

Propulsão

## **O motor aspirado mais potente da Porsche com 520 cv**

Com o mecanismo do novo 911 GT3 RS, o motor aspirado de seis cilindros e quatro litros da Porsche funciona na sua melhor forma. o motor boxer gera 15 kW (20 cv) a mais do que os motores do modelo anterior e do 911 GT3 atual. O torque sobre dez Newton-metros, para 470 Nm. A potência máxima fica em 8.250 rpm, o torque máximo em 6.000 rpm. Em conjunto com uma faixa de rotação de até 9.000/rpm, o seis cilindros se mostra como um motor de corrida mais puro.

Com o sistema de embreagem dupla de sete marchas, o novo 911 GT3 RS acelera de 0 a 100 km/h em 3,2 segundos. A velocidade máxima é de 312 km/h. Além das tecnologias já comprovadas no 911, como a VarioCam, a injeção direta de gasolina ou o sistema variável de admissão por ressonância, acima de tudo são as soluções adotadas das corridas que fazem o motor do 911 GT3 RS ser tão robusto e veloz. Um virabrequim com diâmetros maiores do mancal, rolamentos de biela mais largos, trilhos dos cilindros com revestimento a plasma para redução das perdas por atrito e do desgaste e uma lubrificação consideravelmente melhor contribuem para aumentar a capacidade de carga e estabilidade nas rotações.

### **Trem de válvula rígido permite rotações até 9.000 rpm**

A mudança para o trem de válvulas rígido com um design adaptado da mola da válvula garante que a rotação máxima do motor de 9.000 rpm seja atingida sem restrições, mesmo com uso intenso. Nesse tipo de controle de troca de gás, as válvulas do motor são acionadas através de seguidores de came sem compensação de folga da válvula hidráulica. A folga da válvula é ajustada uma vez quando o motor é fabricado através de calços (lâminas de compensação) e é preparada para toda a vida útil do motor.

O suprimento de óleo do motor também recorre a princípios do automobilismo. Afinal, o motor não tem apenas uma altíssima rotação, mas também está exposto a acelerações transversais e longitudinais particularmente fortes ao operar no circuito. A lubrificação por cárter seco funciona com um total de sete níveis de sucção, que conduzem o óleo do motor de volta para o reservatório externo de óleo de forma rápida e eficiente. A bomba de pressão de óleo assegura a pressão de óleo ideal para cada estado de operação. Iguamente novo é um suprimento de óleo extremamente eficiente dos rolamentos da biela, altamente sobrecarregados. Ele é feito através de uma alimentação central de óleo no virabrequim, que se ramifica diretamente da bomba de óleo. A remoção de espuma de óleo através de uma centrífuga antes da entrada no reservatório separado de óleo também é uma característica ímpar nesta categoria de veículos e originária do automobilismo de alto desempenho.

### **Carroceria do 911 Turbo promove efeito RAM-Air**

A utilização da carroceria do 911 Turbo no 911 GT3 RS também apresenta vantagens no que diz respeito ao motor: quanto maior e mais comprimido for o ar de processo na câmara de combustão, tanto mais eficiente o motor pode ser. As aberturas de ar nos para-lamas traseiros, adotadas do 911 Turbo, também contribuem para isso. Quando de velocidades mais altas, as aberturas geram um efeito RAM-Air, que aumenta a taxa de fluxo, aumentando assim o desempenho.

O 911 GT3 RS vem, de série, com um sistema de exaustão esportivo com silenciador traseiro e duas saídas centrais de escape em titânio. O grande volume do sistema de exaustão reduz a contrapressão de escape, aumentando a potência.