



Entre a estrada e a pista

**Prazer de dirigir é a filosofia que norteou a criação do 911 GT3 RS.
Um carro de corrida feito para andar nas ruas – ou o contrário, se você preferir.**

**Texto: Luiz Alberto Pandini
Fotos: Porschepress**

Sentado ao volante, o ambiente em volta é de um autêntico modelo de competição. Nada falta: até a estrutura de proteção, exigida em qualquer carro de corrida, está presente. Mas o Porsche 911 GT3 RS é um esportivo de rua – pelo menos enquanto o proprietário assim o desejar.

Lançado pela Porsche com ajuste de carro de competição, mas atendendo a todos os requisitos que permitem circular em ruas e estradas, o Porsche 911 GT3 RS foi criado para proporcionar a experiência de pilotar um carro de corrida. O interior contém o que se espera de um carro com essa vocação: dois bancos com baixo peso e com encosto regulável, feitos em materiais compostos de fibra de carbono. Quem pedir o pacote “club sport” poderá afixar a estrutura de proteção (santantônio), e há preparação para fiação de chave geral. Cinto de segurança de seis pontos para o piloto e extintor de incêndio também estão disponíveis. O acabamento interno é preto, com o teto, o volante e a alavanca de câmbio sendo revestidos em couro Alcantara de alta qualidade.

E o motor? É igual ao do 911 GT3 (veja **Clubnews** número 24). O tradicional 6 cilindros boxer, com 3.600 cm³, gera 415 cv de potência máxima a 7.600 rpm. Números iguais aos do 911 GT3. Em outros quesitos, o desempenho

do 911 GT3 RS é ainda melhor. Relações de marcha mais curtas, volante do motor de massa única e menor peso do veículo permitem ao 911 GT3 RS acelerar de zero a 100 km/h em 4,2 segundos (um décimo de segundo mais rápido que o GT3) e de zero a 200 km/h em 13,3 segundos. A velocidade máxima não muda: 310 km/h.

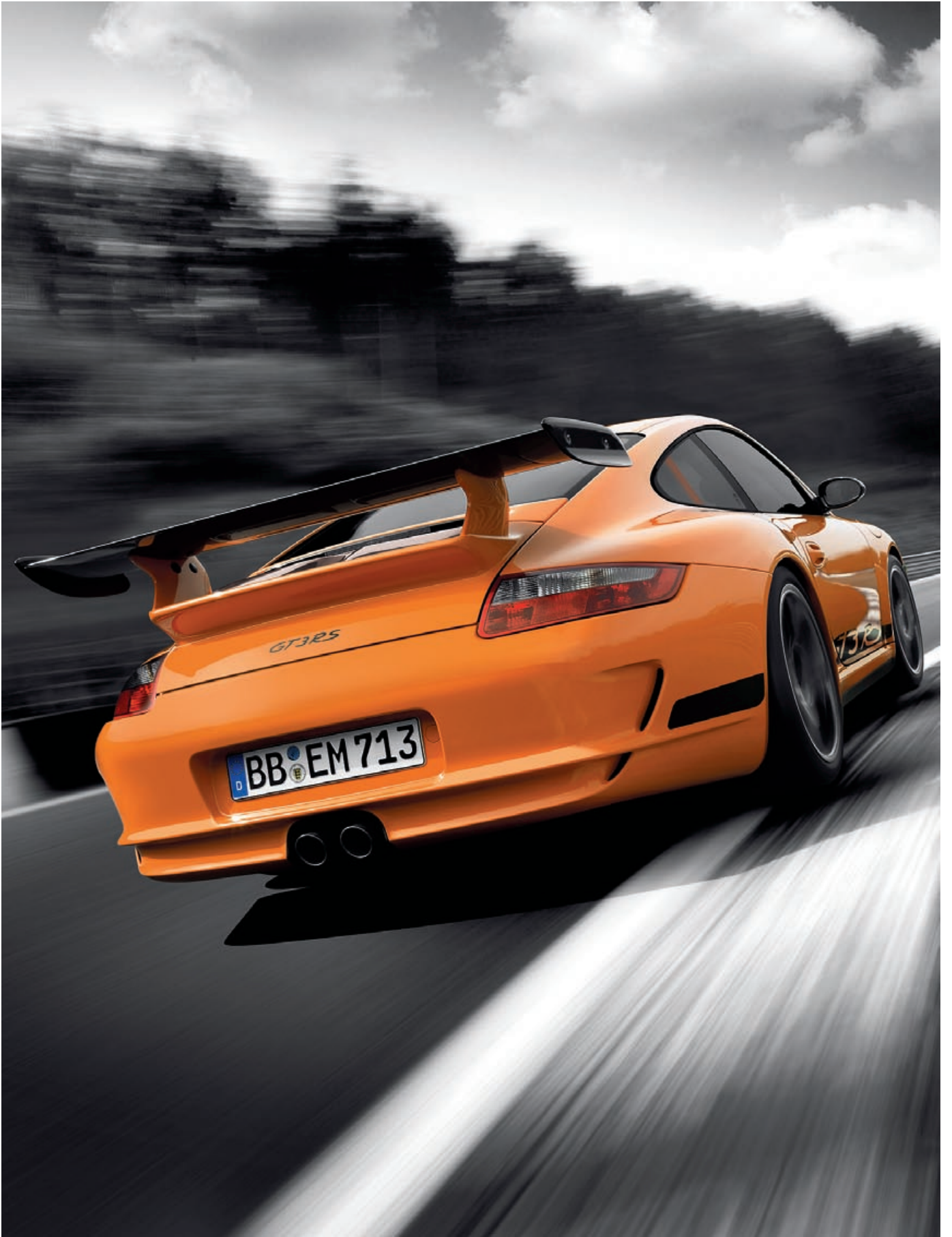
Uma das diferenças entre o 911 GT3 e a versão RS é a carroceria. Ela é 44 mm mais larga na traseira – uma herança dos modelos Carrera 4 e Carrera 4S.

O visual é completado por uma bitola mais larga que, além de melhorar a estabilidade, aumenta o potencial de aceleração lateral. O RS é 20 kg mais leve que o GT3: pesa 1.375 kg, graças ao uso de asa de fibra de carbono ajustável, da tampa traseira em plástico e da janela traseira em plástico leve, entre outras soluções. Com vistas ao regulamento dos mais importantes campeonatos de Gran Turismo, a versão de rua do GT3 RS lança mão de soluções técnicas presentes também na versão de corrida, como braços de

suspensão independentes na traseira e componentes da carroceria em fibra de carbono.

A aparência, como não poderia deixar de ser, também tem toques especiais de esportividade. O GT3 RS está disponível nas cores Prata Ártico metálico, preto, laranja ou verde. Todos os logotipos e as próprias rodas são







Equipamentos de competição, como os bancos, a estrutura de segurança e a asa traseira ajustável feita em fibra de carbono, fazem do GT3 RS um carro perfeito para proporcionar emoções de carro de corrida. Acima e à direita, as quatro opções de cores.



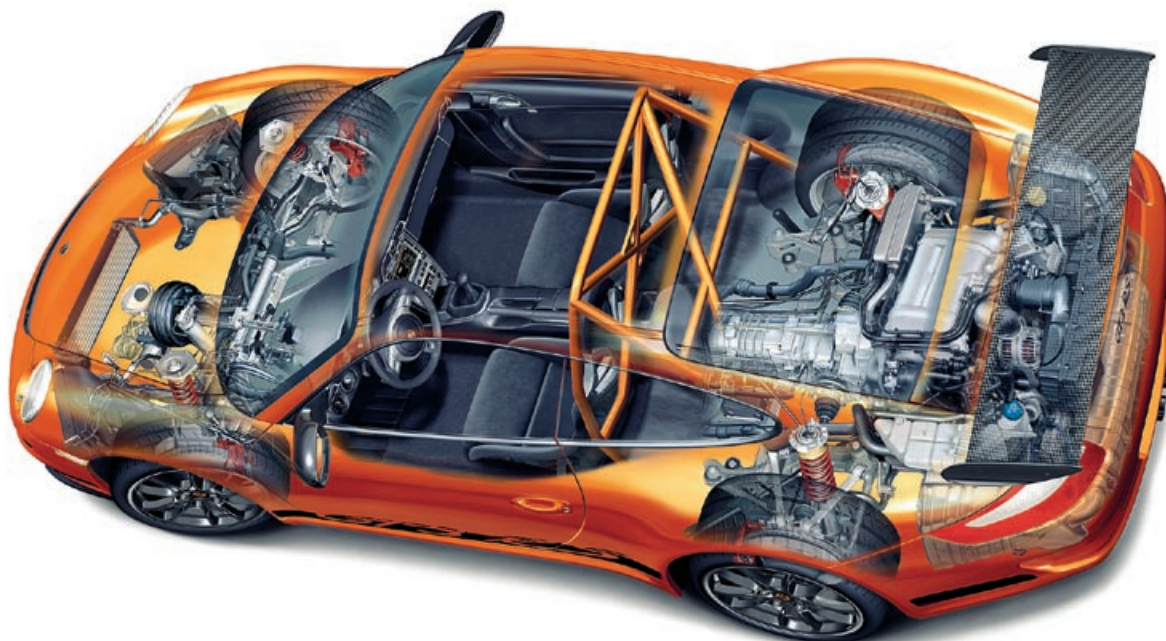


Porsche 911 GT3 RS

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: $C_x = 0,30$; superfície frontal (A): 2,04 m ² ; C_x por A: 0,61						
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	405 Nm (41,2 kgfm) a 5.500 rpm						
Potência específica	115,3 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°	2°	3°	4°	5°	6°	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 com braços de controle separados, 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)			
	1.375 kg		1.680 kg	75 kg			
Dimensões	Comprimento	Largura	Altura	Distância entre eixos	Bitola dianteira	traseira	
	4.460 mm	1.852 mm	1.280 mm	2.360 mm	1.486 mm	1.558 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	0-200 km/h	0-1.000 m
	310 km/h		4,2	8,5	13,3	20,9	
Consumo de combustível (km/l)	cidade	estrada	médio				
	5,0	11,1	7,6				





Aparência e desempenho de carro de corrida são os atributos do 911 GT3 RS. Não por acaso, o melhor lugar para aproveitar seu desempenho é dentro de um autódromo.

desenhados em laranja ou preto, de maneira a contrastar com a pintura da carroceria.

A sigla RS tornou-se lendária na Porsche a partir do lançamento do 911 Carrera RS, no final de 1972. Logo nos primeiros meses do ano seguinte, o carro venceu duas corridas internacionais de grande prestígio: a 24 Horas de Daytona, nos Estados Unidos (veja **Clubnews** número 24) e a Targa Florio. Isso aumentou ainda mais a aura vencedora da sigla

RS. A partir dele, a Porsche enveredou sempre por um caminho extremamente apreciado: o dos modelos de rua que oferecem ao motorista a sensação de dirigir um carro de corrida. Não apenas pelo desempenho e comportamento dinâmico, mas também pelo acabamento interno, pelo som do motor, pela aparência externa. Em comum, todos eles tinham também a pré-homologação para uso em diversas categorias de corridas. Este 911 GT3 RS segue o mesmo caminho vitorioso de seus antecessores. ■