

*GT3*

## A terceira dimensão

Os engenheiros da Porsche aplicaram no 911 GT3 toda a experiência adquirida em corridas. O resultado é um carro totalmente novo, mas com o mesmo espírito dos melhores Porsche do passado.

Texto: Claus-Peter Becker



Você está sentado ao volante do novo Porsche GT3. Painel, bancos e comandos são os que se deve esperar de um Porsche de última geração. Mas basta virar a chave da ignição para que seja despertado um sentimento familiar. O motor traseiro produz sons familiares. Não há dúvida: é o mesmo uivo inconfundível que caracterizava o clássico Porsche Carrera 2.7 RS.

Mesmo em ponto morto, o ronco do motor de 6 cilindros (opostos horizontalmente) deixa claro que este é um produto vindo diretamente (ou quase) das corridas. Esse organismo metálico traz em seus genes nada menos que 16 vitórias em Le Mans,

ainda que possua desenho e configurações completamente novos. Esse motor é também a base para uma nova geração de motores para corridas e carros de rua. E está fazendo sua estréia no Porsche 911 GT3.

Uma consulta à ficha técnica revela números impressionantes. São 6 cilindros contrapostos dispostos horizontalmente, cada um com 100 mm de diâmetro e 76,4 mm de curso. A cilindrada é de 3,6 litros e a potência é de 360 cv a 7.200 rpm. Isso significa uma potência específica (número de cv dividido pela capacidade volumétrica) de 100 cavalos por litro. Torque também é algo presente em

abundância: 37,7 kgfm com o pé no fundo do acelerador e a 5.000 rpm. Não é para menos: afinal, o 911 GT3 é, na verdade, um carro que nasceu de um modelo de corridas (veja box "Especial para correr").

As virtudes da mecânica do 911 GT3 são óbvias no momento em que você pisa no acelerador. A força do motor é transformada em propulsão com veemência, rapidamente sentida à medida em que se muda de marcha. Entre 6.000 rpm e 7.000 rpm, fica muito fácil imaginar que se está em Le Mans por alguns minutos: o carro vai de 0 a 100 km/h em 4,8 segundos.



O câmbio manual de 6 marchas é superdimensionado. Não se intimida nem mesmo ante a força dos 61,1 kgfm de toque de um Porsche GT2 turbocomprimido de corrida. Não é necessário dizer esse câmbio é facilmente operado, mesmo tendo mais virtudes do que qualquer motorista comum poderia apreciar. Por exemplo: todas as relações de marcha podem ser alteradas, permitindo aos pilotos de corrida ajustarem a transmissão para casos específicos. A estrada deve ser longa para tornar possível aproveitar todas as seis marchas – isso vale também para as *autobahn*, as famosas auto-estradas alemãs nas quais não existe limite de velocidade. A velocidade máxima, por sinal, é um mágico 302 km/h.

O GT3 é completamente livre de instabilidade mesmo em alta velocidade. O spoiler frontal especial com um lábio flexível no topo elimina o levantamento da frente. Na traseira, a asa gerencia a pressão aerodinâmica conforme a velocidade aumenta. A aerodinâmica é excelente, assegurando a estabilidade do carro mesmo acima de 200 km/h.

Os bancos de couro permitem ao motorista e ao passageiro uma sensação como a de “vestir” o carro. Não surpreende o fato de os 911 terem um misto de tenacidade e calma. Na primeira curva, o GT3 dá a

impressão de ser mais estreito do que a luxuosa série Carrera. A versão esportiva reage de maneira mais espontânea. A agilidade desse veículo não se deve apenas à pequena diferença de peso entre o Carrera e o GT2, mas principalmente ao chassi dimensionado para corridas. A boa estabilidade também se deve a molas e amortecedores mais duros e estabilizadores mais fortes.

Como resultado dessa preocupação com a aerodinâmica e a estabilidade, o GT3 obedece aos comandos do volante como se lesse os pensamentos do motorista. Ele tem uma ligeira tendência a sair de frente nos cantos das curvas. O GT3 não freia tão forte quanto o Carrera. Pilotos experientes estão aptos a fazer curvas em alta velocidade, mas motoristas menos hábeis devem ter consciência do grau de risco. O Carrera 4 tem o PSM (Gerenciador de Estabilidade Porsche), mas o GT3 não. Estabilizadores ajustáveis podem ser alterados a gosto do piloto. Os carros são entregues com ajustes médios.

Apesar de o chassi ter sido desenhado com a dinâmica das corridas em mente, os engenheiros quiseram prover a versão de rua do GT3 com um certo conforto para enfrentar as ondulações e buracos existentes nas estradas deste mundo. Para isso, contribuem bastante os



## ESPECIAL PARA CORRER

Por Luiz Alberto Pandini

O Porsche 911 GT3 subverteu a ordem natural das coisas: ele é um carro de rua derivado de um modelo construído para corridas, denominado 911 GT3 RS. O carro que o motorista comum pode comprar nas concessionárias é uma versão mais “mansa” (e confortável) do GT3 RS.

O RS é encomendado diretamente à divisão Motorsport da Porsche. Receberá então um carro pronto para correr, já equipado com arcos de segurança (santantônio), câmbio com relações de marchas diferentes, suspensão mais baixa e outras especificações de corrida. A carroceria tem o mesmo estilo, mas muitos componentes (portas, paralamas dianteiros e traseiros, asa traseira, abas dos paralamas traseiros) são feitos em fibra de carbono para aliviar peso.

Além dos componentes mais leves, o GT3 RS não tem equipamentos desnecessários em um carro de corrida como revestimentos internos, ar condicionado, sistema de ventilação e outros. Com isso, o peso cai de 1.630 kg para

cerca de 1.200 kg. O motor, calibrado especialmente para corridas, passa a desenvolver até 420 cv (contra 360 cv do GT3 “normal”) – mais da metade da potência de um bom motor de Fórmula 1. E tudo isso sem comprometer a resistência do carro.

Na Mil Milhas Brasileiras (reportagem nesta edição), o Porsche 911 GT3 RS da Stuttgart Motorsport correu com as configurações de fábrica. Só foram necessários ajustes na tensão das molas, pressão dos amortecedores e barras estabilizadoras – tudo isso em função do piso ondulado de Interlagos – e na relação de marchas (mais curtas para aproveitar melhor a aceleração nas muitas curvas de baixa velocidade do circuito paulistano). Além disso, o carro tinha macacos pneumáticos (para tornar mais rápidas as trocas de pneus), tanque especial com 100 litros de capacidade e um bocal de abastecimento rápido alojado no capô dianteiro. Não deu outra: depois de 12 horas de corrida, o GT3 venceu e mostrou que, além de veloz, é extremamente resistente.



ótimos bancos de couro. A propósito, os motoristas podem passar mais tempo nesses bancos do que no 911 Carrera porque o tanque de combustível do GT3 tem capacidade para 90 litros de gasolina. O espaço para aumentar o tanque foi tirado do estepe. No lugar deste, existe uma espécie de spray reparador. Além de muito mais compacto, é uma solução bem mais prática para a (relativamente rara) eventualidade de um pneu furado.

As rodas são feitas em alumínio e possuem um novo desenho, com aros de 8 (dianteiras) e 10 (traseiras) polegadas de largura. As dimensões dos pneus são 225/40 ZR 18 para os dianteiros e 285/30 ZR 18 para os traseiros. O sistema de frenagem é poderoso. As pinças de freio possuem quatro pistões e os discos agora têm 330 mm de diâmetro. A usual experiência Porsche em corridas foi para o ABS do GT3. O resultado é poder de frenagem sem similar em outros carros.

O resultado de a Porsche ter transformado um carro de corrida em um esportivo de produção pode ser

mostrado claramente por um piloto experimentado como o ex-campeão mundial de rallye Walter Röhrl. Sozinho no carro, Röhrl demorou 7 minutos e 56 segundos para completar o circuito norte de Nürburgring – aquele com mais de 22 km de extensão. Esta é uma marca recorde: nenhum carro de produção normal havia antes

quebrado a marca dos 8 minutos para a volta no circuito.

Se alguém ainda procura uma razão para não adquirir um 911 GT3, há apenas uma coisa que pode ajudar: o 911 só tem disponível a versão de dois lugares. Mais do que um novo carro esportivo, o Porsche 911 GT3 é uma verdadeira obra de arte.



## JÓIA MECÂNICA

A Porsche utilizou no GT3 a mais atual e refinada tecnologia, fazendo um motor leve e capaz de resistir a todas as solicitações de um motor de corrida. A base do motor é um virabrequim cujo desenho corresponde à versão usada com sucesso nos motores de corrida. Este virabrequim gira mais rápido que qualquer outro da série 911 (o limite de rotações do motor é 7.600 rpm) e é feito em Aço forjado. As bielas são forjadas em titânio, um material tão resistente quanto o melhor aço, mas com metade do peso.

O GT3 possui um cárter separado para o motor. A lubrificação é perfeita mesmo em altas velocidades – nessas condições, a força centrífuga pode fazer com que o líquido se desloque para somente um lado do cárter, prejudicando a circulação do óleo pelo motor e, conseqüentemente, a lubrificação em si. Ao todo, circulam pelo motor nada menos que 12,5 litros de óleo. Um trocador de calor da água e do óleo do motor mantém o lubrificante refrigerado.

As cabeças dos cilindros representam o maior desenvolvimento nessa área desde o Porsche 959. Feitas de liga leve, tiveram sua geometria ajustada para corresponder ao considerável diâmetro dos cilindros do 911 GT3. As válvulas são acionadas por tuchos com compensação hidráulica e foram generosamente dimensionadas para se ajustar ao motor. A válvula de entrada tem tempo variável com regulagem hidráulica do comando de válvulas. Isso não só possibilita características de torque melhores em baixas e médias rotações como também reduz as emissões de poluentes. Os dois coletores de admissão são feitos de liga de alumínio. Suas dimensões facilitam a desobstrução interna e possibilitam menos esforço de aspiração. Entre os dois coletores de ar, um duto de ressonância tem uma válvula que fecha em baixas rotações e abre acima de 5.000 rpm. Isso melhora o enchimento dos cilindros e, conseqüentemente, o torque.

## Ficha Técnica

**Motor:** Traseiro, 6 cilindros opostos horizontalmente, refrigerado a água, quatro válvulas com comando no cabeçote, válvulas com tempo variável, quatro válvulas por cilindro operadas por tuchos com compensação de abertura hidráulica, dois catalisadores, injeção e ignição eletrônicas, lubrificação por cárter seco (12,5 litros). Cilindrada: 3.600 cm<sup>3</sup>. Diâmetro e curso dos pistões: 100 mm x 76,4 mm. Potência: 360 cv a 7.200 rpm. Torque máximo: de 37,7 kgfm a 5.000 rpm. Potência específica: 100 cv por litro.

**Transmissão:** Seis marchas mais ré. Tração traseira.

Relações de marcha

1ª marcha	3,82	2ª marcha	2,15
3ª marcha	1,56	4ª marcha	1,21
5ª marcha	0,97	6ª marcha	0,82
Ré	2,86		
Relação do diferencial	3,44		

**Suspensão:** McPherson no eixo dianteiro com estruturas laterais e controle longitudinal dos braços, suspensão traseira multiponto, amortecedores a gás e estabilizadores ajustáveis na frente e na traseira. Pinças de freio com quatro pistões na frente e na traseira, discos internos ventilados de 330 mm na frente e traseira, sistema ABS.

**Pneus:** Dianteiros: 225/40 ZR 18 com aros 8 X 18  
Traseiros: 285/30 ZR 18 com aros 10 X 18

**Carroceria:** Duas portas, dois lugares.

**Dimensões e pesos:** Peso total: 1.630 kg  
Comprimento: 4,43 m.  
Largura: 1,76 m. Altura: 1,27 m.  
Distância entre-eixos: 2,35 m.

**Performance:** 0-100 km/h 4,8 segundos  
0-160 km/h 10,2 segundos  
0-200 km/h 15,8 segundos

**Velocidade máxima:** 302 km/h

