

PORSCHE

# O novo Porsche 911 GT3

Dossier de imprensa

---

## Índice

<b>Destaques .....</b>	<b>4</b>
<b>Resumo .....</b>	<b>5</b>
<b>Aerodinâmica e design .....</b>	<b>11</b>
<b>Cockpit e interior .....</b>	<b>14</b>
<b>Propulsão e desempenho .....</b>	<b>18</b>
<b>Chassis e dinâmica .....</b>	<b>20</b>
<b>Histórico: 911 GT3 .....</b>	<b>22</b>
<b>Exclusivo: cronógrafo 911 GT3 e 911 GT3 com pacote Touring .....</b>	<b>25</b>

## Consumo de combustível e emissões

**Porsche 911 GT3:** Consumo de combustível combinado: 13,8 – 13,7 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas: 312 – 310 g/km; classe de CO<sub>2</sub>: G

**Porsche 911 GT3 com pacote Touring:** Consumo de combustível combinado: 13,8 – 13,7 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas: 312 – 310 g/km; classe de CO<sub>2</sub>: G

**Porsche 911 GT3 RS:** Consumo de combustível combinado: 13,2 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas: 299 g/km; classe de CO<sub>2</sub>: G

Todas as especificações referem-se ao modelo UE.

Os valores de consumo e de emissões de CO<sub>2</sub> foram determinados pelo novo método de medição WLTP. Por enquanto, os valores NEDC derivados destes ainda têm de ser indicados. Para mais informações sobre o consumo oficial de combustível e as emissões oficiais específicas de CO<sub>2</sub> dos novos automóveis de passageiros, consultar o documento "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Guia de consumo de combustível, emissões de CO<sub>2</sub> e consumo de energia de novos automóveis de passageiros), disponível gratuitamente em todos os pontos de venda e junto do DAT (Deutsche Automobil Treuhand).

Na medida em que os valores de consumo e de emissões são apresentados sob a forma de intervalos, não se referem a um veículo específico individual e não fazem parte da oferta. Apenas são fornecidos para efeitos de comparação entre diferentes modelos. Equipamento adicional e acessórios (peças complementares, formato dos pneus, etc.) podem alterar parâmetros relevantes do veículo, como o peso, a resistência ao rolamento e a aerodinâmica e, para além das condições meteorológicas e de trânsito e do comportamento individual de condução, podem influenciar o consumo de combustível/energia, as emissões de CO<sub>2</sub>, a autonomia e os valores de desempenho de um veículo.

---

## Destaques

# O novo Porsche 911 GT3 e GT3 Touring: Destaques

- **Propulsão emocionante e ágil**

O motor aspirado de altas rotações de 4,0 litros, combinado com uma relação de transmissão mais curta, proporciona uma entrega de potência espontânea e emocionante.

- **Disponível pela primeira vez com o pacote Weissach**

O pacote Weissach, disponível pela primeira vez, otimiza o 911 GT3 com medidas de construção leve consistentemente orientadas para a utilização em circuitos de corrida e assegura um design ainda mais desportivo com elementos em carbono visíveis.

- **911 GT3 com pacote Touring disponível desde a respetiva introdução no mercado**

Pela primeira vez, o 911 GT3 será lançado simultaneamente na sua forma clássica e na versão 911 GT3 com pacote Touring.

- **Lançamento do pacote Lightweight**

O pacote Lightweight para o 911 GT3 com pacote Touring inclui equipamentos internos adaptados, componentes CFRP adicionais e jantes forjadas em magnésio.

- **Bancos de encosto leves inovadores com função rebatível**

Adequação para circuitos de corrida através de uma estrutura completa combinada com versatilidade para o dia a dia e acesso ao sistema de bancos traseiros opcional no 911 GT3 com pacote Touring.

- **Novo design à frente e atrás**

Os aventais e spoilers redesenhados otimizam o equilíbrio aerodinâmico dos modelos GT3. As entradas de ar de refrigeração maiores melhoram o fornecimento de ar aos componentes de propulsão.

---

## Resumo

# Puro e próximo do desporto motorizado: O novo Porsche 911 GT3

Estugarda. Desde o seu lançamento em 1999, o 911 GT3 tem-se destacado como o modelo mais próximo do desporto motorizado, sendo simultaneamente adequado para uma utilização diária. Para o seu 25.º aniversário, a reedição do automóvel desportivo de estrada estreia-se com uma estratégia de construção leve alargada e um motor boxer atmosférico de 4,0 litros com 375 kW (510 cv) e 450 Nm. Pela primeira vez, o novo modelo será lançado simultaneamente em duas variantes: como um automóvel desportivo orientado para circuitos de corrida com asa traseira e como uma variante mais discreta com pacote Touring. Com pacotes feitos à medida e opções inovadoras, as variantes GT3 podem ser personalizadas de forma ainda mais individualizada de acordo com as preferências do cliente e a respetiva utilização pretendida. Por exemplo, pela primeira vez, está disponível um pacote Weissach para o 911 GT3, permitindo que o veículo seja configurado de forma ainda mais individualizada para utilização em circuitos de corrida. Além disso, o automóvel desportivo vem equipado com um equipamento de série mais abrangente e outras opções que aumentam ainda mais a sua precisão e carácter desportivo.

## 911 GT3 com um estilo moderno

Os novos modelos 911 GT3 apresentam um design mais apurado à frente e atrás, bem como uma aerodinâmica adaptada em conformidade. Em ambas as variantes, o novo contorno do difusor dianteiro, a forma refinada do lábio do spoiler e as modificações na parte inferior das aletas otimizam o fluxo de ar. Os faróis principais Matrix LED renovados, disponíveis no 911 GT3 com um anel branco opcional, combinam todas as funções de iluminação do 911 e eliminam a necessidade de luzes adicionais no avental dianteiro. Isto permite uma maior área de entrada de ar e uma aparência claramente estruturada. Na traseira, o difusor, as entradas de ar e a porta da bagageira foram redesenhados. A asa traseira do 911 GT3 está equipada com novas placas laterais angulares.

A Porsche utiliza braços longitudinais aerodinâmicos especialmente desenvolvidos com um perfil em forma de gota na barra do eixo dianteiro com braço transversal duplo. Estes

aumentam a força descendente na cava da roda a altas velocidades e melhoram o arrefecimento dos travões. Para garantir que o equilíbrio da força descendente entre os eixos dianteiro e traseiro é mantido mesmo em travagens a velocidades elevadas, os engenheiros do chassis reduziram a oscilação longitudinal (Antidive). Consequentemente, no eixo dianteiro do novo 911 GT3, a junta esférica dianteira do braço longitudinal inferior foi colocada mais abaixo. O 911 GT3 adota estas modificações do atual 911 GT3 RS. O 911 GT3 está equipado de série com pneus desportivos com aderência melhorada em piso molhado nas dimensões 255/35 ZR 20 à frente e 315/30 ZR 21 atrás. Pneus de pista com homologação para circulação em estrada estão disponíveis como opção.

## **Pacote Touring desde a introdução no mercado e ainda mais personalizado**

Com a mudança de modelo, a Porsche define de forma ainda mais clara os derivados do 911 GT3. Pela primeira vez, o popular pacote Touring está disponível diretamente desde a introdução no mercado. A designação "Pacote Touring" remonta a uma variante de equipamento do 911 Carrera RS 2.7 de 1973. Faz parte do programa GT3 desde 2017. No novo 911 GT3, ganha ainda mais independência, simbolizada pela inscrição "911 GT3 Touring" na grelha da porta da bagageira. O 911 GT3 com pacote Touring dispensa a asa fixa, preservando assim as linhas intemporais e elegantes do 911. Um spoiler traseiro retrátil com uma aba de separação, a chamada "Gurney Flap", e um design de aletas adaptado na parte inferior da carroçaria garantem o equilíbrio aerodinâmico. O interior oferece acabamentos em pele de alta qualidade e um ambiente clássico e desportivo.

Pela primeira vez, está disponível como opção um sistema de bancos traseiros para o 911 GT3 com pacote Touring. Isto permite que o automóvel desportivo, que é adequado para utilização diária, seja personalizado de forma ainda mais individualizada de acordo com as preferências do cliente para o máximo prazer de condução em estradas sinuosas. "Especialmente em estradas sinuosas, é possível sentir claramente uma melhor afinação da direção em comparação com o antecessor", afirma o embaixador da marca Porsche, Walter Röhrl. "Transmite ainda mais confiança no automóvel, porque responde mais suavemente a partir da posição central, sem perder a direção. A relação de transmissão mais curta também aumenta significativamente o prazer de condução em estradas rurais."

## Construção leve consistente

O seu baixo peso bruto contribui para o comportamento ágil e direto do 911 GT3. O novo 911 GT3 também beneficia consistentemente da construção leve. Uma nova jante leve em alumínio prateado reduz as massas não suspensas em mais de 1,5 kg em comparação com o conjunto de jantes do antecessor. Opcionalmente, estão disponíveis jantes de magnésio com o pacote Weissach ou o pacote Lightweight. Traduzem-se numa poupança de nove quilos. Uma nova bateria de iões de lítio de 40 Ah de construção leve contribui para o índice de massa corporal atlético com uma economia de peso de cerca de quatro quilos. Na sua configuração mais leve, o novo 911 GT3 pesa apenas 1420 kg.

## Relação de transmissão 8% mais curta

O motor aspirado de 4,0 litros do novo 911 GT3 foi concebido para satisfazer as atuais normas de emissão de gases, significativamente mais rigorosas, e está equipado com dois filtros de partículas e quatro catalisadores. Mesmo com este sistema de controlo de emissões extremamente potente, a Porsche consegue obter uma sonoridade que emociona qualquer um. A potência do motor boxer de seis cilindros foi mantida graças a uma série de medidas de otimização. Os cabeçotes dos cilindros foram revistos e as árvores de cames mais afiadas do 911 GT3 RS asseguram um débito de potência ainda mais dinâmico no intervalo de rotações superior.

Além disso, são utilizadas válvulas de borboleta individuais otimizadas em termos de fluxo, bem como radiadores de óleo otimizados. O motor boxer mantém uma potência inalterada de 375 kW (510 cv). Por conseguinte, cada quilowatt do motor aspirado de altas rotações revisto tem de mover apenas 3,8 kg (2,8 kg/cv) na configuração mais leve do veículo. Além disso, tanto a transmissão de dupla embraiagem com sete velocidades (PDK) como a caixa manual GT de 6 velocidades apresentam uma relação de transmissão 8% mais curta em comparação com o seu antecessor. Ambas as opções de transmissão estão disponíveis tanto para o 911 GT3 como para o 911 GT3 com pacote Touring. O novo 911 GT3 acelera dos 0 aos 100 km/h em 3,4 segundos com a PDK e atinge uma velocidade máxima de 311 km/h (transmissão manual: 3,9 seg.; 313 km/h).

"No circuito de corridas, o novo 911 GT3 é ainda mais fácil de controlar porque permanece ainda mais silencioso e apresenta um melhor comportamento ao passar por cima de lombas e lancis graças à configuração otimizada dos amortecedores", afirma o embaixador da marca, Jörg Bergmeister. "O sistema Anti-dive reduz visivelmente o movimento de inclinação durante a travagem. Consequentemente, o equilíbrio do automóvel mantém-se significativamente mais constante em todas as condições."

## **Inovador banco desportivo tipo concha de construção leve**

Para o novo 911 GT3, está disponível como opção um novo banco desportivo tipo concha de construção leve com função rebatível e revestimento em CFRP. O banco está equipado com um airbag de tórax integrado, ajuste longitudinal manual e ajuste da altura elétrico, e o aquecimento dos bancos de três níveis está disponível como opção. O estofado do apoio para a cabeça pode ser removido. Este melhora a ergonomia para a maioria dos condutores quando usam um capacete num circuito de corridas. A função de encosto rebatível, que pode ser ativada através de um laço, permite o acesso ao sistema de bancos traseiros opcional, disponível pela primeira vez no 911 GT3 com pacote Touring. Em alternativa, é possível encomendar os bancos desportivos adaptativos Plus com ajuste elétrico de 18 posições.

O cockpit de dois lugares de série do novo 911 GT3 em preto baseia-se no design dos atuais modelos 911. No entanto, ao contrário dos modelos Carrera, o 911 GT3 não arranca com um botão, mas sim com um interruptor de ignição rotativo. Um arco de segurança disponível como opção demonstra a sua proximidade ao desporto motorizado. O painel de instrumentos digital no centro apoia o condutor através de um conceito de operação e de visualização claramente estruturado. Graças ao esquema de cores contrastantes, o conta-rotações e o cronómetro podem ser lidos mesmo a velocidades estonteantes. O modo de visualização "Track-Screen" reduz as indicações digitais à esquerda e à direita do conta-rotações a dados importantes sobre pneus, óleo, água e combustível, e indica ao condutor o momento ideal para mudar de velocidade através de uma luz de mudança de velocidade. Se desejar, o visor do conta-rotações pode ser rodado de modo que a velocidade nominal máxima de 9000 rpm esteja na marca das 12 horas.



## Pacotes personalizados para o 911 GT3 e o 911 GT3 Touring

A Porsche fornece vários pacotes de equipamento para o novo 911 GT3. Com o pacote Weissach, disponível pela primeira vez, o 911 GT3 pode ser configurado de forma ainda mais personalizada para utilização em circuitos de corrida. O estabilizador, as hastes de acoplamento e o painel de cisalhamento do eixo traseiro são fabricados em CFRP, bem como o tejadilho, as placas laterais da asa traseira, a moldura superior dos retrovisores exteriores, o vidro triangular e os airblades na dianteira. Uma faixa visível em fibra de carbono atravessa o capot, o tejadilho e a asa traseira. Os estofos adicionais em pele e Race-Tex realçam visualmente o interior. Pela primeira vez, a parte superior do painel de comando do 911 GT3 é revestida com Race-Tex de baixo reflexo. Os puxadores das portas em CFRP e as redes de arrumação otimizam os revestimentos interiores das portas para uma construção leve. Como opção, estão disponíveis uma célula de segurança em CFRP e jantes forjadas leves em magnésio.

A Porsche oferece o pacote Lightweight para o 911 GT3 com pacote Touring. Neste modelo, o tejadilho está pintado na cor do veículo e o estabilizador, as hastes de acoplamento e o painel de cisalhamento no eixo traseiro são feitos de CFRP. O pacote inclui ainda jantes forjadas leves em magnésio e revestimentos das portas leves. A alavanca das mudanças encurtada do 911 S/T é utilizada em conjunto com a caixa desportiva GT de seis velocidades de série. Uma placa à frente da alavanca das mudanças com a indicação "Lightweight" indica o pacote.

O pacote Clubsport para utilização em circuitos de corrida está disponível para o 911 GT3 com asa traseira sem custos adicionais. Inclui uma célula de segurança em aço aparafusada na área traseira, um cinto de segurança de 6 pontos para o condutor e um extintor de incêndio portátil. Para tal, são necessários os bancos desportivos tipo concha de construção leve opcionais.

"O novo 911 GT3 tornou-se ainda mais emocionante e individualizado. Trabalhámos em muitos detalhes e satisfizemos muitas das funcionalidades que os nossos clientes pediram. Isto significa que o GT3 pode ser personalizado ainda mais especificamente para a utilização pretendida ou de acordo com as preferências do condutor", salienta Andreas Preuninger, diretor-geral de veículos GT.

---

## **Cronógrafo exclusivo como um "automóvel desportivo para o pulso"**

Exclusivamente para os proprietários do 911 GT3 e do 911 GT3 com pacote Touring, a Porsche Design apresenta um relógio excepcional que transfere o design e o desempenho do automóvel desportivo para o pulso. O cronógrafo 911 GT3 e o cronógrafo 911 GT3 Touring estão equipados com o preciso calibre Porsche Design WERK 01.200, com certificação COSC, que possui uma função Flyback. A caixa ultraleve em titânio, disponível opcionalmente com um revestimento em carboneto de titânio preto, combina o design dos automóveis desportivos com a arte relojoeira moderna.

O mostrador com design GT3, com detalhes em amarelo e uma estrutura hexagonal, reflete o painel de instrumentos do veículo, enquanto o rotor é inspirado no design das jantes do GT3. O anel colorido do mostrador está disponível em todas as cores do exterior do 911 GT3 e do pacote Touring, bem como nas cores do programa "Colour to sample". A bracelete, fabricada em pele e fio originais do interior do Porsche, também é personalizada de acordo com a respetiva configuração do veículo.

## **Novas secções dianteira e traseira**

O novo Porsche 911 GT3 está mais próximo do desporto motorizado do que nunca. Os novos desenvolvimentos da série 911 permitem melhorar ainda mais o conceito aerodinâmico e de ar de refrigeração do 911 GT3. O objetivo é sempre conseguir a melhor redução possível da elevação com a menor resistência aerodinâmica possível.

Os faróis principais Matrix LED redesenhados do 911, com a típica assinatura luminosa de 4 pontos, integram todas as funções de iluminação. Como opção, um anel branco rodeia os faróis principais. Não existem faróis dianteiros separados na dianteira. Isto permite um aumento da área de entrada de ar. Caracteriza a parte dianteira em termos de design e função com contornos claros e concisos e fornece ainda mais ar de refrigeração aos travões dianteiros e aos radiadores dianteiros do sistema de propulsão. Sai novamente sob a forma de ar de escape através da saída de ar no capot dianteiro. Ao mesmo tempo, a elevação do eixo dianteiro é reduzida, como é habitual no desporto motorizado: a forma segue a função. Os braços longitudinais com formato aerodinâmico no eixo dianteiro melhoram ainda mais a aerodinâmica do 911 GT3. Reduzem a turbulência nas cavas das rodas dianteiras altamente aerodinâmicas, especialmente a altas velocidades. O 911 GT3 adota a forma de gota dos componentes do 911 GT3 RS.

O princípio básico do desempenho funcional também se aplica ao novo design do lábio do spoiler dianteiro. Juntamente com o contorno modificado do difusor dianteiro, reduz a elevação no eixo dianteiro. Estas medidas, em conjunto com a otimização da carenagem da parte inferior da carroçaria, melhoram o fluxo de ar na parte inferior e o equilíbrio aerodinâmico do automóvel desportivo. Tal como no modelo anterior, existem saídas de ar adicionais no revestimento da traseira. A porta da bagageira redesenhada melhora ainda mais a alimentação de ar de refrigeração ao motor.

Um elemento central inconfundível do 911 GT3 é a asa traseira fixa pintada na cor do veículo. Continua a ser um componente essencial do conceito aerodinâmico e, ao mesmo tempo, um símbolo marcante da proximidade do 911 GT3 ao desporto motorizado. As placas laterais redesenhadas são ligeiramente inclinadas para fora e também estão pintadas na cor do veículo.

## Uma silhueta elegante: 911 GT3 com pacote Touring

O 911 GT3 com pacote Touring elimina a asa traseira fixa. Em vez disso, é utilizado o spoiler traseiro extensível do Carrera com uma aba de separação definida, a chamada "Gurney Flap". Juntamente com as modificações na dianteira e na parte inferior da carroçaria, garante um excelente equilíbrio. Enquanto automóvel desportivo adequado para utilização diária, para um prazer de condução emocionante, o 911 GT3 com pacote Touring exibe a silhueta elegante e clássica do 911.

A independência do 911 GT3 com pacote Touring reflete-se noutros detalhes: As elegantes molduras das janelas laterais prateadas conferem um design elegante. Por cima do motor, o 911 GT3 com pacote Touring apresenta uma grelha na porta da bagageira especialmente concebida para esta variante de modelo com a inscrição "GT3 Touring". Em contrapartida, a designação do modelo por baixo da inscrição "PORSCHE" na traseira foi omitida. A traseira também apresenta uma geometria independente das aletas.

Como é habitual na Porsche, as cores da carroçaria estão disponíveis nas gamas de cores Legends, Dreams, Shades e Contrasts. A gama de cores Legends para o 911 GT3 inclui as populares cores clássicas Verde Oak Neo Metálico e Cinzento Ardósia Neo. A gama de cores Dreams inclui cores vivas e vibrantes como Azul Genciana e Amarelo Cartagena Metálico. Por outro lado, a gama de cores Shades oferece cores elegantes e suaves, como o Cinza Vulcano Metálico, enquanto a gama Contrasts inclui as cores Preto e Branco.

Também estão disponíveis os programas Colour to sample e Colour to sample Plus da Porsche Exclusive Manufaktur. Estes permitem a configuração de uma vasta gama de cores adicionais, incluindo a cor preferida. Atualmente, estão disponíveis mais de 120 cores. A Porsche irá aumentar significativamente a capacidade desta opção exclusiva a partir do segundo semestre de 2025.

## Construção leve consistente

A construção leve e inteligente é um dos princípios fundamentais do desporto motorizado e, por isso, uma das principais características de design de todos os modelos Porsche GT. O índice de massa corporal de um automóvel desportivo está diretamente relacionado com

o respetivo desempenho. Na configuração mais leve com pacote Touring, caixa desportiva GT de seis velocidades e pacote Lightweight, o 911 GT3 pesa 1420 kg e atinge uma relação peso/potência de apenas 2,8 kg/cv (3,8 kg/kW). Tal equivale ao nível de um automóvel de competição. Isto faz do 911 GT3 um dos modelos mais leves e ágeis da atual série 911. Pode senti-lo em cada curva.

A base para esta característica é uma construção leve em alumínio e aço e a utilização consistente de componentes de CFRP. As medidas de construção leve de série incluem o capot feito de CFRP e uma bateria de iões de lítio de 40 Ah leve. Só isto reduz o peso em cerca de 4 kg em comparação com o modelo anterior. Em contrapartida, a vantagem de peso das jantes forjadas de liga leve delicadas e robustas em relação às jantes do modelo anterior é de 1,5 kg. De série, medem 20 polegadas no eixo dianteiro e 21 polegadas no eixo traseiro. Como é habitual no 911 GT3, estão equipadas com um bloqueio central. Além disso, também está incluído de série um sistema de escape desportivo particularmente leve em aço inoxidável com duas saídas de escape centrais em preto.

A pedido, o 911 GT3 pode ser configurado para ser ainda mais leve e ágil, com os inovadores bancos desportivos tipo concha de construção leve, o pacote Lightweight (apenas para o 911 GT3 com pacote Touring) e o pacote Weissach (apenas para o 911 GT3). Cada um destes pacotes inclui revestimentos interiores das portas puramente reduzidos, puxadores das portas em CFRP e redes de arrumação nos painéis das portas.

## Interior purista, opção de bancos inovadora

Enquanto automóvel desportivo com homologação para circulação em estrada, o 911 GT3 transmite uma autêntica sensação de desporto motorizado, tanto no interior como no exterior. O interior é predominantemente preto. As superfícies em carbono visível acentuam o esquema de cores purista. A Porsche reveste o interior do 911 GT3 com uma combinação de pele e Race-Tex. A gama de superfícies revestidas com estes materiais de alta qualidade pode ser alargada como opção. Para o 911 GT3 estão disponíveis costuras contrastantes em Prata GT, Vermelho Real ou Azul Shark.

O 911 GT3 com pacote Touring está equipado de série com elementos em pele preta: o aro do volante, a alavanca das mudanças, o apoio para braços no painel da porta, a tampa do compartimento na consola central, os puxadores das portas e os apoios laterais dos bancos estão revestidos com couro liso. As faixas centrais do banco são estofadas em tecido. Opcionalmente, pode optar por uma área em pele mais extensa. As costuras decorativas estão disponíveis em Preto ou Prata GT.

A Porsche equipa o 911 GT3 de série com o banco desportivo Plus com ajuste elétrico (4 posições). O banco desportivo adaptativo Plus (18 posições), também ajustável eletricamente, está disponível como opção. Com a célula de segurança opcional e a disposição de série de dois lugares sem bancos traseiros, o cockpit do GT3 irradia um carácter desportivo intransigente. Pela primeira vez, o 911 GT3 com pacote Touring oferece a possibilidade de configurar um sistema de bancos traseiros, tornando-o num modelo de 2+2 lugares.

A estrutura do novo banco desportivo tipo concha de construção leve é de plástico reforçado com fibra de carbono (CFRP). Em comparação com o banco desportivo Plus de série, reduz o peso do veículo em cerca de sete-quilos. O banco integra um airbag de tórax, um ajuste longitudinal manual e um ajuste da altura elétrico. O estofado do apoio de cabeça pode ser removido. Isto facilita a utilização de um capacete. O aquecimento dos bancos está disponível como opção. O novo banco desportivo tipo concha de construção leve pode ser configurado para ambos os modelos do 911 GT3.

Para além do equipamento específico para o GT3, o 911 GT3 beneficia de inúmeras inovações na série de modelos. Estas incluem, por exemplo, o tabuleiro para smartphone na consola central, que permite o carregamento sem fios do smartphone com até 15 watts.

## Cockpit: reduzido ao essencial

O cockpit do 911 GT3 centra-se no desempenho e no carácter desportivo. Uma marca das 12 horas indica a posição central do volante desportivo. O motor é ligado da forma clássica, rodando o interruptor da ignição para a esquerda do volante. O conceito de operação "Porsche Driver Experience", intuitivo e fácil de compreender, coloca o eixo do condutor no centro e agrupa todas as funções de condução essenciais diretamente em torno do volante. Este desenvolvimento do conceito de operação do 911 é particularmente evidente no GT3 orientado para o desporto motorizado.

Parte do novo conceito de operação e visualização é o painel de instrumentos, que foi concebido como um visor curvo de 12,6 polegadas de alta resolução. Típico do desporto motorizado, o conta-rotações, que é particularmente fácil de ler graças ao seu esquema de cores destacado, encontra-se ao centro. Dependendo do modo de visualização, a velocidade nominal máxima de 9000 rpm encontra-se na disposição tradicional ou na marca das 12 horas. O "Track Screen" reduz as indicações digitais à esquerda e à direita do conta-rotações a dados relevantes para a condução, como a pressão e temperatura dos pneus, a pressão e a temperatura do óleo, o nível do depósito e a temperatura da água. Existe também um indicador de mudança de velocidade e uma luz de mudança de velocidade, particularmente relevante para utilização em circuitos de corrida. Esta sugere-lhe a próxima mudança de velocidade ao regime ideal do motor. Como habitualmente, um ecrã tátil de 10,9 polegadas posicionado centralmente controla todas as funções do PCM.

O cronómetro analógico no centro do painel de instrumentos faz parte do pacote Chrono. O conta-rotações tem um esquema de cores de alto contraste e particularmente fácil de ler. Em alternativa, as cores Vermelho Real, Azul Ártico e Branco estão disponíveis na Porsche Exclusive Manufaktur.

## **Pacotes: mais dinâmica para ambas as versões GT3**

A Porsche oferece, pela primeira vez, o pacote Weissach para o 911 GT3. Assim como no 911 GT3 RS, o pacote aumenta ainda mais o foco nos circuitos de corrida, reduzindo o peso do veículo e tornando o 911 particularmente desportivo, tanto técnica como visualmente. As medidas de construção leve incluem a carroçaria, o chassis e o interior. Por exemplo, o estabilizador, as hastes de acoplamento traseiras e o painel de cisalhamento no eixo traseiro são fabricados em plástico reforçado com fibra de carbono (CFRP). Para além do capot e da asa traseira, o tejadilho também é feito de CFRP. Os componentes são pintados na cor do veículo e acabados com uma faixa de carbono visível de alto brilho.

Além disso, as placas laterais da asa traseira, a moldura superior dos retrovisores exteriores, o vidro triangular e os airblades na dianteira são fabricados em carbono visível. O interior também apresenta revestimentos interiores das portas leves com puxador da porta em CFRP e rede de arrumação. A pedido, as jantes de liga leve em magnésio e os bancos desportivos tipo concha de construção leve e rebatíveis reduzem ainda mais o peso. No total, o 911 poupa cerca de 20 kg de peso. Está disponível como opção uma célula de segurança especialmente leve e aparafusada em CFRP.

Como habitualmente, o pacote Clubsport está disponível para o 911 GT3 sem qualquer custo adicional. Prepara fundamentalmente o automóvel desportivo para a utilização em circuitos de corrida. O pacote inclui uma célula de segurança em aço aparafusada, localizada atrás da fila de bancos. O pacote também inclui um cinto de segurança de 6 pontos para o banco do condutor e um extintor de incêndio portátil para desportos motorizados (agente de extinção de 2 kg FX G-TEC). Os bancos desportivos tipo concha de construção leve opcionais são um pré-requisito para a seleção do pacote Clubsport.

## **Pacote Lightweight para GT3 com pacote Touring**

O pacote Lightweight está disponível para o 911 GT3 com pacote Touring. Este pacote aumenta o prazer de condução e a dinâmica de direção, permitindo um comportamento particularmente ágil e direto graças a uma construção leve e consistente. Para além do capot leve de série, também o tejadilho pintado na cor do veículo, o estabilizador do eixo traseiro, bem como as hastes de acoplamento e o painel de cisalhamento, são fabricados



em CFRP leve. As jantes forjadas leves em magnésio também fazem parte do pacote, tal como os revestimentos interiores das portas puramente reduzidos com puxador em CFRP e rede de arrumação. O pacote Lightweight reduz o peso total do automóvel desportivo em cerca de 20 kg. Em conjunto com a caixa desportiva GT de 6 velocidades, o pacote Lightweight inclui também a alavanca das mudanças encurtada do 911 S/T. Uma placa com a inscrição "Lightweight" à frente da alavanca das mudanças ou da alavanca seletora indica a otimização do peso do veículo.

## **Rotações elevadas, relação de transmissão curta**

O destaque técnico e emocional do 911 GT3 é a sua propulsão. O motor boxer atmosférico de 4,0 litros com uma potência nominal de 375 kW (510 cv) e um binário máximo de 450 Nm baseia-se num desenvolvimento para o desporto motorizado. Apenas algumas modificações foram necessárias para a utilização em estrada. O motor de seis cilindros tem seis válvulas de borboleta individuais. A lubrificação por cárter seco com bomba de pressão totalmente variável e depósito de óleo separado assegura o fornecimento de óleo, o que é particularmente importante para um motor de altas rotações. Os apoios de biela, sujeitos a grandes cargas, são lubrificados diretamente pela bomba de óleo através da cambota.

Para atingir a impressionante velocidade nominal máxima de 9000 rpm, a Porsche utiliza balancins rígidos em vez de compensação hidráulica da folga das válvulas. As bielas em titânio, os pistões forjados e um fornecimento adicional de óleo através da cambota garantem a estabilidade a altas velocidades do pistão. As paredes dos cilindros revestidas a plasma reduzem o atrito. A Porsche equipa o motor aspirado do 911 GT3 com dois filtros de partículas e quatro catalisadores. O sistema de escape leve em aço inoxidável com as duas saídas de escape típicas do modelo, dispostas ao centro, garante um som impressionante, mesmo com este sistema de controlo de emissões altamente eficaz.

O 911 GT3 está equipado de série com uma caixa de velocidades automática de embraiagem dupla de 7 velocidades (PDK); como opção, está disponível uma caixa manual desportiva GT de seis velocidades com função de aceleração intermédia automática selecionável ("Auto Blip"). No entanto, o 911 GT3 com pacote Touring vem equipado de série com transmissão manual e a PDK está disponível como opção.

Enquanto a PDK permite valores de aceleração ideais com tempos de mudança otimizados, a transmissão manual centra-se em passagens de caixa extremamente curtas, numa ligação direta entre o condutor e a condução e no máximo prazer de condução. Em comparação com a PDK, poupa 17 kg de peso. Tanto a PDK como a caixa de velocidades desportiva GT têm uma relação de transmissão 8% mais curta em comparação com o antecessor. Isto assegura uma maior agilidade e binário em todas as mudanças e um dinamismo geral visivelmente maior.

Ao desenvolver um GT3, o objetivo é sempre otimizar a relação peso/potência. Na versão mais leve com uma caixa desportiva de seis velocidades, cada quilowatt do motor aspirado de altas rotações revisto pesa apenas 3,8 kg (2,8 kg/cv). O novo 911 GT3 acelera dos 0 aos 100 km/h em 3,4 segundos (911 GT3 com pacote Touring: 3,9 segundos). A velocidade máxima é de 311 km/h (911 GT3 com pacote Touring: 313 km/h).

## **Barra do eixo dianteiro com braço transversal duplo otimizada aerodinamicamente**

Mesmo em automóveis desportivos intransigentes, uma condução suave contribui para uma melhor manobrabilidade e uma maior adequação à utilização diária. Por conseguinte, a Porsche redesenhou o batente (encosto) do braço da suspensão para o novo 911 GT3. Um design mais curto aumenta o curso linear da suspensão no eixo dianteiro em 27 mm e no eixo traseiro em 24 mm. Isto reduz as flutuações de carga sobre as rodas e o comportamento direcional dos pneus, o que é particularmente perceptível em passagem rápidas e com irregularidades em autoestradas ou ao conduzir sobre lances ou passagens com irregularidades no circuito de corrida.

Pela primeira vez, a Porsche utiliza barras aerodinâmicas especiais no eixo dianteiro do 911 GT3. O princípio tem origem no 911 GT3 RS, comprovado em circuito de corrida. Com um perfil aerodinâmico em forma de gota, os braços transversais otimizam o movimento do ar nas cavas das rodas, que têm um elevado fluxo de ar. Desta forma, reduzem a elevação e direcionam o ar para os travões do eixo dianteiro para arrefecimento.

O novo 911 GT3 também adota o sistema Anti-dive do 911 GT3 RS: a junta esférica dianteira do braço longitudinal inferior do eixo dianteiro do 911 GT3 RS é deslocada para baixo. Como resultado, o braço longitudinal é mais inclinado. Ao travar, isto cria um binário que contraria a compressão. Tal reduz significativamente o movimento de inclinação do veículo.

## **Travões, rodas e jantes**

As dimensões do sistema de travagem do Porsche 911 GT3 correspondem à sua conceção como Tracktool homologado para circulação em estrada e ao seu elevado desempenho. O sistema de travagem de série é composto por discos de travão com um diâmetro de 408 milímetros no eixo dianteiro e 380 milímetros no eixo traseiro. Os discos de travão são compostos por anéis de fricção em ferro fundido e pinças de travão em alumínio.

---

Como é habitual na Porsche, está disponível um travão de cerâmica como opção. Este caracteriza-se sobretudo pela sua elevada capacidade de carga térmica e pela sua massa reduzida: os discos de travão têm cerca de metade do peso dos discos comparáveis em ferro fundido. A conseqüente redução do peso das massas não suspensas melhora significativamente as características de condução. Os discos de travão do Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) medem 410 milímetros no eixo dianteiro e 390 milímetros no eixo traseiro.

A Porsche equipa o 911 GT3 com jantes forjadas de liga leve com bloqueio central de série (20 polegadas no eixo dianteiro, 21 polegadas no eixo traseiro). Estas estão disponíveis num total de seis cores. As jantes forjadas leves em magnésio com dimensões idênticas incluídas no pacote Lightweight e disponíveis como opção para o pacote Weissach estão disponíveis em quatro variantes de cor. Pouparam um total de nove quilos em comparação com o conjunto de jantes de série.

A Porsche equipou de série pneus Ultra High Performance (pneus UHP) da dimensão 255/35 ZR 20 no eixo dianteiro e 315/30 ZR 21 no eixo traseiro. Estes garantem uma elevada estabilidade de condução, mesmo em curvas, bem como uma ótima aderência e ainda melhores propriedades em tempo de chuva do que o modelo anterior. Além disso, estão disponíveis pneus especiais de circuitos de corrida com homologação para circulação em estrada. A mistura do rasto do rodado e o design do perfil especiais com uma superfície de piso tipo slick melhoram ainda mais a aderência em estradas secas. Os pneus podem ser encomendados através dos acessórios oficiais da Porsche.

---

Histórico: 911 GT3

## 25 anos do Porsche 911 GT3

A era do 911 GT3 começou em março de 1999 com a apresentação do novo modelo no Salão Automóvel de Genebra. Como Tracktool homologado para circulação em estrada, substituiu o icónico 911 Carrera RS e forma, assim, a ponte entre a produção em série e o desporto automóvel na gama de modelos 911.

Desde então, o purista e autêntico 911 tem inspirado uma legião de fãs dedicados. Faz parte do conceito do 911 GT3 que a experiência e os desenvolvimentos do desporto motorizado sejam incorporados o mais diretamente possível na série. A razão para tal é simples: a maioria de todos os 911 GT3 alguma vez construídos são regularmente utilizados em circuitos de corrida. Graças ao poder inovador típico da Porsche, o 911 GT3 está constantemente a avançar para novas dimensões através de melhorias contínuas de potência.

O primeiro 911 GT3 baseado na geração de modelos 996.1 desenvolveu uns espantosos 100 cv por litro em 1999. O seu motor aspirado de 3,6 litros proporciona uma potência de 265 kW (360 cv) e um binário de 370 Nm. O automóvel desportivo atinge um máximo de 7800 rpm e uma velocidade máxima de 302 km/h (0-100 km/h: 4,8 seg.). É o primeiro veículo de produção homologado para circulação em estrada a dar uma volta completa ao circuito Nürburgring-Nordschleife em menos de oito minutos.

Em 2003, o modelo 996 sofreu uma atualização, reconhecível por uma nova asa traseira, novas jantes e novos faróis. Estes componentes distinguem-no dos modelos Carrera da série. A potência aumentou para 280 kW (381 cv) e a velocidade máxima e a aceleração melhoraram (306 km/h; 4,5 seg.). Inovação importante: o Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), que é oferecido pela primeira vez como opção, reduz as massas não suspensas em 18 kg.

Com a mudança de modelo para a geração 997 em 2006, o 911 GT3 foi objeto de um desenvolvimento técnico e visual significativo. Uma inovação essencial: com o Porsche Active Suspension Management (PASM) instalado de série, um chassis adaptativo é pela primeira vez introduzido num automóvel desportivo. O motor boxer de 3,6 litros totalmente

redesenhado tem agora uma potência de 305 kW (415 cv) e um binário de 405 Nm. A isto junta-se uma aerodinâmica melhorada graças a um novo spoiler na parte dianteira e a uma nova asa traseira de peça única. A velocidade máxima aumenta para 312 km/h e o novo GT3 acelera dos 0 aos 100 km/h em 4,3 segundos.

Com a revisão da série em 2009, a potência do 911 GT3 é novamente aumentada. O motor aspirado tem agora uma cilindrada de 3,8 litros e atinge velocidades de até 8500 rpm. O resultado é um aumento de potência para 320 kW (435 cv). A Porsche melhorou mais uma vez o design da asa traseira e o desempenho de condução: a aceleração dos 0 aos 100 km/h é agora possível em 4,1 segundos, com uma velocidade máxima de 312 km/h. Um elemento adicional altamente emotivo é o bloqueio central das rodas de série. A longo prazo, tornar-se-á uma das características distintivas do 911 GT3.

A mudança para a geração 991.1 em 2013 representa um avanço significativo em termos de dinâmica. Embora o Porsche 911 cresça consideravelmente, torna-se mais leve e mais ágil. Equipado pela primeira vez com uma transmissão de dupla embraiagem com sete velocidades e um eixo traseiro direcional, o 911 GT3 reduz significativamente os tempos por volta dos seus antecessores. Isto também se reflete na aceleração mais rápida (0-100 km/h: 3,5 seg.) e no aumento da velocidade máxima (315 km/h). O motor aspirado de 3,8 litros completamente novo, que, pela primeira vez, já não se baseia no lendário motor Mezger, tem uma potência de 350 kW (450 cv).

Com a atualização do modelo da geração 991 (2017), o 911 GT3 recebe outro motor aspirado recentemente desenvolvido com uma cilindrada de 4,0 litros. A potência aumenta para 368 kW (500 cv). Embora o desempenho de condução tenha melhorado moderadamente (0-100 km/h: 3,4 seg.; Vmax: 318 km/h), a Porsche introduz uma alteração importante: com o pacote Touring, disponível pela primeira vez, o purista 911 GT3 ganha qualidades completamente novas enquanto automóvel de puro prazer adequado para utilização diária. Nesta configuração, dispensa a asa traseira que define o modelo. Além disso, em resposta à procura popular dos clientes, existe uma caixa de velocidades desportiva GT manual que intensifica a ligação entre o veículo e o condutor.

Com a mudança de modelo para a geração 992, a Porsche concentrou-se mais uma vez na melhoria do comportamento em circuitos de corrida. O 911 GT3 adota uma série de

aperfeiçoamentos técnicos do modelo desportivo 911 RSR. Estes incluem a barra do eixo dianteiro com braço transversal duplo, uma asa traseira de pescoço de cisne ajustável em quatro posições, um difusor traseiro aerodinamicamente otimizado e um difusor dianteiro ajustável. A potência aumenta para 375 kW (510 cv). Resultado: pela primeira vez, o 911 GT3 dá uma volta completa ao exigente circuito de Nürburgring-Nordschleife em menos de sete minutos.

Com a mudança para a geração 992.2 (2024), a Porsche diferencia ainda mais as variantes do 911 GT3. Pela primeira vez, um sistema de bancos traseiros e um pacote de peso reduzido estão disponíveis para o 911 GT3 com o pacote Touring. O 911 GT3 pode ser equipado opcionalmente com o pacote Weissach. Ambos os modelos estão equipados com medidas aerodinâmicas de série, anteriormente reservadas ao 911 GT3 RS. O 911 GT3 continua assim a busca do equilíbrio ideal entre a competição e a vida quotidiana de uma forma inovadora e intensiva.



---

Exclusivo: cronógrafo 911 GT3 e 911 GT3 com pacote Touring

## O automóvel desportivo no pulso

O cronógrafo 911 GT3 ou 911 GT3 com pacote Touring é a imagem desportiva e elegante do automóvel desportivo para o pulso. Na Porsche, o desenvolvimento do automóvel desportivo e do relógio exclusivo correspondente ocorre sempre em simultâneo. Todos os relógios Porsche são produzidos na fábrica de relojoaria da Porsche em Solothurn, na Suíça, fundada em 2014.

A caixa do cronógrafo 911 GT3 ou do 911 GT3 com pacote Touring é feita de titânio ou de titânio com revestimento em carboneto de titânio preto, consoante a versão. A bracelete e as costuras decorativas são em pele genuína utilizada nos veículos Porsche na cor da configuração do veículo. O mostrador reflete o design do relógio Sport Chrono do painel de instrumentos do automóvel desportivo. Apresenta uma nova estrutura hexagonal e tem a cor do exterior do automóvel desportivo. Os ponteiros são realçados.

O cronógrafo 911 GT3 ou 911 GT3 com pacote Touring está reservado exclusivamente aos proprietários dos novos 911 GT3 ou 911 GT3 com pacote Touring. Ambas as variantes são impulsionadas pelo calibre Porsche Design WERK 01.200 com certificação COSC e por um rotor 911 GT3, ou o rotor 911 GT3 Weissach nos modelos com o pacote Weissach. Assemelha-se, ao pormenor, às jantes do veículo, até à tampa do rotor com a inscrição GT3 ou o escudo da Porsche bicolor.

O cronógrafo 911 GT3 ou 911 GT3 com pacote Touring pode ser personalizado de forma ainda mais individualizada através de uma gravação. Por exemplo, o número de identificação do veículo (VIN) é uma gravação popular.