

Carrera GT



Performance Pura

Porsche Carrera GT:
um puro-sangue de competição feito para
ganhar nas pistas e nas ruas.

PorschePress

Um carro de corridas feito para andar nas estradas e proporcionar o máximo prazer de dirigir. O novo Porsche Carrera GT, apresentado no recente Salão de Paris, já desperta paixões e dá boas pistas sobre os próximos passos da Porsche nas pistas de corrida. Infelizmente, precisaremos esperar um pouco para sentir todas as suas qualidades: seu lançamento ao público está previsto somente para 2003. Não faz mal. Vamos nos consolar lembrando daquele velho ditado: "Uma das melhores coisas de uma festa é esperar por ela".

Certamente o Carrera GT passará

por mudanças antes de chegar às concessionárias. Nesse caso, ele repetirá o ocorrido com o primeiro Porsche, o 356/1 de 1948. Apresentado como protótipo, ele foi o "pai" do 356 que seria vendido ao público tempos depois e fez muito sucesso nas ruas e nas pistas. O Carrera GT deverá ter uma história parecida.

Parece claro que a intenção da Porsche é ter o Carrera GT como base de um superesportivo para disputar a 24 Horas de Le Mans e outras corridas de carros esporte. A intenção inicial de produzir apenas 500 unidades





(exatamente o mínimo exigido para ser homologado para Le Mans) é um dos mais fortes indícios disso. O outro é o fato de a Porsche ter desenvolvido para o Carrera GT um motor totalmente novo. Trata-se de um V10 aspirado com 5,5

litros e 558 cv de potência - como se sabe, a configuração V10 é hoje utilizada por todos os fabricantes de motores da Fórmula 1, devido ao compromisso entre peso e potência. Os cilindros são revestidos em nicasil (uma

liga metálica composta por níquel, cádmio e silício, também usada na F1) e as bielas são feitas em titânio. O câmbio tem 6 marchas e a embreagem é dimensionada para alto desempenho. Esse conjunto dá ao Carrera GT a possibilidade de chegar a 330 km/h e acelerar de 0 a 100 km/h em menos de 4 segundos (0 a 200 km/h em menos de 10 segundos). Um desempenho de campeão.

A concepção e a construção do Carrera GT foram baseadas na mais pura tecnologia de competição. A carroceria é feita em fibra de carbono, outro material usado nos carros de F1. Leve e rígida, a fibra de carbono proporciona ao Carrera GT um peso muito baixo: apenas 1.250 kg. (Uma curiosidade: sem pintura, o novo Porsche fica escuro



- e não prateado, como acontece com as carrocerias feitas em aço. Isso porque a fibra de carbono tem cor grafite, quase preto.) Outra inspiração vinda dos carros de corrida modernos é a suspensão traseira montada diretamente na caixa de câmbio.

O capítulo "aerodinâmica" revela o esmero na concepção do Carrera GT. Para os engenheiros responsáveis, não bastava que as linhas fossem bonitas e agressivas. As formas da carroceria deveriam influenciar favoravelmente o comportamento dinâmico, auxiliando tanto no desempenho quanto na estabilidade da máquina. Um exemplo disso é a asa traseira: harmoniosamente integrada ao design do carro, ela se levanta a partir dos 120 km/h, gerando mais carga aerodinâmica (e conseqüentemente maior estabilidade) à medida em que a velocidade aumenta. A frente lembra o legendário Porsche 718 RS Spyder dos anos 60, tendo faróis ovalados que se estendem para trás.

A mesma força que levanta a asa traseira faz também com que as rodas dianteiras sejam pressionadas para baixo. Dutos de ar especiais na seção frontal criam um fluxo de ar que força as rodas para baixo. Outro elemento aerodinâmico está integrado na parte de baixo do carro: os projetistas da Porsche criaram uma forração com um difusor traseiro que propicia efeito adicional de sucção. Todo o peso do

carro é concentrado na parte central, inclusive o motor e o tanque de combustível (com 90 litros de capacidade). O centro de gravidade é muito baixo - mais uma contribuição para a estabilidade do carro.

O conforto e o acabamento não foram esquecidos. Detalhes como o contorno dos elementos arredondados do painel, partes do console central e a bola do câmbio são em alumínio, o que dá uma aparência bastante moderna ao interior. Os bancos são em couro, com ajustes diversos (inclusive nos apoios laterais) para que os ocupantes encontrem a posição mais cômoda possível. Os controles do sistema de áudio e do ar condicionado são integrados ao console central, logo abaixo da alavanca de câmbio, tornando mais fácil o manejo. O volante tem acabamento em camurça de alta qualidade e o painel é completo, possuindo velocímetro, conta-giros e indicadores de temperatura do óleo, da água e pressão do óleo. Todos esses mostradores estão agrupados em um display digital com tela colorida e é possível programar o computador de bordo para fornecer as informações em um percurso ou circuito determinado - exatamente como acontece nos carros de corrida.

A segurança é garantida de diversas maneiras e por vários equipamentos. Os elementos de aço da estrutura são feitos de maneira a otimizar a absorção de impactos. Motorista e passageiro dispõem de airbags e do sistema POSIP (Porsche Side Impact Protection) de sidebags, desenvolvido especialmente para modelos conversíveis. Não poderiam faltar os freios com sistema ABS e o controle de tração.

O Porsche Carrera GT tem tudo para se transformar em um clássico dos tempos modernos. Para o motorista comum, estará reservado o prazer de guiar um carro feito com tecnologia de ponta e desempenho de veículo de competição, desfrutando nas boas estradas de muitas das sensações que um piloto pode ter em um autódromo. Vale a pena esperar até 2003 para pôr as mãos nesta máquina.





Ficha Técnica

Características gerais

Carro esporte aberto, motor central, dois lugares, chassi em fibra de carbono, airbags para motorista e passageiro, airbags laterais, porta-malas dianteiro, tanque de combustível atrás do banco do passageiro, asa traseira retrátil. Peso 1.250 kg.

Rodas e pneus

Rodas em liga leve com cubo rápido.

Dimensões dos pneus:

265/30 R19 (dianteiros)

335/30 R20 (traseiros)

Transmissão e câmbio

Tração nas rodas traseiras, câmbio manual de 6 marchas, cârter integrado à caixa de câmbio, controle de tração.

Suspensão

Braços dianteiros em duplo A, pinhão de cremalheira hidráulica, direção ajustável, braço traseiro em duplo A, unidade de molas/amortecedor operadas por push-rods, barra estabilizadora fixada na caixa de câmbio, molas espirais integradas com amortecedor a gás regulável.

Motor

Longitudinal, entre-eixos traseiro, V10 aspirado, 5.500 cm³, 4 válvulas por cilindro, cilindros revestidos de nicasil (liga de níquel, cádmio e silício), cârter integrado à caixa de câmbio. Potência: 558 cv @ 8.200 rpm.



Freios

Sistema ABS de circuito duplo, pinças de 8 pistões em monobloco de alumínio no eixo dianteiro, pinças de 4 pistões no eixo traseiro, Freios Porsche Combinado de Cerâmica (PCCB), discos de freio em material composto de cerâmica com ventilação forçada.

Dimensões e capacidades

Comprimento: 4,55 m

Largura: 1,91 m; Altura: 1,19 m

Distância entre-eixos: 2,70 m

Tanque de combustível: 90 litros

Desempenho

Velocidade máxima: acima de 330 km/h

Aceleração de 0 a 100 km/h: menos de 4 segundos

Aceleração de 0 a 200 km/h: menos de 10 segundos