teléfono móvil. La conexión GSM tiene lugar básicamente a través de la antena del teléfono móvil**. La preinstalación de telefonía móvil se encuentra disponible con y sin consola de soporte.

La interfaz universal de audio para PCM y CDR-30.

En combinación con el PCM tiene a su disposición discrecionalmente hasta tres conexiones, que puede utilizar para conectar su iPod®, una memoria USB/reproductor

MP3 o una fuente de audio discrecional a través de la interfaz AUX. El manejo del iPod® o de la memoria USB tiene lugar de forma cómoda y segura a través del PCM. Además, a través de la conexión USB puede descargarse los datos del indicador de rendimiento del paquete Chrono Paket Plus, así como del libro de rutas electrónico. En combinación con el CDR-30 de serie se pueden utilizar otras fuentes de audio discretionales a través de una conexión AUX como, por ejemplo, un reproductor MP3, que se manejaría directamente.

El Chrono Paket para CDR-30.

De gran ayuda para la conducción por circuitos en los modelos 911 GT3: el paquete opcional Chrono Paket. El Chrono Paket se encuentra disponible para el

sistema de audio CDR-30 e incluye un cronómetro giratorio, analógico y digital sobre el salpicadero. Se maneja mediante la palanca commutadora del ordenador de a bordo, que muestra analógicamente las horas, minutos y segundos cronometrados. Los segundos, las décimas y centésimas de segundo aparecen en una pantalla y, paralelamente, en un indicador digital del cuadro de instrumentos.

El Chrono Paket Plus para PCM.

El Chrono Paket Plus, igualmente opcional, sólo se encuentra disponible en combinación con el PCM. Además del cronómetro analógico y digital sobre el salpicadero, le ofrece 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 rápida y la autonomía restante del depósito. Se pueden registrar tramos independientes, así como definir tramos de referencia. La memoria de personalización del Chrono Paket Plus, manejable también desde el PCM, memoriza los ajustes de configuración personales de luces, limpiaparabrisas, climatización y bloqueo de puertas.

Cronómetro Chrono



*** En relación con las instrucciones, véase las págs. 105/106.



Automovilismo de competición

En algún momento todos volvemos a nuestras raíces.
O no las abandonamos nunca.



eso: victoria global en las 12 Horas de Sebring y dos victorias por categorías en las 24 Horas de Le Mans.

La competición GT.

Los vehículos GT son también coches de competición de pura raza. No obstante, han de estar basados en automóviles deportivos con homologación de calle y sólo pueden estar modificados en aspectos muy concretos.

En 2009 Porsche toma la salida con el 911 GT3 RSR de desarrollo avanzado. Su motor boxer de 4,0 litros rinde, tras la nueva reducción del limitador de caudal de aire, 450 CV y desarrolla un par motor máximo de 430 Nm. Porsche suministra vehículos listos para competir y asiste a las escuderías privadas mediante el desarrollo avanzado, servicio de asistencia técnica y participación de pilotos de fábrica.

Con una victoria global en las 24 Horas del Circuito de Nürburg y victorias por categorías en la ALMS, la LMS y la FIA-GT, el 911 GT3 RSR enlaza sin solución de continuidad la temporada 2009 con los innumerables éxitos de los pasados años. En pocas palabras, ya sea en las 24 Horas de Le Mans, en la ALMS/LMS, la FIA-GT o en los campeonatos nacionales GT, las escuderías privadas de Porsche participan regularmente con el 911 GT3 RSR en pos de títulos y campeonatos.

Orígenes: automovilismo de competición.

Donde revive nuestro fuero interno.

La competición de prototipos.

Los prototipos son coches de competición de pura raza que no se basan en automóviles deportivos de serie con homologación de calle. Por ejemplo, el RS Spyder construido con arreglo al reglamento LMP2 (Prototipo 2 de Le Mans). Su motor de competición V8 de 3,4 litros rindió en

2009 440 CV, tras la reducción prescrita del limitador del caudal de aire. Todo el concepto de vehículo se basa en un bajo centro de gravedad, buena tracción y una elevada agilidad. El resultado es una impresionante sucesión de éxitos.

En las cuarenta y dos carreras en las que ha participado hasta mediados de 2009, el RS Spyder ha obtenido un total de 32 victorias por categorías y 11 victorias globales. Y con esos éxitos obtuvo campeonatos del mundo de constructores, escuderías y pilotos tanto en la American Le Mans Series (ALMS) como en las series de Le Mans (LMS). Además de





Porsche Mobil 1 Supercup

El campeonato de marca Porsche.

En la actualidad existen siete eventos Porsche Carrera Cup en todo el mundo, con carreras en más de quince países, desde Japón hasta Francia, así como el campeonato internacional de marcas más rápido del mundo, la Porsche Mobil 1 Supercup.

La filosofía es la igualdad de oportunidades. Con coches de competición técnicamente idénticos. El resultado son unas disputadas y emocionantes carreras de máximo nivel.

Con los veloces coches 911 GT3 Cup, de hasta 420 CV de potencia y con velocidades máximas de 285 km, derivados directos de los modelos 911 GT3, se celebran carreras de velocidad en el contexto de los principales eventos internacionales del automovilismo de competición.

En todos los campeonatos de marca Porsche, Porsche entrega a las escuderías privadas los coches de competición listos para participar, organiza las series de competición y se ocupa de prestar asistencia in situ al piloto, a su escudería y a sus patrocinadores.

La Porsche Mobil 1 Supercup.

La Porsche Mobil 1 Supercup es el campeonato internacional de marca más rápido del mundo. Se celebra exclusivamente en el programa marco del campeonato del mundo FIA de la Fórmula Uno. Junto a las carreras europeas de Gran Premio, acompaña las ediciones de Bahrein y Turquía: En total son más de 11 carreras, que se celebran ante un escenario que aglutina a más de 120.000 espectadores.

Obtendrá más información en el número de teléfono: +49 (0) 711 911-84096.

La Porsche Carrera Cup Deutschland.

Desde su estreno en 1990, la Porsche Carrera Cup de Alemania se ha convertido en uno de los campeonatos nacionales de marca más veloces del mundo.

Forma parte integrante de la Deutschen Tourenwagen Masters (DTM). Una serie de competición que no sólo fascina por sus altas prestaciones deportivas, sino también por un programa de eventos extraordinariamente atractivo. Cada temporada se celebran en Alemania y en países limítrofes nueve pruebas puntuables.

Encontrará más información en el teléfono +49 (0)711 911-84041, o bien en www.porsche.es/motorsport.

Porsche Carrera Cup Deutschland



La Porsche Sport Driving School.

Los instructores de Porsche guían de forma prudente y profesional a los pilotos con ambiciones desde los cursillos de iniciación, pasando por diversas variantes de cursillos avanzados, hasta el curso para obtener la licencia de piloto de automovilismo de competición. En el vehículo de su propiedad o en un Porsche puesto a su disposi-

ción. Tanto sobre asfalto como fuera del mismo. Con los conocimientos de los contenidos de formación estandarizados e innumerables vueltas de práctica en circuitos nacionales e internacionales, así como sobre el circuito de Porsche en Leipzig, se cuenta con el fundamento para el siguiente nivel: la Porsche Sports Cup.

Encontrará más información en el teléfono +49 (0)711 911-78683, o bien en www.porsche.es/motorsport.

La Porsche Sports Cup.

Cinco circuitos, seis eventos, una misma experiencia: la Porsche Sports Cup para vehículos Porsche con homologación de calle, así como para aquellos vehículos Porsche modificados para el automovilismo de competición. Se compite en circuitos como el de Nürburg o el de Spa-Francorchamps.

A partir de 2009 los Porsche Sports Cup Events serán todavía

Porsche Sport Driving School



Porsche Sports Cup

más excitantes, con la que será entonces la serie superior: la GT3 Cup Challenge. Posicionada como eslabón de unión con la Porsche Carrera Cup. Y la única en su categoría en toda Europa. Encontrará más información en el teléfono +49 (0) 711 911-12384, o bien en www.porschescup.de.

Der Porsche Clubsport.

Aquí los Clubes Porsche privados celebran competiciones individuales y por series, en las que los pilotos compiten en diferentes categorías. El primer Club Porsche fue fundado en 1952 por un pequeño grupo de amigos. Hoy en día existen 613 clubes repartidos por más de 60 países y que cuentan con

unos 120.000 socios. Y la tendencia es ascendente. De esta forma, la organización de Clubes Porsche se cuenta entre las más grandes y de mayor tradición del mundo.

Obtendrá más información en el número de teléfono: +49 (0) 711 911-78307 o bien en www.porsche.es.



El servicio de asistencia en el circuito de competición.

Le asesoramos gustosamente en el ajuste de su modelo 911 GT3 Cup en cualquier circuito de competición. Este programa de ajuste comprende modificaciones en los desarrollos de la caja de cambios y en la aerodinámica, así como el reglaje del chasis. Y también

puede contar con nuestra asistencia en el supuesto de que sobrevengan problemas técnicos durante la carrera. En determinadas carreras de larga distancia tendrá incluso mecánicos de Porsche a su disposición. Y si durante la celebración de un evento de competición precisara recambios diferentes de los correspondientes al desgaste normal, nosotros los tenemos preparados para usted.

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

Atención al cliente de automovilismo de competición Porsche.

Deseamos ofrecerles a nuestros clientes de competición algo más que uno de los mejores coches de carreras del mundo. Así, no sólo está usted en buenas manos al volante de nuestros vehículos, sino también en nuestra casa. Porque Porsche le ofrece un servicio de asistencia para vehículos de competición de pura raza como el 911 GT3 Cup que va mucho más allá de lo corriente. Ya sea en Weissach o en el circuito de competición.

El servicio de asistencia en Weissach.

Puede adquirir su nuevo modelo 911 GT3 directamente en su Centro Porsche Oficial. La venta de coches de competición Porsche – como el 911 GT3 Cup – se realiza directamente a través del departamento de vehículos especiales y de competición del Centro de Desarrollo de Weissach. Si se encuentra comprometido en competiciones nacionales o internacionales del motor, aquí encontrará competentes interlocutores profesionales. E incluso aunque se trate de ajustar el vehículo a sus más personales

necesidades, o de operaciones de transformación de su coche de competición, nuestro departamento de automovilismo de competición se encuentra a su lado para ofrecerle su apoyo técnico.

Pero esto no es todo. También tenemos recambios de competición, kits y complementos a su disposición. Del mismo modo que si se trata de consultas relacionadas con los reglamentos de competición. También para vehículos de competición Porsche clásicos.

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



Medio ambiente

Se trata de cada centésima.
Pero no a cualquier precio.





Asembrosamente deportiva.

La relación con el medio ambiente.

En una época en la que proliferan los debates sobre las emisiones de CO₂, todo constructor de automóviles se plantea la cuestión de qué respuesta puede ofrecer en materia de consumo de combustible. La nuestra cuenta con una larga tradición. Y se expresa en estos términos: máxima eficiencia.

En los últimos quince años Porsche ha reducido las emisiones de CO₂ de sus vehículos en un promedio

anual aproximado del 1,7%. Y en relación con la potencia de sus motores, Porsche es uno de los constructores de automóviles que puede presentar el menor índice de emisiones de CO₂. Tal logro se ha conseguido con una propulsión eficiente, aerodinámica optimizada y reducidas pérdidas por fricción y rodadura, así como arquitectura ligera. Este alto grado de compatibilidad medioambiental viene garantizado, entre otras razones,

por la propia gestión medioambiental aplicada en Weissach. Aquí es donde se afinan todos los desarrollos desde la perspectiva ecológica. El objetivo: potencia. Pero no en detrimento del medio ambiente.

En el folleto monográfico «Porsche y el medio ambiente» encontrará más información en materia de medio ambiente.

La depuración de gases de escape.

El 911 GT3 y el nuevo 911 GT3 RS cumplen holgadamente las normativas sobre gases de escape Euro-5 en los países de la UE y LEVII en los EE.UU. El balance es ejemplar: los vehículos de Porsche demuestran que incluso los automóviles deportivos de gran potencia pueden alcanzar unos moderados valores de emisión de contaminantes en su respectiva categoría. Esto hace de los modelos 911 GT3 no sólo los automóviles deportivos más potentes, sino también de los más limpios.

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

* Salvo en países con gasolina con plomo.

El combustible.

Los actuales automóviles deportivos Porsche están concebidos para combustible con una proporción del 10% de etanol. Esto mejora en la misma proporción el balance de CO₂, ya que el biocombustible etanol es obtenido a partir de cultivos vegetales renovables, que absorben CO₂ de la atmósfera para su crecimiento.

El sistema de combustible.

En el sistema de combustible de los modelos 911 GT3 se ha reducido al mínimo la evaporación de hidrocarburos. El filtro de carbón activo, de gran volumen, contribuye tanto como el revestimiento especial del depósito de combustible. Todas las tuberías conductoras de combustible son de aluminio; las tuberías conductoras de gases, de material sintético multicapa.

El ruido.

Los modelos 911 GT3 cumplen todas las normativas sobre generación de ruidos vigentes en la actualidad en los respectivos países en los que son comercializados. Los ruidos molestos son eliminados en la propia fuente. Puede sonar paradójico, pero sin ruidos al final sólo queda una cosa: sonido puro.

El mantenimiento.

Los intervalos de mantenimiento largos ofrecen claras ventajas. Para el cliente, los menores costes de mantenimiento y un gran ahorro de tiempo. Para el medio ambiente: el cuidadoso y ecológico tratamiento de los recursos de servicio y las piezas de desgaste. Puede consultar los intervalos de mantenimiento concretos de los modelos 911 GT3 en la lista de precios adjunta.

Personalización

Nos vemos reflejados en su carácter.
Complemente el suyo.

El frenesí de colores no se da sólo en la tribuna de espectadores.

Los colores.

Para su 911 GT3 puede elegir entre 4 colores sólidos y, con sobreprecio, 6 colores metalizados y 7 colores especiales. Junto al equipamiento de cuero negro opcional puede elegir discretionalmente, además, un equipamiento de cuero natural en gris oscuro.

El nuevo 911 GT3 RS se encuentra disponible de serie en los colores Blanco Carrara y Azul Aqua Metalizado; con carácter opcional en Gris Black. Combinado con el color de contraste Rojo Guardia u Oro Blanco Metalizado. Llamativos son los nuevos anagramas en las aletas delantera derecha y trasera izquierda. El color de interior del nuevo 911 GT3 RS es negro.

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



911 GT3 RS: color exterior Gris Black y color de contraste Oro Blanco Metalizado



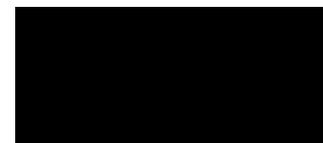
911 GT3 RS: color exterior Azul Aqua Metalizado y color de contraste Rojo Guardia



911 GT3 RS: color exterior Blanco Carrara y color de contraste Rojo Guardia

Colores 911 GT3.

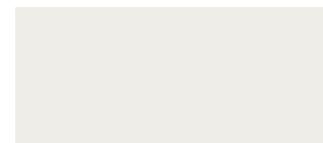
Colores sólidos de exterior.



Negro



Rojo Guardia

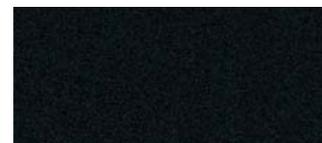


Blanco Carrara

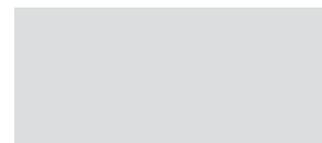


Amarillo Speed

Colores metalizados de exterior.



Negro Basalto Metalizado



Plata Ártico Metalizado



Azul Aqua Metalizado



Marrón Macadamia Metalizado

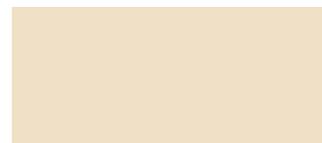


Gris Meteoro Metalizado

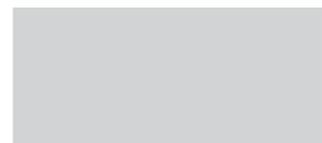


Azul Oscuro Metalizado*

Colores especiales de exterior.



Blanco Cream



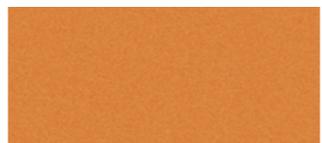
Plata GT Metalizado



Verde Porsche Racing Metalizado



Gris Atlas Metalizado



Oro Nordic Metalizado

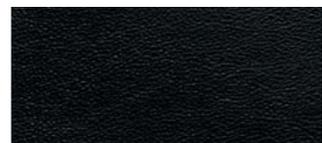


Rojo Rubí Metalizado



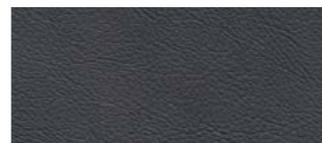
Verde Mineral Metalizado

**Color de serie de interior.
Cuero sintético/cuero/
Alcántara.**



Negro

**Cuero natural/Alcántara
de interior.**



Gris Oscuro Natural

Colores del 911 GT3 RS.

**Colores de serie/color
de contraste* del exterior.**



Blanco Carrara

Rojo Guardia



Blanco Carrara

Oro Blanco Metalizado



Azul Aqua Metalizado

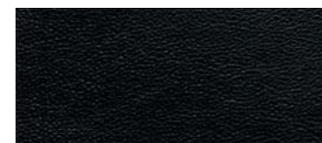
Rojo Guardia



Azul Aqua Metalizado

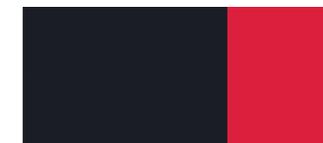
Oro Blanco Metalizado

**Color de serie de interior.
Cuero sintético/cuero/Alcántara.**



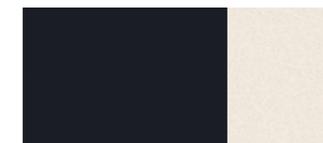
Negro

**Color especial/color
de contraste* del exterior.**



Gris Black

Rojo Guardia



Gris Black

Oro Blanco Metalizado

Jaula de protección antivuelco.



Rojo Guardia



Negro



Rojo Guardia



Negro

*Volumen de color de contraste del exterior: ruedas, marco de toma de aire del frontal, placas laterales del alerón trasero, retrovisores exteriores, adhesivo decorativo de laterales y aletas delantera derecha y trasera izquierda, así como el anagrama «GT3 RS» en el capó trasero

*No disponible antes de 10/2009.



Pilotos traseros en estética de cristal claro



Faros de arquitectura ligera



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Ruedas en colores plateados

Denominación

911 GT3
911 GT3 RS

Núm. | Página

Exterior.

| | | | | | |
|---|---|----|--------|--------|--|
| • Pintura metalizada | o | •* | Código | 97 | |
| • Colores especiales | o | o | Código | 98, 99 | |
| • Depósito de combustible de 90 litros | w | w | 082 | | |
| • Luz de curva dinámica | o | o | 603 | | |
| • Faros de arquitectura ligera | w | w | 600 | 100 | |
| • Batería de arquitectura ligera (de iones de litio)** | o | o | 191 | 75 | |
| • Pilotos traseros en estética de cristal claro*** | o | o | XXG | 100 | |
| • Luna de parabrisas con franja parasol verde | o | o | 567 | | |
| • Retrovisor interior y exterior automático antideslumbrante con sensor de lluvia integrado | o | – | P12 | | |
| • Sin denominación de modelo | w | – | 498 | | |

Chasis.

| | | | | |
|---|---|---|-----|---------|
| • Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), sistema de frenos cerámicos | o | o | 450 | 64, 100 |
| • El sistema elevador del eje delantero | o | o | 474 | 51 |
| • Apoyos dinámicos del motor | o | • | 140 | 48 |
| • Ruedas en colores plateados | w | w | 346 | 100 |

*Azul Aqua Metalizado

**No disponible antes de 01/2010.

***No disponible antes de 10/2009.

o Disponible como número l/opción disponible con sobreprecio • De serie W Discrecional, disponible sin sobreprecio – No disponible
Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí.
En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial.
Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en www.porsche.es.

| Denominación | 911 GT3 | 911 GT3 RS | Núm. l | Página |
|---|---------|------------|--------|---------|
| Interior. | | | | |
| • Paquete Clubsport Jaula antivuelco en la parte trasera en versión atornillada, preinstalación para interruptor general de batería. Elementos adjuntos: cinturón de seguridad rojo de 6 puntos de anclaje para el lado del conductor, extintor con soporte. Sólo en combinación con asientos deportivos envolventes o asientos envolventes de arquitectura ligera | w | • | 003 | 68, 103 |
| • Cinturón de 6 puntos de anclaje para el lado del acompañante, sólo en combinación con el paquete Clubsport | o | o | 579 | |
| • Supresión del paquete Clubsport | – | w | 703 | |
| • Supresión del sistema climatizador | – | w | 574 | |
| • Jaula antivuelco en negro | – | w | 595 | |
| • Sujetavasos | • | w | 585 | |
| • HomeLink® (apertura de portón de garaje) | o | o | 608 | 75 |
| • Control de velocidad (regulación automática de la velocidad) | o | o | 454 | 75 |
| • Preinstalación del Sistema de Localización por Satélite | o | o | 674 | 75 |
| • Asientos deportivos adaptables | o | – | P01 | 74 |
| • Asientos deportivos envolventes | o | • | P03 | 74, 103 |
| • Asientos envolventes de aleación ligera | o | o | P02 | 74, 75 |
| • Calefacción de asiento Sólo en combinación con asientos deportivos adaptables | o | – | 342 | |
| • Extintor | o | •* | 509 | 69, 103 |
| • Alfombrillas con anagrama Porsche, juego de dos unidades | o | o | 810 | |
| Interior de cuero. | | | | |
| • Equipamiento de cuero negro | o | o | Código | 103 |
| • Equipamiento en cuero natural gris oscuro | o | – | 998 | |
| • Volante deportivo de 3 radios en cuero liso | w | w | 841 | |

* Versión distinta: Extintor de polvo DIN-EN3 con 4 kg de solución extintora, adjunto.

o Disponible como número l/opción disponible con sobreprecio • De serie W Discrecional, disponible sin sobreprecio – No disponible
Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en www.porsche.es.



Paquete Clubsport



Equipamiento de cuero negro



Supresión del sistema de audio

Denominación

911 GT3
911 GT3 RS

Núm. | Página

Audio y comunicación: CDR-30.

| | | | |
|--|-----|-----|---------|
| • Sistema de audio CDR-30 | • • | | 76 |
| • Supresión del sistema de audio CDR-30 | – w | 609 | 104 |
| • Sound Package Plus | o o | 490 | 76 |
| • Cargador de CD (séxtuple) | o o | 692 | |
| • Interfaz universal de audio (AUX) | o o | 870 | 79, 104 |
| • Preinstalación para teléfono móvil*/** | o o | 619 | 78 |
| • Preinstalación de teléfono móvil con consola*/** | o o | 618 | 78 |
| • Chrono Paket | o o | 639 | 79 |
| • Antena de varilla | w w | 461 | |

Auricular inalámbrico de mando para modulo de teléfono



Interfaz universal de audio



* Puede obtener información sobre los teléfonos móviles compatibles en su Centro Porsche Oficial o bien en www.porsche.com.

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

o Disponible como número l/opción disponible con sobreprecio • De serie W Discrecional, disponible sin sobreprecio – No disponible Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en www.porsche.es.

| Denominación | 911 GT3 | 911 GT3 RS | Núm. l | Página |
|---|---------|------------|--------|---------|
| Audio y comunicación: PCM. | | | | |
| • PCM con módulo de navegación, sólo en combinación con el Sound Package Plus | o | o | P23 | 76, 77 |
| • Sound Package Plus | o | o | 490 | 76 |
| • Cargador de CD/DVD (séxtuple) | o | o | 693 | |
| • Interfaz universal de audio (AUX, USB, iPod®) | o | o | 870 | 79, 104 |
| • Módulo de teléfono* | o | o | 666 | 78 |
| • Auricular inalámbrico de mando para módulo telefónico | o | – | 669 | 104 |
| • Preinstalación para teléfono móvil*/** | o | o | 619 | 78 |
| • Preinstalación de teléfono móvil con consola*/** | o | o | 618 | 78 |
| • Libro de rutas electrónico | o | o | 641 | 78 |
| • Mando por voz | o | o | 671 | 78 |
| • Chrono Paket Plus | o | o | 640 | 79 |
| • Antena de varilla | w | w | 461 | |

* Puede obtener información sobre los teléfonos móviles compatibles en su Centro Porsche Oficial o bien en www.porsche.com.

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

o Disponible como número l/opción disponible con sobreprecio • De serie W Discrecional, disponible sin sobreprecio – No disponible
Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en www.porsche.es.



Porsche Exclusive

Construido conforme a todas las reglas del arte. Y a sus deseos.

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

De forma personalizada y exclusivamente conforme a

sus deseos. Tanto estética como técnicamente. Tanto en el interior como en el exterior. Con materiales nobles. En la habitual calidad Porsche. El principio: producción artesanal a medida. En el catálogo Exclusive 911 encontrará múltiples posibilidades para ello. O bien en www.porsche.es.

Su Centro Porsche Oficial o el Centro de Atención al Cliente en Zuffenhausen en el teléfono +49 (0)711 911-25977 responderán gustosamente todas las preguntas sobre Porsche Exclusive. Rogamos tenga en cuenta que algunos equipamientos de Porsche Exclusive pueden implicar unos plazos de entrega más largos.



Centros Porsche Oficiales

Experimentados especialistas, le asesorarán fiablemente sobre una gran multiplicidad de servicios, recambios originales, accesorios y complementos de máxima calidad.



Porsche Assistance

Con la compra de su nuevo vehículo Porsche o de re-estreno Porsche Approved se beneficia de un servicio de asistencia fiable y exclusivo.



Porsche Financial Services

Atractivas cuotas de leasing, renting, modelos de financiación, seguros o la tarjeta Porsche Card: todos los servicios financieros de Porsche Financial Services GmbH son adecuados al producto y a nuestros clientes.



Porsche Exclusive

Aquí encontrará muchas sugerencias de cómo personalizar su Porsche desde fábrica con arreglo a su estilo, ya se trate de cuestiones técnicas o estéticas. O de ambas. Con plena garantía.



Porsche Tequipment

Accesorios con los que puede reequipar su Porsche de forma completamente personalizada, con artículos de plena garantía perfectamente armonizados con su Porsche.



Porsche Design Driver's Selection

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

Servicios

Vehículos de Re-estreno Porsche

Porsche Approved le asegura en todo el mundo automóviles de alta calidad, así como una amplia garantía. Y una sensación de conducción como sólo podrá experimentar en un Porsche.

Porsche Classic

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

«Christophorus»

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



Porsche en Internet

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

Clubes Porsche

En la actualidad existen 613 Clubes Porsche en todo el mundo, con un total de 120.000 socios, que divulgan los valores y la fascinación de la marca Porsche. Más información en el teléfono +49 (0)711 911-78307, o bien en www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

1. El Porsche Travel Club. Ofrece exclusivas experiencias de viaje, así como fascinantes viajes de aventura y de incentivos. En todo el mundo. Más información en el teléfono +49 (0)711 911-78155. E-mail: travel.club@porsche.de

2. Porsche Sport Driving School.

Podrá aprender a conocer mejor su Porsche, y a conocerse mejor a sí mismo. Sobre todo en situaciones límite. Más información en el teléfono +49 (0)711 911-78683. E-mail: sportdrivingschool@porsche.de



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

Conclusión

El 911 GT3 y el nuevo 911 GT3 RS. Desarrollados por ingenieros de competición. Con tecnología procedente del circuito de competición. Y la ambición de llevar lo consagrado hacia la perfección. ¿Que le espera?

Pura verdad.



Datos técnicos

| Motor | 911 GT3 | 911 GT3 RS |
|---------------------------|---|---|
| Número de cilindros | 6 | 6 |
| Cilindrada | 3.797 cm ³ | 3.797 cm ³ |
| Potencia (DIN) | 320 kW (435 CV) | 331 kW (450 CV) |
| a un régimen de | 7.600 rpm | 7.900 rpm |
| Par motor máx. | 430 Nm | 430 Nm |
| a un régimen de | 6.250 rpm | 6.750 rpm |
| Compresión | 12,0:1 | 12,2:1 |
| Transmisión | | |
| Tracción | Trasera | Trasera |
| Caja de cambios | 6 velocidades | 6 velocidades |
| Chasis | | |
| Eje delantero | Eje de columnas de suspensión McPherson | Eje de columnas de suspensión McPherson |
| Eje trasero | Eje trasero multibrazo LSA | Eje trasero multibrazo LSA |
| Dirección | Servodirección hidráulica con desmultiplicación variable | Servodirección hidráulica con desmultiplicación variable |
| Circunferencia de giro | 10,9 m | 10,9 m |
| Sistema de frenos | mordaza fija de aluminio de 6 émbolos en ejecución monobloque delante y mordaza fija aluminio de 4 émbolos en ejecución monobloque detrás, discos perforados y autoventilados | mordaza fija de aluminio de 6 émbolos en ejecución monobloque delante y mordaza fija aluminio de 4 émbolos en ejecución monobloque detrás, discos perforados y autoventilados |
| Sistema de estabilización | Porsche Stability Management (PSM) | Porsche Stability Management (PSM) |
| Sistema antibloqueo | ABS 8.0 (integrado en PSM) | ABS 8.0 (integrado en PSM) |
| Ruedas | Del.: 8,5 J x 19 ET 53 Tras: 12 J x 19 ET 63 | Del.: 9 J x 19 ET 47 Tras: 12 J x 19 ET 48 |
| Neumáticos | Del.: 235/35 ZR 19 (neumáticos) Tras: 305/30 ZR 19 deportivos) | Del.: 245/35 ZR 19 (neumáticos) Tras: 325/30 ZR 19 deportivos) |

| Pesos* | 911 GT3 | 911 GT3 RS |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Tara según DIN | 1.395 kg | 1.370 kg |
| Tara según Directiva CE** | 1.470 kg | 1.445 kg |
| Peso máximo autorizado | 1.680 kg | 1.680 kg |
| Prestaciones* | | |
| Velocidad máxima | 312 km/h | 310 km/h |
| Aceleración 0–100 km/h | 4,1 s | 4,0 s |
| Aceleración 0–160 km/h | 8,2 s | 8,1 s |
| Aceleración 0–200 km/h | 12,3 s | 12,2 s |
| Recuperación (80–120 km/h), 5ª velocidad | 5,8 s | 5,3 s |
| Consumo/emisiones*** | | |
| Ciclo urbano en l/100 km | 19,2 | 19,4 |
| Ciclo extraurbano en l/100 km | 9,0 | 9,6 |
| Combinado en l/100 km | 12,6 | 13,2 |
| Emisiones de CO ₂ en g/km | 298 | 314 |
| Dimensiones/coeficiente aerodinámico | | |
| Longitud* | 4.460 mm | 4.460 mm |
| Anchura (con retrovisores) | 1.808 mm (1.952 mm) | 1.852 mm (1.952 mm) |
| Altura | 1.280 mm | 1.280 mm |
| Batalla | 2.355 mm | 2.355 mm |
| Volumen del maletero (VDA) | 105 l | 105 l |
| Capacidad del depósito (volumen de repostaje) | 67 l | 67 l |
| Coefficiente aerodinámico | c _w = 0,32 | c _w = 0,33 |
| <p>* 911 GT3 RS: Valores provisionales, al no contar a la hora de la impresión con datos contrastados oficialmente. En su Centro Porsche Oficial podrá enterarse de los datos oficiales definitivos.</p> <p>** Según la normativa CE, la tara se refiere al vehículo con equipamiento de serie. Los equipamientos especiales incrementan dicho valor. En el valor indicado se han considerado 68 kg por el conductor y 7 kg por el equipaje.</p> <p>*** Los datos se han determinado con arreglo al método de medición Euro 5 (715/2007/CE y 692/2008/CE) en el NCCE (Nuevo Ciclo de Circulación Europeo) con equipamiento de serie. Los datos especificados no se refieren a un vehículo en concreto ni forman parte de la oferta, ya que sirven exclusivamente de referencia a efectos comparativos entre los diversos tipos de vehículos. Puede obtener más información sobre los vehículos concretos en su Centro Porsche Oficial. 911 GT3 RS: Valores provisionales, al no contar a la hora de la impresión con datos contrastados oficialmente. En su Centro Porsche Oficial podrá enterarse de los datos oficiales definitivos.</p> | | |

Índice

| Denominación | Página | | | | | | |
|--|---------------|------------------------------|------------|-----------------------------|-----|---|-------|
| A | | Chrono Paket | 79 | H | | O | |
| Aerodinámica | 14, 24 | Colector de presión dinámica | 17 | HomeLink® | 75 | Ordenador de a bordo | 73 |
| Airbag | 67 | Colores | 97 | | | P | |
| Alimentación de aceite | 33, 36 | Competición GT | 83 | I | | Paquete Clubsport | 68 |
| Alumbrado | 61 | Confort | 70 | Instrumentos | 72 | Personalización | 94 |
| Apoyos dinámicos del motor | 48 | Control de tracción | 55 | Interfaz universal de audio | 79 | Porsche Active Suspension | |
| Asientos | | Control de velocidad | 75 | Interior | 72 | Management (PASM) | 56 |
| Asientos deportivos | | Cuero | 98, 102 | | | Porsche Carrera Cup | 85 |
| Asientos deportivos envolventes | 74 | | | J | | Porsche Ceramic Composite | |
| Asientos deportivos envolventes de arquitectura ligera | 74 | D | | Jaula de protección | | Brake (PCCB) | 64 |
| Automovilismo de competición Porsche | 80 | Datos técnicos | 112 | antivuelco | 102 | Porsche Clubsport | 87 |
| | | Depuración de gases | | | | Porsche Communication | |
| | | de escape | 93 | L | | Management (PCM) | 76 |
| | | Dirección | 52 | Libro de rutas, electrónico | 78 | Porsche Mobil 1 Supercup | 85 |
| | | Diseño | 12 | Lubricación por cárter seco | 36 | Porsche Sport Driving School | 86 |
| | | | | Luz de curva de | | Porsche Sports Cup | 86 |
| B | | | | regulación dinámica | 61 | Porsche Stability | |
| Batería de arquitectura ligera (de iones de litio) | 75 | E | | | | Management (PSM) | 54 |
| Bloqueo transversal del eje trasero | 45 | Eje delantero | 50 | M | | Protección antirrobo | 75 |
| | | Eje trasero | 50 | Mando por voz | 78 | Prototipos | 82 |
| | | Estructura de bastidor | 66 | Mantenimiento | 93 | | |
| C | | | | Materiales del interior | 73 | | |
| Caja de cambios manual | 40 | F | | Medio ambiente | 90 | | |
| Campeonato de marca Porsche | 84 | Faros bi-xenon | 60 | Motor Boxer de 6 cilindros | 32 | | |
| Catalizador | 39, 93 | Faros de arquitectura ligera | 62, 100 | | | | |
| Chasis | 46 | Fijación central | 10, 22, 52 | N | | | |
| Chrono Paket Plus | 79 | | | Neumáticos deportivos | 52 | | |
| | | | | | | R | |
| | | | | | | Regulación lambda estéreo | 39 |
| | | | | | | Ruedas | 52 |
| | | | | | | Ruidos | 93 |
| | | | | | | S | |
| | | | | | | Seguridad | 58 |
| | | | | | | Servicio de automovilismo de competición Porsche | 88 |
| | | | | | | Servicios | 108 |
| | | | | | | Sistema de admisión | 38 |
| | | | | | | Sistema de audio CDR-30 | 76 |
| | | | | | | Sistema de combustible | 93 |
| | | | | | | Sistema de control de presión de neumáticos (RDK) | 53 |
| | | | | | | Sistema de escape deportivo | 39 |
| | | | | | | Sistema de escape | 27 |
| | | | | | | Sistema de frenos | 62 |
| | | | | | | Sistema de Localización por Satélite | 75 |
| | | | | | | Sistema elevador | 49 |
| | | | | | | Sistema Porsche Side Impact Protection (POSIP) | 67 |
| | | | | | | Sound Package Plus | 76 |
| | | | | | | Stability Control | 54 |
| | | | | | | Sujetavastos | 102 |
| | | | | | | T | |
| | | | | | | Teléfono | 78 |
| | | | | | | Tracción | 18 |
| | | | | | | Transmisión | 40 |
| | | | | | | V | |
| | | | | | | VarioCam | 36 |
| | | | | | | Volante de inercia monomasa | 9, 75 |

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

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2009
Todos los textos, imágenes y demás información publicada en este catálogo están amparados por el derecho de propiedad intelectual de
der 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.

Porsche, la insignia Porsche, 911, Carrera, Tequipment, PCCB, PCM y PSM son marcas registradas 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 catálogo cuenta con certificación según las estrictas reglas del PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

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

Estado: 07/09
Printed in Germany
WSLG1001000150 ES/WW

