

911 Turbo Cabriolet



Verão em alta velocidade

A potência do motor turbo, a elegância da carroceria conversível e a tradição do Porsche 911: o Turbo Cabriolet é resultado de uma combinação sedutora.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress

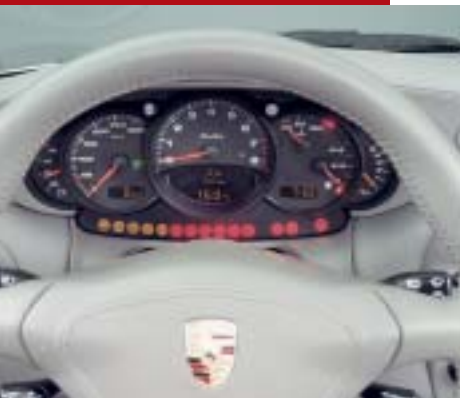


O Porsche 911 Turbo Cabriolet está de volta. Fabricado pela primeira vez entre 1987 e 1989, ele saiu de produção quando a linha 911 passou pelas alterações previstas no projeto "964". É um dos carros esporte mais fascinantes do mundo, no mínimo por juntar três predicados muito atraentes: a tradição do Porsche 911, a potência do motor turbo e o romantismo e elegância inspirados pela carroceria com capota aberta.

Pode-se resumir em poucos números a evolução técnica da linha 911 durante os 14 anos em que o Porsche 911 Turbo Cabriolet ficou fora do mercado. Os carros produzidos no final da década de 1980 tinham motor de 3,3 litros refrigerado a água, que oferecia 300 cv de potência e permitia chegar a 260 km/h. Um desempenho excepcional na época e altamente respeitável mesmo passados 15 anos, mas que

perde um pouco de seu impacto quando comparado ao 911 Turbo Cabriolet que chega às ruas como modelo 2004. O atual motor de 3,6 litros refrigerado a água desenvolve 420 cv e permite chegar a 305 km/h.

O 911 Turbo Cabriolet tem os mesmos detalhes estilísticos que diferenciam o Turbo Coupé das demais versões com carroceria fechada. Os pára-lamas são 60 mm mais largos e



as entradas de ar dianteiras são maiores (para enviar ar fresco não apenas para os radiadores, mas também para os freios). As aberturas localizadas nos pára-lamas traseiros para refrigerar os intercoolers, logo atrás das portas, também estão presentes no Cabriolet. Outra característica é a asa traseira retrátil, que reduz as forças de sustentação no eixo traseiro. Essa asa, mais o spoiler dianteiro maior, assegura a aerodinâmica necessária a um carro esporte deste calibre.

Como em todo Porsche 911 conversível, dois “santoantônios” (barras de proteção em caso de capotamento) protegem os ocupantes do carro. Escondidas discretamente atrás dos assentos traseiros, as barras se erguem em frações de segundo, tão logo um sensor de balanço determine que o carro pode capotar. O motorista pode abaixar ou levantar a capota de lona em apenas 20 segundos — basta apertar uma tecla no painel. Isso pode ser feito com o carro em movimento, até a velocidade de 50 km/h. A vigia traseira é de vidro e tem dispositivo antiembaçante.

O 911 Turbo Cabriolet segue os mais altos padrões de segurança e conforto, como acontece com toda a linha Porsche. A célula da carroceria baseia-se na estrutura do Coupé, mas com reforços especiais que compensam a ausência da capota fixa. Reforços laterais também são aplicados e a estrutura usa aço com especificação DP-600, ultra-resistente, sendo a mais rígida entre os Porsche 911 com carroceria aberta.

O motor do Turbo Cabriolet é o mesmo da versão Coupé — o conhecido boxer de 3,6 litros e 6 cilindros contrapostos horizontalmente, descendente direto dos Porsche de corrida, que proporciona 420 cv de potência a 6.000 rpm e torque de 57,1 kgfm na faixa de 2.700 a 4.600 rpm. Os dois turbocompressores funcionam parale-

lamente, com o ar sendo aspirado por um único filtro. Em seguida, os turbos comprimem o fluxo de ar para só então dirigir esse fluxo para os intercoolers — são dois, localizados atrás das rodas traseiras. Após esse processo, os dois fluxos de ar se juntam novamente, e esse fluxo único é que vai passar pela borboleta do acelerador, operada eletronicamente.

Com a capota levantada, os valores de desempenho praticamente não tiveram alterações em relação ao Turbo coupê: aceleração de 0 a 100 km/h em 4s3 (na versão Coupé, 4s2) e velocidade máxima de 305 km/h. Esses dados referem-se à versão equipada com câmbio manual de 6 marchas. Opcionalmente, o 911 Turbo Cabriolet pode ser equipado com o câmbio Tiptronic S com 5 marchas, que permite opção de troca automática ou manual, esta feita por meio de duas teclas no volante.

As demais especificações mecânicas também são idênticas às do Coupé. A tração é distribuída pelas quatro rodas. Em condições normais (por exemplo, piso asfaltado e seco), o sistema entrega 5% da tração nas rodas dianteiras e 95% nas traseiras. Quando as condições de aderência pioram (superfície molhada ou escorregadia), o sistema pode deslocar até 40% da potência do motor para as rodas dianteiras, a fim de proporcionar a melhor aderência em qualquer condição de dirigibilidade.

A segurança ativa é auxiliada pelo sistema PSM (Porsche Stability Management, ou Gerenciamento de Estabilidade Porsche), equipamento de série nesta versão. O PSM “lê” a trajetória e estabiliza o carro tanto longitudinalmente quanto lateralmente, intervindo eletronicamente no gerenciamento do sistema de freios sempre que limites extremos são atingidos. O sistema PCCB (freios com discos em cerâmica) está disponível como opcional. ▀



Ficha Técnica

Carroceria: conversível, 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 + 2 lugares

Aerodinâmica: coeficiente aerodinâmico: $C_x = 0,31$

Motor: traseiro, 6 cilindros horizontais opostos com carcaça e cabeçotes em alumínio, refrigerado a água, lubrificação por cárter seco, capacidade de óleo na troca 8,5 litros, duplo comando de válvulas por cabeçote, 4 válvulas por cilindro, tempos de abertura e fechamento de válvulas variáveis e controle do levantamento de válvulas (VarioCam Plus), compensação hidráulica da folga de válvulas, dois turbocompressores, dois resfriadores de ar (intercoolers), sistema de escapamento com dois elementos, cada um com catalisador trifásico, dois sensores de oxigênio com controle individual, sistema de diagnóstico de bordo, capacidade para 7,8 litros de óleo, gerenciamento eletrônico digital de ignição e injeção de combustível ME 7.8 com ignição direta (6 bobinas), injeção multiponto seqüencial, comando elétrico de acelerador (E-Gas)

Dímetro dos cilindros: 100 mm
Curso dos pistões: 76,4 mm
Cilindrada: 3.600 cm³
Taxa de compressão: 9,4:1
Potência máxima: 420 cv a 6.000 rpm
Torque máximo: 57,1 kgfm, de 2.700 a 4.600 rpm

Potência específica: 116,7 cv/litro
Gerenciamento: Motronic ME 7.8, controle de detonação

Corte de rotação: 6.750 rpm
Combustível requerido: gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON

Sistema elétrico: 12 V, alternador trifásico de 1.680 W, bateria de 80 Ah/340 A

Transmissão: motor e transmissão acoplados, árvore de transmissão bipartida para acionamento permanente das quatro rodas com distribuição de força entre as rodas ajustável conforme necessidade. Acionamento direto das rodas traseiras, força transmitida para o eixo dianteiro por meio de acoplamento viscoso

	Manual	Tiptronic S
1ª marcha	3,82	3,59
2ª marcha	2,05	2,19
3ª marcha	1,41	1,41
4ª marcha	1,12	1,00
5ª marcha	0,92	0,83
6ª marcha	0,75	-
Ré	2,86	1,93
Diferencial	3,44	2,89

Dímetro da embreagem 240 mm (volante de duas massas); dímetro do conversor de torque 270 mm, relação de conversão na arrancada 1,9:1, rotação de estol ao freio 2.600 rpm, controle dinâmico da suspensão e auxílio de tração pelo PSM (Gerenciamento de Estabilidade Porsche) com controle dinâmico longitudinal e lateral por meio de intervenção automática no gerenciamento do motor e no sistema de freio

Chassi e suspensão:

- Suspensão dianteira independente McPherson (otimizada pela Porsche), braços transversal e longitudinal, mola helicoidal cônica e amortecedor pressurizado.
- Suspensão traseira multibraço (5 pontos), mola helicoidal cilíndrica e amortecedor pressurizado concêntrico

Freios: duplo circuito hidráulico dianteiro-traseiro, pinça de alumínio monobloco de quatro pistões em cada roda, discos ventilados e perfurados na frente e atrás, ABS, servofreio a vácuo

Rodas e pneus:

dianteiros	8 x 18 pol	225/40 R 18
traseiros	11 x 18 pol	295/30 R 18

Peso: em ordem de marcha

Manual	1.660 kg
Tiptronic S	1.700 kg

Máximo permissível:	Manual	1.980 kg
	Tiptronic S	2.020 kg

Dimensões:

Comprimento	4.435 mm
Largura	1.830 mm
Altura	1.295 mm
Dist. entre eixos	2.350 mm

Bitola: Dianteira	1.472 mm
Traseira	1.528 mm

Capacidade do porta-malas (VDA)	100 litros
Tanque de combustível	64 litros

Desempenho

Velocidade máx.:	Manual	Tiptronic S
	305 km/h	298 km/h

Aceleração (s):	Manual	Tiptronic S
0-100 km/h	4,3	4,9
0-160 km/h	9,5	10,7
0-200 km/h	14,8	16,6
0-1.000 m	22,7	23,5

Consumo de combustível (Norma UE, km/l)

	médio	cidade	estrada
Manual	7,7	5,3	10,8
Tiptronic S	7,1	4,6	10,4