



PORSCHE



0 991 GT3 RS

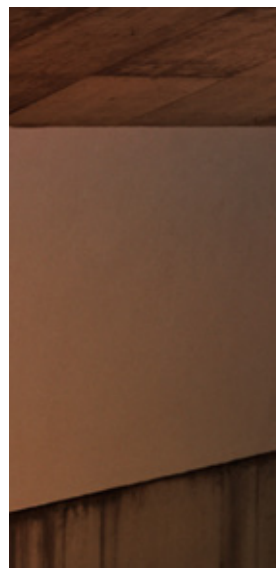
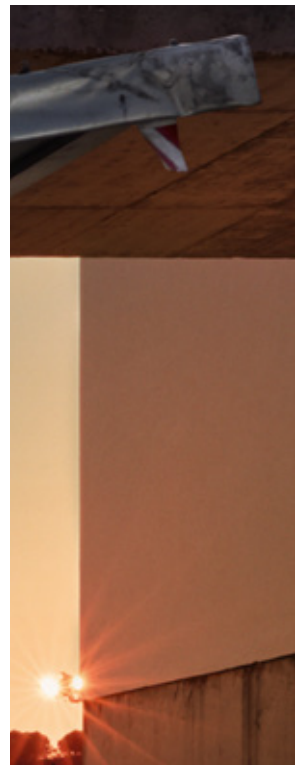
Procuram -se desafiantes



Os modelos de veículos ilustrados mostram o equipamento para a República Federal da Alemanha. Eles também incluem, p. ex., equipamentos individuais que não fazem parte do fornecimento de série e que estão disponíveis somente com um custo adicional. Devido a determinações e normas específicas dos países, nem todos os modelos ou equipamentos estão disponíveis em diversos países. Informe-se sobre o exato fornecimento no seu Centro Porsche/na sua Concessionária Porsche ou no seu importador. Os dados sobre a estrutura, o fornecimento, a aparência, potência, as medidas, o peso, consumo de combustível e os custos de operação correspondem ao estado de conhecimento no momento da impressão (04/19). Reserva-se o direito de alterações na estrutura, no equipamento e fornecimento, bem como diferenças na cor. Sujeito a erros. O aviso legal em todos os idiomas pode ser encontrado em www.porsche.com/disclaimer.



GT3 RS



6	Ideia
14	Aerodinâmica e design
28	Propulsão
42	Suspensão
54	Segurança
62	Interior/Informações e entretenimento
78	Automobilismo
86	Resumo
88	Personalização
108	Ficha técnica
112	Índice

**A vida pede certas coisas.
E clama por outras.**

Ideia 911 GT3 RS.

Piloto, fãs, amigos do verdadeiro automobilismo: fiquem atentos. E se preparem. É o circuito de corrida que está chamando. Mais alto do que nunca. E numa intensidade que há tempos não se ouvia. Direção defensiva? Rotina? Mas que nada! Passe para a marcha ofensiva. Por vocês aguarda um desafio que não pode ser encarado na zona de conforto e sim aqui fora, onde habita o fascínio puro: na chicana, na curva inclinada, no retão.

Venham, se tiverem coragem.

O que você vê à sua frente é um carro esporte real. Com um motor traseiro boxer aspirado de alta cilindrada, com 4,0 l, 6 cilindros e 383 kW (520 CV).

Sua suspensão para circuitos de corrida vai lhes mostrar o real significado de enfrentar o asfalto. Olho por olho. Volta por volta. O aerofólio fixo por si só já é puro desafio. Para os concorrentes. E para o vento contrário. Os silenciadores finais, bem como as saídas de escape de titânio, sinalizam claramente o que o novo 911 GT3 RS pode: um ronco inconfundível, desempenho puro e um desafio do qual um amante de carros esporte não se pode privar.

E então? Vão recuar ou aceitar o desafio?

O 911 GT3 RS.
Procuram-se desafiantes.



Informações sobre consumo de combustível, emissões de CO₂ e classe de eficiência estão disponíveis na página 111.



O diretor do projeto.

Andreas Preuninger

“Não conheço ninguém
que não tenha saído
deste carro com um
sorriso largo
nos lábios.”



Qual foi seu maior desafio durante o processo de desenvolvimento do 911 GT3 RS?

Seu antecessor foi o veículo RS mais vitorioso de todos os tempos, e não é por menos. No início, nos pareceu uma tarefa impossível aperfeiçoar um carro destes. Então, fizemos aquilo que sempre fazemos: trabalhamos meticulosamente em todos os detalhes, estabelecemos metas ambiciosas e, pouco a pouco, nos tentamos o impossível. Colocamos tudo em bancos de ensaios, analisamos criteriosamente e estudamos potenciais de aprimoramento: motor, transmissão, suspensão, aerodinâmica, conceitos de baixo peso. Também foram contemplados os feedbacks de nossos clientes GT, para que pudéssemos desenvolver sob medida o veículo aos clientes. As experiências dos circuitos de automobilismo, mas também as ideias inovadoras do automobilismo de ponta foram incluídas. Todo o “laboratório de ideias” de Weissach trabalha aqui como equipe.

Mais desempenho, mais Porsche: como alcançar sempre um novo patamar a cada modelo 911 GT?

O pessoal é que torna tudo isso possível. Não estou falando apenas dos engenheiros de Desenvolvimento, mas, também, dos colegas da Produção, que sempre encontram soluções para montar em série carros como o GT3 RS na linha de produção. Trata-se de um desafio para nós todos. Mas não pretendemos nos deixarmos afastar da “pole position”.

Contando com o 911 Carrera como base, um veículo com cada vez mais desempenho, com a tecnologia em constante evolução e com nossa experiência concentrada no automobilismo, é possível chegar a uma fórmula de sucesso, e detectar sempre novas oportunidades.

Qual é a contribuição do automobilismo atual da Porsche no 911 GT3 RS?

Enorme. O GT3 RS não só é desenvolvido na mesma unidade que os nossos carros de corrida, isto é, em Flacht, na Porsche Motorsport, mas uma grande parte da equipe de desenvolvimento é efetivamente responsável por ambos os tipos de veículo. Esta é a razão pela qual há um grande número de peças em comum, p. ex., no GT3 RS e no GT3 Cup ou no GT3 R. Os testes dos veículos GT para estradas orientam-se pelos dos carros de corrida. Sobre tudo para a propulsão existem ensaios de resistência que simulam o uso real em circuitos de corrida, reproduzindo, portanto, níveis de estresse que não ocorrem no uso em estradas. Por isso mesmo é tão importante a colaboração de nossos pilotos oficiais.

Onde está o maior desafio: na suspensão, no motor ou em ambos?

Tudo é importante. Agora, o motor do 911 GT3 RS pode alcançar 9.000 revoluções. O PDK faz trocas ainda mais rápidas, a suspensão tem um ajuste ainda mais agressivo, e muito parecido com aquela do GT2 RS. A aerodinâmica e os

sistemas de regulação foram aprimorados, até mesmo os pneus foram remodelados. No fim de tudo, o maior desafio de todos é juntar não sei quantos milhares de peças umas às outras, de modo que elas harmonizem perfeitamente e pareçam ser um conjunto apenas.

Qual o detalhe ou aspecto que mais o fascina no 911 GT3 RS?

A interação do motor aspirado de alta rotação extremamente emocional, em conjunto com a precisão do novo veículo. O veículo permite ser pilotado sempre com uma precisão de centímetros, o piloto o veste como um macacão, tornando-se parte de todo o sistema. E o mais importante: é uma diversão enorme dirigir este carro. Até eu, que tenho uma relação diária com este tipo de carro há quase 20 anos, posso sentir isso. Se eu não posso dirigir um deles por umas semanas, já começo a sentir verdadeiros sintomas de abstinência.

Em qual circuito de corrida você adoraria pilotar o 911 GT3 RS?

Eu tenho amor e sinto, de igual modo, pavor pelo Nordschleife. Nenhum outro circuito oferece esta mescla de emoções.

Como descrever o 911 GT3 RS a partir do seu ponto de vista em uma frase?

A máquina perfeita e muito mais do que um carro esporte de alto desempenho ... pois ele “conversa com você”.



“Importante é que melhorias não fiquem só no papel, mas sim que possam ser visivelmente medidas, e vivenciadas por todos.”

520 CV

383 kW



470 Nm



312 km/h

Silenciadores finais de titânio



Entradas de ar NACA



Nós amamos desafios.
Aqui está a prova.

Destaques.

Conceito do veículo: carro esporte de alto desempenho com motor aspirado de alta rotação, tração traseira, aerodinâmica adaptada à máxima downforce, suspensão para circuitos de corrida, suporte dinâmico do motor, direção do eixo traseiro com ajuste esportivo.

Construção leve: plástico reforçado com fibra de carbono (PRFC) no capô, para-lamas, tampa traseira e aerofólio, poliuretano de construção leve nas partes dianteira e traseira, vidro de baixo peso nos vidros da traseira e das laterais traseiras, teto de magnésio e silenciadores finais de titânio.

Aerodinâmica e design: amplas entradas de ar na dianteira com grades na cor Titânio, spoiler dianteiro aprimorado para uma downforce aerodinâmica, 2 entradas de ar NACA no capô para uma melhor ventilação do sistema de freios, bem

como entradas de ar laterais para ar de combustão, persianas nos para-lamas dianteiros, mais downforce graças ao amplo aerofólio fixo.

Desempenho: 4,0 litros de cilindrada, motor boxer de 6 cilindros, 383 kW (520 CV) de potência, 470 Nm de torque, 0–100 km/h em 3,2 s, velocidade máxima: 312 km/h.

Transmissão de energia: sistema de embreagem dupla Porsche Doppelkupplung (PDK) de 7 marchas orientado para o desempenho, com relações de transmissão curtíssimas, tempos rápidos de troca de marcha e o modo PDK SPORT para trocas de marcha extremamente dinâmicas.

Som: sistema de escape com silenciadores finais de titânio e o inconfundível som de um genuíno motor boxer Porsche.

Informações sobre consumo de combustível, emissões de CO₂ e classe de eficiência estão disponíveis na página 111.



Esta foi a parte teórica, agora vamos à prática: escaneie o código ou visite www.porsche.com/911GT3RS-highlights para ver o filme.





Aerodinâmica
e design

O designer de exterior.

Peter Varga



“Um GT3 que faz um desafio.”

Qual foi seu maior desafio durante o processo de desenvolvimento do 911 GT3 RS?
Nós, designers, fizemos um pacto com a estética. As proporções têm que ser perfeitas, também com os detalhes como as rodas, as cores e os materiais. Naturalmente, entender de tecnologia é importante, pois precisamos interagir com engenheiros. Nosso campo de ação pendula entre o visual e o desempenho. O veículo deve ser belo, mas também deve ter potência. Os requisitos de um modelo GT são diferentes dos de modelos de série. A downforce, por exemplo, é muito mais importante do que o valor cx. Encontrar o meio-termo ideal entre forma e função – esse é o verdadeiro desafio de cada modelo GT.

O 911 sofre modificações evolutivas, mas seu design pode ser descrito como “intocável”. Isso torna o desenvolvimento mais fácil ou difícil?
Mais interessante. Pois sempre queremos progredir. Certo, o layout do 911 já está determinado, mas sempre existe uma boa brecha para deixar o design atraente. Também no caso do 911 GT3 RS. E isto é o que mais me fascina: trabalhamos numa dimensão de milímetros, mas o visual final tem claramente a cara de um 911.

Seria possível alcançar um desempenho ainda maior se fosse permitido fazer alterações profundas no design?
Por sorte, o 911 já era naqueles tempos um conceito bem elaborado, e ainda o é. A linha da silhueta era e continua sendo muito bela, o design ainda hoje funciona muito bem. Mesmo em circuitos. E junto com o amplo aerofólio traseiro, tudo está bem arranjado.

Como você faz para harmonizar forma e função?
Como um trabalho de equipe. Há sempre discordâncias entre designers e engenheiros. Faz parte. Mas todos procuram otimização. Temos a sorte de termos uma grande proximidade e uma hierarquia plana em Weissach. Basta uma chamada por telefone para marcar uma reunião. No estágio de desenvolvimento, as reuniões são diárias. Mais tarde, elas ocorrem até em turnos horários. Desta forma, vamos nos aproximando pouco a pouco de nossa meta: o meio-termo ideal entre forma e função.

Qual o aspecto do 911 GT3 RS que mais lhe agrada?
Os carros Porsche possuem basicamente formas arredondadas. Como forte contraste a elas, está a enorme e acentuada asa com suas faces bem peculiares. Além disso, um detalhe interessante são as entradas de ar no capô.

Você está falando das entradas de ar NACA?
Sim, as aberturas tipo NACA permitem acelerar o ar de forma perfeita. Nossos engenheiros as queriam sem falta. E nós achamos que elas também têm um visual “cool”. Procuramos a posição ideal do ponto de vista visual e técnico no túnel de vento. O carro foi testado, encoberto, novamente testado, encoberto de outra forma. Uma verdadeira partida de pingue-pongue.

Uma palavra sobre a cor de comunicação “Verde Lizard”. Como isso aconteceu?
Para nós, este é um tema muito importante. Até a Diretoria participou da tomada de decisão da cor. Nos modelos GT quase sempre são usadas cores fortes e incomuns.

Em qual circuito de corrida você gostaria de buscar o desafio com o 911 GT3 RS?
Mas que pergunta difícil, eu sou designer e não piloto. Na minha opinião, o 911 GT3 RS é um produto clássico “Made in Germany” – por isso, eu escolheria um circuito alemão de corrida: Nürburgring ou Hockenheim.

“O visual certo para o desempenho.”





**Se a forma segue a função,
agora é hora da forma pisar fundo.**

Aerodinâmica e design.

Recuar. Ou entrar em confronto direto? O vento contrário é como um desafio. A melhor opção é encarar de frente o oponente. Sem temer nada. Não cegamente, entenda-se, mas usando a cabeça.

O grande desafio no design do 911 GT3 RS: manter baixo o valor c_x e, ao mesmo tempo, manter alta a downforce. Para uma ótima pressão aerodinâmica para baixo, especialmente em curvas. Adicionalmente a isso o ar de refrigeração, pois o motor e os freios não devem sobreaquecer, mesmo sob carga total.

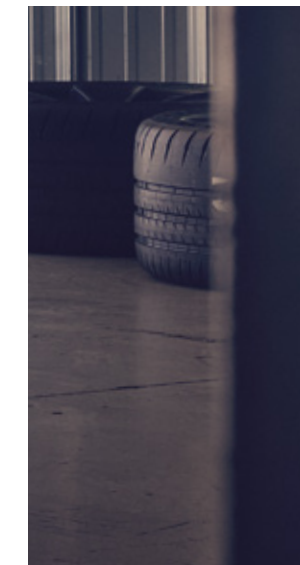
As amplas entradas de ar na dianteira com grades na cor Titânio permitem uma ótima refrigeração. A abertura adicional para saída de ar à frente do capô ajuda a espalhar o fluxo do radiador central – e aumenta, ao mesmo tempo, por meio do desvio de fluxo, a downforce aerodinâmica sobre o eixo dianteiro.

O spoiler dianteiro ficou mais largo do que no modelo anterior, aumentando, assim, a downforce. Os estribos laterais também estão agora mais largos, deixando maior toda a parte inferior da carroceria – e aumentando a downforce.

Conhecidas também como “louvers”, as marcantes lâminas pretas das saídas de ar dianteiras dos para-lamas, combinam impressionante estética e alta funcionalidade. O efeito: a pressão excedente gerada pelas rodas é reduzida e a downforce do carro é aprimorada.

Típico para o 911 GT3 RS: 2 aberturas de sucção de ar para o motor à esquerda e direita nas partes laterais traseiras.

Uma novidade são as entradas de ar tipo NACA do capô em CFRP. Elas são utilizadas para a ventilação do sistema de freios, sem influenciar o valor c_x . Seu formato foi desenvolvido pelo National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), o precursor da NASA. Tecnologia espacial – para o máximo desempenho bem perto da pista.



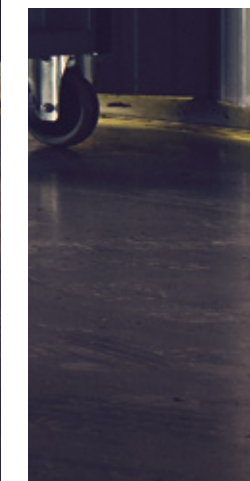


Se tivéssemos de descrever as formas do 911 GT3 RS usando uma só palavra, o atributo escolhido seria “robusto”. Se nem isso tivéssemos, deixaríamos você dar uma olhada na traseira para pontuar. Pois é a traseira do “RS” montada sobre a larga carroceria do 911 Turbo que revela mais claramente como ele se acomoda à rua: robusto, impetuoso e inabalável.

Bem rente ao asfalto encontram-se as 2 saídas de escape centrais do sistema de escape esportivo. Os silenciadores finais e as saídas de escape são de titânio e são responsáveis pelo característico ronco do 911 GT3 RS.

As delgadas lanternas traseiras escurecidas em tecnologia LED reforçam o visual largo do carro. O aerofólio fixo de plástico reforçado com fibra de carbono (PFRC) gera enorme downforce sobre o eixo traseiro e permite uma alta estabilidade de direção, mesmo em altas velocidades. Os suportes do aerofólio em Preto vêm fabricados em alumínio forjado.

Resumindo: uma aerodinâmica otimizada para circuitos de corrida e um valor c_x para todos os outros percursos. Portanto, não há motivo nenhum para recuar. Pelo contrário, encare o combate.





■ Plástico reforçado com fibra de carbono (PRFC) ■ Poliuretano de construção leve ■ Alumínio ■ Vidro de construção leve

1

**Sua leveza só tem um porém:
é difícil deixá-lo de lado.**

Construção leve.

O desafio dos materiais: alcançar leveza e, com isso, mais rapidez. E, ao mesmo tempo, assegurar uma alta resistência na estrutura e nas curvas. Por isso mesmo, o 911 GT3 RS é fabricado em construção composta de alumínio-aço. Isso mantém baixo o peso do veículo. E alto o seu desempenho.

A parte dianteira é composta por poliuretano de construção leve com esferas ocas de vidro e elementos de fibra de carbono. O material de tecnologia de ponta não só é extremamente estável, mas – seu nome já assegura – notavelmente leve.

Plástico reforçado com fibra de carbono ou, abreviando, PRFC, é empregado no capô delineado, nos para-lamas dianteiros, na tampa traseira e, last but not least, em diversos componentes do interior.

O teto é fabricado em magnésio e, como o capô, é dotado de um contorno. Este não somente é característica visual de diferenciação para componentes de construção leve, mas também aumenta a rigidez dos componentes.

O vidro traseiro e os vidros laterais traseiros são compostos por vidro de construção leve. O material tem uma leveza similar ao policarbonato e oferece, além de uma alta resistência a arranhões e a ruptura, uma redução notável do abaulamento em altas velocidades.

Se o seu caso com o circuito é sério, você pode excluir opcionalmente o sistema de som ou o ar-condicionado automático de 2 zonas.

Ao todo, todas as medidas tomadas para a redução do peso levam a uma relação peso-potência de apenas 3,73 kg/kW (2,75 kg/CV). Um valor que não cai bem somente no papel, mas que pode, também, ser medido nos segundos ganhos por volta no circuito de corrida.

1 911 GT3 RS com pacote Weissach



**Nenhum grama em excesso.
Como nos verdadeiros atletas.**

Pacote Weissach.

Motor de potência aprimorada. Peso reduzido. Excelentes tempos de volta em todos os testes – na verdade, nossos engenheiros poderiam ter se contentado com os avanços a partir do modelo anterior do 911 GT3 RS. Ao contrário, eles acentuaram mais uma vez o seu caráter. Com o pacote Weissach opcional.

O pacote Weissach foi disponibilizado pela primeira vez de forma similar ao Porsche 918 Spyder. Desde então, ele tem representado um rigoroso modo de construção leve. E a maior proximidade possível do automobilismo.

O visual e o modo de construção leve vivem uma verdadeira síntese, focando principalmente a redução de peso. Graças a isso, o peso do seu 911 GT3 RS pode ser reduzido adicionalmente em cerca de 18 kg. Por exemplo, os estabilizadores do eixo dianteiro e traseiro, suas barras de acoplamento e o teto são de polímero reforçado com fibra de carbono (PFRC). Opcionalmente, o pacote Weissach pode ser equipado com rodas de magnésio forjadas pintadas na cor Platina. Deste modo perde-se aproximadamente 11,5 kg de peso.

No âmbito visual, o lema é outro. Com o capô e o teto em polímero reforçado com fibra de carbono (PFRC) em visual de carbono, bem como a grande inscrição “PORSCHE” no aerofólio.



O princípio de construção leve continua no espaço interior. A gaiola anticapotamento aparafusada é fabricada em titânio e aprox. 12 kg mais leve do que a gaiola anticapotamento de aço do pacote Club Sport.

Cada grama conta, assim como cada detalhe. Por isso, os superleves “paddles” de mudança e a moldura do volante vêm em polímero reforçado por fibra de carbono (PFRC) em visual de carbono. Em busca de uma redução maior do peso, nossos engenheiros de desenvolvimento cortaram até o carpete mais uma vez.

São 2 os itens dos quais não gostaríamos de nos abster: o logotipo do pacote Weissach nos apoios de cabeça e a plaqueta no painel do porta-copos. Ambos têm como função somente expressar nosso orgulho pelo pacote Weissach.



A bright green Porsche GT3 RS is shown from a rear three-quarter view, driving on a racetrack. The car features a large rear wing, black side mirrors, and a license plate that reads "SÖRS 382". The track is asphalt with white and red markings. In the background, there are hills, trees, and a speed limit sign that says "SPEED LIMIT 60" with a red diagonal line through it. The word "Propulsão" is written in white text in the bottom left corner.

Propulsão

O desafio: superar a si mesmo.
E a todos os outros.

Motor.

Ouvimos sempre que o potencial de um motor boxer aspirado de 6 cilindros montado na traseira já se esgotou. E nossos engenheiros? Acham graça. E comprovam mais uma vez o contrário.

No caso do 911 GT3 RS, isso é interpretado da seguinte forma: motor aspirado, 4,0 l de cilindrada, conceito de alta rotação. O pico de potência é de 383 kW (520 CV) e, assim, 20 CV acima do modelo anterior. O torque máximo: 470 Nm, portanto 10 Nm mais do que no anterior. A rotação do motor de até 9.000 rpm deixa claro o que queremos dizer com conceito de alta rotação.

Assim, com seu sistema de embreagem dupla Porsche Doppelkupplung (PDK), o 911 GT3 RS vai em somente 3,2 s de 0 a 100 km/h, parando de acelerar só a uma velocidade máxima de 312 km/h.

Altamente robusto e potente, o motor é baseado no motor do 911 GT3 Cup. Do automobilismo também provém o princípio de lubrificação com reservatório de óleo separado, bomba de óleo de pressão totalmente variável e lubrificação adicional por meio do virabrequim.

O sistema de 4 válvulas, que usa balancins e mecanismo da válvula com tucho mecânico, também foi testado e comprovado em circuitos de corrida. O bloco do motor e os cabeçotes são de alumínio, a biela de titânio forjada e, graças ao VarioCam, o ajuste da posição da árvore de cames se dá com precisão de acordo com a rotação e o estado de carga.



Informações sobre consumo de combustível, emissões de CO₂ e classe de eficiência estão disponíveis na página 111.

Injeção direta de gasolina (DFI).

A injeção direta de gasolina (DFI) contribui para a eficiência do motor – e seu desempenho. E ela o faz com precisão de milissegundos. Com uma pressão de até 200 bar. Para uma carburação e combustão ideais na câmara de combustão.

Conceito de alta rotação.

As válvulas são acionadas por meio de balancins – mais um princípio proveniente do automobilismo. No 911 GT3 RS, a compensação da folga entre as árvores de cames e as válvulas não se dá de modo hidráulico, mas de forma mecânica, com discos de ajuste. O que confere ao motor maior robustez, permitindo a aplicação de altas rotações e esforços no circuito de corrida.

Lubrificação por cárter seco.

Este sistema de lubrificação do motor também é utilizado com sucesso no automobilismo. Ele é importante sobretudo em rotações altíssimas de até 9.000 rpm e nas extremas acelerações laterais e longitudinais que ocorrem em circuitos de corrida. Um total de 7 níveis de sucção transporta o óleo de motor de forma rápida e eficiente de volta para o reservatório externo de óleo.

Junto com a bomba de pressão totalmente variável, a pressão do óleo ideal é assegurada para cada condição operacional. Para uma lubrificação confiável de componentes sob uso excessivo e para aumentar a robustez do motor durante a exigente utilização em circuitos de corrida. A eficiente remoção de espumas de óleo por meio de uma centrífuga antes da entrada no reservatório de óleo separado também é proveniente do automobilismo de alta performance e também é usada de forma similar no Porsche para o LMP1, o 919 Hybrid.

Informações sobre consumo de combustível, emissões de CO₂ e classe de eficiência estão disponíveis na página 111.

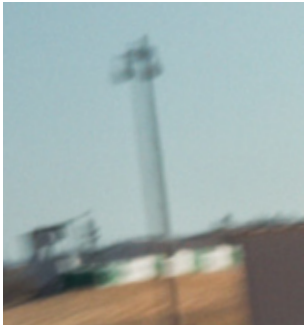


Sistema de admissão.

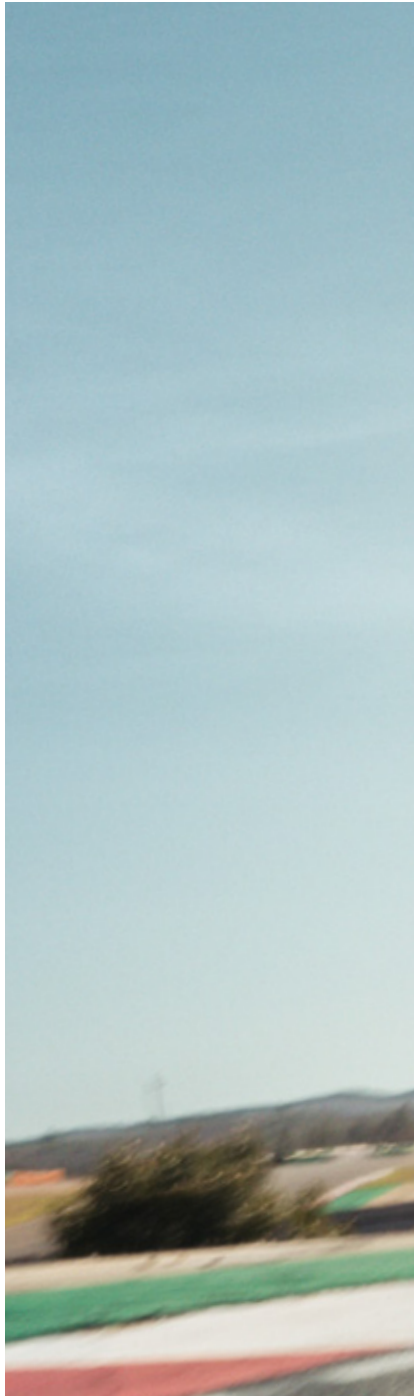
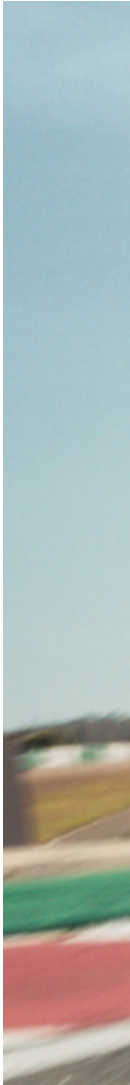
O sistema de admissão variável de polímero com 2 borboletas de ressonância comutáveis proporciona, em conjunto com o sistema de escape esportivo, uma relação eficiente de acelerador. Consequência: uma curva de torque impressionante, um elevado torque máximo e alta potência ao longo de uma ampla faixa de rotação.

Sistema de escape esportivo.

O sistema de escape esportivo do novo 911 GT3 RS tem 2 pré-silenciadores, 2 catalisadores, bem como um silenciador final e 2 saídas de escape centrais de titânio. O grande volume do sistema de escape reduz a contrapressão dos gases de escape – e aumenta o desempenho. A regulação estéreo lambda regula através de 2 sondas lambda a composição dos gases de escape, individualmente, para cada linha de escapamento. Outra sonda lambda por linha de cilindro monitora a conversão dos poluentes no respectivo catalisador.



Informações sobre consumo de combustível, emissões de CO₂ e classe de eficiência estão disponíveis na página 111.



O entusiasta.

Lars Nottehd

“O 911 GT3 RS
simplesmente
não parece
conhecer limite
algum.”



“Nordschleife, Nürburgring.
Por um dia inteiro.”

O que faz o 911 em geral e os modelos GT em particular serem tão fascinantes?

Sou fã da Porsche desde minha infância, o 959 teve um grande impacto sobre mim quando tinha 13 anos. Meu primeiro Porsche GT eu comprei há 10 anos. Eu procurava um veículo que, já de fábrica, fosse apto para circuitos de corrida e, ao mesmo tempo, para o uso diário, para poder dirigi-lo da Suécia até o Nürburgring. O 997 GT3 RS era fantástico. O motor alcançava rotações altíssimas e o ronco a 8.000 rpm era de ajoelhar e beijar os pneus. A precisão de cada movimento era exatamente como eu queria. Como num carro de corrida – mas com licenciamento para as ruas. E correr em Nürburgring, com o ronco inconfundível ecoando da floresta e das montanhas, foi a experiência perfeita. Desde então sigo dirigindo modelos Porsche GT e ainda me deixa fascinado o fato da Porsche tornar ainda mais fabuloso um veículo que já é tão fabuloso.

Você anda frequentemente em circuitos de corrida.

Qual é o maior desafio ao dirigir um 911 GT3 RS?

O aprimoramento da faixa da velocidade máxima no 911 GT3 RS é simplesmente avassalador. Eu quero testar os limites do veículo e os meus também, mas quando chego a 250 km/h no Nürburgring na altura da curva Fuchsröhre, começo a ficar nervoso. Mas o 911 GT3 RS não está nem aí.

O que é importante para você em um modelo como o 911 GT3 RS?

Eu só uso o 911 GT3 RS para me divertir nos fins de semana no circuito de corrida e, às vezes, para aquela boa esticada nas estradas. Para mim, é importante poder sentir aquela sensação de adrenalina que te faz soltar um “Uau”, sentir-se no meio do que está acontecendo, mas, também, a

possibilidade de ir e voltar do circuito de corrida para casa dentro do meu próprio carro. Ou resumindo: quanto mais radical o carro, melhor – desde que com licenciamento para as ruas. Para mim, o fator “Uau” é composto por velocidade, ronco do motor, reação do volante e dos freios, alta rotatividade do motor, trocas de marcha curtas e esportivas e, naturalmente, o design. O 911 GT3 RS engloba tudo isso num só pacote com perfeição.

Qual detalhe ou aspecto mais lhe agrada no 911 GT3 RS?

No final, o que importa é a sensação ao volante. Se você se sente bem no carro, então você também pode acelerar. Se você se sente parte do carro, você quer dirigi-lo sempre. Eu espero do 911 GT3 RS ambos – e, naturalmente, que ele tenha ainda mais velocidade.

Em qual circuito você adoraria pilotar o 911 GT3 RS e por quê?

Esta pergunta é fácil de responder! No Nordschleife de Nürburgring. Por um dia inteiro. Mas eu também gostaria de testá-lo em Le Mans, caso algum piloto oficial se ausente e eu talvez possa me encontrar mais uma vez ao volante de um 911 RSR, nas 24 Horas de Le Mans...

Como descrever o 911 GT3 RS a partir do seu ponto de vista em uma frase?

Sensação de carro de corrida – direto dos boxes, e com sua placa.





**Troca de marcha mais rápido do que se pensa.
No sentido mais literal.**

Sistema de embreagem dupla Porsche Doppelkupplung.

Em circuitos de corrida o que vale é: velocidade. Naturalmente, isso também se aplica à transmissão. E é aqui que o sistema de embreagem dupla Porsche Doppelkupplung (PDK) estabelece novos padrões. Com trocas de marcha em milissegundos e sem interrupção de tração – para alcançar uma aceleração que impressiona qualquer motorista. E qualquer rival.

Para o 911 GT3 RS, o PDK ficou com um ajuste ainda mais esportivo. Com as relações curtas e cursos de mudança curtíssimos nos “paddles” de mudança. Com 7 marchas orientadas para o desempenho, sendo que a sétima marcha tem uma relação esportiva e foi concebida para a velocidade máxima. Aumentar marcha é para trás; diminuir, para a frente – na alavanca seletora, a direção da mudança manual é análoga à dos carros de corrida no automobilismo.

Sobre a tecnologia PDK: ela é composta por duas subtransmissões montadas em uma única caixa. 2 subtransmissões exigem 2 embreagens. O sistema de embreagem duplo aplica a conexão não positiva e alternada dessas 2 subtransmissões ao motor por meio de 2 árvores de transmissão separadas. Nas trocas de marcha, uma embreagem abre a outra fecha simultaneamente. Isso permite a troca de marcha em milissegundos. E tem consequências: positivas, lógico. Na aceleração, no desempenho total, no consumo. A sensação de direção fica mais dinâmica e a agilidade, mais elevada.

E as trocas de marcha propriamente ditas? Você vai senti-las. E vai ouvi-las. O controle do câmbio eletrônico do Intelligent Shift Program (ISP) garante um processo ainda mais espontâneo e mais rápido de puxar para aumentar a marcha e de empurrar para reduzir a marcha. No modo PDK SPORT, as reduções da marcha são mais agressivas durante a frenagem, enquanto que na aceleração os pontos de mudança são deslocados a rotações mais altas. O aumento da marcha você também sentirá fisicamente – e emocionalmente.



Informações sobre consumo de combustível, emissões de CO₂ e classe de eficiência estão disponíveis na página 111.

A bright green Porsche GT3 RS is shown from a front-three-quarter perspective, driving on a racetrack. The car is in motion, with a blurred background of trees and a clear sky. The sun is visible in the upper left, creating a lens flare effect. The car's license plate is 'S RS 382'. The text 'GT3 RS' is visible on the side of the car. The word 'Suspensão' is written in white in the bottom left corner.

Suspensão

O piloto oficial da Porsche.

Richard Lietz

Cada segundo conta: como tornar-se ainda mais rápido com o 911 GT3 RS no Nordschleife? Qual é o maior desafio?

Nossa motivação interior pode ser resumida em uma frase: o suficiente nunca é o bastante. Nós tentamos continuamente sermos melhores, mais rápidos e soberanos. O Nordschleife facilita: ele é como um vício, na acepção positiva da palavra. Ele é um desafio para o homem e a máquina, e por isso sempre retornamos a ele, com prazer.

Como piloto oficial, você é autorizado a correr em circuitos praticamente com todos os modelos da Porsche. O que faz do 911 GT3 RS um carro especial? O que ele pode fazer melhor do que todos os outros modelos?

Meus modelos favoritos sempre já foram nossos “modelos licenciados”. E o 911 GT3 RS é o modelo básico de nosso carro de corrida. Nenhum outro Porsche com licenciamento para as ruas passou por um desenvolvimento, tuning e teste para o circuito de corrida tão rígidos quanto ele. E o licenciamento para as ruas torna esta experiência perceptível para todos os fãs de carros esporte.

Antigamente, alguns carros de corrida da Porsche eram praticamente incontroláveis até para pilotos profissionais. Quanta “loucura” ainda está presente nos modelos atuais, como no 911 GT3 RS?

Isso é algo que só se pode entender experimentando, é muito difícil de explicar. Mas se uma bela combinação de curvas arranca um sorriso dos lábios de um piloto com mais de 10 anos de experiência e muitos quilômetros corridos pela Porsche no mundo todo, dentro dos melhores carros de corrida GT destes tempos. E entusiasmado, ele ainda deseja continuar; então imagine a “loucura”.

Qual o detalhe ou aspecto que mais o fascina no 911 GT3 RS?

A mim fascina o entusiasmo com o qual nossa equipe de desenvolvimento trabalha para sempre aprimorar uma vez mais todos os detalhes. Quando nós pilotos pensamos termos chegado ao limite, basta andarmos no 911 GT3 RS atual para sentirmos como a equipe ama e vive o seu trabalho e acaba conseguindo me surpreender, uma vez mais.

Em qual circuito de corrida você adoraria pilotar o 911 GT3 RS?
No Nordschleife. É o ambiente apropriado para nossa espécie.

Como descrever o 911 GT3 RS a partir do seu ponto de vista em uma frase ou uma palavra?
Fenômeno da dinâmica de direção.



“O suficiente nunca basta.”



Quem disse que os desafios não devem ser prazerosos?

Suspensão.

Curva inclinada à esquerda logo adiante. Ou seja, deixar-se levar pela compressão na descida até a borda direita da pista. Logo a seguir, fazer por fora a curva à esquerda e no vértice, esterçar por sobre a guia. De preferência, não só uma vez. Mas, sim, repetir várias vezes. Para isso exatamente é que foi feita a suspensão do 911 GT3 RS.

Em combinação com itens de suspensão ajustados de modo específico, o 911 GT3 RS oferece uma agilidade fora de série, uma alta segurança de direção na faixa de velocidade máxima e uma direção extremamente estável.

No eixo dianteiro, é utilizada uma suspensão McPherson de construção leve com molas auxiliares e rodas suspensas de forma independente por braços longitudinais e transversais. O eixo traseiro é constituído por uma suspensão multibraço com molas auxiliares e quadro auxiliar em conceito LSA (leve, estável, ágil). A cambagem e a bitola, assim como os estabilizadores, podem ser ajustados individualmente de acordo com o circuito de corrida.

Nossos engenheiros investiram muitas horas de “tuning” no ajuste da dinâmica de direção. Provenientes do automobilismo, no 911 GT3 RS, as constantes elásticas de curso dos eixos dianteiro e traseiro foram elevadas significativamente. Ao mesmo tempo, as constantes elásticas de rodagem foram reduzidas por meio de um estabilizador mais macio. O amortecimento foi adequado de forma ótima a esses novos parâmetros.

A consequência positiva: tração e estabilidade claramente aprimoradas em curvas na faixa acima de 250 km/h.

Além disso, para um desempenho máximo, todas as articulações da suspensão foram substituídas por articulações esféricas. Elas permitem uma ligação especialmente rígida da suspensão à carroceria. Para obter uma direção com comportamento preciso, acentuado e direto.

Resultado: uma dinâmica e uma precisão ainda mais reforçadas. Afinal, os mais belos desafios ainda são aqueles que não param de surgir.



Direção do eixo traseiro.

Desempenho e aptidão para o dia a dia conectam de série a direção de eixo traseiro com ajuste esportivo. Um sistema de ajuste eletromecânico em cada roda traseira permite diferentes ângulos de direção – dependendo da respectiva situação de direção e manobra, bem como da velocidade.

Vantagem a baixas velocidades: aqui o sistema move as rodas traseiras contra o sentido tomado pelas rodas dianteiras. Isso leva a um encurtamento virtual da distância entre eixos. Curvas apertadas podem ser percorridas de forma mais dinâmica. Até estacionar fica mais fácil e o raio de giro é reduzido.

Vantagem a velocidades mais elevadas: aqui, o sistema move as rodas traseiras no mesmo sentido tomado pelas rodas dianteiras. Através da extensão virtual da distância entre eixos, a estabilidade de direção e a agilidade aumentam. Especialmente durante mudanças rápidas de faixa ou em ultrapassagens no circuito de corrida.

Suportes dinâmicos do motor.

Esse sistema regulado eletronicamente minimiza as oscilações e vibrações perceptíveis de toda a linha de transmissão, em especial, do motor. E reúne as vantagens dos suportes rígidos e macios do motor.

Um suporte rígido do motor é ideal do ponto de vista da dinâmica de direção, pois ele leva a uma alta precisão no comportamento de direção. Suportes macios do motor, por sua vez, minimizam oscilações e vibrações. Isso aumenta o conforto em pistas irregulares, porém resulta em restrições na dinâmica de direção.

Nossos engenheiros têm resolvido esse problema adaptando a rigidez e amortecimento dos suportes do motor aos estilos de direção e às condições da pista. Isso é alcançado com um líquido com propriedades magnéticas e um campo elétrico magnético.

No caso de alterações de carga e em curvas rápidas, o comportamento de direção fica notavelmente mais estável com um suporte rígido do motor. Além disso, os suportes dinâmicos do motor reduzem as oscilações verticais do motor em uma aceleração com carga máxima.

Resultado: uma força motriz mais uniforme e maior no eixo traseiro, maior tração e melhor aceleração. E, em caso de direção moderada, o conforto de direção aumenta, graças a um ajuste mais suave dos suportes dinâmicos do motor.



Porsche Active Suspension Management (PASM).

O ajuste eletrônico do sistema de amortecimento regula a força de amortecimento de forma ativa e contínua – dependendo do estilo de direção e da situação – para cada uma das rodas. Você pode selecionar através de uma tecla entre 2 programas esportivos. O modo Normal foi projetado para uma direção esportiva em vias públicas e em circuitos com pistas molhadas. O modo Sport foi projetado especialmente para proporcionar aceleração lateral máxima e tração ideal no circuito de corrida.

Porsche Stability Management (PSM).

O PSM é um sistema de controle automático que estabiliza os limites da dinâmica de direção. Além do sistema antibloqueio, ele contém os sistemas de regulação Electronic Stability Control (ESC) e Traction Control (TC).

Sensores registram permanentemente a direção de movimento do veículo, a velocidade do veículo e a taxa de guinada, bem como a aceleração lateral. A partir disso, o PSM calcula o sentido real de movimento. Se a direção não for a ideal, o sistema inicia procedimentos específicos de frenagem em cada roda. A característica especial do PSM no 911 GT3 RS: as intervenções reguladoras ocorrem de forma extremamente sensível e precisamente dosada, podendo ser desativadas completamente em 2 níveis. Para um handling particularmente esportivo.

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

O PTV Plus foi especialmente ajustado para o 911 GT3 RS. Em conjunto com o PDK de série, o sistema usa um bloqueio do diferencial traseiro, regulado eletronicamente e completamente variável.

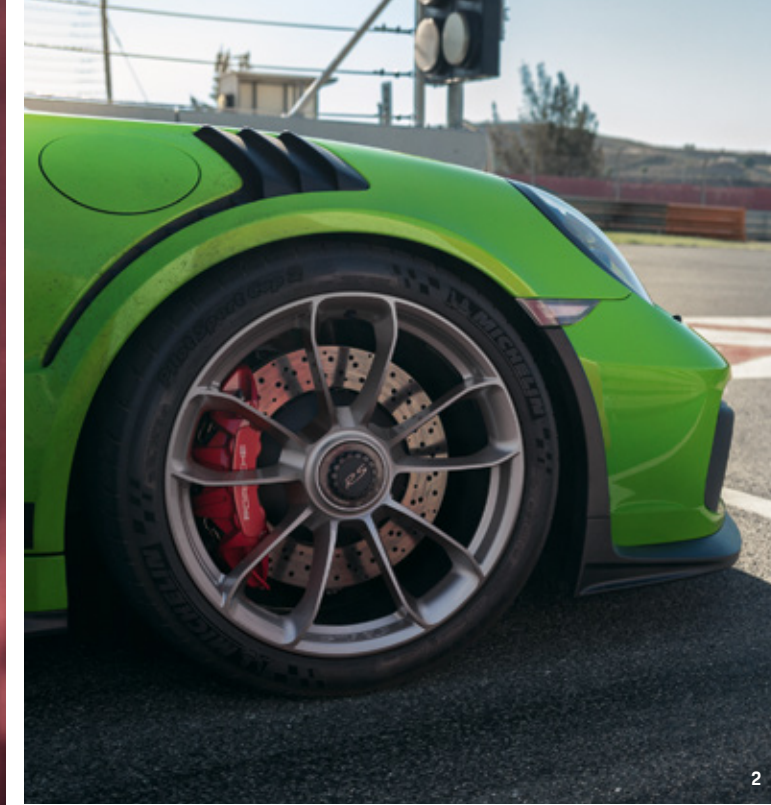
Para controlar ativamente o bloqueio transversal, diversos parâmetros de direção são considerados. Resultado: uma tração mais elevada – sobretudo nos limites da dinâmica de direção – um aumento da dinâmica transversal e uma estabilidade de direção aumentada significativamente na mudança de carga em curvas e na troca de pista. Adicionalmente, o sistema efetua frenagens direcionadas nas rodas traseiras direita e esquerda. Assim, ao começar a manobra na curva com o volante, a roda traseira interna é freada. Isso dá à roda traseira externa um maior torque motriz. O comportamento de direção é melhorado e a agilidade aumenta.

Sistema de elevação.

O sistema de elevação opcional no eixo dianteiro eleva o 911 GT3 RS em mais 30 mm. Assim, na hora de estacionar, o perigo de esbarrar em meios-fios, rampas ou na entrada de garagens é minimizado. Pela primeira vez, o sistema não usa um sistema pneumático, mas hidráulico. Assim, o sistema de elevação ficou quase 50 % mais leve do que anteriormente. Não tememos aplicar a construção leve em qualquer peça.



1



2



3

Rodas e pneus.

20 polegadas no eixo dianteiro, 21 polegadas no eixo traseiro. Em outras palavras: rodas largas para uma grande área de contato dos pneus – e, assim, alta dinâmica de direção.

As dimensões exatas: pneus 265/35 ZR 20 em rodas 9,5 J × 20 pol. na dianteira, pneus 325/30 ZR 21 em rodas 12,5 J × 21 pol. na traseira.

Pneus esportivos* desenvolvidos especialmente elevam o desempenho do 911 GT3 RS a um novo nível. Graças à homologação para as ruas, você pode ir ao circuito de corrida dirigindo. Pela primeira vez, podem ser adquiridos em separado para o 911 GT3 RS os pneus para circuitos de corrida desenvolvidos especialmente. Estes também são homologados para as ruas, têm porém o foco ainda mais acentuado para o desempenho máximo em circuitos de corrida.

As rodas de série são forjadas em liga leve e pintadas em Aurum. O travamento central em Preto e com inscrição “RS” é proveniente do automobilismo e permite uma troca mais rápida das rodas. Mais uma vantagem em comparação ao convencional aparafusamento de 5 furos: elevado desempenho, graças à redução de massas rotativas. O sistema de monitoramento de pressão dos pneus (TPM) de série adverte não só no caso de uma perda gradual ou repentina de pressão. Ele também tem um modo de circuito de corrida, que leva em conta uma baixa pressão de ar com os pneus frios no início de uma atuação na pista.

- 1 Rodas pintadas em Preto com faixa decorativa, *Porsche Exclusive Manufaktur*
- 2 Rodas pintadas em Prata
- 3 Rodas pintadas em Preto

* Devido à profundidade de perfil reduzida, há um perigo elevado de aquaplanagem em pistas molhadas.



Segurança

**Aceleração negativa:
encaramos de forma
absolutamente positiva.**

Segurança.

Freios.
O 911 GT3 RS demonstra o máximo desempenho até na aceleração negativa. Para tal, o 911 GT3 RS vem de série com um sistema de freios particularmente potente com um servofreio especialmente adaptado. As pinças de 6 pistões de alumínio na frente e as pinças de 4 pistões de alumínio atrás, ambas pintadas em vermelho, têm uma estrutura de monobloco. Para um elevado nível de rigidez e uma melhor relação da pressão, mesmo sob cargas extremas.

Os discos de freio de compósito na dianteira e traseira têm um diâmetro de 380 mm. Através de sua estrutura de duas peças com tambores de freio de alumínio, eles reduzem o peso e, portanto, as massas não suspensas e rotativas. Eles são perfurados e ventilados internamente – para um desempenho de frenagem elevado, mesmo sob condições climáticas adversas. Ou em caso de desafios esportivos.

Informações sobre consumo de combustível, emissões de CO₂ e classe de eficiência estão disponíveis na página 111.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Tecnologia testada e comprovada no automobilismo no veículo de rua: o Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Ele tem resistido às mais altas exigências de muitas séries de corrida. Como, p. ex., nos veículos da Porsche Mobil 1 Supercup.

O dimensionamento dos freios do PCCB opcional atende ao potencial de desempenho do 911 GT3 RS. Os discos de freio de cerâmica perfurados têm um diâmetro correspondentemente grande de 410 mm na dianteira e 390 mm na traseira – para um desempenho de frenagem ainda maior.

O uso de pinças fixas amarelas de alumínio monobloco de 6 pistões na frente e pinças fixas de alumínio monobloco de 4 pistões atrás proporcionam uma pressão de frenagem extremamente elevada e, sobretudo, constante durante a desaceleração. Especialmente sob altas cargas, há condições favoráveis para distâncias de frenagem mais curtas. Além disso, a segurança na frenagem a altas velocidades aumenta devido à excelente resistência do PCCB ao efeito de fading.

A vantagem decisiva do sistema de freios de cerâmica é o peso bem menor dos discos: cerca de 50 % do peso dos discos comuns de ferro fundido, de fabricação e dimensões semelhantes. Isso não é percebido apenas no desempenho e no consumo. Mas também ao promover a redução das massas rotativas e não suspensas. O resultado: uma melhor aderência do carro e maior conforto de direção e rodagem, sobretudo em pistas irregulares. Assim como maior agilidade e um manuseio aprimorado.

Airbags e Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

A tecnologia avançada dos airbags: dependendo da gravidade e do tipo de acidente, os airbags full-size para motorista e passageiro da frente são inflados em dois estágios. Também vem de série o Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Ele é composto por proteções contra impacto lateral nas portas, bem como 2 airbags laterais em cada lado: as faces laterais dos bancos têm um airbag integrado para o tórax e os painéis das portas têm um airbag para a cabeça, o qual se enche de baixo para cima a partir do painel da porta.



**Indispensável no circuito de corrida:
a capacidade de apanhar sem cair.**

Pacote Club Sport.

A base ideal para todos os desafios esportivos: o pacote Club Sport disponível opcionalmente sem custo adicional para o 911 GT3 RS – para a proteção adicional no circuito de corrida. O pacote Club Sport é composto por uma gaiola anticapotamento em aço aparafusada na carroceria, pintada em Preto ou Verde Lizard, atrás dos bancos dianteiros, e um cinto de 6 pontos para o lado do motorista incluindo duas versões dos cintos para ombro para uso com ou sem o sistema de segurança HANS® (Head And Neck Support).

Além disso, estão incluídos um extintor de incêndio com suporte, bem como uma pré-instalação para o interruptor principal da bateria. Esta pode ser adquirida em separado no departamento de Automobilismo da Porsche, assim como o arco da gaiola dianteiro como suplemento à gaiola integral para eventos automobilísticos.





Interior/Informações e
entretenimento



**Tudo ao mesmo tempo, à uma só vista.
À primeira vista, para ser exato.**

Interior / Informações e entretenimento

Antes de entrar, você sente respeito. Depois, satisfação. No cockpit do 911 GT3 RS, percebe-se rapidamente do que se trata. Ótima ergonomia. Rápido levantamento de informações. Sobriedade esportiva – que não impede o motorista de se concentrar na pista à sua frente.

Instrumentos.

O painel de instrumentos fala uma linguagem clara. A clareza da Porsche, para ser preciso. 5 instrumentos redondos com o conta-giros no centro. O mostrador do conta-giros na cor Titânio está identificado com uma inscrição “GT3 RS”. Os mostradores restantes vêm em Preto, os ponteiros e as marcas da escala vêm em Amarelo.

Logo ao lado do conta-giros encontra-se uma tela tátil de alta resolução de 4,6 polegadas. O display multifuncional fornece ao motorista dados do computador de bordo. Disponíveis estão a potência utilizada do motor, a aceleração longitudinal e lateral (g Force), os dados do sistema de monitoramento de pressão dos pneus (TPM), bem como informações das configurações de comunicação e áudio ou o mapa do sistema de navegação.

Volante.

Trocar marchas como no automobilismo – o volante esportivo GT3 RS com “paddles” de mudança com ajuste de altura e comprimento permite cursos de câmbio esportivos e curtos. Com isso, as trocas de marcha ficam ainda mais diretas e precisas. O aro do volante em Alcantara® na cor Preto confere boa aderência, mesmo em pilotagens esportivas. Cria tendências: a marca colorida na posição de 12 horas.

Materiais do interior.

Os materiais oferecem uma design limpo, esportivo e a mais alta qualidade. Predomina Alcantara® e couro, ambos em Preto. Destacam-se itens do interior em plástico reforçado com fibra de carbono (PFRC) em visual de carbono.

Alcantara® é lavável, de boa aderência e fácil de conservar. Ele está presente, portanto, especialmente onde há contato direto: no aro do volante e na alavanca seletora do PDK. Além disso, nas maçanetas, nos apoios de braço nos revestimentos da porta e na tampa do compartimento do console central. Além disso, os revestimentos do teto e as colunas A, B e C também vêm em Alcantara®. As faixas centrais dos bancos vêm igualmente em Alcantara®.

O visual de carbono marca presença, por exemplo, no friso decorativo do painel de comando, no friso do console central e nos frisos dos estribos das portas com a inscrição “GT3 RS”.

Estão em couro na cor Preto: laterais dos bancos, apoios de cabeça, o módulo airbag no centro do volante esportivo, as partes laterais dos apoios de braço – tanto nos painéis das portas quanto no compartimento do console central.



Sob medida. Para a pista de corrida.

Bancos.

Bancos de concha integral.*

Integram o equipamento de série: bancos de concha integral de plástico reforçado com fibra de carbono (PFRF) em visual de carbono. Além de uma expressão esportiva e um bom alinhamento lateral, eles também oferecem ajuste da altura do banco, podendo então o banco de concha integral ser ajustado em uma posição 30 mm mais abaixo e 20 mm mais acima. O ajuste de altura é elétrico, o longitudinal é manual. O estofado é em couro na cor Preto com faixa central perfurada em Preto – com opção em Alcantara® na cor Verde Lizard. Através dos orifícios das faixas centrais transparece uma segunda camada de tecido preto. As inscrições “GT3 RS” bordadas nos apoios de cabeça vêm em Prata GT.

Bancos esportivos tipo concha.*

Opcionais: bancos tipo concha com encosto dobrável para o acesso facilitado aos bancos traseiros, airbag de tórax integrado e ajuste longitudinal manual para o lado do piloto e do copiloto. O banco tipo concha é feito de polímero reforçado com fibras de vidro e carbono, com a superfície em visual de carbono. Os pontos giratórios do encosto encontram-se em uma posição alta nas faces laterais – permitindo um ótimo alinhamento lateral, também na região pélvica.



1



2



3

O estofado é em couro na cor Preto com uma faixa central do banco em Alcantara® perfurado em Preto ou, como opcional, em Verde Lizard e apoios de cabeça com a inscrição “GT3 RS” em Prata GT.

Bancos esportivos adaptáveis Plus.

Eles unem o esporte e conforto, o cotidiano e o circuito de corrida: os bancos esportivos adaptáveis Plus opcionais com faces laterais em couro, a faixa central do banco em Alcantara® na cor Preto e a inscrição “GT3 RS” bordada em Prata GT nos apoios de cabeça. Também disponível em uma variante com faixa central em Verde Lizard. Com o ajuste elétrico de 18 vias, os bancos se ajustam perfeitamente a suas exigências quanto à altura do banco, inclinação do bancos e do encosto, ajuste longitudinal e correção de lordose de 4 vias. Para completar, as faces laterais dos assentos e do encosto podem ser ajustadas separadamente. Para um alinhamento lateral preciso nas curvas e mais conforto em percursos longos.

-
- 1 Banco de concha integral
 - 2 Banco esportivo tipo concha
 - 3 Banco esportivo Plus adaptável

* Sistemas de retenção para crianças não podem ser combinados com bancos de concha integral ou bancos esportivos tipo concha.



**Cada segundo conta?
Mais precisão sempre é possível.**

Pacote Chrono.

O pacote Chrono opcional oferece, além do cronômetro analógico e digital no painel de comando, as seguintes funções: para exibição, armazenamento e análise de tempos de volta medidos, o PCM foi ampliado com a indicação de desempenho. Assim, o piloto pode se informar sobre o tempo e a distância percorrida na volta atual, o número de voltas atual e os respectivos tempos obtidos. Além disso, também são exibidas a volta mais rápida e a autonomia restante. É possível registrar quaisquer distâncias e definir distâncias como referência.

O novo aplicativo Porsche Track Precision*.

Medições e análises mais detalhadas podem ser alcançadas com o novo aplicativo de série para smartphone “Porsche Track Precision”. A interface do usuário do aplicativo foi completamente redesenhada, e é agora ainda mais fácil e intuitiva de usar. O aplicativo permite uma exibição, gravação e análise precisas de dados do percurso no smartphone. Os tempos de volta podem ser cronometrados automaticamente, por meio de um sinal de GPS de 10 Hz exato do PCM, ou manualmente, por meio das alavancas de comando do pacote Chrono opcional, e comparados no smartphone.

O aplicativo visualiza sua dinâmica de direção em circuitos no smartphone. Além dos tempos de setor e de volta, são exibidos os desvios relativos a uma volta de referência pré-definida. Análises gráficas dos dados de direção e uma análise de vídeo ajudam a melhorar ainda mais o desempenho no volante. Também é possível gerenciar e trocar gravações, perfis de rota e de motorista diretamente no smartphone.

Medições ainda mais precisas dos tempos de volta, tal como no automobilismo, são possíveis graças ao “lap trigger” disponibilizado no Porsche Tequipment. Este pode ser posicionado ao lado da linha de largada/chegada do circuito, cronometrando e transmitindo os tempos de volta automaticamente. Você encontra mais informações sobre o “lap trigger” em www.porsche.com/tequipment

* Somente é permitido usar este aplicativo em áreas delimitadas. O uso deste produto (sobretudo da gravação de vídeo) em determinados mercados ou eventos pode ser proibido por lei. Verifique antes do uso do aplicativo a conformidade com as disposições legais locais.





**Conexão muito estreita com o motorista.
E com tudo mais também.**

Porsche Connect.

Seja na pista de corrida ou nas ruas: o Porsche Connect amplia as funções existentes do 911 GT3 RS com serviços inteligentes e aplicativos. Todos destinam-se a tornar a conexão entre o motorista e o carro ainda mais próxima. Para aumentar o fascínio Porsche. E para lidar com os desafios diários de forma rápida e fácil.

O Porsche Communication Management (PCM) incl. módulo de navegação on-line.

O PCM é sua unidade de comando central para áudio, navegação e comunicação. A geração atual, com preparação para celular, interfaces de áudio e comando de voz, dispõe de uma tela tátil de 7 polegadas com alta resolução, pela qual a maioria das funções do veículo podem ser controladas com facilidade.

Enquanto dirige, você pode desfrutar suas músicas preferidas com o drive de CD/DVD, cartões SD, disco rígido interno de 10 GB (jukebox) e a conexão USB, por exemplo, para seu iPhone® ou, simplesmente, ouvir rádio.

Connect Plus.

O módulo Connect Plus garante a conectividade dentro de seu Porsche. Com o módulo Connect Plus, você pode integrar perfeitamente seu smartphone ao seu carro. Um compartimento para smartphone no console central transmite o sinal de seu celular à antena do veículo, economizando, assim, bateria – para uma ótima recepção do sinal do celular. Outro item é o módulo de comunicação LTE com leitor de cartão SIM, para um alto conforto no manuseio e ótima qualidade de voz. Além disso, o módulo Connect Plus permite usar inúmeros serviços Porsche Connect.

Serviços Porsche Connect*.

Com o módulo Connect Plus, você tem acesso a serviços úteis oferecidos em 3 pacotes: serviços de navegação, informações e entretenimento, serviços do aplicativo Connect e serviços Car Connect. Neles estão incluídas, por exemplo, as informações do tráfego em tempo real. Assim, antes de ligar o carro você já sabe qual é a rota mais rápida até o seu destino. Enquanto dirige, as informações de tráfego em tempo real são continuamente atualizadas, otimizando assim a sua rota.

Para usar os serviços Porsche Connect, está disponível pela primeira vez um cartão SIM integrado ao veículo, o qual é compatível com LTE e possui volume de dados incluído. Desta forma, não é mais necessário usar seu próprio cartão SIM.

Para usar o hotspot Wi-Fi, bem como as funções de streaming de música, está disponível também um pacote de dados Wi-Fi no Porsche Connect Store. É claro, se desejar, você pode continuar a usar seu próprio cartão SIM. Para tal, é necessário um contrato pago com um provedor de telefonia móvel de sua preferência.

* Os serviços Porsche Connect (incluindo serviços Car Connect, mas com exceção dos serviços de Segurança e Proteção) incluem um período de gratuidade incluído que pode variar em sua duração por pacote de serviços e por país, mas é de, no mínimo, 3 meses. Certos países não dispõem de serviços Porsche Connect ou nem de todos os serviços Porsche Connect. Em certos países, além disso, o preço incluirá um cartão SIM integrado compatível com LTE, incluindo volume de dados para utilização de serviços Porsche Connect selecionados. Ademais, nesses países, é possível adquirir no Porsche Connect Store um pacote de dados Wi-Fi para usar o hotspot Wi-Fi, bem como os outros serviços Porsche Connect, como, por ex., streaming de música por meio do cartão SIM integrado compatível com LTE. Um cartão SIM próprio também pode ser utilizado para a conexão. Mais informações sobre os períodos de gratuidade incluídos, bem como sobre os custos subsequentes e a disponibilidade de serviços individuais em seu país, estão disponíveis on-line em www.porsche.com/connect ou na sua concessionária Porsche.



Aplicativos Connect.

O Porsche Connect oferece, além de serviços inteligentes, dois aplicativos para smartphone: o Porsche Car Connect, que serve para consultar dados do veículo ou para o controle remoto de determinadas funções do veículo via smartphone ou Apple Watch®. Outro componente do Porsche Car Connect é o Porsche Vehicle Tracking System (PVTs) com reconhecimento de furto. O segundo aplicativo é o Porsche Connect. Com ele, antes da partida, você envia destinos ao seu Porsche.

Logo que seu smartphone se conectar com o Porsche Communication Management (PCM), seus destinos são exibidos no veículo e você pode iniciar a navegação imediatamente. O calendário de seu smartphone também pode ser visualizado diretamente no PCM, podendo iniciar uma navegação com os endereços fornecidos. Além disso, graças à função integrada de streaming de música, o aplicativo Porsche Connect lhe dá acesso a milhões de títulos de música. Em www.porsche.com/connect, você pode encontrar mais informações sobre os serviços e aplicativos disponíveis.

Apple® CarPlay.

Com o Apple® CarPlay, você conecta seu iPhone® ao seu Porsche e pode usar alguns de seus aplicativos direto na tela central de seu Porsche Communication Management (PCM). Via reconhecimento de voz Siri®, você usa aplicativos confortavelmente enquanto dirige, concentrando-se totalmente na estrada.

My Porsche.

Todos os Porsche podem ser configurados de acordo com suas preferências. O Porsche Connect também. Com o My Porsche – em www.porsche.com/myporsche –, você gerencia seu 911 GT3 RS e personaliza serviços de acordo com seus interesses. Por exemplo, completando novos destinos para seu sistema de navegação ou selecionando suas fontes de notícias, que mantêm você informado em qualquer trecho. Além disso, você sempre pode criar novos usuários no My Porsche – por exemplo, a família ou amigos.

Porsche Connect Store.

Deseja prolongar seu período de gratuidade incluído dos seus serviços? Ou adquirir serviços adicionais do Porsche Connect? Visite o Porsche Connect Store em www.porsche.com/connect-store e conheça as ofertas e opções do Porsche Connect.



**Estilo de música preferido:
Speed Metal.**

Sistemas de som.

Pacote de som Plus.

O pacote de som Plus proporciona um som excelente: 8 alto-falantes com 150 watts de potência. Por meio do amplificador integrado no PCM, o som no interior do veículo é perfeitamente adaptado ao piloto e ao copiloto.

Sistema de som Surround da BOSE®.

Ele foi desenvolvido especialmente para os modelos 911 e ajustado especificamente para a acústica interior do veículo: o sistema de som opcional Surround da BOSE®. O sistema de áudio tem 12 alto-falantes inteiramente ativos e canais de amplificadores incluindo um subwoofer de alto desempenho patenteado, de 100 watts e integrado à carroceria. O projeto do sistema totalmente ativo permite uma adaptação ideal de cada alto-falante no interior do veículo. A potência total: 555 watts. Caso você queira encobrir o ronco do motor. Seja lá por que razão.

Automobilismo



O Diretor da série de modelo 911 e Veículos GT.

Dr. Frank-Steffen Walliser



“Não se deve
parar de acreditar
no melhor.”

“Tornamos a
tecnologia do
automobilismo
pronta para as ruas.”

O 911 GT3 RS é o resultado de uma transferência sistemática para a série. Qual foi o seu maior desafio?

Resumindo: tornar a tecnologia automobilística apta às ruas. A lei e as exigências que valem no circuito de corrida são diferentes das estradas. Ao basearmos-nos em um carro de corridas, torna-se por vezes difícil integrar todos os sistemas que a homologação para as ruas prescreve. Sobre tudo quando se tem a ambição de manter aquela típica sensação de um carro de corridas com a marca Porsche. Por isso, o maior desafio é fazer os clientes sentirem a tecnologia automobilística sem usar efeitos cosméticos.

Quanto tempo demora a transferência para a produção em série? Ou em outras palavras: quantos ensinamentos do automobilismo moderno estão realmente presentes no 911 GT3 RS?

Isso varia de projeto para projeto. Geralmente, isso leva de 12 a 24 meses. No 911 GT3 RS foi mais rápido. O desenvolvimento da dianteira, por exemplo, aconteceu simultaneamente ao do 911 RSR. E pode-se notar isso. Seus componentes têm pouquíssimas diferenças.

Um dos lemas da Porsche é: aprimorar a cada dia. Como isso acontece na realidade? Como fazer para acrescentar algo a cada volta, a cada temporada e a cada modelo?

Provavelmente é uma questão de princípios. Não se deve parar de acreditar no melhor. Indiferente de quão bom seja o que já temos hoje. O que sempre importa é: “Existe algo que pode ser aprimorado?”. É necessário buscar e testar muitas ideias. Por isso, no departamento de desenvolvimento, damos muita liberdade a nossos engenheiros. Para que possam experimentar – pensar fora da caixa, se me entende. Ao fim de tudo, acabamos otimizando diversas vezes componentes dos quais pensávamos antes que seu potencial já estaria esgotado.

Qual o detalhe ou aspecto que mais o fascina no 911 GT3 RS?

Ficamos muito contentes com a aerodinâmica dianteira. Trabalhamos muito tempo nela para alcançar o máximo. E com sucesso. Como engenheiro que sou, também estou fascinado com o motor. Descobrir potenciais para o aprimoramento de um motor boxer após tantos anos não só me surpreende – mas me deixa entusiasmado.

Em qual circuito você adoraria pilotar o 911 GT3 RS e por quê?

Laguna Seca, pois este sempre foi meu circuito preferido. Sua curva "Saca-rolhas" é genial e a curva seguinte à esquerda exige muito do piloto.

Como descrever o 911 GT3 RS a partir do seu ponto de vista em uma frase ou uma palavra?

O melhor GT3 RS de todos os tempos – parece banal, mas é verdade.

O que outrora começou com um sonho já se tornou há tempos nossa interminável missão.

Automobilismo.

Praticamos automobilismo desde o primeiro segundo. Não porque devemos fazê-lo. Mas sim porque não podemos agir de outra forma. A cada dia que passa testamos toda nova ideia, toda nova tecnologia e todo novo detalhe. Não confiamos naquilo que é convencional. Mas sim no fato de que nossa equipe nunca para de procurar novas soluções. Nós usamos o passado e a nossa tradição como fonte de inspiração para desenvolver novas ideias. Por um conceito geral inteligente. Com a ambição de continuar realizando o sonho de 70 anos de Ferry Porsche: construir um carro esporte que torna possível a vitória em circuitos de corrida.

Uma visão que já se tornou realidade no primeiro Porsche. Em 1951 com o Porsche 356 em sua vitória de classe, em Le Mans. Contamos agora mais de 30.000 vitórias em corridas, incluindo inúmeras vitórias de classe em provas de sprint e corridas de longa duração em todo o mundo e 19 vitórias gerais nas 24 Horas de Le Mans. Com um objetivo: ganhar conhecimentos, que incorporamos na produção dos nossos carros de série. Porque no automobilismo surgem

ideias que são desenvolvidas por muito tempo e testadas sob as mais severas condições, até que elas se tornem habilitadas não apenas para vitórias, mas também para as ruas e o dia a dia. Tal como acontece com o Porsche 911 GT3 RS.

Um carro de corrida autorizado para vias públicas. Desenvolvido na mesma pista de teste e fabricado na mesma linha de produção que o 911 GT3 Cup. Um veículo que está comemorando sucessos nos circuitos de corrida mais exigentes do mundo. E assim vamos caminhando. Com a convicção nas nossas ideias. Lutando pelos nossos princípios. Não seguindo cegamente todas as tendências, e nunca nos dando por satisfeitos. Pelo sonho de Ferry Porsche. Pelo desenvolvimento de veículos como o 911 GT3 RS. E pela nossa missão interminável: construir o carro esporte do futuro.

Missão: Future Sportscar.



A Pirâmide do Automobilismo da Porsche.

Eventos de viagens esportivas.

Nós realmente apreciamos não só a evolução do carro esporte. Mas também a do motorista. Nos eventos esportivos da Porsche Track Experience ou do Club Sport, instrutores experientes treinam as habilidades de direção nos limites físicos – do nível iniciante até a licença para o automobilismo.

Club Sport.

Amadores, profissionais, vencedores – o Clubsport une todos eles. Rebeldes e espíritos livres também encontram seu lugar aqui com o Cayman GT4 Clubsport. Isso também vale para os pilotos do novo 911 GT2 RS Clubsport – um dos veículos GT mais possantes que já construímos para nossos clientes. O que conecta todos os tipos de pilotos: a paixão de sempre chegar ao limite. Seja em corridas de alta velocidade e resistência ou nos Track days em busca do novo melhor tempo pessoal.

Copas de marcas.

O encontro da igualdade absoluta e da autoconfiança, jovens novatos encontram veteranos, e amadores encaram profissionais. As nossas copas de marcas – Porsche Carrera Cup e Porsche Mobil 1 Supercup – são eventos esportivos para clientes e são realizados com o carro de corrida puro-sangue Porsche 911 GT3 Cup em 5 diferentes continentes. A nível nacional e internacional. Quem prevalece aqui, pode seguir lutando para chegar até o topo. Seguindo o lema “Que vença o melhor”, aqui tudo gira ao redor da habilidade de cada indivíduo, porque os parâmetros são claros: as equipes competem exatamente com o mesmo veículo. E, assim, a diferença é feita apenas pelos motoristas e suas respectivas equipes.

Sport GT.

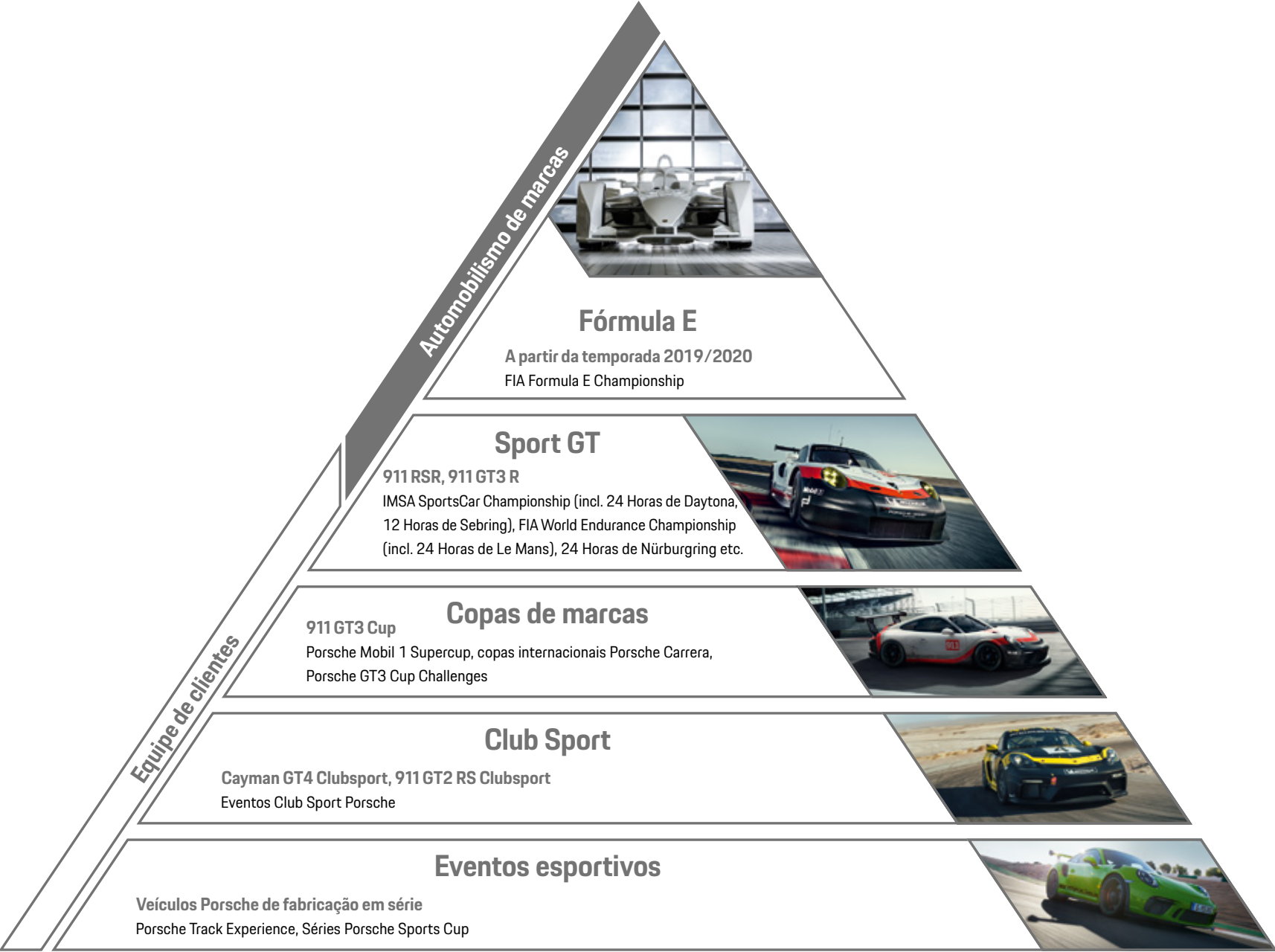
O Sport GT cria uma ponte entre o automobilismo de clientes e o automobilismo de marcas. Com o 911 RSR e o 911 GT3 R, na classe GT os atletas do mais alto nível competem ao lado das equipes dos clientes e das marcas pelo título na

FIA WEC, na IWSC da América do Norte e em outras séries de corrida GT no mundo todo. Em corridas de longa duração históricas, como as 24 Horas de Le Mans, as 24 Horas de Daytona e a corrida de 24 Horas de Nürburgring, os melhores entre os melhores empolgam os fãs na luta por cada centésimo de segundo.

Fórmula E 2019.

Em 2019, ingressamos com uma equipe oficial própria na Fórmula E e alinhamos coerentemente, assim, a estratégia do automobilismo à estratégia corporativa.

O ingresso e a presença na Fórmula E são a consequência lógica de nossa Missão E – a crescente liberdade para desenvolvimentos próprios são o atrativo desta série para corridas. A Porsche aposta em conceitos de motorização alternativos e inovadores. A Fórmula E, como primeira série de corrida totalmente elétrica do mundo é para nós o cenário competitivo perfeito para impulsionar o desenvolvimento de veículos de alta performance no que diz respeito ao impacto ambiental, à economia e à sustentabilidade.





**Saia de sua zona de conforto.
Em 3,2 segundos.**

Resumo.

Quem está em busca de um desafio chegou ao lugar certo.

O 911 GT3 RS é como um juramento a todos aqueles que desejam saber do que eles são capazes. Àqueles que dizem “agora” quando todos os demais ainda estão receosos. Àqueles que não vivem só para sonhar, mas para realizar sonhos.

O 911 GT3 RS não é nada menos do que um desafio aceito – para o cotidiano. Construção leve coerente, 383 kW (520 CV), suspensão para circuito de corrida e aerofólio fixo são sinais bem claros – compreendidos em qualquer circuito de corrida deste mundo.

O 911 GT3 RS é um carro esporte puro-sangue. Um desafio esportivo. Também para os seus adversários. Mas a principal questão continua sendo:

O novo 911 GT3 RS.

Informações sobre consumo de combustível, emissões de CO₂ e classe de eficiência estão disponíveis na página 111.



Personalização



**Acreditamos no amor pelo carro esporte.
E pelos detalhes.**

Personalização.

Imagine por um momento, se tudo fosse possível. Se você pudesse construir o carro esporte dos seus sonhos. Sem limitações. Com uma grande variedade de cores e de materiais. Com desempenho e personalidade elevados. Assim como fez Ferry Porsche, na sua época, em seu primeiro Porsche, o 356 n° 1.

Nas páginas seguintes, mostramos como um carro dos sonhos pode ser. Nelas, apresentamos essas opções de um modo claro para você. A ampla gama de cores, bem como inúmeras opções de personalização oferecem a possibilidade de conferir ainda mais personalidade ao seu 911 GT3 RS. Deixe-se inspirar pelas páginas seguintes – e dê asas ao seu espírito criativo.

Existem muitas possibilidades e quase nenhum limite. Na , onde você pode customizar ainda mais o seu 911 GT3 RS e deixá-lo do jeito que deseja. Com o mais alto nível – direto de fábrica. E, na maior parte, com trabalho feito à mão.

Mais informações sobre esta suprema forma de personalização estão disponíveis nas páginas seguintes. Aliás: marcamos respectivamente todas as ofertas de personalização da Porsche Exclusive Manufaktur. Você ficará fascinado com a variedade de opções.



A inspiração é sua. A paixão é nossa.

Porsche Exclusive Manufaktur.

Nossa experiência já vem de muito tempo. Pois desde o começo a Porsche se dedicou à realização dos desejos dos clientes. Até 1986, ainda chamávamos isso de “Programa de pedidos especiais”, e depois, de Porsche Exclusive. Hoje, chama-se Porsche Exclusive Manufaktur.

Nós amamos o que fazemos. Nós amamos nosso trabalho. Em cada costura, cada centímetro quadrado de couro, em todos os pequenos detalhes, dedicamos a mesma devoção. Compartilhamos nossa experiência e paixão acrescidas com sua inspiração para criar um veículo. Desta forma, transformamos sonhos em realidade. Diretamente da fábrica.

Isso só é possível com originalidade, entusiasmo e amor ao detalhes. E já tem início na consultoria pessoal. Pois o que sempre ansiamos é: realizar seus desejos individuais e, assim, transformar “um” Porsche no “seu” Porsche.

Como realizamos esses desejos? Com tranquilidade e dedicação – em precisos trabalhos executados à mão e materiais de alta qualidade, tais como couro, Alcantara®, carbono ou alumínio. Assim, criamos um produto feito de dedicação e da refinada arte do trabalho manual. Em outras palavras: a intersecção ideal entre caráter esportivo, conforto, design, e seu gosto bem pessoal. Enfim, um Porsche com a sua assinatura.

Nós lhe oferecemos uma grande variedade de opções de acabamento sofisticado. Visualmente e tecnicamente. Para o exterior e o interior do veículo. Desde uma alteração mínima até modificações complexas. Pois a sua inspiração é a nossa paixão.

Deixe-se inspirar pelos nossos exemplos nas próximas páginas e saiba em www.porsche.com/exclusive-manufaktur tudo sobre a configuração destes carros excepcionais.

Deixa tudo para trás.
Até as convenções preestabelecidas.

O 911 GT3 RS.

1

2

3

4

5

Um exemplo de configuração da Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Rodas pintadas em Aurum (acetinado), faróis principais LED Pretos incl. Porsche Dynamic Light System (PDLS), tampa dos limpadores de farol pintada
- 2 Rodas pintadas em Aurum (acetinado)
- 3 Pacote do interior pintado, pacote do interior com costuras decorativas e bordados em Amarelo Racing
- 4 Tampa do compartimento em Alcantara® com o brasão da Porsche
- 5 Lâminas dos jatos de ar pintadas

Cores do exterior.

Cores de série do exterior.



Branco



Preto



Vermelho Real



Amarelo Racing

Cores especiais do exterior.



Prata GT metálico



Giz



Azul Miami



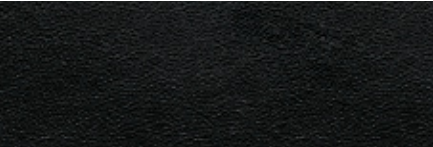
Lava Alaranjada



Verde Lizard

Cores do interior.

Cor de série do interior.
 Couro/couro sintético/Alcantara®/pintura soft-touch.



Preto

Cores especiais do interior.
 Couro/Alcantara®/pintura soft-touch.



Preto



Preto–Verde Lizard







Rodas 911 GT3 RS de magnésio forjadas em Platina (acetinada)



Rodas pintadas em Aurum (acetinado) Porsche Exclusive Manufaktur



Rodas pintadas em Prata

Descrição	911 GT3 RS	Código
Motor.		
Tanque de combustível de 90 l	<input type="radio"/>	082
Suspensão.		
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	<input type="radio"/>	450
Sistema de elevação do eixo dianteiro	<input type="radio"/>	474
Rodas.		
Rodas 911 GT3 RS de magnésio forjadas de 20/21 polegadas em Platina (acetinada) ¹⁾	<input type="radio"/>	452
Rodas pintadas em Preto (acetinado) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XDK
Rodas pintadas em Preto (acetinado) com borda da roda pintada em Verde Lizard ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XGS
Rodas pintadas em Aurum (acetinado) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XGG
Rodas pintadas em Platina (acetinado) ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XDH
Rodas pintadas em Prata	<input type="radio"/>	346

Descrição	911 GT3 RS	Código
Exterior.		
Pacote Weissach – Exterior: capô e capota em plástico reforçado com fibra de carbono (PFRC), aerofólio traseiro com inscrição “PORSCHE” – Interior: gaiola anticapotamento em titânio aparafusada na traseira, moldura do volante e “paddles” de mudança em visual de carbono, apoios de cabeça e plaqueta no painel do porta-copos com logo “Pacote Weissach”, cinto de segurança de 6 pontos para piloto e copiloto – Suspensão: estabilizadores e barras de acoplamento na dianteira e traseira de polímero reforçado por fibra de carbono (CFRP)	<input type="radio"/>	P70
Pacote Weissach (com o capô pintado na cor do exterior)	<input type="radio"/>	P71
Pacote Weissach sem gaiola anticapotamento	<input type="radio"/>	808
Pacote Weissach sem gaiola anticapotamento (com o capô pintado na cor do exterior)	<input type="radio"/>	909
Cores especiais	<input type="radio"/>	Codigo
Tampa dos limpadores de farol pintada <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i> – em cor do exterior – em cor do exterior contrastante	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	XUB CGU
Sem inscrição do modelo	<input type="checkbox"/>	498
Concha superior do retrovisor externo SportDesign em carbono <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XJW
Triângulo da janela em carbono <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CSX
Concha inferior do retrovisor externo SportDesign em Preto (alto brilho) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XCS



Concha superior dos retrovisores externos SportDesign em carbono Porsche Exclusive Manufaktur



Concha inf. do retrov. ext. SportDesign pintada em Preto (alto brilho) Porsche Exclusive Manufaktur

1) Somente em combinação com o pacote Weissach. Disponibilidade prevista a partir de 02/2019.
2) Somente em combinação com rodas 911 GT3 RS de 20/21 polegadas.



Bancos de concha integral



Bancos esportivos tipo concha

Descrição	911 GT3 RS	Código
Luz e visibilidade.		
Faróis principais LED pretos incl. sistema de iluminação Porsche Dynamic Light System (PDLS) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XEY
Retrovisores internos e externos com antirreflexo automático com sensor integrado de chuva	<input type="radio"/>	P13
Pacote design de iluminação	<input type="radio"/>	630
Climatização e vidros.		
Para-brisa degradê	<input type="radio"/>	567
Escurecimento para privacidade em construção leve nos vidros <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XPS
Sem ar condicionado automático	<input type="checkbox"/>	574
Bancos e opcionais para os bancos.		
Bancos de concha integral	<input checked="" type="radio"/>	Série
Bancos esportivos tipo concha	<input type="checkbox"/>	P03
Bancos esportivos adaptáveis Plus	<input type="checkbox"/>	P07
Aquecimento dos bancos	<input type="radio"/>	342

Descrição	911 GT3 RS	Código
Segurança.		
Pacote Club Sport (gaiola anticapotamento de aço atrás, pré-instalação para chave geral da bateria; incluído: cinto de 6 pontos para o lado do motorista, extintor de incêndio com suporte)	<input type="checkbox"/>	003
Gaiola anticapotamento pintada em Verde Lizard	<input type="checkbox"/>	596
Cinto de 6 pontos para o lado do passageiro	<input type="radio"/>	579
Extintor de incêndio	<input type="radio"/>	509
Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTS Plus)	<input type="radio"/>	712
Sistemas de conforto e assistência.		
Piloto automático	<input type="radio"/>	454
Câmera de marcha a ré	<input type="radio"/>	7X9
HomeLink® (abridor da garagem livremente programável)	<input type="radio"/>	608



Faróis principais LED pretos incl. sistema de iluminação Porsche Dynamic Light System (PDLS)



Escurecimento para privacidade em construção leve nos vidros



Mostrador do cronômetro Sport Chrono em Vermelho Real *Porsche Exclusive Manufaktur*



Cintos de segurança em Vermelho Real *Porsche Exclusive Manufaktur*



Pacote do interior, pintado *Porsche Exclusive Manufaktur*

Descrição	911 GT3 RS	Código
Interior.		
Tapetes	<input type="radio"/>	810
Pacote para fumantes	<input type="radio"/>	583
Rede para objetos na área do passageiro	<input type="checkbox"/>	581
Mostradores coloridos do painel de instrumentos <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i> – Vermelho Real – Branco	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	XFG XFJ
Mostrador colorido do cronômetro Sport Chrono <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i> – Vermelho Real – Branco	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	CGG CGJ
Cintos de segurança coloridos <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i> – Vermelho Real – Amarelo Racing – Azul Miami	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	XSX XHN XHY
Cintos de segurança coloridos – Preto – Verde Lizard	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	555 561
Pacote do interior, pintado ¹⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="checkbox"/>	EKA/EKB
Jatos de ar pintados ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CTR
Lâminas dos jatos de ar pintadas ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CDN

Descrição	911 GT3 RS	Código
Interior.		
Moldura do painel do controle do ar-condicionado pintada ¹⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CHL
Guia do cinto de seg. do banco esp. tipo concha e cintos pintados ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CMT
Chave do veículo pintada, com carteira da chave em couro ³⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	DFS
Interior em couro.		
Revestimento em couro na cor Preto	<input type="radio"/>	Código
Revestimento em couro na cor Preto-Verde Lizard	<input type="radio"/>	Código
Aro do volante com marca na posição de 12 horas em Verde Lizard	<input type="radio"/>	884
Aro do volante e alavanca seletora em couro liso na cor Preto	<input type="checkbox"/>	878
Pacote do interior em couro <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="checkbox"/>	EKC/EKD
Pacote adicional do interior painel de comando em couro <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CZW
Revestimento da coluna de direção em couro <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XNS
Revestimento da coluna de direção em couro com costura decorativa em cor contrastante <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XVA
Tapetes personalizados com debrum em couro <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CFX
Túnel central dianteiro em couro <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XZM
Pacote do interior com costuras decorativas e bordados em cor contrastante <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XVX



Lâminas dos jatos de ar pintadas *Porsche Exclusive Manufaktur*



Aro do volante com marca na posição de 12 horas em Verde Lizard



Tapetes personalizados com debrum em couro *Porsche Exclusive Manufaktur*

1) Pintura na cor do exterior.
2) Sem especificação ao contrário no ato da encomenda, a pintura é efetuada na cor do exterior.
3) Sem especificação ao contrário no ato da encomenda, a pintura é efetuada na cor do exterior e o revestimento em couro é efetornado na cor do interior.



Quebra-sóis em Alcantara® Porsche Exclusive Manufaktur



Frisos dos estribos da porta em carbono iluminados Porsche Exclusive Manufaktur



Tapetes personalizados em carbono com debrum em couro Porsche Exclusive Manufaktur

Descrição	911 GT3 RS	Código
Interior em Alcantara®.		
Pacote adicional do interior: painel da porta revestido em couro/Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CLP
Quebra-sóis em Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XLU
Tampa do compartimento em Alcantara® com inscrição “PORSCHE” <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XLG
Tampa do compartimento em Alcantara® com o brasão da Porsche <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XLJ
Molduras do cinto de segurança em Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CLN
Interior em carbono.		
Frisos dos estribos da porta em carbono iluminados <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	XXD
Frisos dos estribos da porta em carbono personalizados e iluminados <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CXE
Tapetes em carbono com debrum em couro <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CHM
Tapetes personalizados em carbono com debrum em couro <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	CHN
Interior em alumínio.		
Pedais e apoio dos pés em alumínio <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	<input type="radio"/>	EFA

Descrição	911 GT3 RS	Código
Áudio e comunicação.		
Porsche Communication Management (PCM) incl. módulo de navegação on-line, comando de voz e preparação para celular	<input checked="" type="radio"/>	Série
Connect Plus incl. Apple® CarPlay, módulo de comunicação LTE com leitor de cartão SIM, compartimento para smartphone, acesso à internet sem fio ¹⁾ , Porsche Car Connect, bem como inúmeros serviços Porsche Connect ²⁾	<input checked="" type="radio"/>	Série
Aplicativo Porsche Track Precision	<input checked="" type="radio"/>	Série
Pacote de som Plus	<input checked="" type="radio"/>	Série
Sistema de som Surround da BOSE®	<input type="radio"/>	9VL
Rádio digital	<input type="radio"/>	QV3
Pacote Chrono e pré-instalação “lap trigger”	<input type="radio"/>	QR5
Sem sistemas de áudio e comunicação	<input type="checkbox"/>	P98
Entrega na fábrica.		
Entrega na fábrica em Zuffenhausen	<input type="radio"/>	900
Entrega na fábrica em Leipzig incl. instrução de direção dinâmica	<input type="radio"/>	S9Y



Sistema de som Surround da BOSE®



Cronômetro Sport Chrono



Sem sistemas de áudio e comunicação

1) A conexão à internet pode ser feita por meio do cartão SIM integrado da Porsche ou através de seu próprio cartão SIM habilitado para dados. Para usar o hotspot Wi-Fi através do cartão SIM integrado no veículo, é necessário adquirir um pacote de dados Wi-Fi no Porsche Connect Store. Para usar o hotspot Wi-Fi através de seu próprio cartão SIM, é necessário um contrato pago com o provedor de telefonia móvel de sua preferência.

2) Informações detalhadas sobre o escopo do Porsche Connect podem ser consultadas em: www.porsche.com/connect



Ficha técnica

Ficha técnica.

Motor	
Modelo	Motor boxer aspirado de alumínio
Quantidade de cilindros	6
Cilindrada	3.996 cm³
Potência máxima (DIN)	383 kW (520 CV)
com rotação	8.250 rpm
Torque máximo	470 Nm
com rotação	6.000 rpm
Rotação máxima	9.000 rpm
Transmissão de energia	
Propulsão	Traseira
Sistema de embreagem dupla Porsche Doppelkupplung (PDK)	7 marchas
Suspensão	
Eixo dianteiro	Conjunto de suspensão McPherson, completo com articuladores esféricos
Eixo traseiro	Suspensão traseira multibraço completa com articuladores esféricos, direção do eixo traseiro
Direção	Sistema de direção de relação variável, servodireção, eletromecânica
Sistema de freios	Freios com pinça fixa de alumínio monobloco de 6 pistões na frente, freios com pinça fixa de alumínio monobloco de 4 pistões atrás; discos ventilados internamente e perfurados
Diâmetro dos discos de freio	380 mm na frente e atrás
Rodas	ED: 9,5 J × 20 PM 50 ET: 12,5 J × 21 PM 48
Pneus	ED: 265/35 ZR 20 ET: 325/30 ZR 21

Desempenho do veículo	
Velocidade máxima	312 km/h
0–100 km/h	3,2 s
0–160 km/h	6,9 s
0–200 km/h	10,6 s
Aceleração intermediária (80–120 km/h)	1,8 s
Peso sem carga (tara)	
DIN	1.430 kg
De acordo com a diretriz CE ¹⁾	1.505 kg
Peso total permitido	1.793 kg
Dimensões/valor c _x	
Comprimento	4.557 mm
Largura (com retrovisores externos)	1.880 mm (1.978 mm)
Altura	1.297 mm
Entre-eixos	2.453 mm
Volume do porta-malas (VDA)	125 l
Capacidade do tanque (volume de reabastecimento)	64 l
Coeficiente aerodinâmico (c _x)	0,36

Consumo/Emissão ²⁾	
Categoria do veículo	Esportivo
Classificação na Categoria	E
Classificação Geral	E
Classificação de Emissão	A
Utilizando Gasolina – Cidade (km/l)	5,68
Utilizando Gasolina – Estrada (km/l)	7,68

Tipo de pneu	Tamanho	Classe de eficiência do combustível/ resistência de rolagem	Classe de aderência em pistas molhadas	Ruído externo de rolagem* Classe	Ruído externo de rolagem (dB)
Pneus esportivos (S)	265/35 ZR 20	E	E – C	–	71 – 69
Pneus esportivos (S)	325/30 ZR 21	E	C	–	73 – 72

Por razões de logística e produção, lamentamos não ser possível atender a pedidos de uma marca específica de pneu.
* Ruído baixo de rolagem, Ruído médio de rolagem, Ruído alto de rolagem.

1) De acordo com a norma CE, o peso (tara) vale para veículos com equipamento de série. Os equipamentos especiais aumentam esse valor. No valor exibido foram considerados 68 kg para o motorista.

2) Os valores de consumo foram obtidos utilizando-se combustível de referência com ensaios executados em ambiente laboratorial, conforme NBR 7024.

A		I		R	
Aerodinâmica	19	Injeção direta de gasolina	32	Resumo	87
Airbags	58	Instrumentos	65	Rodas	53
Aplicativo Porsche Track Precision	69	Interior	65		
Aplicativos Connect	75			S	
Apple® CarPlay	75	L		Segurança	56
Automobilismo	82	Lubrificação por cárter seco	32	Serviços Porsche Connect	73
				Sistema de admissão	34
B		M		Sistema de elevação	51
Bancos	67	Motor	30	Sistema de embreagem dupla Porsche	
Bancos esportivos adaptáveis Plus	67	My Porsche	75	Doppelkupplung (PDK)	40
Bancos esportivos tipo concha	67			Sistema de escape esportivo	34
Bancos de concha integral	67	P		Sistema de monitoramento de pressão dos pneus (TPM)	53
Bloqueio do diferencial traseiro	51	Pacote Chrono	69	Sistemas de som	77
		Pacote Club Sport	60	Suporte dinâmico do motor	49
		Pacote Weissach	25	Suspensão	47
C		Personalização	91		
Conceito de alta rotação	32	Porsche Active Suspension Management (PASM)	51	V	
Connect Plus	73	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	58	VarioCam	30
Construção leve	23	Porsche Communication Management (PCM)		Volante	65
Consumo	111	incl. navegação on-line	73		
Cores	96	Porsche Connect Store	75		
		Porsche Connect	73		
D		Porsche Exclusive Manufaktur	93		
Design	19	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	58		
Direção do eixo traseiro	49	Porsche Stability Management (PSM)	51		
Equipamento personalizado	100	Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	51		
		Preparação para celular	73		
F					
Ficha técnica	110				
Freios	56				

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2019. Todos os textos, imagens e outras informações deste catálogo estão sob a proteção dos direitos autorais da Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

É proibida a duplicação, reprodução ou qualquer tipo de uso sem autorização prévia por escrito da Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

A Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG apoia o uso de papel produzido sob gestão florestal sustentável. O papel deste prospecto de venda foi certificado conforme as regras rígidas do PEFC (Programme for the Endorsement of Forest Certification – Programa para o Reconhecimento dos Esquemas de Certificação Florestal).

Porsche, o brasão da Porsche, 911, Carrera, 918 Spyder, Cayman, PDK, PCCB, PCM, PSM, Tequipment e outras denominações são marcas registradas da Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Válido a partir de: 05/2019
Impresso na Alemanha
WSLH1901000255 PT/BR



GT3 RS



