



# Teste de resistência

**Concebido para corridas curtas, o Porsche 911 GT3 Cup participou da Mil Milhas Brasileiras para que sua resistência fosse avaliada sob exigências extremas.**

**Texto: Luiz Alberto Pandini**

**Fotos: Jorge Sá**



**O Porsche 911 GT3 Cup de Lara/Visconde/Boesel/Wilson: funcionamento perfeito após mais de 11 horas andando no limite.**

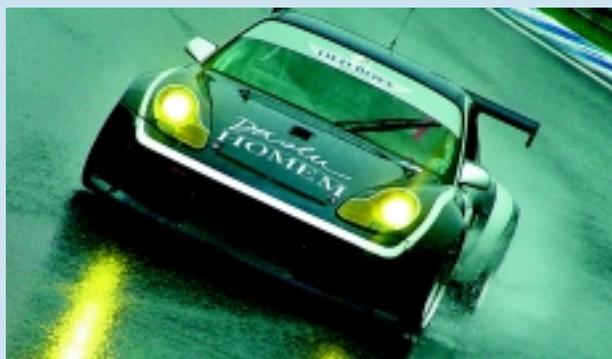
Uma prova de longa duração é uma oportunidade sem igual para avaliar a resistência de um carro de corridas. E mais ainda quando esse carro foi concebido para provas curtas. A participação do Porsche 911 GT3 Cup na Mil Milhas Brasileiras teve exatamente esse objetivo: analisar o limite máximo de resistência desta versão construída especialmente para as corridas da GT3 Cup Challenge Brasil, que terão 30 minutos de duração.

O resultado entusiasmou. Monitorado o tempo todo por um avançado sistema de telemetria, o 911 GT3 Cup não teve nenhum problema durante as mais de 11 horas necessárias para, andando no limite de seu regime de funciona-

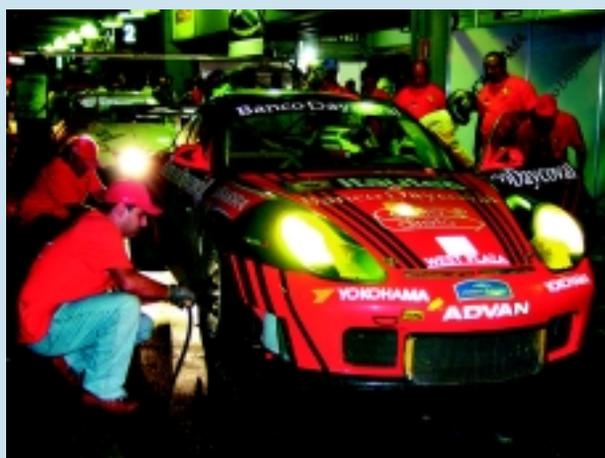
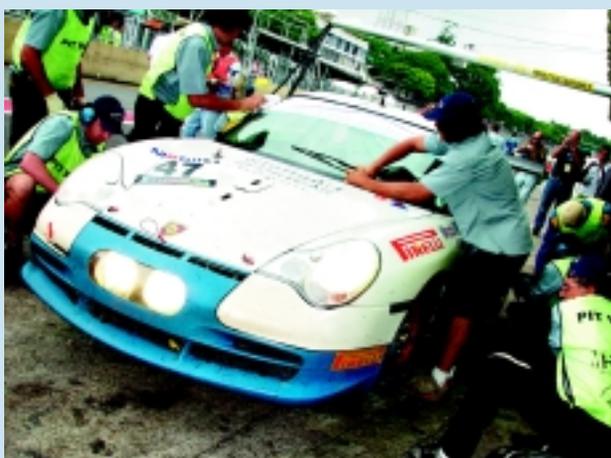
mento, cobrir a distância de 1.430,5 km. Ou, na definição de Dener Pires, diretor-técnico da Stuttgart Sportcar, “fazer em meio dia quase o dobro da distância equivalente à de um campeonato inteiro”.

Além do 911 GT3 Cup, inscrito com o número 47 e cuja condução foi dividida por Raul Boesel, Max Wilson, André Lara Resende (todos vencedores em edições anteriores da Mil Milhas correndo pela Stuttgart Sportcar) e Marcel Visconde, participaram da Mil Milhas Brasileiras outros quatro Porsche 911. Desses, três eram os consagrados modelos 911 GT3 RS, vencedores das edições realizadas entre 2001 e 2003. Foram pilotados pelos quartetos Flávio “Nonô” Fi-

Os outros Porsche 911 na Mil Milhas. Na foto abaixo, o de Etchenique/Maurício/Bauermann/Magalhães, vencedor na classe GT, à frente de uma Ferrari. Ao centro, os de Moraes/Sala/Trindade (n° 71) e Ramos/Hoffmann/Porto/Pamplona. E o número 31, de Figueiredo/Barros/Zattar/Mesquita, 2° na categoria GT.



Cenas dos boxes com o GT3 Cup (número 47) e o GT3 RS vencedor na categoria GT. O primeiro foi equipado com um moderno sistema de telemetria que enviava informações diversas e permitia monitorar as condições mecânicas em tempo real.



gueiredo/Marcos Moraes Barros/Luiz Assib Zattar/Otávio Mesquita (nº 31), Eduardo Souza Ramos/Ingo Hoffmann/Antônio Carlos “Totó” Porto/Eduardo Pamplona (nº 4) e Ricardo Etchenique/Ricardo Maurício/Aroldo Bauermann/Sérgio Magalhães Filho (nº 2).

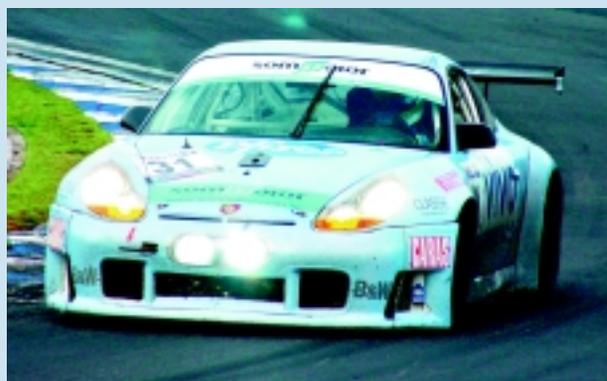
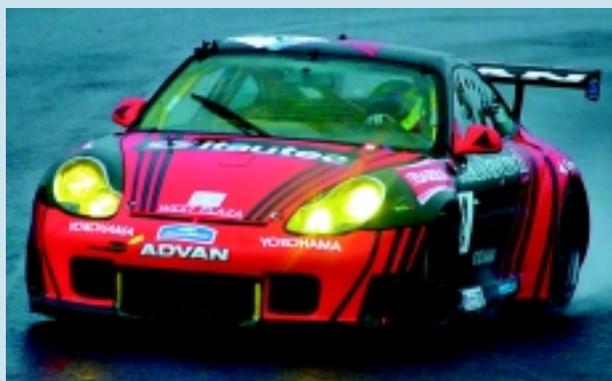
O quinto Porsche era um 911 de 1971, mas equipado com motor turbo refrigerado a ar com 500 cv (do mesmo tipo que equipou os Porsche 911 turbo da geração “993”, construída entre 1993 e 1998) e suspensão, motor e câmbio redimensionados para tal potência. Este carro, o mesmo que venceu a Mil Milhas Brasileiras de 1996 (ainda equipado com motor aspirado), fez disparar o coração dos saudosistas: sua pintura em prata, azul e vermelho reproduzia fielmente a do Porsche 911 Carrera RS vencedor da Targa Florio de 1973. Foi inscrito sob o número 71 (alusivo ao ano de fabricação do chassi) e pilotado por Antônio E. Moraes Filho/Maurizio Sala/Flavio Trindade – os dois últimos, vencedores da Mil Milhas em edições anteriores.

Dener Pires, responsável pela preparação e serviço de box dos carros números 31 (GT3 RS), 47 (GT3 Cup) e 71 (911

turbo), teria nesta Mil Milhas uma atribuição a mais: acompanhar atentamente os dados enviados pelo sistema de telemetria instalado no GT3 Cup. Durante toda a prova, nada menos que 14 dados eram enviados simultaneamente, em tempo real, a uma tela instalada no box: localização do carro na pista, velocidade, rotação do motor, pressão de óleo, temperaturas de motor, câmbio e pneu, curso das suspensões, posição do acelerador (variando entre 100% – ou seja, pé no fundo – e 0%), força G, ângulo de esterço da direção, intensidade de força aplicada nos freios, marcha engatada e consumo de combustível. “É o sistema de comunicação de dados mais moderno existente no Brasil”, afirma Dener. “Há um histórico de participação de GT3 Cup na 24 Horas de Daytona, e por isso não tínhamos dúvida de que o carro se sairia bem na Mil Milhas, que tem metade da duração. Mas era importante fazer uma avaliação do comportamento do carro nas condições brasileiras.”

Os Porsche estavam enquadrados na categoria GT (ou seja, carros esporte de produção normal preparados para competição) e teriam como adversários carros Ferrari (modelos 355 e 360 Modena). Na categoria P1 (protótipos), estavam

Abaixo, o GT3 Cup de Lara/Visconde/Boesel/Wilson à frente do Saleen de Hermann/Alzen/Konrad. No centro, o GT3 RS de Ingo/Souza Ramos/Porto/Pamplona, que liderava na categoria GT quando parou. Embaixo, os dois GT3 RS que terminaram nos dois primeiros lugares da categoria GT.



os carros construídos especialmente para competição, como o protótipo ZF equipado com motor Chevrolet, o Audi TT DTM, Saleen SR7, Chrysler Viper GTS-R e Lister Storm.

Praticamente todos os treinos extra-oficiais aconteceram com chuva, o que causou incontáveis rodadas e vários pequenos acidentes. A pole position foi conquistada pelo protótipo ZF pilotado por Tony Kanaan/Felipe Giaffone/Luiz Otávio Paternostro/Paulo Bonifácio. Na sexta posição vinha o GT mais bem colocado – o Porsche 911 GT3 RS de Souza Ramos/Hoffmann/Porto/Pamplona, tendo logo a seguir o GT3 RS de Maurício/Etchenique/Bauermann/Magalhães. O GT3 Cup de Lara/Visconde/Wilson/Boesel

alinhou em 9º lugar no grid, enquanto Nonô/Moraes/Zattar/Mesquita ficaram em 10º. O Porsche 71 fez o 15º tempo, mas seus treinamentos foram prejudicados por um acidente, causado pela quebra da ponta de eixo traseira direita.

No GT3 Cup, a tarefa de largar coube a Max Wilson. As instruções eram simples: todos os pilotos deveriam andar tão forte quanto possível. “Só assim saberíamos as reações do carro nos limites de funcionamento”, explicava Dener Pires. Mas os planos foram alterados por causa da chuva. No momento da largada, dada aos 30 minutos do dia 25 de janeiro, ela já havia parado. Mas a pista ainda estava molhada e conti-

Os cinco Porsche inscritos na Mil Milhas. Os carros 2, 31 e 47 terminaram nos três primeiros lugares na categoria GT. O GT3 RS número 4 parou de manhã e o 911 turbo número 71 sofreu um acidente durante a madrugada.



### 33ª MIL MILHAS BRASILEIRAS – Autódromo José Carlos Pace-Interlagos (São Paulo) – 25 de janeiro de 2005

#### Resultado final – categoria GT

- 1) Ricardo Etchenique/Ricardo Maurício/Aroldo Bauermann/Sérgio Magalhães Filho (Porsche 911 GT3 RS)
- 2) Flávio “Nonô” Figueiredo/Marcos Moraes Barros/Luiz Assib Zattar/Otávio Mesquita (Porsche 911 GT3 RS)
- 3) André Lara Resende/Marcel Visconde/Raul Boesel/Max Wilson (Porsche 911 GT3 Cup)

#### Classificação geral

- 1) Xandy Negrão/Xandinho Negrão/Guto Negrão/Giuliano Losacco (Audi TT DTM)
- 2) Tony Kanaan/Felipe Giaffone/Luiz Otávio Paternostro/Paulo Bonifácio (ZF-Chevrolet)
- 3) Tom Weickardt/Marco Ciocci/Gabriele Matteuzzi/Piergiuseppe Perazzini (Chrysler Viper GTS-R)

nuou assim durante muito tempo, já que era noite e a temperatura ambiente estava relativamente baixa, o que retardou a dispersão e a evaporação da água. Por isso, optou-se pela cautela na largada e nas primeiras voltas, a fim de evitar acidentes. Mesmo assim, o GT3 Cup ficou toda a corrida entre os dez primeiros colocados. No meio da madrugada, após a segunda parada (na qual Max Wilson passou o volante para Raul Boesel), o carro ocupava o sétimo lugar. Nesse momento, Boesel levou uma batida na traseira e precisou parar nos boxes para realinhar o carro, já que os pneus e rodas do lado direito foram prejudicados. O pára-choque precisou ser preso com fita adesiva. Essa longa parada fez o GT3 Cup cair para o 10º lugar. Mesmo com esse contratempo, começou a descontar o tempo perdido, até que um novo incidente acabou provocando outro atraso: o carro rodou e ficou com as rodas patinando na grama da curva Bico de Pato, até ser resgatado por um carro de serviço. Só que este arrancou o gancho de engate ao puxar o Porsche de lado e não para frente. A equipe teve que construir um novo gancho para não levar punições.

Esses acontecimentos estabilizaram o carro no 8º lugar, posição em que se encontrava por volta das oito horas da manhã. Nessa altura, o carro era pilotado por Marcel Visconde, que fazia sua primeira participação em uma Mil Milhas. Visconde manteve a posição e entregou o carro a Max Wilson poucos minutos antes de a chuva voltar a Interlagos. Cerca de duas horas e meia antes da bandeirada, o carro ganhou mais uma posição, devido à quebra do Saleen SR7 pilotado por Antônio Hermann/Uwe Alzen/Franz Konrad.

Durante toda a corrida, Dener Pires monitorou os dados exibidos pela telemetria. E constatou a durabilidade do 911 GT3 Cup: “Em nenhum momento houve algum dado que tenha saído dos parâmetros normais de funcionamento”, re-

velou. “Isso aumenta ainda mais nossa confiança na durabilidade do 911 GT3 Cup.” Poucas mudanças foram feitas no carro para a Mil Milhas. Foram instalados sistema de aquisição de dados (existente no RS), telemetria, rodas e pneus mais largos, engate para abastecimento rápido, faróis auxiliares, dutos de ventilação para a cabine e tanque de gasolina com maior capacidade (100 litros, 20 a mais do que o original do Cup).

Entre os três Porsche 911 GT3 RS, o melhor colocado foi o de Etchenique/Maurício/Bauermann/Magalhães, que recebeu a bandeirada em quarto lugar na classificação geral e primeiro na categoria GT. E poderia ter ficado em terceiro se não fosse por uma parada excepcionalmente demorada durante uma das trocas de turno entre Sérgio Magalhães Filho e Ricardo Etchenique. Logo atrás, em quinto lugar, ficou o RS de Figueiredo/Barros/Zattar/Mesquita, cujo único incidente durante toda a prova foi um pneu furado.

Os outros dois Porsche inscritos abandonaram a prova. O GT3 RS de Souza Ramos/Hoffmann/Porto/Pamplona parou às sete horas da manhã por quebra de um semi-eixo quando ocupava o quinto lugar. Já o carro 71, de Moraes/Sala/Trindade, saiu da corrida às quatro horas da manhã, devido a um acidente sem gravidade causado pela quebra da ponta de eixo da roda traseira esquerda. Uma análise posterior mostrou a necessidade de desenvolver novas pontas de eixo para esse carro, que apesar da idade era um dos mais potentes entre os inscritos na Mil Milhas Brasileiras. Isso porque, depois de seguidos desenvolvimentos mecânicos, as pontas de eixo do Porsche 1971 acabaram ficando subdimensionadas para a maior aderência proporcionada pelo sistema de suspensão mais eficiente que o de 1996, quando o carro ganhou a Mil Milhas. ■