

911 GT 2

Car News

Feito para correr

Como melhorar ainda mais o desempenho de um Porsche 911 Turbo? A resposta foi dada com o lançamento do 911 GT2, o mais potente Porsche já construído para andar nas ruas. Um carro para quem quer emoções realmente fortes.

Texto: Luiz Alberto Pandini





O recado do novo Porsche 911 GT2 é honesto e claro: ele criará novos padrões de potência e desempenho na atual geração de carros superesportivos. Se você não acredita, então veja: 456 cv e 63,2 kgfm de torque – para um modelo que pesa apenas 1.440 kg. Ou seja: o Porsche 911 GT2 é um esportivo altamente qualificado para brilhar nas ruas e nas pistas.

Estes números mostram que o 911 GT2 é o mais potente Porsche construído pela fábrica para uso em vias públicas. Mesmo o Porsche 959, que definiu os limites do que era tecnicamente possível nos anos 80, teria que dar passagem a seu "primo mais novo" na última faixa da esquerda das *autobahnen*, as auto-estradas alemãs. O 911 GT2 acelera de 0 a 100 km/h em 4s1 e atinge 315 km/h de velocidade final. Nenhum de seus concorrentes é capaz de atingir marcas como essas.

O novo GT2 é o que existe de mais avançado em automóvel do tipo GT (grã-turismo). Os técnicos da Porsche o definem como "um carro esporte de alto desempenho com um comportamento fora do comum". De fato, a dirigibilidade do GT2 impressiona – assim como os desafios vencidos pelos engenheiros responsáveis pelo desenvolvimento do projeto. O peso, por exemplo, deveria ser o mais baixo possível. Isso levou os técnicos a descartar a possibilidade de usar no GT2 o sistema de tração total presente no Porsche 911 Turbo: o GT2, assim, teria apenas tração traseira.

Tal decisão levou ao desafio de conciliar o substancial aumento de potência e torque (em ambos os casos, de cerca de 10%) às rodas traseiras sem prejudicar a tração e a estabilidade. A solução para este problema veio da enorme experiência acumulada nas corridas, em que aliar da melhor maneira dirigibilidade e potência é um trabalho bastante comum. Também ajudou o fato de o carro ter motor traseiro – o que traz efeitos bastante benéficos advindos da tração traseira.

Conciliar necessidades antagônicas foi uma constante durante o desenvolvimento do 911 GT2. O produto final, porém, resultou em um



O posicionamento da asa (e consequentemente a sustentação negativa conseguida na suspensão traseira) são variáveis. O ângulo da asa pode ser ajustado entre 1 e 6 graus. Mas qualquer modificação feita por leigos é altamente desaconselhável. Os técnicos da Porsche recomendam que a regulagem da asa seja feita apenas para competição, e ainda assim acompanhada de ajustes apropriados na suspensão. Para andar em vias públicas (mesmo as *autobahnen*, onde não existem limites de velocidade), nenhuma mudança deve ser feita.

O interior do GT2 teve seu foco inteiramente renovado. Sim, estão lá o ar-condicionado e o sistema de som (ambos de série) e outros equipamentos que podem ser encontrados

carro tão bem balanceado que a fábrica decidiu vendê-lo sem controle eletrônico de tração e sem PSM (Porsche Stability Management, Gerenciamento Porsche de Estabilidade, apresentado na Clubnews nº 2). O que, para o restrito grupo de compradores potenciais do GT2, é um atrativo a mais.

O design elegante da linha 911 permanece no GT2. Apenas pequenas modificações foram necessárias. Somente um profundo conhecedor poderia notar, logo à primeira vista, as aletas de ar mais largas na cobertura inferior traseira. O pacote aerodinâmico (asas, aletas e outros acessórios), além de influir no desempenho e na estabilidade, compõe harmoniosamente as linhas da carroceria.

Um redirecionamento da corrente de ar faz com que a frente fique mais sensível à pressão aerodinâmica de cima para baixo. Isso foi conseguido inclinando o radiador central para a frente e criando espaço para um duto dentro do qual o ar flui para uma zona de vácuo parcial. Além da refrigeração mais eficiente, isto também cria uma ligeira pressão benéfica na suspensão dianteira, melhorando as propriedades de dirigibilidade e frenagem.

Na traseira, houve duas preocupações: obter máxima eficiência aerodinâmica e otimizar a refrigeração do motor. O aerofólio cumpre as duas funções e, sob ele, há também uma grande entrada de ar para o motor. Além de criar efeito aerodinâmico, melhora o fluxo de ar para o motor. Os suportes da asa são abertos na

frente: eles conduzem ar para uma zona de pressão e então para o interior do motor.



em todos os 911. Não, não são fornecidas alternativas para tapetes, acabamentos e revestimentos de couro: a única cor disponível é preto.

Basta abrir a porta para perceber que se está entrando em um Porsche completamente diferente. Os bancos esportivos de couro garantem apoio lateral e, apenas secundariamente, o grau de conforto indispensável para longas distâncias. Não há grandes ajustes, simplesmente porque nada é necessário para conseguir uma posição perfeita de dirigir. O ângulo do encosto é fixo e garante uma posição ereta e apropriada para o motorista. Estranho? Não. A filosofia é que, se você não se encaixa nessa posição, o GT2 não é para você. Na traseira, ao contrário do que acontece em outros 911, o espaço não foi feito para ser ocupado por passageiros. Ou seja, não há bancos. O espaço disponível deve ser usado para bagagem.

O redesenhado porta-malas dianteiro tem espaço para 110 litros de bagagem – mais do que no menos potente 911 Turbo e o suficiente para uma viagem de final de semana. O tanque de combustível tem capacidade para 89 litros. Não há estepe. Para a eventualidade de um pneu furado, há um kit de vedação de furos e uma pequena bomba de ar automática. Juntos, eles pesam 1,2 kg e solucionam perfeitamente qualquer problema. Apenas não se deve usar o produto e guiar o carro em seus limites. O ideal é chegar a um local seguro, fazer os devidos reparos no pneu (ou mesmo substituí-lo) e só então voltar a aproveitar todo o desempenho.

Para aqueles que planejam utilizar o GT2 como um segundo Porsche para situações mais exigentes, há uma versão "club sport". Nela, o habitáculo é transformado devido à adição de santantônio e barras de proteção, extintor de incêndio e bancos revestidos de tecido à prova de fogo em vez de couro. Dois jogos de cintos de segurança são fornecidos: um par de cintos automáticos de três pontos para uso em vias públicas e um único cinto fixo de 6 pontos para o piloto em pista de corrida.

O 911 GT2 sai da linha de montagem sendo capaz de fazer uma confortável viagem ou de se impor em uma pista de corridas. A suspensão tem os atributos típicos para uso esportivo e diversos ajustes são possíveis. Os amortecedores pressurizados e as molas podem ser regulados em altura e tensão inicial.

As suspensões podem ser modificadas de maneira a obter ângulo de câmbor e dimensões de bitola a gosto do cliente. Também é possível alterar a inclinação dos amortecedores e o câmbor das rodas dianteiras de maneira a permitir pneus de corrida. A dureza das barras estabilizadoras (dianteira e traseira) é ajustável. Esta gama de ajustes faz o Porsche 911 GT2 ser um dos raros modelos de produção seriada que podem ser regulados tanto para simplesmente aumentar o prazer de dirigir quanto para melhorar o rendimento nas pistas de corrida.

Pneus de dimensões impressionantes, feitos especialmente para o GT2 pela Michelin, asseguram tração excelente sob quaisquer condições. Os dianteiros são 235/40 R 18 em rodas de 8,5 x 18 pol, enquanto os traseiros são 315/30 R 18 em rodas 12 x 18 pol.





O sistema de freios do novo GT2 proporciona maior desaceleração do que já foi visto em qualquer outro Porsche de produção. É o primeiro carro de produção a dispor de freios a disco de cerâmica (PCCB, mostrado na Clubnews nº 4) nas quatro rodas como equipamento de série. Os discos ventilados têm 350 mm de diâmetro, as pinças dianteiras possuem 6 pistões e as traseiras, quatro. A instalação de ABS foi uma das poucas concessões dos engenheiros da Porsche aos sistemas eletrônicos de ajuda ao motorista.

A história de 25 anos de motores turbo no Porsche 911 atingiu um novo

ponto alto no 911 GT2. Desde as primeiras séries produzidas, em 1975, a potência evoluiu de 222 cv para 456 cv. Uma coisa, porém, não mudou: o pico de potência sempre foi atingido a uma rotação relativamente baixa (5.700 rpm, no caso do novo GT2). O aperfeiçoamento contínuo do produto também atingiu o torque: de 35,6 kgfm para 63,2 kgfm. E o torque máximo no novo carro é entregue a apenas 3.500 rpm. A tecnologia beneficiou também a economia de combustível. A média de consumo nos primeiros turbos ficava em cerca de 5 km/l. Hoje, esse valor chega próximo dos 12 km/l em um motor com quase o dobro de potência.

O motor turbo pertence a uma família de elite em seu projeto, que os engenheiros dotaram de algumas características especiais. Uma delas é uma caixa de mancais do virabrequim separado, cuja construção robusta proporciona sólida fundação e é perfeita para corridas. Alojada nesta base de alumínio fundido estão duas bancadas de cilindros feitas no mesmo material. Os pistões são cobertos com Nicasil, uma liga feita em níquel, cádmio e silício cuja resistência aumenta sobremaneira a vida útil do conjunto. Os cabeçotes também são feitos nessa liga.

O motor turbo tem lubrificação por



cárter seco com tecnologia derivada das corridas. E a refrigeração, como em todos os outros Porsche de configuração boxer, é a mesma usada nos carros de F 1. A água para a refrigeração flui transversalmente pelos blocos e cabeçotes dos cilindros. A performance do 911 GT2 é garantida por dois grandes turbo-compressores (pressão máxima de 1 bar) com resfriadores de ar acoplados. O câmbio é manual com 6 marchas.

Todas essas características tornam extremamente emocionante dominar o novo Porsche 911 GT2. Ele parece ter saído de um sonho coletivo de projetar um autêntico carro de corridas com equipamentos que o habilitassem para andar nas ruas. E a proposta satisfará plenamente a



quem deseja um automóvel assim. Bem de acordo com sua natureza, não disponibiliza transmissão automática.

Uma última (mas não menos importante) informação: a produção do 911 GT2 será limitada. Portanto, se você gostou, peça logo o seu. Do contrário, o risco de não sobrar nenhum será muito grande.



Ficha Técnica

Motor

6 cilindros boxer, refrigerado a água, 4 tempos, dois turbocompressores, dois catalisadores, duplo comando de válvulas no cabeçote com VarioCam Plus, 4 válvulas por cilindro, tuchos hidráulicos, gerenciamento digital do motor, lubrificação por cárter seco. Cilindrada: 3.600 cm³. Taxa de compressão: 9,4:1. Potência: 456 cv a 5.700 rpm. Torque: 63,2 kgfm a 3.500 rpm. Potência específica: 128,3 cv por litro.

Transmissão

Tração traseira, câmbio manual de 6 marchas, diferencial autobloqueante com 40% de força de bloqueio durante a aceleração e 60% durante a desaceleração. Relação de marchas: 1^a, 3,82; 2^a, 2,05; 3^a, 1,41; 4^a, 1,12; 5^a, 0,92; 6^a, 0,75; ré, 2,86. Relação do diferencial: 3,44.

Suspensão

Dianteira: independente McPherson, braço de controle nas estruturas laterais biarticulado, mola helicoidal, amortecedor pressurizado, barra estabilizadora com ajuste de torção, ajuste de altura do chassi e câmbor das rodas.

Traseira: Independente com cinco braços de suspensão em cada lado, mola helicoidal, amortecedor pressurizado, barra estabilizadora com ajuste de torção, ajuste de altura do chassi e câmbor das rodas.

Freios

Sistema PCCB (Porsche Ceramic Composite Brakes) de duplo circuito, servofreio a vácuo, pinças dianteiras com 6 pistões e traseiras com 4 pistões, discos de freio em

cerâmica ventilados com 350 mm de diâmetro na dianteira e na traseira, sistema ABS 5.

Rodas e pneus

Dianteiros: 8,5 J x 18, pneus 235/40 R 18
Traseiros: 12 J x 18, pneus 315/30 R 18

Chassi

Cupê duas portas, em aço, comprimento 4,446 m, largura 1,830 m, altura 1,275 m, entreeixos 2,355 m, bitola dianteira 1,485 m, bitola traseira 1,520 m, peso 1.440 kg, capacidade do porta-malas 110 litros, tanque de combustível 89 litros.

Aceleração

0-100 km/h: 4,1 segundos
0-160 km/h: 8,5 segundos
0-200 km/h: 12,9 segundos
Velocidade máxima: 315 km/h

