

PORSCHE 911 GT3 RS

MOTOR



Llega con la vitola de los campeones. Con un motor poderoso, un peso reducido y unas relaciones más cortas que lo convierten en un vehículo muy apto para ser el 'rey' de la pista.

DIRECTO A LA PARRILLA DE SALIDA

El nuevo RS prepara su asalto a la competición con un buen puñado de ampliadas prestaciones que mejorarán su competitividad en los circuitos. Llega con un propulsor más potente, más ligero de peso y con cambios en el chasis, así como avances en la suspensión. Al mismo tiempo, el bólido sienta las bases para homologar la versión de competición de la

3.6, con lo que consigue una potencia todavía mayor. De esta manera, el superdeportivo llega a desarrollar una fuerza superior a 15 caballos respecto al modelo del que parte y alcanza los 450. Una de las ventajas es que además de ser apto para arrollar en los circuitos presenta condiciones de sobra para su manejo en el ámbito diario.

no, ya que apenas alcanza los 1.445 kilos de peso, alzándose como el Porsche 911 más ligero de los que hay en el mercado.

El deportivo destaca por su perfil distinguido, con variedad de detalles elaborados de manera exclusiva. Como ejemplo, el alerón trasero está construido en fibra de carbono, con soportes diseñados en aluminio. Del mismo modo, resalta el poderoso diseño de las salidas dobles del sistema de escape deportivo hechas en titanio superligero.

Una marca de la calidad de Porsche, no podía pasar por alto la seguridad del vehículo. Así, añade airbags frontales de tórax y protector de cabeza en el panel de la puerta. También incluye barras antivuelco, cinturón de seis puntos para el conductor y hasta un extintor. El nuevo Porsche RS se pondrá a la venta el próximo enero por 161.440 euros.

De forma paralela, ha sido presentado el GT3 Cup, uno de los coches de competición más laureados del circuito. Disfruta de la misma potencia que el RS, pero incorpora detalles propios de la pura y dura competición, como un escape especial modificado que ofrece un sonido aún más dinámico y rotundo.

Esta variante ultradeportiva se empezará a entregar a los clientes a finales de octubre desde 149.000 euros. Para la próxima temporada participará en al menos siete trofeos, desde la Porsche *Mobil 1 Supercup* hasta las *Carrera Cups* de Alemania, Asia y Japón.



gama 911 para su uso en carretera.

El motor está basado en el que utiliza la versión primogénita y se convierte en el corazón sobre el que giran los múltiples atributos de este deportivo. Tiene una cilindrada de 3.8 litros, en sustitución del

La variante del 911 se ofrece con una transmisión manual de seis velocidades, adaptada para lograr unos cortos recorridos de palanca a través de un bajo peso y una eficiencia superior. Con esta combinación motora, la velocidad máxima del auto alcanza los 310 kilómetros por hora mientras que llega a los 100 en apenas cuatro segundos.

Su carácter dinámico gana enteros al incorporar por primera vez el mecanismo de suspensión *Porsche Active Suspensión Management*, desarrollado en exclusiva para este modelo, con vías más anchas en los dos ejes que contribuyen a garantizar su estabilidad. El perfil dinámico se incrementa con la presencia de neumáticos de 19 pulgadas en el tren delantero y de 12 en la parte trasera.

A su vez, la aerodinámica está trazada para lograr el máximo apoyo del GT3 sobre el asfalto, aumentando, de esta manera, su rendimiento en la competición. Algo a lo que contribuirá a partir de 2010 la instalación de una batería de iones litio que reducirá el peso del vehículo en más de 10 kilos. De hecho, si por algo sobresale es por su carácter livia-

PROYECTO DRIVSCO

LA NOTABLE SEGURIDAD DEL COCHE INTELIGENTE

Científicos de seis países europeos, entre ellos España, han desarrollado un nuevo sistema informático, denominado DrivSCO. A diferencia de otros proyectos similares, va más allá de un sistema de visión por computador para prevenir errores. El concepto se basa en cómo hacer que el coche aprenda el modo de conducción del usuario. De esta manera, durante el día, el mecanismo se adapta a la forma de operar del propietario, extrayendo un modelo de su comportamiento. Así, durante la actividad nocturna, cuando el sistema detecta una desviación en su

aproximación, por ejemplo, a una curva, genera señales de alarma para alertar al usuario sobre la inusual forma de afrontar su trazado.

La representación española la componen un grupo de investigadores del Departamento de Arquitectura y Tecnología de Computadores de la Universidad de Granada, capitaneados por el profesor Eduardo Ros Vidal. Este equipo han creado el dispositivo de visión artificial en un solo *chip*. Un mecanismo que recibe imágenes e interpreta la escena, avisa de la presencia de peligros, y puede instalarse en el frontal del coche.

