

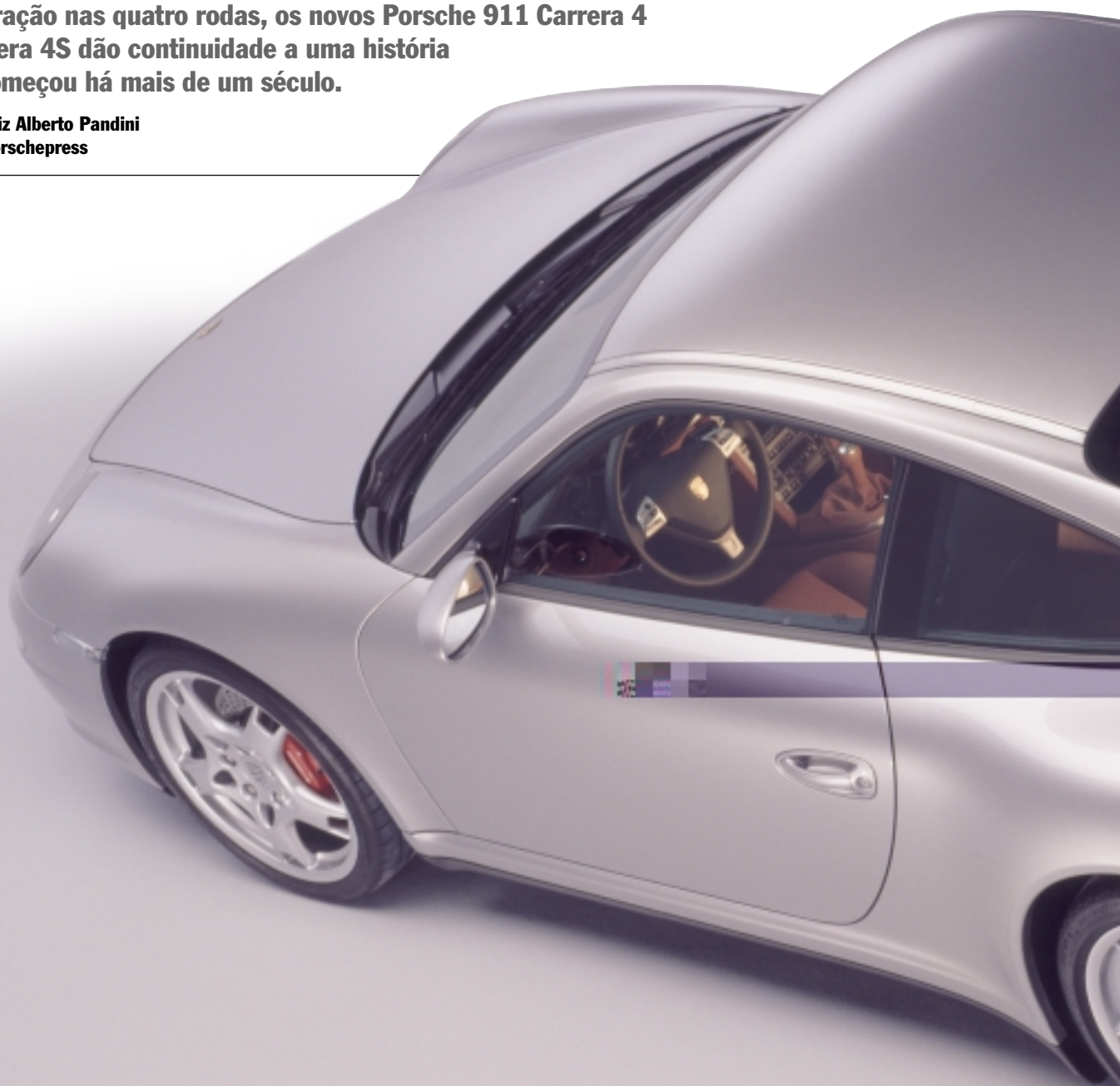


Atração total

Com tração nas quatro rodas, os novos Porsche 911 Carrera 4 e Carrera 4S dão continuidade a uma história que começou há mais de um século.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress



Dezesseis anos depois do lançamento de sua primeira versão, o Porsche 911 com tração nas quatro rodas continua sendo um dos carros esporte mais desejados do mundo.

Aos poucos, a Porsche vai promovendo a renovação da linha 911, com a apresentação de novas versões da geração “997”. Depois dos 911 Carrera Cabriolet e Carrera S Cabriolet, apresentados em **Clubnews** n° 19, chega a vez das versões com tração nas quatro rodas. A Porsche apresentou os cupês Carrera 4 e Carrera 4S, dois fortes candidatos a figurarem entre os melhores Porsche da história.

Os novos modelos representam a evolução das versões com o mesmo nome existentes até 2004 na geração “996”. E também a continuação de uma história que começou em 1900. Naquele ano, Ferdinand Porsche apresentou a segunda versão do Lohner-Porsche, o primeiro automóvel com tração nas quatro rodas da história. A tração era feita diretamente nas rodas: cada uma era ligada a um motor



elétrico com 2,5 cv. Depois disso, a Porsche voltou a trabalhar com a tração integral no começo dos anos 80 – primeiro com os modelos 911 desenvolvidos para o Rally Paris-Dakar, em seguida com o revolucionário 959, e já no final da década com as primeiras versões do 911 Carrera 4.

A avaliação dos novos Porsche 911 com tração nas quatro rodas aconteceu na França e em Mônaco. O percurso não poderia ser mais significativo: estreitas e sinuosas estradas de montanha que levam ao Col de Turini, um dos trechos mais conhecidos do tradicional Rally de Monte Carlo. A Porsche venceu essa prova em quatro oportunidades (1968, 1969, 1970 e 1978), sempre com versões do modelo 911. Como convidado especial, estava presente o piloto alemão Walter Rohrl, bicampeão mundial de rally (1980 e 1982) e atualmente um dos pilotos de teste e desenvolvimento da Porsche.

A avaliação dinâmica começou na cidade de Roquebrune, onde se concentraram os participantes da apresentação dos 911 Carrera 4 e Carrera 4S. O hotel fica bem em frente ao mar, só que em uma encosta e a cerca de mil metros de altitude. O percurso do teste nos levaria ainda mais alto. Desta vez, com exceção de uma ligação de menos de 6 km feita por uma rodovia, não haveria trechos que permitissem acelerar os Porsche a fundo: o objetivo, afinal, era experimentar a excepcional estabilidade e dirigibilidade dos 911 com tração nas quatro rodas.

Por dentro, eles não diferem das versões já conhecidas da geração “997”. Externamente, a maior diferença está na traseira. Ela é 44 milímetros mais larga do que nos 911 Carrera e 911 Carrera S (22 mm em cada lado), devido à necessidade de acomodar pneus mais largos. A diferença visual só é percebida quando um é comparado com o outro, pois o estilo é o mesmo.

O trecho inicial foi feito com o Carrera 4, equipado com o mesmo motor de 3,6 litros (325 cv de potência) do Carrera. Saindo da rodovia, começou o verdadeiro percurso do teste: uma típica estrada europeia de montanha, estreita, com inúmeras curvas fechadas de 180 graus, com baranco de um lado e precipício do outro, às vezes atravessando uma pequena cidade. Seriam 40 km de subida de montanha, uma experiência e tanto. O sistema de



O sistema de tração integral transmite um mínimo de 5% da potência do motor para as rodas dianteiras. Se necessário, a proporção pode chegar a 40%.

tração integral desenvolvido pela Porsche transmite constantemente pelo menos 5% da tração para as rodas dianteiras. Se necessário, esse número pode chegar a 40%.

Nos novos modelos, o PSM (Porsche Stability Management, gerenciamento de estabilidade Porsche) ganhou duas novas funções. Uma delas é um sistema de preenchimento dos dutos de fluido de freio em circunstâncias de frenagens rápidas, o que proporciona um ganho de tempo entre o ato de pisar no pedal do freio e a efetiva pressão de frenagem sobre as rodas. Isso resulta em espaços de frenagem mais curtos. Outra nova função é ativada em circunstâncias de frenagem máxima. Se o motorista acionar rapidamente o pedal do freio, mas sem usar a força

máxima possível ou necessária, a bomba hidráulica supre automaticamente a pressão que falta e proporciona rendimento de frenagem ideal em todas as rodas, inclusive ativando o ABS. Detalhes assim mostram a preocupação da Porsche com todo e qualquer detalhe que proporcione mais segurança e melhor dirigibilidade.

Opcionalmente, tanto o Carrera 4 quanto o Carrera 4S podem ser equipados com discos de freio de cerâmica (PCCB), mais leves e que proporcionam uma frenagem melhor que a dos discos convencionais de aço. O PASM (suspensão ativa Porsche) é de série no Carrera 4S e opcional no Carrera 4. Outro opcional para ambas as versões é o controle de calibragem dos pneus. Além de informativo, ele proporciona maior segurança: o dispositivo possui função de alerta em caso de vazamento expressivo de ar. Se o sistema registra em uma ou mais rodas uma perda de pressão igual ou superior a 0,3 bar, o motorista é alertado por uma luz-espia vermelha e por um alarme sonoro, antes e depois de cada deslocamento.

Foram quase 50 km percorrendo estradas íngremes e estreitas, na maior velocidade possível, mas sempre com muito cuidado, já que o tráfego fluía normalmente. As curvas, quase todas, eram tão fechadas que exigiam esterçamento do volante até o batente. Às vezes, era necessário parar e esperar pela passagem de outro carro. Quando a visibilidade e o tráfego permitiam, era possível acelerar mais e “sentir” a estabilidade do Porsche 911 Carrera 4. Como nas demais versões, existem duas opções de câmbio: manual com 6 marchas ou Tiptronic S com 5 marchas. O



Os pára-lamas traseiros do 911 Carrera 4 e do 911 Carrera 4S são mais largos que os dos 911 sem tração integral. A versão Carrera 4S se destaca da Carrera 4 por ter instrumentos do painel fundo claro e pinças de freio com acabamento na cor vermelha. Em todos, o aerófolio traseiro se ergue a 120 km/h.



No Carrera 4, as duas ponteiras de escapamento têm saídas únicas com formato oval. Outra diferença em relação ao Carrera 4S é a cor preta aplicada no fundo dos instrumentos do painel e no acabamento das pinças de freio.



Lado a lado, as duas novas versões. O motor mais potente é a maior diferença do Carrera 4S em relação ao Carrera 4.

Carrera 4 era equipado com câmbio manual, o que aumentava ainda mais a sensação de controle do carro na subida da montanha.

A viagem até o Col de Turini durou cerca de uma hora. Ali, haveria a maior emoção do dia: percorrer um pequeno trecho do Rally de Monte Carlo como passageiro de Walter Rohrl, campeão mundial de rali em 1980 e 1982 e um dos pilotos lendários da modalidade. Evidentemente, Rohrl percorreu tal trecho da maneira como somente um campeão mundial poderia fazer, demonstrando toda sua habilidade e capacidade de controle.

Em seguida, um rápido almoço antes da viagem de volta. Como de praxe, houve uma troca de carros: a descida da montanha seria feita a bordo de um 4S. Ao contrário do que acontecia na geração anterior, o visual do Carrera 4S é idêntico ao do Carrera 4. Na versão “997”, desaparece a faixa vermelha que unia visualmente as lanternas traseiras, um detalhe marcante dos 4S fabricados entre 2001 e 2004. Por dentro, pequenos detalhes diferenciam o 4S da versão menos potente: fundo dos instrumentos na cor alumínio e a presença dessa cor em detalhes de acabamento como as saídas de ar e a faixa central do painel.

O Carrera 4S utilizado na “descida” era equipado com câmbio Tiptronic S. Com isso, foi possível concentrar a pilotagem no volante e nos pedais, sem se preocupar com as trocas de marcha, ao mesmo tempo em que se usufruía da estabilidade excepcional proporcionada pela qualidade do projeto e pelo perfeito compromisso entre chassi, transmissão e suspensões. O curto trecho percorrido com acio-

namento manual do Tiptronic (por meio de duas teclas existentes nos raios do volante) mostrou que esse câmbio, apesar de proporcionar uma ínfima perda de rendimento nas acelerações, é uma alternativa válida para quem deseja aliar conforto e esportividade.

Internamente, os novos Porsche 911 Carrera 4 e Carrera 4S possuem o mesmo alto nível de acabamento, conforto e segurança presente nas demais versões. O PCM (Porsche Communications Management) é equipamento de série e, além do leitor de CD, passou a ter reproduzidor de MP3. Opcionalmente, ambos podem ter sistema de navegação com leitor de DVD. O acabamento segue os padrões da atual linha 911 e o sistema de segurança possui seis airbags, sendo dois frontais (acionados em duas etapas), dois do POSIP (Porsche Side Impact Protection), composto por dois airbags laterais de tórax (situados na parte superior externa dos encostos dos bancos) e dois de cabeça integrados às portas.

Um opcional bastante interessante e altamente recomendável é o Sport Chrono, que permite optar por um comportamento dinâmico ainda mais esportivo. Para ativá-lo, basta apertar a tecla “Sport” no console central. O acionamento modifica imediatamente o gerenciamento eletrônico do motor, o comportamento do PSM (Porsche Stability Management, gerenciamento de estabilidade) e as características da suspensão ativa PASM (Porsche Active Suspension Management), caso este equipamento esteja presente. Para quem deseja um carro que alie alto desempenho com a melhor estabilidade possível e altos padrões de conforto e segurança, os 911 Carrera 4 e Carrera 4S são ótimas opções.



Porsche 911 Carrera 4 e 911 Carrera 4S

Ficha técnica



Carroceria – Coupé, 2+2 lugares, estrutura monobloco, construção leve em aço estampado galvanizado a quente em ambos os lados, airbags frontais, laterais e de cabeça para motorista e passageiro dianteiro.

Aerodinâmica – Coeficiente aerodinâmico (Cx): 0,30 (Carrera 4); 0,29 (Carrera 4S). Área frontal: A=2,04 m²; Cx por A: 0,61 (Carrera 4), 0,59 (Carrera 4S)

Motor – Traseiro, 6 cilindros horizontais opostos, bloco e cabeçote de alumínio, refrigerado a água, lubrificação por cárter seco, capacidade de óleo 10,3 litros, capacidade de líquido refrigerante 31 litros, duplo comando de válvulas no cabeçote, quatro válvulas por cilindro, sistema VarioCam Plus de ajuste contínuo da árvore de comando de válvulas e alternância de levantamento das válvulas, coletor de admissão de geometria variável, sistema de escapamento com dois elementos catalisadores, dois sensores de oxigênio para controle e diagnóstico da mistura ar-combustível, sistema de diagnóstico de bordo, gerenciamento eletrônico de comando de válvulas, ignição e injeção de combustível DME (Digital Motor Electronics) 7.8, ignição eletrônica com 6 bobinas, injeção de combustível multiponto seqüencial.

	Carrera 4	Carrera 4S							
Diâmetro dos cilindros	96 mm	99,0 mm							
Curso dos pistões	82,8 mm								
Cilindrada	3.596 cm ³	3.824 cm ³							
Taxa de compressão	11,3:1	11,8:1							
Potência máxima	325 cv a 6.800 rpm	355 cv a 6.600 rpm							
Torque máximo	37,7 kgfm a 4.250 rpm	40,7 kgfm a 4.600 rpm							
Potência específica (cv/litro)	90,2 cv/l	93,4 cv/l							
Corte de rotação	7.300 rpm								
Combustível requerido	gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON								
Sistema elétrico	12 V, alternador de 2.100 W, bateria de 70 Ah								
Transmissão – Motor e transmissão acoplados, tração traseira enviada por meio de semi-árvores com duas juntas homocinéticas cada para as rodas traseiras e por semi-árvores e embreagem viscosa multidisco para as rodas dianteiras									
Caixa de marchas	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	Ré	Final – eixo dianteiro	Final – eixo traseiro
Manual	3,91	2,32	1,61	1,28	1,08	0,88	3,59	3,44	3,33
Tiptronic S	3,60	2,19	1,41	1,00	0,83	–	3,17	3,56	3,45

Diâmetro da embreagem – 240 mm (auto-ajustável no Carrera 4S)

Chassi e suspensão – Suspensão dianteira independente McPherson (otimizada pela Porsche), braços transversal e longitudinal, molas helicoidais com amortecedores montados internamente, amortecedores pressurizados (com controle ativo no Carrera 4S). Suspensão traseira multibraço (5 pontos), mola helicoidal cilíndrica e amortecedor pressurizado (com controle ativo no Carrera 4S)

Freios – Duplo circuito hidráulico dianteiro-traseiro, pinça de alumínio monobloco de quatro pistões em cada roda, discos ventilados e perfurados na frente e atrás, antitravamento (ABS), servofreio a vácuo, PSM 8.0.

	Diâmetro e espessura dos discos de freio (mm)			Rodas e pneus	
	Carrera 4	Carrera 4S		Carrera 4	Carrera 4S
Dianteira	318 x 34	330 x 34		8J x 19 pol, pneus 235/40 ZR 18	8J x 19 pol, pneus 235/35 ZR 19
Traseira	229 x 24	330 x 28		11J x 18 pol, pneus 295/35 ZR 18	11J x 19 pol, pneus 305/30 ZR 19
Peso	Carrera 4 – manual		Carrera 4 – Tiptronic	Carrera 4S – manual	Carrera 4S – Tiptronic
Em ordem de marcha	1.450 kg		1.490 kg	1.475 kg	1.515 kg
Máximo permitido	1.865 kg		1.910 kg	1.875 kg	1.920 kg
Máximo permitido no teto	75 kg (com sistema de transporte original Porsche)				

Dimensões					
Comprimento	4.427 mm	Largura	1.852 mm	Distância entre eixos	2.350 mm
Altura Carrera 4S	1.300 mm	Altura Carrera 4	1.310 mm	Capacidade de bagagem (total)	105 litros
Bitola traseira	1.548 mm	Bitola dianteira	1.488 mm	Tanque de combustível	67 litros
Desempenho	Carrera 4 – manual		Carrera 4 – Tiptronic	Carrera 4S – manual	Carrera 4S – Tiptronic
Velocidade máxima	280 km/h		275 km/h	288 km/h	280 km/h
Aceleração (s) 0-100 km/h	5,1		5,6	4,8	5,3
Aceleração (s) 0-160 km/h	11,2		12,2	10,8	11,7
Aceleração (s) 0-200 km/h	18,2		21,1	17,0	19,4
Aceleração (s) 0-1.000 m	24,0		24,8	23,5	24,4
Consumo (km/l)	Carrera 4 – manual		Carrera 4 – Tiptronic	Carrera 4S – manual	Carrera 4S – Tiptronic
Médio	8,8		8,6	8,4	8,4
Cidade	6,0		5,7	5,7	5,5
Estrada	11,9		11,6	11,7	11,6