



O vencedor renovado

Criado pela Porsche para disputar as provas de longa duração, o vitorioso 911 GT3 RSR chega à sua segunda geração.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Kiko Barros e Porschepress

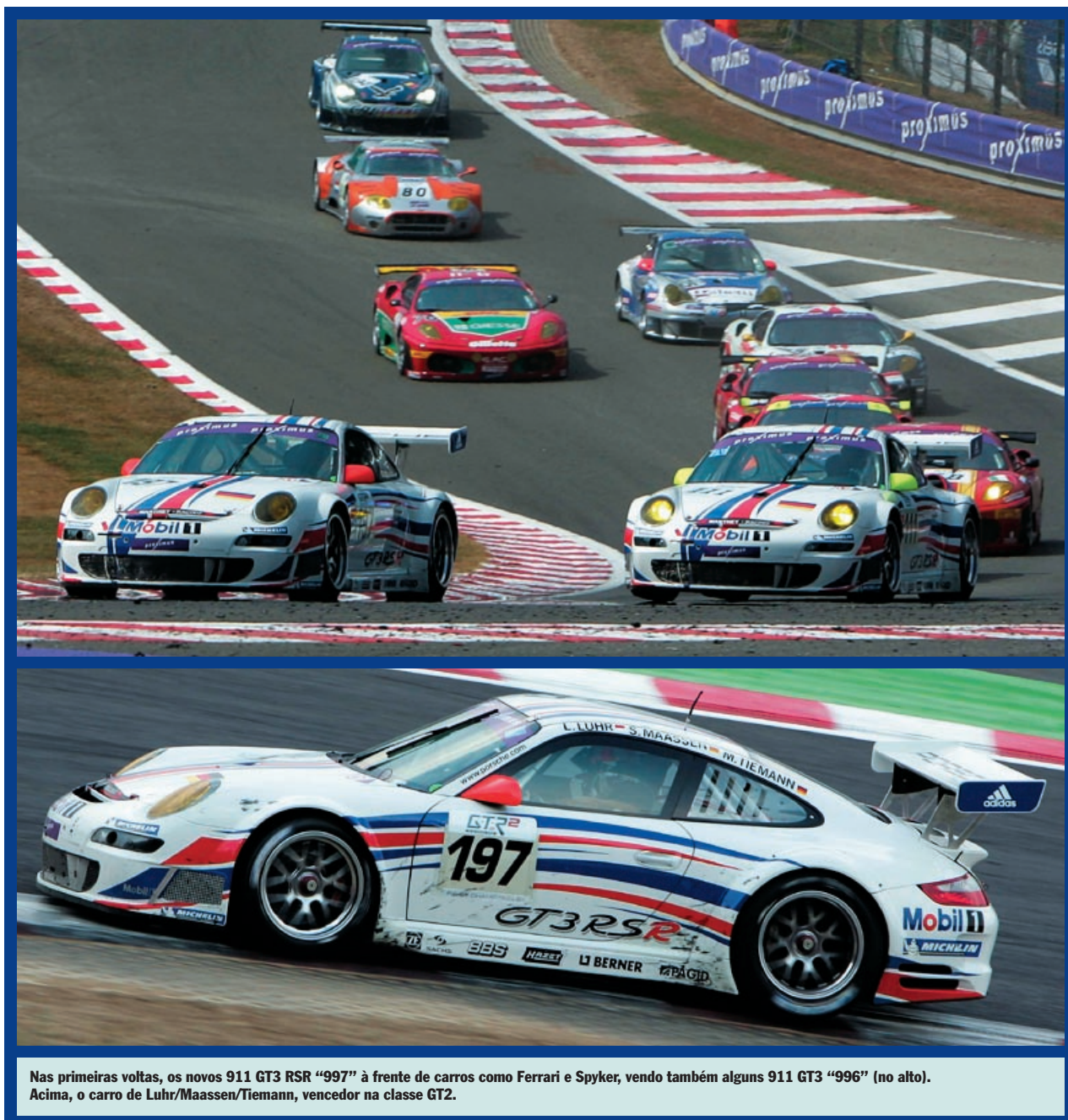


Em 1999, a linha Porsche 911 estava fazendo a transição da geração “993” para a “996” – isto é, da última com motores refrigerados a ar para a primeira com motores refrigerados a água. Dotar a linha 911 de motores com refrigeração líquida significava quebrar uma tradição de décadas – algo sempre complexo quando se fala de Porsche e, principalmente, de 911. Mas os planos já estavam traçados: como em outras eras, a melhor maneira de realçar a esportividade do novo 911 seria transformá-lo em um vencedor nas pistas.

Para isso, a casa de Stuttgart criou um novo mito: o GT3, sigla que passou a designar o supra-sumo de esportividade

quando se fala em Porsche 911 com motor aspirado. Legítimo sucessor dos lendários Carrera RS da década de 1970, o 911 GT3 ganhou versões específicas para provas de longa duração (denominadas R, RS e RSR) e transformou-se rapidamente na opção preferida pelas equipes que desejassem um carro rápido e resistente para provas da categoria GT. Vitórias na categoria tornaram-se uma constante na 24 Horas de Le Mans, e várias vezes o 911 GT3 derrotou esporte-protótipos e outros carros mais potentes para vencer na geral.

Em 2007, chega às pistas o Porsche 911 GT3 RSR da geração “997”. Desenvolvido sobre a base do 911 GT3 RS



Nas primeiras voltas, os novos 911 GT3 RSR “997” à frente de carros como Ferrari e Spyker, vendo também alguns 911 GT3 “996” (no alto). Acima, o carro de Luhr/Maassen/Tiemann, vencedor na classe GT2.

(veja Clubnews n. 25), o RSR será usado por várias equipes e deverá dar prosseguimento ao sucesso de seu antecessor. O primeiro teste – na verdade, uma verdadeira prova de fogo – aconteceu na 24 Horas de Spa-Francorchamps, na Bélgica. Dois carros foram inscritos em caráter experimental e logo nos treinos o piloto Lucas Luhr mostrou o potencial da nova máquina: conquistou o melhor tempo (2min21s420) da categoria GT2, destinada a carros grã-turismo pouco modificados. Luhr, alemão que corre representando Mônaco, correu com o carro número 197 em parceria com Sascha Maassen (alemão naturalizado belga) e mais um alemão naturalizado monegasco, Marcel Tiemann. O outro 911 GT3 RSR correu

com o número 111 e teve ao volante os alemães Marc Lieb e Timo Bernhard, mais o português Pedro Lamy.

Na corrida, os dois novos Porsche avançaram rapidamente para os dez primeiros lugares – uma façanha para um modelo totalmente novo, que corria pela primeira vez e se infiltrava entre os carros da categoria GT1, bem mais potentes de acordo com os regulamentos. Luhr/Maassen/Tiemann lideraram em sua categoria até metade da prova, quando o radiador foi danificado numa colisão com um fragmento de outro carro. A parada para reparos entregou a liderança ao carro de Lieb/Bernhard/Lamy, que manteve a posição até um aciden-



Dobradinha na classe GT2: mais uma estreia vitoriosa para a Porsche, desta vez com os GT3 RSR. Roland Kussmaul, da Porsche, acompanhou a prova.

te obrigar a uma parada nos boxes para troca do pára-choque dianteiro, do radiador e de outros componentes.

Três horas antes da bandeirada, Luhr/Maassen/Tiemann fizeram uma parada nos boxes para fazer pequenos reparos no eixo traseiro. Voltaram à pista e terminaram a prova em 14º lugar. Lieb/Bernhard/Lamy ocupavam o 10º lugar quando fizeram mais uma parada, desta vez para reparos na caixa de câmbio. Terminaram em 15º. Com estes resultados, os dois Porsche 911 GT3 RSR ficaram nos dois primeiros lugares da categoria GT2.

Para Helmut Kristen, chefe da Porsche Motorsport, a estreia dos GT3 RSR foi bastante promissora: “Terminar

entre os dez primeiros seria possível e fantástico para um carro novo. Mas depois de apenas quatro meses e meio de desenvolvimento escolhemos esta corrida para ver em que estágio estamos. Só em uma prova como a de Spa, com todas as incertezas que ela provoca e com a pressão de competidores à altura, poderíamos mostrar que o 911 GT3 RSR é realmente bom”.

Mais que o resultado, Kristen ficou satisfeito com o trabalho de desenvolvimento a ser feito com base nesta corrida: “Aprendemos muito sobre vários pequenos detalhes e estamos claramente no caminho certo. As equipes que comparem o GT3 RSR terão um carro excelente, com muitas possibilidades de conseguir bons resultados”, finaliza. ■