



COMPARATIVA PORSCHE 911 GT3

ENCUENTRE LAS DIFERENCIAS

En esta prueba exclusiva manejamos en pista los tres integrantes más racing de la gama GT3. A simple vista pueden parecer muy similares, pero una vez al volante aparecen las diferencias.

LA CITA PARA NUESTRA PRUEBA SOÑADA ERA EN EL AUTÓDROMO "MIGUEL E. ABED", EN AMOZOC, PUEBLA. Varios días antes no podíamos conciliar el sueño, pensando en lo excitante que iba a ser probar los tres mejores Porsche de la serie 997 con motores aspirados en una pista de carreras. Y es que ese es el hábitat natural de estas tres criaturas, a las que montamos llantas Michelin de competencia para igualar y obtener su máximo desempeño.

Para ponerlos en antecedentes, la serie GT3 de Porsche es la más racing de toda la gama 911. El GT3 "a secas", es el menos radical de todos, ya que fue con-

cebado como un automóvil de uso cotidiano que puede utilizarse también en un circuito. La versión GT3 RS supone un paso adelante en espíritu de competición y aunque también es apto para circular por las calles, está realmente pensado para los circuitos. Por este motivo presenta un eje trasero más ancho, asientos deportivos con una excelente sujeción lateral, medallón de plástico para reducir peso, frenos carbono/cerámicos y una jaula paracostes para voladuras. Por último, el GT3 Cup es un automóvil que nace exclusivamente para los circuitos, no se puede utilizar en las calles. De hecho apenas tiene altura libre con el suelo, no se le abren las ventanillas, no dispone de aire acondicionado, ni radio y hace más ruido que un avión en plena maniobra de despegue. Estamos ante un auto de pura competición que cuenta



COMPARATIVA PORSCHE 911 GT3



con su capacidad de regulación. El Cup tiene un tacto más duro en volante y pedales, y una fantástica caja secuencial que te permite cambiar sin soltar el acelerador ni pisar el embrague, elemento que sólo se utiliza para arrancar. Todo en el Cup pasa más rápido, pues frena más, se siente más rígido y ligero, y tracciona mejor gracias a su diferencial autoblocante racing. Eso sí, es más áspero y difícil de manejar, sobre todo al límite. Y aquí no hay ayudas electrónicas que te puedan salvar. 🏎️

ENRIQUE MATARREDONA DANIEL GASCA

BEST LAP

| | | |
|----|-----------------|---------------|
| 1º | PORSCHE GT3 CUP | 1.35.881 min. |
| 2º | PORSCHE GT3 RS | 1.40.691 min. |
| 3º | PORSCHE GT3 | 1.40.895 min. |

PORSCHE 911 GT3 (GT3/RS/CUP)

Motor: Trasero longitudinal boxer de 6 cilindros opuestos, 3,600 cc. Potencia: 381 / 381 / 420 HP a 7,400 rpm y 284 / 284 / 310 lb-pie a 5,000 rpm. **Transmisión:** Caja manual de seis velocidades / secuencial (Cup). Propulsión trasera / propulsión trasera con diferencial autoblocante (Cup). **Suspensiones:** McPherson con barra estabilizadora delante y paralelogramo deformable con barra estabilizadora atrás. **Frenos:** Discos ventilados-perforados / carbonocerámicos / ventilados-perforados. **Neumáticos:** 235/40-18 del. 295/30-18 tras. 24/64-18 del. 27/64-18 tras. (Cup) **Peso:** 1,455 / 1,435 / 1,150 kg. **Prestaciones:** 310 / 310 / 298 km/h, 4,5 / 4,4 / 4,0 segundos de 0 a 100 km/h.



todo el peso que puedes al tren delantero. Una vez en el vértice, puedes hacer que el auto gire con mucha determinación, para tenerlo "colocado" lo antes posible y poder aprovechar su excelente tracción al acelerar. Manejando así, con trazadas muy "picudas", exprimes las grandes virtudes de todo 911 frenada y motricidad) y balancesas su comportamiento.

Respecto a un 911 "normal", el GT3 es más rígido y rabiado, y mucho más rápido en pista. La variante RS te hace subir otro puntito más adrenalina. Con 20 kilos menos de peso y un chasis más rígido y capaz, el RS se siente todavía un poco más preciso y vivo. Además, la pura sensación psicológica de ir envuelto en sus baquets, metido entre tubos y con más sonido, hace la experiencia más emocionante. En su tiempo por vuelta le arañó poco al GT3 "normal", pero si hubiéramos podido dar más giros e ir afinando las últimas decimas, la ventaja habría sido mayor.

Y por fin nos subimos a "la bestia", el 911 Cup, un auto muy cercano a los RSR que compiten en el AMLS o en Le Mans. Aquí sí que estamos frente a un verdadero auto de carreras, que podría haber marcado un tiempo todavía mucho más bajo si hubiéramos trabajado más

con una jaula completa para voladuras, asientos y cinturones de competencia, una caja de cambios racing completamente secuencial y frenos de compuestos derivados de las pruebas de velocidad más exigentes. Para hacer más rápidos los cambios de llantas en carrera, los ultraligeros rines BBS utilizan solamente una gran fuerza central, y en la parte inferior del auto encontramos tres gatos neumáticos que levantan todo el coche en dos segundos al enchufarle aire a presión. Por supuesto, el Cup no dispone de control de tracción, ni frenos con ABS.

Nada más subimos al interior, se aprecian las diferencias entre los tres, del más completo habitáculo del GT3 al del espartano Cup. Y al manejarlo, pronto nos muestran su carácter.

El GT3 es un auto maravilloso, y más en pista con esas llantas. Eso sí, si nunca has manejado un 911, tienes que estudiarlo, comprenderlo y saber adaptarte a su "forma de ser". No hay que olvidar que el motor de todos los 911 va descolgado por detrás del eje trasero, lo que influye en su reparto de pesos y determina unas reacciones peculiares. La forma más rápida de tomar curvas con este GT3 es manteniendo un poco la frenada hasta casi el vértice del giro. De esta forma, transmites

