

Conexão direta para o automobilismo

Vitorioso nas pistas, aperfeiçoado para as ruas

Na Porsche, a conexão mais direta entre carro de corrida e modelo de série chama-se 911 GT3 RS. Nenhum outro modelo da linha atual do 911 apresenta fusão maior entre o DNA de um genuíno carro de corrida e uma adequação ilimitada ao cotidiano. No que se refere à precisão de direção e à dinâmica, nenhum outro modelo GT aproxima-se tanto das variantes de competição 911 GT3 Cup, 911 GT3 R e 911 RSR. Aqui, é quase uma tradição: inúmeros componentes e tecnologias que comprovaram a sua vantagem de desempenho na utilização intensa em corridas beneficiam primeiro os clientes no 911 GT3 RS, antes de serem introduzidos em outros modelos de série da Porsche. O novo 911 GT3 RS mostra isso de forma particularmente exemplar.

O novo 911 GT3 RS é uma máquina de direção por excelência. Tanto o seu handling quanto o comportamento de frenagem e de direção ultrapassam o nível já elevado do 911 GT3 mais uma vez, aproximando-se do 911 GT3 Cup como nunca antes. Entre outras coisas, a versão para as ruas deve isso graças às juntas esféricas Uniball, que ligam os braços do chassi à carroceria nos eixos dianteiro e traseiro em lugar dos rolamentos elastocinemáticos convencionais. Eles são quase que integralmente adotados do carro de corrida de Copas de Marcas e completamente encapsulados para proteção contra corrosão. Uma vez que são extremamente rígidos e funcionam praticamente sem folga, eles proporcionam uma conexão particularmente direta com a pista. Vantagem: O motorista obtém uma resposta ainda mais imediata e o 911 GT3 RS reage aos comandos de direção com uma precisão inédita para um automóvel de série.

O ajuste das molas e dos amortecedores do 911 GT3 RS também acentua a estreita relação com os carros de corrida da Porsche Mobil 1 Supercup, bem como 20 outras competições nacionais e regionais da série Porsche Carrera Cup em todo o mundo. Em comparação com o modelo anterior, as constantes elásticas das molas são nitidamente mais elevadas, chegando agora quase a igualar a configuração do carro de corrida que é utilizada no anel norte (Nordschleife). Ao mesmo tempo, o Porsche Active Suspension Management (PASM) ganhou uma amplitude maior para o controle ativo e contínuo da força de amortecimento. Enquanto na configuração NORMAL este proporciona um conforto da suspensão suficiente para trajetos em autoestradas e rodovias, o modo SPORT, nitidamente mais rígido em comparação com o 911 GT3, alcança quase o mesmo nível da configuração para corridas. Ele foi projetado para máxima aceleração lateral e a melhor tração possível em pistas secas. Como resultado, o eixo dianteiro responde de forma particularmente precisa. O eixo traseiro direcional com novo ajuste reage com a mesma rapidez, mantendo assim o equilíbrio do comportamento de direção.

Em combinação com o Pacote Weissach opcional, que reduz em 18 quilos o peso em vazio, a semelhança entre os chassis da versão de corrida e da versão para as ruas fica ainda mais patente. Neste caso, o chassi do carro de série inclui estabilizadores e hastes de acoplamento de materiais compósitos de PRFC extremamente leves. Atualmente, a Porsche é a única fabricante a oferecer esta tecnologia em um veículo com aprovação para as ruas. Através da interação com os aros de magnésio opcionais, bem como com os freios de cerâmica PCCB da Porsche, estes componentes do chassi reduzem significativamente tanto as massas não amortecidas quanto as massas rotativas. Efeito: O 911 GT3 RS responde a cada aceleração, frenagem e entrada nas curvas de forma ainda

mais ágil, espontânea e estável.

A aerodinâmica do 911 GT3 RS também estabelece um elo visível com o 911 GT3 Cup. Em comparação com o modelo anterior, o aerofólio traseiro ajustável gera até 40 por cento a mais de downforce. Tal como no carro de corrida esportivo 911 GT3 R, os chamados “louvers” nos para-lamas dianteiros melhoram a ventilação dos resfriadores laterais e, em conjunto com o lábio do spoiler dianteiro ainda mais largo, asseguram um downforce adicional sobre o eixo dianteiro. Se a 200 km/h o GT3 RS gera uma pressão adicional total de 144 quilos sobre a pista, a 300 km/h este valor já aumenta para 416 kg.

A transferência de tecnologia mais rigorosa entre as pistas de corrida e as ruas é proveniente do motor do novo 911 GT3 RS: o motor de seis cilindros é baseado na mesma estrutura dos motores de 4,0 litros projetados para competições dos modelos 911 GT3 Cup, 911 GT3 R e 911 RSR. Com 383 kW (520 cv), ele é o motor aspirado com injeção direta mais potente que a Porsche já construiu para a produção em série. Com isso, o carro de Copas de Marcas ultrapassa o esportista de série em 26 kW (35 cv). Todos os quatro motores distinguem-se pelo conceito de alta rotação desenvolvido e testado em corridas. O motor do RS desenvolve a sua potência máxima a 8.250 rotações, o limite de rotações é de 9.000/min – uma absoluta exceção mesmo entre os motores esportivos genuínos.

Para assegurar uma troca de gases precisa também a rotações extremamente elevadas, os engenheiros da Porsche desenvolveram o chamado controle rígido das válvulas: os balancins não estão apoiados sobre elementos de compensação hidráulicos, mas sim posicionados sobre eixos. Desta forma, a folga correta das válvulas é ajustada de fábrica através de plaquetas substituíveis, dispensando qualquer reajuste posterior. Isso reduz os custos de manutenção tanto nas pistas de corrida quanto na utilização diária do veículo. Este elemento tecnológico do 911 GT3 RS também é diretamente originário do automobilismo.