



PORSCHE



O novo Porsche 911 GT3

Dossiê de imprensa

Conteúdo

Resumo

Novo 911 GT3 com motor de carro de corrida e performance ainda melhor **4**

Novo motor aspirado com 368 kW (500 cv) e chassi de carro de corrida

Um 911 para as ruas e as pistas: O novo Porsche 911 GT3 **6**

Motor

Motor de corrida de alta rotação com 368 kW (500 cv) **8**

Transmissão

Sistema Doppelkupplung para a volta mais rápida, câmbio manual para os puristas **10**

Novo câmbio manual esportivo GT com seis marchas 10

PDK projetado para tempos de voltas ainda mais rápidos 11

Paddle Neutro: Função de desacoplamento no PDK do 911 GT3 11

PSM com ajuste especial para os carros esportivos GT 12

Chassi

Chassi de automobilismo com eixo traseiro direcional **14**

PASM com dois modos otimizados para as pistas 14

Opcional para o cotidiano: Elevação pneumática do eixo dianteiro 15

Carroceria

Mais leve e com aerodinâmica aprimorada **16**

Particularidade característica do GT: Aerofólio traseiro em carbono 16

Conteúdo

Interior

Centro de experiências para uma dinâmica de direção excepcional 18

Aplicativo Porsche Track Precision de série 19

Pacote Chrono opcional com indicação de performance 19

PCM interconectado com módulo Connect Plus 20

Consumo de combustível e emissões 21

04/2017

Resumo

Novo 911 GT3 com motor de carro de corrida e performance ainda melhor

Performance de carro de corrida, construção leve sistemática e uma sensação de direção sem restrições – esta é a síntese da fórmula do Porsche 911 GT3. A nova geração do radical 911 intensifica ainda mais a ligação entre o cotidiano e o circuito de corrida. O ponto central do aperfeiçoamento é o novo motor boxer de quatro litros. O motor aspirado de alta rotação com 368 kW (500 cv) foi adotado praticamente sem alterações do carro de corrida puro-sangue 911 GT3 Cup. O chassi aperfeiçoado com eixo traseiro direcional e a construção leve sistemática são especificamente projetados para converter a potência do motor em uma dinâmica de direção excepcional. Além da transmissão PDK de série, é disponibilizado pela primeira vez como opcional também um câmbio manual esportivo de seis marchas.

- Motor** O motor aspirado de quatro litros gera 368 kW (500 cv) e desenvolve um torque de 460 Nm. Comparado ao modelo anterior, isso representa um aumento de 25 cv e 20 Nm. Otimizado de modo coerente para altas rotações, o motor de seis cilindros atinge até 9.000 rpm, proporcionando condições ideais para a utilização esportiva.
- Performance** Com 3,88 kg/kW (2,86 kg/cv), o peso por unidade de potência está quase no mesmo nível do automobilismo. O 911 de alta potência acelera de zero a 100 km/h em 3,4 segundos. A velocidade máxima é de 318 km/h com PDK e de 320 km/h com câmbio manual.
- Propulsão** A transmissão PKD com sete marchas de série é otimizada para a utilização em circuitos de corrida. A pedido, é disponibilizado um câmbio manual mais leve com seis marchas. Ambas as transmissões são combinadas com bloqueios transversais do eixo traseiro (PTV Plus/PTV).

- Chassi** Um ajuste otimizado da combinação das molas e dos amortecedores melhora a dinâmica transversal. O sistema ativo de amortecimento Porsche Active Suspension Management (PASM) possibilita o equilíbrio entre conforto e esportividade. O eixo traseiro direcional aumenta a agilidade nas curvas e proporciona estabilidade nas manobras na faixa de alta velocidade.
- Design e aerodinâmica** O aerofólio traseiro em carbono – uma particularidade característica dos carros esportivos GT da Porsche – é posicionado 20 milímetros mais alto no fluxo de ar em comparação ao modelo anterior. Com isso, é gerado mais downforce. A dianteira e a traseira contam com uma aerodinâmica otimizada e são fabricadas em construção leve de poliuretano, para redução do peso.
- Interior** O volante esportivo GT e os bancos esportivos Plus com faces laterais elevadas são as interfaces para a experiência de direção no 911 GT3. Um pacote esportivo Club com gaiola anticapotamento, cinto de segurança de seis pontos e extintor de incêndio, entre outros, está disponível como opcional.
- Infotainment** O aplicativo Porsche Track Precision de série dá ao motorista o controle detalhado dos seus dados de desempenho via smartphone – como os tempos das voltas percorridas, por exemplo. Através do módulo Connect Plus, também de série, o PCM é conectado à internet, possibilitando o acesso aos serviços do Porsche Connect.
- Produção** O 911 GT3 é desenvolvido na mesma pista de testes e fabricado na mesma linha de produção que os carros de corrida.

Novo motor aspirado com 368 kW (500 cv) e chassi de carro de corrida

Um 911 para as ruas e as pistas: O novo Porsche 911 GT3

O 911 GT3 é puro Porsche. Ele faz a ponte entre as pistas e as ruas, retratando assim a essência da marca: Vitorioso nas pistas, confiável no dia a dia. O novo 911 GT3 domina esse equilíbrio como quase nenhum outro. Para isso, ele conta com o motor aspirado de seis cilindros totalmente novo com 368 kW (500 cv) e conceito de alta rotação, o chassi aperfeiçoado com ajuste quase igual ao dos carros de corrida e a construção leve sistemática. Com o motor boxer de quatro litros, o 911 GT3 alimenta o seu desempenho a partir do mesmo motor que o carro de corrida puro-sangue 911 GT3 Cup. Desenvolvido na mesma pista de testes e fabricado na mesma linha de produção, a tecnologia do automobilismo da Porsche é novamente incorporada em um carro esportivo com aprovação para as ruas. O resultado: Mais do que nunca, a emoção gerada pelo carro esportivo GT de maior sucesso da Porsche baseia-se na sua alta performance e na sensação de direção sem restrições.

A grande maioria dos motoristas também utiliza os seus carros esportivos GT em circuitos de corrida. É lá que o novo 911 GT3 mostra os seus trunfos continuamente graças a um peso por unidade de potência de 3,88 kg/kW (2,86 kg/cv). Com o sistema Porsche Doppelkupplung de sete marchas (PDK) de série especialmente configurado para o GT3, o veículo de dois lugares e 1.430 quilos de peso acelera de zero a 100 km/h em 3,4 segundos com o tanque cheio. A velocidade máxima é de 318 km/h. Para os partidários da direção em sua forma mais pura, a Porsche oferece o 911 GT3 com um câmbio manual de seis marchas opcional. Com isso, o 911 de alta potência completa o sprint de zero a 100 km/h em 3,9 segundos e atinge uma velocidade máxima de 320 km/h.

O chassi do novo 911 GT3 beneficia-se da experiência da Porsche no automobilismo e conta com um novo ajuste, visando uma dinâmica de direção ainda melhor. Em comparação com o 911 Carrera S, o veículo de dois lugares é 25 milímetros mais baixo. Além do ajuste básico ainda mais preciso, o chassi convence pelas propriedades superiores de handling. Isto se deve em grande parte ao eixo traseiro direcional ativo. Dependendo da velocidade, as rodas traseiras são direcionadas em sentido contrário ou no mesmo sentido que as rodas dianteiras. Isso

melhora a agilidade e a estabilidade. Outros elementos fundamentais da dinâmica de direção são os rolamentos de transmissão dinâmicos do motor e o bloqueio transversal do eixo traseiro (Porsche Torque Vectoring, PTV/PTV+).

Visualmente, o 911 GT3 não deixa dúvidas quanto ao seu propósito. O aerofólio traseiro dominante de carbono enfatiza o fato que a forma do carro esportivo é determinada pela aerodinâmica. A dianteira em construção leve e o spoiler dianteiro foram projetados visando um melhor fluxo de ar. O aperfeiçoamento da aerodinâmica também é visível na traseira em construção leve com aberturas de saída de ar e novo difusor.

Motor

Motor de corrida de alta rotação com 368 kW (500 cv)

O coração do novo 911 GT3 é um motor testado nas pistas de corrida. As principais metas de desenvolvimento para o motor de alta rotação eram a capacidade de desempenho e a estabilidade para a utilização intensa em circuitos de corrida. Tanto no 911 RSR quanto no 911 GT3 R e no 911 GT3 Cup, o motor boxer aspirado de seis cilindros com quatro litros de cilindrada assegura uma propulsão extremamente dinâmica. A máquina é o motor aspirado com injeção direta mais potente e com maior cilindrada derivado do motor boxer de seis cilindros que a Porsche já empregou para a utilização nas ruas. Ele gera uma potência de 368 kW (500 cv) e um torque de 460 Nm. Comparado ao modelo anterior com 3,8 litros de cilindrada, isso corresponde a um aumento de 25 cv e 20 Nm. A curva de potência atinge o ápice a 8.250 rpm, o torque nominal alcança o seu ponto máximo a 6.000 rpm.

Característico do motor é o seu conceito de alta rotação: O virabrequim gira até 9.000 vezes por minuto, o que configura uma absoluta exceção também entre os motores de carros esportivos. Rotações altas possibilitam uma potência de saída mais elevada. Para que fosse possível assegurar mudanças de aceleração precisas também a rotações extremamente elevadas, os engenheiros da Porsche desenvolveram um chamado controle de válvulas rígido. Isso significa que os balancins não estão apoiados sobre elementos de compensação hidráulicos, mas sim posicionados sobre eixos. Dessa forma, a folga correta das válvulas é ajustada de fábrica através de plaquetas substituíveis, não requerendo nenhum ajuste posterior. Além disso, o comando de válvulas rígido reduz as perdas de força de atrito.

Tal como antes, as árvores de cames de admissão e exaustão são controladas através do sistema Vario Cam. Com a ajuda do controle variável das válvulas, o sistema eletrônico de gestão do motor regula os tempos de comando em função das rotações e das condições de carga. Isso permite um alto nível de qualidade de funcionamento, mas sobretudo altas taxas de potência e de torque em toda a faixa de rotação.

Outra característica da potência de saída é a taxa de compressão elevada de 13,3:1. Com o motor básico, a propulsão do GT3 adquire todas as características de um típico motor de carro de corrida. Estas incluem, entre outras, a lubrificação por cárter seco com reservatório de óleo separado, bielas em titânio e o novo virabrequim desenvolvido com grau mais elevado de rigidez e dimensões maiores dos rolamentos. Ele conta com uma alimentação de óleo ideal dos rolamentos da biela por meio de um abastecimento central de óleo. A remoção de espuma de óleo por uma centrífuga antes da entrada no reservatório de óleo é uma inovação e tem origem no automobilismo.

Através da interação com o sistema de escape esportivo, o coletor de admissão variável em plástico com duas válvulas de ressonância comutáveis assegura uma troca de carga eficiente. O motorista beneficia-se disso através do desenvolvimento de potência e de torque extremamente uniforme ao longo de toda a faixa de rotação – e do som emocionante.

Transmissão

Sistema Doppelkupplung para a volta mais rápida, câmbio manual para os puristas

Pela primeira vez, a Porsche oferece o 911 GT3 com duas versões de transmissão. No sistema Porsche Doppelkupplung (PDK) com sete marchas de série, os motoristas cujo objetivo é um tempo de volta o mais rápido possível encontram o parceiro ideal. Também é possível encomendar o novo carro esportivo de alta potência com um câmbio manual de seis marchas sem custo adicional.

Novo câmbio manual esportivo GT com seis marchas

Uma alavanca de câmbio curta e distâncias de trocas de marcha também curtas, encaixes de marcha precisos e seis marchas com ajuste ideal: Para os puristas entre os motoristas do 911 GT3, a Porsche desenvolveu o novo câmbio manual esportivo GT com volante bimassa. A transmissão das seis marchas é ajustada com perfeição ao desenvolvimento de potência do motor e assegura uma característica de câmbio particularmente esportiva. A função de embreagem dupla automática assegura trocas de marcha esportivas em reduções de marcha. Ativada através da tecla SPORT no console central, ela assegura passagens de marcha extremamente dinâmicas através de uma sincronização mais rápida das rodas dentadas. Esta função proporciona uma experiência de direção ainda mais emocionante, especialmente em estradas sinuosas.

Ao contrário do que ocorre na transmissão PDK, o modelo com câmbio manual transfere a força para um bloqueio mecânico transversal do eixo traseiro, ao invés de utilizar um controle eletrônico (PTV). Os seus fatores de bloqueio são de 30/37 por cento (tração/propulsão). Outra vantagem: A combinação entre transmissão manual e bloqueio mecânico transversal pesa aproximadamente 15 quilos a menos do que a versão com PDK e reduz o peso vazio para 1.413 quilos, melhorando assim o peso por unidade de potência para 3,84 kg/kW (2,83 kg/cv). Com isso, o 911 de alta potência completa o sprint de zero a 100 km/h em 3,9 segundos.

PDK projetado para tempos de voltas ainda mais rápidos

O PDK faz parte da história do automobilismo da Porsche. Em 1986 e 1987, o Porsche 962 obteve a sua vitória geral em Le Mans com um sistema Doppelkupplung. Hoje, o sistema Porsche Doppelkupplung estabelece padrões para carros esportivos de série. Com trocas de marcha em milésimos de segundos e sem interrupção da tração, ele assegura taxas de aceleração ideais e reduz o consumo de combustível.

No novo 911 GT3, o PDK conta com um ajuste especial. Todas as sete marchas são projetadas de modo orientado para a performance. Assim também é atingida a velocidade máxima na sétima marcha. O controle eletrônico especial da transmissão do Intelligent Shift Program (ISP) assegura aumentos e reduções de marchas em condições de excesso de tração ainda mais espontâneas e rápidas. No modo SPORT do PDK as reduções de marchas ao frear são mais agressivas. Ao acelerar, os pontos de troca de marcha deslocam-se mais para trás.

Os paddles de mudança com seu ponto de pressão exato asseguram uma resposta tátil precisa também com luvas de corrida. O motorista que utilizar a alavanca seletora para a passagem das marchas encontrará o mesmo sentido de troca de marchas que é empregado nos carros de corrida: Puxar para aumentar a marcha. Pressionar para reduzir a marcha.

Paddle Neutro: Função de desacoplamento no PDK do 911 GT3

A dinâmica de direção de um carro esportivo guiado para tempos de voltas ideais é influenciada também pela embreagem. Por essa razão, o PDK é equipado com a função “Paddle Neutro”. Quando o motorista puxa ambos os paddles de mudança ao mesmo tempo, as embreagens do PDK são abertas e o fluxo de força entre o motor e a tração é interrompido. Quando os paddles de mudança são soltos novamente, a embreagem se fecha instantaneamente com o PSM desligado. Se o PSM estiver ligado, a embreagem se fecha rapidamente, porém de modo menos impulsivo.

Esta função oferece duas vantagens principais: Com ela o motorista pode, por exemplo, neutralizar o comportamento de direção de um veículo em subviragem nas curvas com piso molhado puxando os paddles e gerando assim uma força de direcionamento lateral adicional nas rodas do eixo traseiro. O segundo aspecto relaciona-se à influência individual na dinâmica de direção através do estabelecimento impulsivo da força de propulsão no engate. De modo semelhante a uma embreagem tradicional em conjunto com um câmbio manual, isso possibilita uma desestabilização consciente da traseira do veículo na entrada dinâmica em uma curva. Além disso, o motorista pode utilizar o Paddle Neutro para aceleração a partir do estado parado. Tal como em um veículo com câmbio manual, o motorista determina sozinho com a embreagem e o pedal do acelerador de que modo ele acelera, sem a assistência de sistemas de controle de tecnologia de propulsão e dinâmica de direção.

Para a transmissão ideal de força para as ruas, o PDK do 911 GT3 é combinado com o Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), que engloba um bloqueio transversal do eixo traseiro com controle eletrônico e distribuição de torque totalmente variável. Através de intervenções orientadas de frenagem na roda traseira do lado interno das curvas, o sistema melhora o comportamento e a estabilidade de direção do veículo.

PSM com ajuste especial para os carros esportivos GT

O PTV Plus complementa o Porsche Stability Management (PSM) que, entre outros, influencia a dinâmica de direção através de intervenções de frenagem sobre rodas selecionadas. Tal como já ocorria no modelo anterior, também no novo GT3 o sistema de estabilização de direção é ajustado com ênfase esportivo. Através do conjunto de funções ESC OFF e ESC+TC OFF é possível desativar o PSM em dois níveis.

No primeiro nível de desativação “ESC OFF”, o aumento da dinâmica de direção possível em circuitos de corrida se dá através da desativação da regulagem de dinâmica transversal ESC. Assim, o motorista pode desestabilizar a traseira do 911 GT3 de modo orientado nas curvas através dos devidos movimentos de direção e/ou controle do pedal do acelerador. Neste modo de direção, as funções de regulagem da dinâmica longitudinal com ajuste esportivo são mantidas. No segundo nível de desativação “ESC+TC OFF”, todos os sistemas de

controle de dinâmica de direção, incluindo o sistema antibloqueio dos freios, são desativados. Com isso, o motorista adquire o controle total e pode imprimir o seu estilo de direção pessoal orientado para corridas.

Chassi

Chassi de automobilismo com eixo traseiro direcional

Os carros esportivos GT da Porsche definem a amplitude de dinâmica de direção típica da marca à sua própria maneira: O seu habitat são as pistas entre Nürburgring e corridas em aeroportos, entre a agilidade a estímulos fortes do chassi e a estabilidade a altas velocidades. O chassi do novo 911 GT3 é construído e ajustado de acordo com esse princípio automobilístico. Em comparação com o modelo anterior, a capacidade de resposta da combinação das molas / dos amortecedores foi aprimorada. Molas de ajuda leves integradas no eixo traseiro asseguram que as molas principais permaneçam sob tensão também em descompressões rápidas e completas – como por exemplo depois da ultrapassagem em uma colina a alta velocidade. Em conjunto com o eixo traseiro direcional de série, o sistema de amortecimento variável PASM e os rolamentos de transmissão dinâmicos do motor, o chassi de automobilismo aperfeiçoado possibilita um aumento adicional da performance.

Nos 911 de alta potência, o eixo traseiro direcional ativo tem sido há muito tempo uma garantia comprovada de uma dinâmica de direção excelente. No novo 911 GT3, dependendo da velocidade, o ângulo de direção das rodas traseiras pode variar em até 1,5 graus em ambos os sentidos por meio de atuadores eletromecânicos. Abaixo de 50 km/h, as rodas dianteiras e traseiras movimentam-se em sentidos opostos. Isso confere ao carro esportivo maior agilidade e uma entrada particularmente dinâmica nas curvas. A partir de 80 km/h, as rodas de ambos os eixos movimentam-se no mesmo sentido, o que aumenta a estabilidade em mudanças de faixa e manobras a altas velocidades.

PASM com dois modos otimizados para as pistas

O sistema de amortecimento variável Porsche Active Suspension Management (PASM) também foi ajustado especialmente para o 911 GT3. É possível escolher entre dois tipos de configurações. O modo Normal já possibilita uma dinâmica de direção elevada em pistas com condições variáveis e em pistas irregulares. Com o modo Sport, é possível aumentar ainda mais o potencial de dinâmica de direção do novo 911 GT3, especialmente em pistas planas. A redução dos movimentos da estrutura a um mínimo resulta em um comportamento de direção parti-

cularmente preciso e eficaz. O novo 911 GT3 adota os rolamentos de transmissão dinâmicos do motor do modelo anterior. Eles unem o motor à carroceria com maior firmeza nas curvas, inibindo assim influências indesejadas da massa do motor sobre o comportamento de direção.

Pneus UHP (Ultra High Performance) aperfeiçoados contribuem adicionalmente para as possíveis velocidades mais altas do novo 911 GT nas curvas. O 911 GT3 deixa a fábrica rodando sobre pneus de dimensões 245/35 ZR 20 na dianteira e 305/30 ZR 20 na traseira. As rodas de liga leve forjadas com fixação central são prateadas de série, com nove polegadas de largura no eixo dianteiro e doze polegadas no eixo traseiro. O sistema de monitoramento de pressão dos pneus (TPM) de série não alerta somente em caso de perda gradual ou repentina de pressão. Ele conta com um modo de circuito adicional, que leva em conta a pressão mais baixa do ar com pneus frios quando é dado início a uma utilização na pista.

Opcional para o cotidiano: Elevação pneumática do eixo dianteiro

Tal como no modelo anterior, é disponibilizado como opcional também para o novo 911 GT3 um sistema pneumático de elevação do eixo dianteiro. Assim, é possível aumentar a adequação ao cotidiano através da elevação da parte dianteira da carroceria em aprox. 30 milímetros. Isso ocorre a uma velocidade de até 50 km/h. Com isso, é possível evitar danos à carroceria resultantes de grandes irregularidades na pista.

O sistema de frenagem de série, projetado para utilização no automobilismo, inclui pinças fixas de alumínio monobloco com seis pistões na dianteira e quatro pistões na traseira. Estes comprimem discos de freio compósitos com 380 milímetros de diâmetro, cujas tampas de freio são fabricadas em alumínio. O sistema de freios de cerâmica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) é disponibilizado como opcional. Com discos de freio grandes (diâmetro dianteiro/traseiro: 410/390 mm), o PCCB proporciona uma performance de frenagem e uma resistência ao desgaste ainda maiores.

Carroceria

Mais leve e com aerodinâmica aprimorada

Aerodinâmica e peso: Estes dois fatores determinaram o aperfeiçoamento da carroceria do 911 GT3. Seguindo essa linha, a dianteira e a traseira foram aprimoradas. Visando a redução do peso, ambas são compostas por uma construção leve de poliuretano com esferas de vidro ocas e elementos em fibra de carbono. A nova tampa traseira, o aerofólio traseiro e os suportes do aerofólio são fabricados em carbono.

Entradas de ar grandes características do 911 GT3 marcam a vista frontal. As aberturas maiores à esquerda e à direita, juntamente com as novas air blades laterais, melhoram a entrada do ar de arrefecimento. Ao mesmo tempo, a saída de ar diante da tampa do porta-malas, típica do GT3, melhora o fluxo do arrefecimento a água central e aumenta o downforce aerodinâmico no eixo dianteiro. As grades de entrada de ar de todas as aberturas de ar de arrefecimento são pintadas em cores titânio. O lábio largo do spoiler dianteiro assegura um downforce adicional no eixo dianteiro.

O novo 911 GT3 é equipado de série com faróis bixênon com regulagem dinâmica do feixe de luz e sistema de limpeza dos faróis. Faróis principais de LED em preto estão disponíveis como opcionais. No novo 911 GT3, as piscas, as luzes diurnas e as luzes de posição em tecnologia LED apresentam um design mais estreito, o que confere aos contornos um aspecto mais acentuado. No geral, o visual da dianteira do novo 911 GT3 é ainda mais atlético e esportivo.

Particularidade característica do GT: Aerofólio traseiro em carbono

A traseira do 911 GT3 indica claramente que neste local a força é transferida para a pista. A característica visual mais evidente disso é o aerofólio traseiro fixo com side blades pretos. Ele é cerca de 20 milímetros mais alto do que o do modelo anterior, o que contribui para uma maior pressão de contato no eixo traseiro. A tampa traseira, o aerofólio e os suportes do aerofólio são fabricados em carbono e pintados na cor do veículo. A abertura central de ventilação da tampa traseira está posicionada mais acima e é maior do que no modelo anterior, o

que melhora ainda mais a dissipação do calor. Através da função de pressão dinâmica, as duas entradas Ram Air pretas sobre a tampa traseira abastecem o motor de modo ideal com ar de combustão. Elas são fabricadas em plástico reforçado com fibra de vidro (PRFV).

O revestimento aperfeiçoado da parte inferior do motor, com maior superfície e quatro barbatanas adicionais, assegura um downforce adicional. A superfície do revestimento da parte inferior da carroceria, fabricado em chapa de alumínio forjado, ergue-se no sentido da traseira. Desta forma, ela exerce a função de um difusor. As barbatanas de plástico canalizam o fluxo sob a traseira. Isso aumenta a aceleração do ar e reforça o efeito de difusor. Esta tecnologia também é originária diretamente do automobilismo.

Em comparação com o 911 Carrera, a carroceria é 44 milímetros mais larga na área das cavas das rodas traseiras. O efeito de largura é ainda mais acentuado através do rebaixamento de 25 milímetros. A saída de escape dupla preta centralizada do sistema de escape esportivo direciona o foco de visão para baixo. As lanternas traseiras de LED escurecidas são muito planas e apresentam um design tridimensional, o que realça ainda mais o alinhamento horizontal.

Interior

Centro de experiências para uma dinâmica de direção excepcional

O interior do novo carro esportivo de alta potência é projetado sob medida visando o máximo em experiência de direção. O volante esportivo GT com um diâmetro de 360 milímetros provém originalmente do 918 Spyder e é ajustável manualmente no sentido longitudinal e na altura. Os paddles de mudança para a seleção manual de marchas no PDK apresentam distâncias de trocas de marcha muito curtas e um comportamento de câmbio extremamente preciso. O motorista e o passageiro da frente vivenciam a dinâmica em bancos esportivos Plus da Porsche com faces laterais elevadas e ajuste longitudinal mecânico. O ajuste dos encostos e da altura é elétrico. Os bancos são revestidos em couro preto e a faixa central é confeccionada em Alcantara preto. Os apoios de cabeça trazem a inscrição “GT3” bordada em cinza platina. Uma vez que o 911 GT3 é tradicionalmente um veículo de dois lugares, o espaço dos bancos traseiros foi coberto.

A Porsche oferece três variantes opcionais de bancos para o 911 GT3. Os bancos esportivos adaptáveis Plus caracterizam-se pelo ajuste elétrico de todas as funções dos bancos (18 posições). A segunda opção são os bancos esportivos tipo concha com encosto dobrável, airbag de tórax integrado e ajuste longitudinal manual. A concha do banco é fabricada em plástico reforçado com fibra de vidro e de carbono, e a superfície mantida em carbono aparente. Como terceira variante, estão disponíveis para escolha bancos de concha integral de plástico leve reforçado com fibra de carbono em carbono aparente. Os novos revestimentos dos bancos são decorados com faixas do GT3 e um brasão da Porsche estampado nos apoios de cabeça. Os bancos tipo concha são equipados com um airbag de tórax integrado, bem como um ajuste da altura elétrico e um ajuste longitudinal manual.

Além disso, tal como no modelo anterior, é oferecido como opcional para o 911 GT3 um pacote esportivo Club. Além de uma gaiola anticapotamento aparafusada, o pacote engloba a pré-instalação para um interruptor geral da bateria, um cinto de segurança de seis pontos vermelho no lado do motorista e um extintor de incêndio com suporte.

Aplicativo Porsche Track Precision de série

Além do Porsche Communication Management (PCM), incluindo módulo de navegação online com informações de trânsito em tempo real, também fazem parte dos equipamentos de série o módulo Connect Plus e o app Porsche Track Precision. Com o aplicativo, os motoristas do Porsche 911 GT3 podem visualizar, registrar e analisar dados de direção detalhados no smartphone. Os tempos de volta podem ser interrompidos automaticamente, através de um sinal preciso de GPS de 10 Hz do PCM, ou manualmente, através da alavanca de comando do pacote Chrono opcional, e comparados no smartphone. Na utilização em circuitos de corrida, o app exibe a dinâmica de direção no smartphone. Além dos tempos por setor e por volta, são exibidos também os desvios em relação a uma volta de referência determinada. Análises gráficas dos dados de direção, assim como uma análise de conteúdos de vídeo, auxiliam o motorista a aprimorar a sua performance de direção. É possível efetuar o gerenciamento e a substituição de registros, perfis de pistas e perfis de motoristas diretamente no smartphone. Sem o pacote Chrono, o app exibe medições precisas dos tempos de voltas com o laptrigger que pode ser adquirido através do Porsche Tequipment. Este pode ser posicionado na pista ao lado da linha de largada/chegada, interromper os tempos de voltas automaticamente e transferi-los depois para o PCM e o smartphone.

Pacote Chrono opcional com indicação de performance

O pacote Chrono opcional oferece as seguintes funções adicionais para o cronômetro analógico e digital no painel de comando: Para a exibição, o armazenamento e a análise dos tempos de voltas cronometrados, o PCM é ampliado com a indicação de performance. Com ela, o motorista pode obter informações sobre o tempo e o percurso percorrido da volta atual, assim como o número de voltas até o momento e os respectivos tempos alcançados. Além disso, são exibidos o alcance restante em função do nível de combustível do tanque e a volta mais rápida. Também é possível armazenar os percursos favoritos e definir percursos de referência.

PCM interconectado com módulo Connect Plus

O módulo Connect Plus de série é equipado com um módulo telefônico LTE com leitor de cartões SIM para alto grau de conforto de operação e qualidade de voz otimizada, assim como acesso à internet sem fio. Assim, dispositivos finais habilitados para WLAN, como por exemplo laptops, tablets ou smartphones, podem ser conectados à internet no veículo, se necessário também simultaneamente. Uma superfície de apoio para smartphone no console central transmite o sinal do telefone celular com economia da bateria para a antena do veículo, otimizando assim a qualidade de recepção. Além disso, o módulo Connect Plus possibilita a utilização de inúmeros serviços do Porsche Connect.

Através do PCM, o motorista controla também o pacote Sound Package Plus de série, com oito alto-falantes e 150 watts de potência. Como opcional é disponibilizado o sistema de som Surround da Bose, desenvolvido especialmente para os modelos 911. O sistema de áudio com uma potência total de 555 watts é equipado com doze alto-falantes totalmente ativos e amplificadores, incluindo um subwoofer patenteado de alta potência com 100 watts e estrutura sólida. A configuração totalmente ativa do sistema possibilita uma adequação ideal de cada um dos alto-falantes ao interior do veículo, transformando cada 911 em uma sala de concertos.

Consumo de combustível e emissões

Consumo de combustível urbano 19,7 – 19,4 l/100 km, extraurbano 8,8 l/100 km, combinado 12,9 – 12,7 l/100 km; emissões de CO₂ 290 – 288 g/km;