



A evolução do vencedor

Representante vitorioso da Porsche nas corridas, o 911 GT3 oferece a emoção da pilotagem esportiva em uma versão para as estradas.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress

Esqueça o mundo exterior. Assuma o volante e concentre-se na pista e no carro. A tentação de acelerar forte é instigada pela aparência agressiva, pelo ruído do motor, pelo ambiente interno quase de carro de competição. Dentro do cockpit de um Porsche 911 GT3, tudo remete às corridas. Não é mero acaso: nos últimos anos, este modelo tornou-se praticamente um representante oficial da marca nas pistas de todo o mundo.

O 911 GT3 é a base dos modelos GT3 Cup (elaborado para os campeonatos monomarca da Porsche em todo o mundo, inclusive no Brasil) e GT3 RS (homologado para corridas de longa duração, como as 24 Horas de Le Mans e Daytona). Sua primeira versão de competição remonta a 1999, logo depois do lançamento do Porsche 911 com motor refrigerado a água. Praticamente imbatível em sua categoria (atualmente denominada GT2 na 24 Horas de Le Mans), o 911 GT3 conseguiu ao longo de sua trajetória a façanha de superar carros bem mais potentes e vencer corridas importantes na classificação geral. Uma das vitórias mais memoráveis aconteceu em 2003, quando um carro da equipe Alex Job Racing cruzou a linha de chegada em primeiro lugar na 24 Horas de Daytona.

Na versão de rua, o 911 GT3 é um daqueles modelos únicos, especiais, míticos da Porsche. “Puro prazer de dirigir” é uma expressão constante para definir a experiência de pilotá-lo. O motor boxer de 6 cilindros, com 3,6 litros e 415 cv, atinge sua potência máxima a 7.600 rpm. O limi-

te de rotações é 8.400 rpm, 200 rpm a mais do que nos 911 GT3 da geração anterior. Sistema de admissão variável, válvula do acelerador aumentada de 76mm para 82 mm, cabeçotes otimizados e sistema de exaustão com baixo retorno de pressão estão entre os componentes que permitiram o aumento de potência em relação à versão lançada em 2003, que desenvolvia 381 cv.



O câmbio, de seis marchas, recebeu algumas modificações. Graças às relações mais curtas usadas nas marchas 2ª a 6ª, permite-se aproveitamento máximo de potência. Por se tratar de uma versão baseada puramente em carros de competição, o GT3 não tem disponibilidade de câmbio Tiptronic.

Uma novidade no 911 GT3 é o indicador luminoso de mudança de marchas localizado no contá-giros. As luzes se acendem instantes antes de o motor atingir a rotação apropriada. Isso proporciona uma sinalização adicional ao melhor momento de mudar de marcha. O curso da alavanca foi reduzido, proporcionando mudanças mais rápidas e condução ainda mais esportiva. Os valores de desempenho mostram o nível de harmonia entre motor e câmbio: aceleração de 0 a 100 km/h em 4,3 segundos (8,7 segundos de zero a 160 km/h) e velocidade máxima é 310 km/h.

O 911 GT3 passa a ser equipado com suspensão ativa PASM (Porsche Active Suspension Management – gerenciamento de suspensão ativa Porsche). O sistema oferece





A esportividade do 911 GT3 está presente em todos os detalhes. O contageiros ganhou aviso luminoso para mudança de marcha, como o existente em carros de corrida.



Asas e spoilers atuam na estabilidade e no controle direcional do carro. No interior, duas opções: esportivo ou clubsport, com equipamentos para competição.

Porsche 911 GT3

Ficha técnica



Carroceria	Cupê, estrutura monobloco, construção leve em aço estampado e galvanizado a quente em ambos os lados, airbags frontais e laterais para motorista e passageiro dianteiro, 2 lugares						
Aerodinâmica	Coeficiente aerodinâmico: $C_x = 0,29$; superfície frontal (A): 2 m ² ; Cx por A: 0,58						
Motor	Traseiro, 6 cilindros horizontais opostos (boxer) com carcaça e cabeçotes em alumínio, quatro comandos de válvulas no cabeçote, 4 válvulas por cilindro, refrigerado a água, distribuição variável (VarioCam), compensação hidráulica da folga de válvulas, lubrificação por cárter seco, sistema de escapamento com dois elementos, cada um com catalisador trifásico, duas sondas de oxigênio com regulagem independente, gerenciamento eletrônico digital DME de ignição, injeção de combustível e distribuição, ignição eletrônica com 6 bobinas independentes, injeção multiponto seqüencial						
Diâmetro dos cilindros	100 mm						
Curso dos pistões	76,4 mm						
Cilindrada	3.600 cm ³						
Taxa de compressão	12,0:1						
Potência máxima	415 cv a 7.600 rpm						
Torque máximo	41,2 kgfm a 5.500 rpm						
Potência específica	113,5 cv/litro						
Regime máximo	8.400 rpm						
Combustível requerido	gasolina sem chumbo (98 octanas RON, 88 octanas MON)						
Sistema elétrico	12 V, alternador trifásico de 2.100 W, bateria de 60 Ah/270 A						
Transmissão	Motor e transmissão manual acoplados, tração traseira, acionamento por semi-eixos biarticulados (duas juntas homocinéticas)						
Relações de marcha	1 ^ª	2 ^ª	3 ^ª	4 ^ª	5 ^ª	6 ^ª	Ré Diferencial
	3,82	2,26	1,64	1,29	1,06	0,92	2,86 3,44
Diâmetro da embreagem	240 mm (autoajustável)						
Chassi e suspensão	Suspensão dianteira: independente McPherson (otimizada pela Porsche), multibraço, molas helicoidais com amortecedores bitubo pressurizados reguláveis, cubo de roda geometricamente otimizado com dois pontos de fixação para o amortecedor. Suspensão traseira: independente multibraço com cinco elementos, transversais rigidamente articulados na estrutura, molas helicoidais cilíndricas e amortecedores monotubo pressurizados ativos.						
Freios	Duplo circuito (dianteiro-traseiro), pinças de alumínio monobloco de seis pistões na dianteira e quatro na traseira, discos ventilados e perfurados na frente e atrás, controle de tração (Traction Control), antitravamento (ABS), assistência a vácuo. Diâmetro e espessura dos discos: 350 x 34 mm nas quatro rodas.						
Rodas e pneus	dianteiros			traseiros			
	8,5 J x 19 pol, pneus 235/35 ZR 19			12 J x 19 pol, pneus 305/30 ZR 19			
Peso	Em ordem de marcha		Máximo permitido		Máximo no teto (com sistema de transporte de teto Porsche)		
	1.395 kg		1.680 kg		75 kg		
Dimensões	Comprimento	Largura	Altura	Distância entre eixos		Bitola dianteira	traseira
	4.427 mm	1.808 mm	1.280 mm	2.355 mm		1.486 mm	1.511 mm
	Capacidade de bagagem (VDA)			Tanque de combustível			
	105 litros			90 litros			
Desempenho	Velocidade máxima		Aceleração (s)	0-100 km/h	0-160 km/h	0-1.000 m	
	310 km/h			4,3	8,7	21,0	
Consumo de combustível (km/l)	cidade	estrada	médio				
	5,0	11,1	7,6				



Motor do novo GT3 desenvolve 415 cv de potência, 34 cv a mais que antes.



Suspensão ativa e outros comandos eletrônicos dão ao 911 GT3 uma estabilidade excepcional, à altura do desempenho.

duas opções esportivas. A configuração básica, muito semelhante à do 911 GT3 da geração anterior, é apropriada para estradas e ruas. No modo esporte, o sistema endurece os amortecedores, permitindo um comportamento ainda melhor em um autódromo.

Para otimizar a transmissão da potência do motor, o 911 GT3 é equipado com um abrangente pacote de tração que inclui pneus esportivos de 19 polegadas e diferencial mecânico. O novo Traction Control (controle de tração) eletrônico, adaptado do Carrera GT, garante tração segura em qualquer condição de direção e possui funções ASC (Automatic Slip Control, controle automático de deslizamento), ABD (Automatic Brake Differential, bloqueio automático do diferencial em frenagens) e EDC (Engine Drag Control, controle da potência do motor). Se o condutor desejar, o controle de tração pode ser desligado.

As rodas especiais com 19 polegadas também contribuem para a estabilidade e a tração do novo 911 GT3. Os freios, como não poderia deixar de ser, condizem com o desempenho do carro: discos com 350 mm de diâmetro nas quatro rodas, pinças de seis pistões na dianteira e quatro na traseira. Opcionalmente, o 911 GT3 pode ser comprado com PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake, freio composto de cerâmica Porsche).

No interior, o novo 911 GT3 mostra seu parentesco com os demais 911, chamando a atenção os detalhes de acabamento em couro Alcântara. Os bancos esportivos originais podem ser substituídos por outros feitos em fibra de carbono, com metade do peso das unidades convencionais. A Porsche oferece ainda uma vasta linha de equipamentos de personalização, que vão desde pedais até um pacote Clubsport para quem desejar o GT3 em competições. ■