



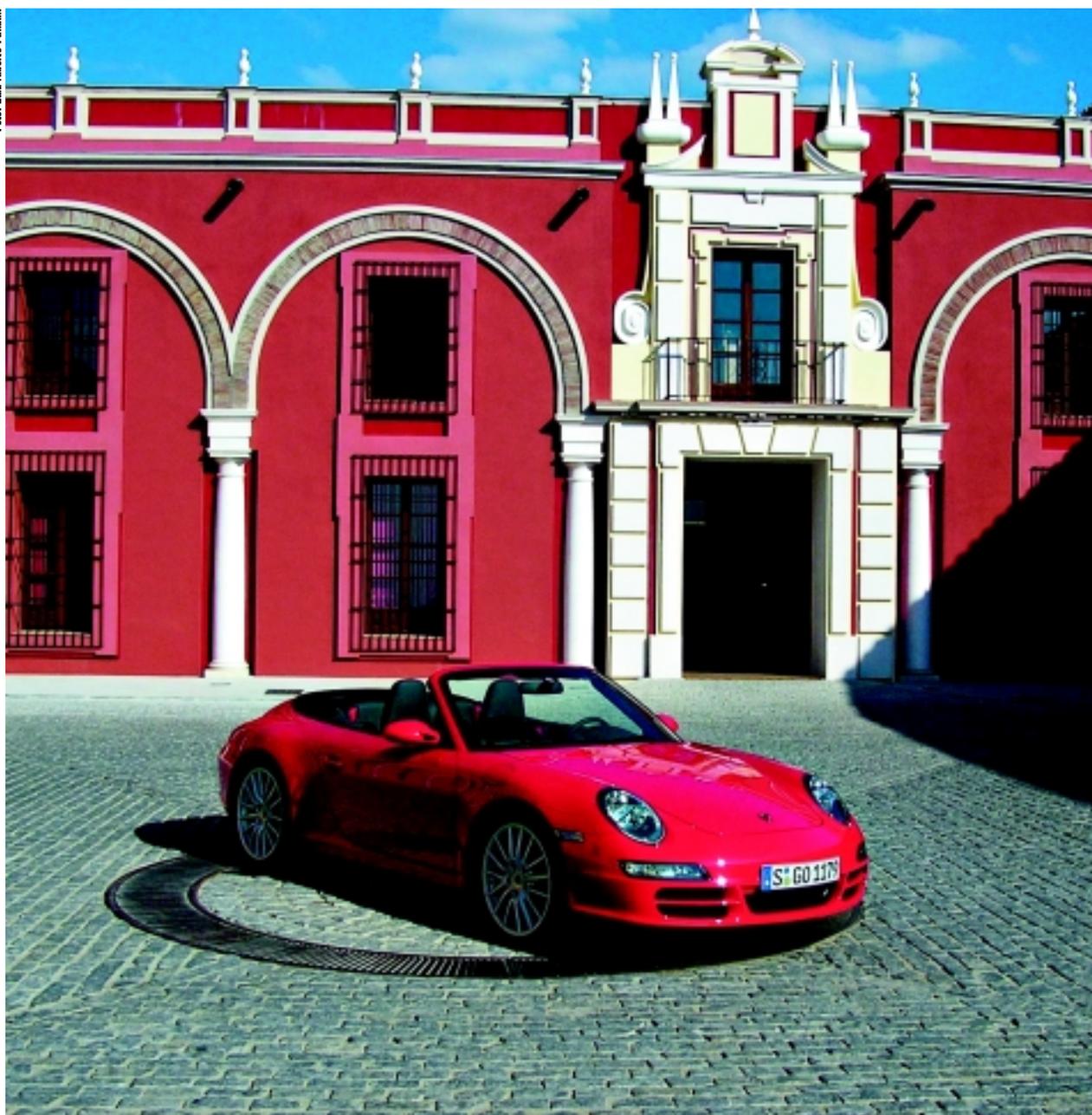
# Tapete mágico

A Porsche apresentou na Espanha o 911 Cabriolet, versões Carrera e Carrera S. Clubnews foi até lá para relatar a experiência de dirigir estes conversíveis – os primeiros da geração “997”.

**Texto: Luiz Alberto Pandini**

**Fotos: Porschepress**

Foto: Luiz Alberto Pandini





Como nas versões Coupé, os 911 Cabriolet da nova geração têm como novidade mais visível o formato dos faróis dianteiros. O interior também mudou e a capota de lona pode ser aberta ou fechada com o carro em movimento (a até 50 km/h).

**P**é no fundo do acelerador, o carro ganha velocidade rapidamente e faz a ultrapassagem com segurança. Uma olhada no velocímetro revela: velocidade: 174 km/h. Os olhos se voltam para a estrada – perfeita, sem qualquer emenda ou buraco no asfalto – e o carro continua ganhando velocidade. Segundos depois, nova consulta ao velocímetro. O instrumento digital aponta 190 km/h. A atenção retorna à estrada e, ao longe, vê-se um carro mais lento.

A tentação de chegar à marca de 200 km/h é grande, e há espaço para fazê-lo. A confiança de que o sistema de freios vai cumprir sua função ao ser solicitado com maior vigor também convida a continuar acelerando. Mas por que correr o risco de assustar o motorista do outro carro? O bom senso prevalece, e a aceleração é interrompida, fa-

zendo a velocidade cair. Frustrante? De maneira alguma. É impossível ficar frustrado dirigindo um Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

O mais recente lançamento da casa de Stuttgart foi apresentado à imprensa internacional em fevereiro, com um roteiro de teste pelas estradas da região de Sevilha, na Espanha. Estes são os primeiros 911 com cabine aberta da geração “997”, que estreou em 2004, já integrando a linha Porsche 2005. Como acontece com o Coupé, estão disponíveis nas versões Carrera (motor de 3,6 litros com 325 cv de potência) e Carrera S (3,8 litros e 355 cv).

Como de praxe nesses eventos, os jornalistas convidados foram divididos em duplas (meu companheiro de viagem



**O Carrera S possui motor mais potente e equipamentos que no Carrera são opcionais. Entre eles estão o Sport Chrono (cujo cronômetro pode ser visto na parte superior do console central) e regulagens dos apoios laterais dos bancos. A asa traseira levanta automaticamente a 120 km/h ou ao toque de uma tecla no painel.**

foi Carl-Frederik Nordström, panamenho filho de suecos) e seguiram um roteiro preparado especialmente para a ocasião pela própria Porsche. Saindo do hotel, em Alcalá de Guadaíra (cidade vizinha a Sevilha), percorria-se 76 km até chegar ao pé da serra de Zafalgar. Ali começava o trecho de montanha – uma estrada de mão dupla com asfalto impecável, mas estreita a ponto de não ter divisão de faixas para cada sentido. Quando dois carros se cruzavam, era necessário que ambos se posicionassem nas extremidades para que a passagem fosse possível. Não havia acostamento: somente barranco de um lado e precipício do outro – às vezes protegido por um muro baixo de alvenaria, às vezes “decorado” por um arbusto ou outra planta rasteira. Após 63 km de subida, parava-se em um pequeno hotel da cidade de Grazalema para almoço e troca de carros: quem havia saído com um Carrera passou para um Carrera S, e vice-versa. A viagem de volta

era feita descendo a montanha para em seguida entrar novamente nas rodovias.

A primeira parte da viagem foi feita a bordo de um Carrera. Era uma manhã de sol, e o céu sem nuvens tinha um dos tons de azul mais bonitos que já vi, mas a temperatura ambiente estava em torno de seis graus centígrados. Saímos do hotel com a capota aberta, mas decidimos fechá-la antes de entrarmos na rodovia. Isso é feito ao toque de um botão no console, mesmo que o carro esteja em movimento (a até 50 km/h).

Fred guiou 70 km e passou o volante para mim. Pouco depois, começou o trecho de montanha. A estrada estreita desencorajava grandes ousadias, mas o movimento era muito pequeno. Por isso, era perfeitamente possível “sentir” o carro nas curvas: bastava usar o câmbio para manter



**A estabilidade do 911 Cabriolet é excelente. As linhas são limpas e harmoniosas sob qualquer ângulo de visão.**

a rotação sempre próxima do regime de torque máximo e, assim, usufruir a potência do motor nas acelerações. É claro que bom senso e experiência são imprescindíveis para preservar o carro e não se expor a acidentes.

A estabilidade do Porsche 911 é excepcional. O PSM (Porsche Stability Management) praticamente impede que um erro do piloto provoque um acidente. Desde que não se faça nenhuma loucura (por exemplo, entrar a 100 km/h, ou mesmo 60 km/h, numa curva que não aceita tais velocidades), é possível “brincar” com toda a segurança.

O barulho do motor – um ronco forte, exatamente como se espera de um esportivo puro-sangue – convida a acelerar mais e mais. Mas a prudência acaba prevalecendo à medida em que vamos subindo e os precipícios ficam mais altos. Como todo Porsche, o 911 Cabriolet é agra-

dabilíssimo também andando devagar – característica pouco comum em carros esporte. É possível utilizá-lo como um carro normal, para ir ao trabalho e voltar para casa. O conforto é digno de um carro de luxo e o funcionamento em baixas rotações é extremamente suave. O passeio em ritmo calmo permite desfrutar o conforto do carro e apreciar a paisagem.

Chegamos a Grazelema e, depois do almoço, trocamos de carro com os colegas mexicanos Gabriel Ruíz e Jesús Ballestreros, que haviam feito a primeira parte do roteiro em um Carrera S. Como nas versões Coupé, esteticamente as duas versões do novo Porsche 911 Cabriolet são quase iguais. As diferenças mais significativas estão na mecânica e na dotação de equipamentos de série. O Carrera tem motor de 3,6 litros, com 325 cavalos. O Carrera S, com motor de 3,8 litros, chega a 355 cv e possui, entre



**Carrera e Carrera S Cabriolet são muito semelhantes na aparência, mas cada um tem suas próprias características de dirigibilidade, conforto e desempenho.**

outras coisas, suspensão ativa (PASM), opção de modo de suspensão (normal – mais macio – ou esportivo, bastando apertar uma tecla no painel para passar de um para outro), discos de freio feitos em cerâmica (PCCB) e Sport Chrono Package Plus, cuja presença é visível graças ao cronômetro instalado no painel, que permite marcar e armazenar tempos de volta, caso você esteja em um circuito fechado. Os números de desempenho são muito semelhantes aos dos Coupé correspondentes: velocidade máxima de 285 km/h no Carrera e 293 km/h no Carrera S, e aceleração de 0 a 100 km/h feita em 11,4 segundos no Carrera e 11 segundos no Carrera S. Saindo da imobilidade, o Carrera S precisa de apenas 17,1 segundos para chegar a 200 km/h.

Saímos do restaurante, e Fred começou guiando com prudência. Mesmo assim, foi possível perceber diferenças na dirigibilidade e estabilidade, graças aos recursos que o Carrera S tem a mais que a versão Carrera. À medida em que descíamos, Fred começou a ousar mais nas curvas – e a reação do Porsche era absolutamente neutra. A descida, porém, era bem mais curta que a subida: rodamos 25 km até chegar à rodovia que nos levaria de volta a Alcalá de Guadaíra. Mais 25 km e fizemos uma parada rápida para que eu assumisse o volante.

A essa altura, a temperatura ambiente já estava um pouco mais alta e permitia viajar com a capota aberta. Mesmo andando em altas velocidades, o vento produz apenas um ruído suave, que nem chega a incomodar. Para amenizar o frio, ligamos o aquecimento (como nos demais Porsche, pode-se escolher a temperatura desejada em escala de meio em meio grau) e direcionamos as saídas de ar para nossos rostos e mãos. Barulho mesmo, só o do motor – afinado, na medida certa, digno de um Porsche. Com a capota aberta e em velocidade de rodovia, conversa-se ou ouve-se

música sem precisar elevar o tom de voz. É claro que aproveitei alguns períodos de estrada vazia para acelerar fundo – foi em um deles que a mítica marca de 200 km/h esteve próxima de ser alcançada.

Segundo o roteiro, a duração prevista para a viagem entre Grazalema e Alcalá de Guadaíra era de uma hora e quarenta e cinco minutos – mas isso se a viagem fosse feita estritamente dentro dos limites de velocidade. É evidente que, em alguns momentos, ele foi “ligeiramente” superado. Confesso que no começo eu fui “devagar”, mas perdi os pudores ao ser ultrapassado por outros três Porsche da nossa comitiva e ver o que seus diligentes condutores faziam pela estrada.

A viagem chegou ao fim, mas a avaliação, não. De volta ao hotel, pegamos outro Carrera S para percorrer um roteiro menor formado por estradas próximas. Nele, foi possível sentir ainda mais o conforto e qualidade do 911. A certa altura, fiz um teste: com a sexta marcha engatada e em baixa velocidade, deixei a rotação do motor cair para menos de 2.000 rpm (lembre-se que a rotação de torque máximo é de 6.600 rpm no Carrera S e 6.800 rpm no Carrera) e acelerei. Nada de solavancos nem falhas: suavemente, o motor ganhou rotação e o carro retomou a velocidade como se aquela fosse a faixa ideal de utilização.

Foram cerca de 320 km a bordo dos novos Porsche, metade deles percorridos ao volante. Ficou a certeza de que é possível reunir o que existe de melhor em três tipos de carro: o desempenho de um esportivo, o conforto de um modelo de luxo e o charme de um conversível. Pilotar um 911 Cabriolet, ou mesmo andar no banco do passageiro, transmite sensações que somente um tapete mágico pode oferecer. ■

# Porsche 911 Carrera Cabriolet/Carrera S Cabriolet

## Ficha técnica



**Carroceria** – Conversível, estrutura monobloco, construção leve em aço estampado e galvanizado em ambos os lados, airbags de grande capacidade frontais, laterais e de cabeça para motorista e passageiro dianteiro, 2+2 lugares

**Aerodinâmica** – Coeficiente aerodinâmico:  $C_x = 0,29$ ; área frontal  $A = 2,00 \text{ m}^2$ ;  $C_x$  multiplicado por  $A = 0,58$

**Motor** – Traseiro, 6 cilindros horizontais opostos com carcaça e cabeçotes em alumínio, refrigerado a água, tempos de abertura e fechamento de válvulas variáveis e controle do levantamento de válvulas (VarioCam Plus), compensação hidráulica da folga de válvulas, lubrificação por cárter seco, capacidade para 10,3 litros de óleo, capacidade para 31 litro de líquido de arrefecimento do motor, quatro árvores de comando no cabeçote, quatro válvulas por cilindro, sistema de escapamento com dois elementos, cada um com catalisador trifásico, dois sensores de oxigênio com controle individual, gerenciamento eletrônico digital de ignição, injeção de combustível e variação do cabeçote, ignição eletrônica com 6 bobinas, injeção multiponto seqüencial

	<b>Carrera</b>	<b>Carrera S</b>						
<b>Diâmetro dos cilindros</b>	96 mm	99 mm						
<b>Curso dos pistões</b>	82,8 mm	82,8 mm						
<b>Cilindrada</b>	3.596 cm <sup>3</sup>	3.824 cm <sup>3</sup>						
<b>Taxa de compressão</b>	11,3:1	11,8:1						
<b>Potência máxima</b>	325 cv a 6.800 rpm	355 cv a 6.600 rpm						
<b>Torque máximo</b>	37,7 kgfm a 6.800 rpm	40,7 kgfm a 6.600 rpm						
<b>Potência específica</b>	90,2 cv/litro	93,4 cv/litro						
<b>Gerenciamento</b>	Motronic ME 7.8, controle de detonação							
<b>Rotação máxima</b>	7.300 rpm							
<b>Combustível requerido</b>	gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON							
<b>Sistema elétrico</b>	12 V, alternador trifásico de 2.100 W, bateria de 70 Ah							
<b>Transmissão</b>	Motor e transmissão acoplados, tração traseira mediante semi-eixos biarticulados.							
<b>Caixa de marchas</b>	<b>1ª marcha</b>	<b>2ª marcha</b>	<b>3ª marcha</b>	<b>4ª marcha</b>	<b>5ª marcha</b>	<b>6ª marcha</b>	<b>Ré</b>	<b>Diferencial</b>
<b>Manual</b>	3,91	2,32	1,61	1,28	1,08	0,88	3,59	3,44
<b>Tiptronic S</b>	3,60	2,19	1,41	1,00	0,83	–	3,17	3,44
<b>Chassi e suspensão</b>	<b>Suspensão dianteira</b> independente McPherson (otimizada pela Porsche), braços transversal e longitudinal, mola helicoidal cônica e amortecedor pressurizado (com controle ativo no Carrera S).				<b>Suspensão traseira</b> multibraço (5 pontos), mola helicoidal cilíndrica e amortecedor pressurizado (com controle ativo no Carrera S)			
<b>Freios</b>	Duplo circuito hidráulico dianteiro-traseiro, pinças de alumínio monobloco de quatro pistões em cada roda, discos ventilados e perfurados, PSM, ABS, servofreio a vácuo. Medidas dos discos (diâmetro x espessura) – Carrera: 318 mm x 28 mm na frente e 299 mm x 24 mm na traseira; Carrera S: 330 mm x 34 mm na frente e 330 mm x 28 mm na traseira.							
<b>Rodas e pneus</b>	<b>Carrera</b>			<b>Carrera S</b>				
Dianteiros	8J x 18 pol com 235/40 ZR 18			8J x 19 pol com 235/35 ZR 19				
Traseiros	10J x 18 pol com 265/40 ZR 18			11J x 19 pol com 295/30 ZR 19				
<b>Peso</b>	<b>Carrera</b>			<b>Carrera S</b>				
Em ordem de marcha	1.480kg			1.505 kg				
Máximo permitido	1.875 kg			1.885 kg				
<b>Dimensões</b>	<b>Carrera</b>			<b>Carrera S</b>				
Comprimento	4.427 mm			4.427 mm				
Largura	1.808 mm			1.808 mm				
Altura	1.310 mm			1.300 mm				
Distância entre eixos	2.350 mm			2.350 mm				
Bitola Dianteira	1.486 mm			1.486 mm				
Bitola Traseira	1.534 mm			1.516 mm				
Porta-malas (VDA)	135 litros			135 litros				
Tanque de combustível	64 litros			64 litros				
<b>Desempenho</b>	<b>Carrera</b>			<b>Carrera S</b>				
Velocidade máxima	285 km/h			293 km/h				
Aceleração (s) 0-100 km/h	5,2			4,9				
Aceleração (s) 0-160 km/h	11,4			11,0				
Aceleração (s) 0-200 km/h	18,3			17,1				
Aceleração (s) 0-1.000 m	24,1			23,6				