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 particularmente 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.