



Volta às origens

Um esporte-protótipo para o campeonato American Le Mans Series é o primeiro Porsche projetado especialmente para competição desde 1998. Objetivo: vencer na categoria LMP2.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress



Porsche RS Spyder. Este nome bastante familiar foi escolhido para um carro totalmente novo, concebido especialmente para representar a marca na classe LMP2 do campeonato American Le Mans Series. O RS Spyder marca a volta da Porsche à categoria esporte-protótipo: os últimos carros desse tipo projetados dentro de Stuttgart foram os vitoriosos 956 e 962, que dominaram as provas da modalidade na década de 1980.

O desenvolvimento do RS Spyder será feito por uma velha conhecida da Porsche: a Penske Motorsports, subsidiária da Penske Racing Inc (*veja box*). A Penske será também a primeira equipe a inscrever o Porsche RS Spyder em uma corrida do American Le Mans Series. Este campeonato foi criado em 1999 e é hoje a mais prestigiada competição de esporte-

protótipos e GT do mundo. Seu regulamento técnico é exatamente o mesmo da 24 Horas de Le Mans – a utilização do nome e das regras é feita sob licença do ACO (Automobile Club d'Ouest), organizador da prova francesa.

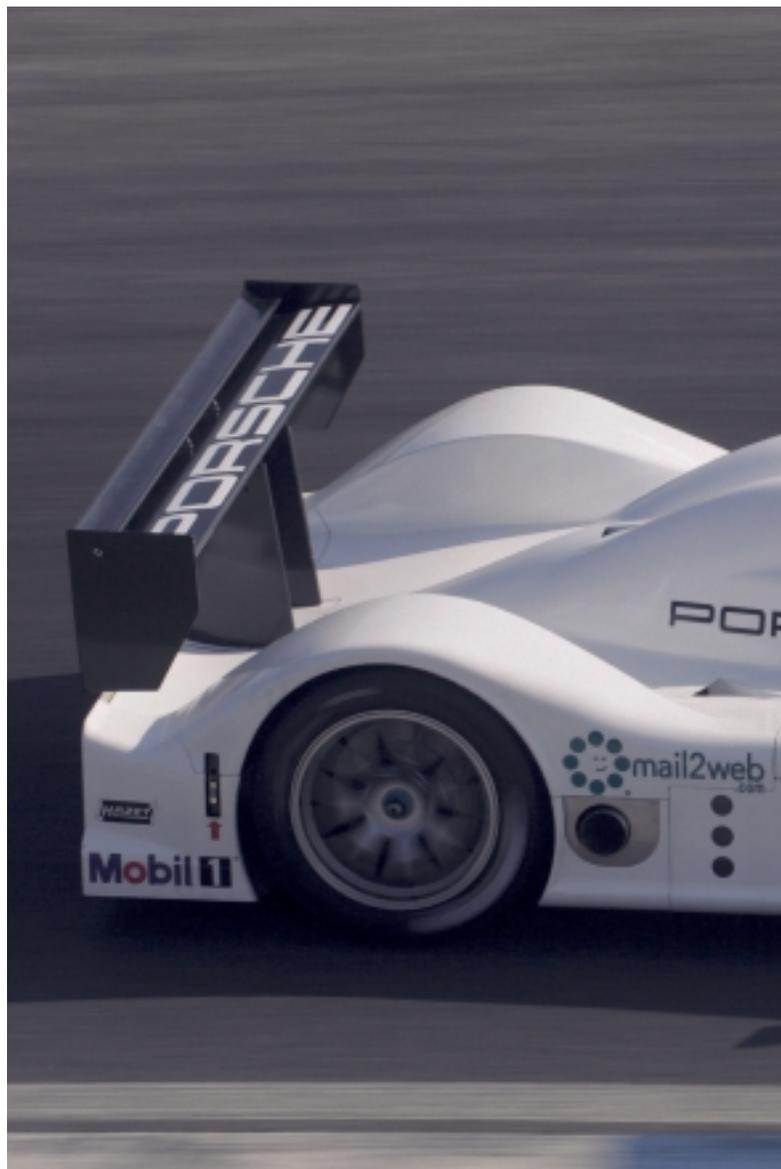
Também conhecido pela sigla ALMS, o American Le Mans Series é disputado em dez etapas, todas nos Estados Unidos e a maioria com 2h45min de duração. As exceções são a tradicional 12 Horas de Sebring e a Petit Le Mans, em Atlanta, onde os carros devem percorrer mil milhas e a prova dura cerca de dez horas. Neste ano, a Petit Le Mans será a penúltima etapa do campeonato e acontecerá no dia 1º de outubro. Será exatamente nesta corrida que acontecerá a estréia do Porsche RS Spyder, muito provavelmente com os pilotos Lucas Luhr, Sascha Maassen e Emmanuel



Collard dividindo o volante. A intenção é disputar as duas últimas corridas de 2005 como preparação para a temporada do ALMS de 2006.

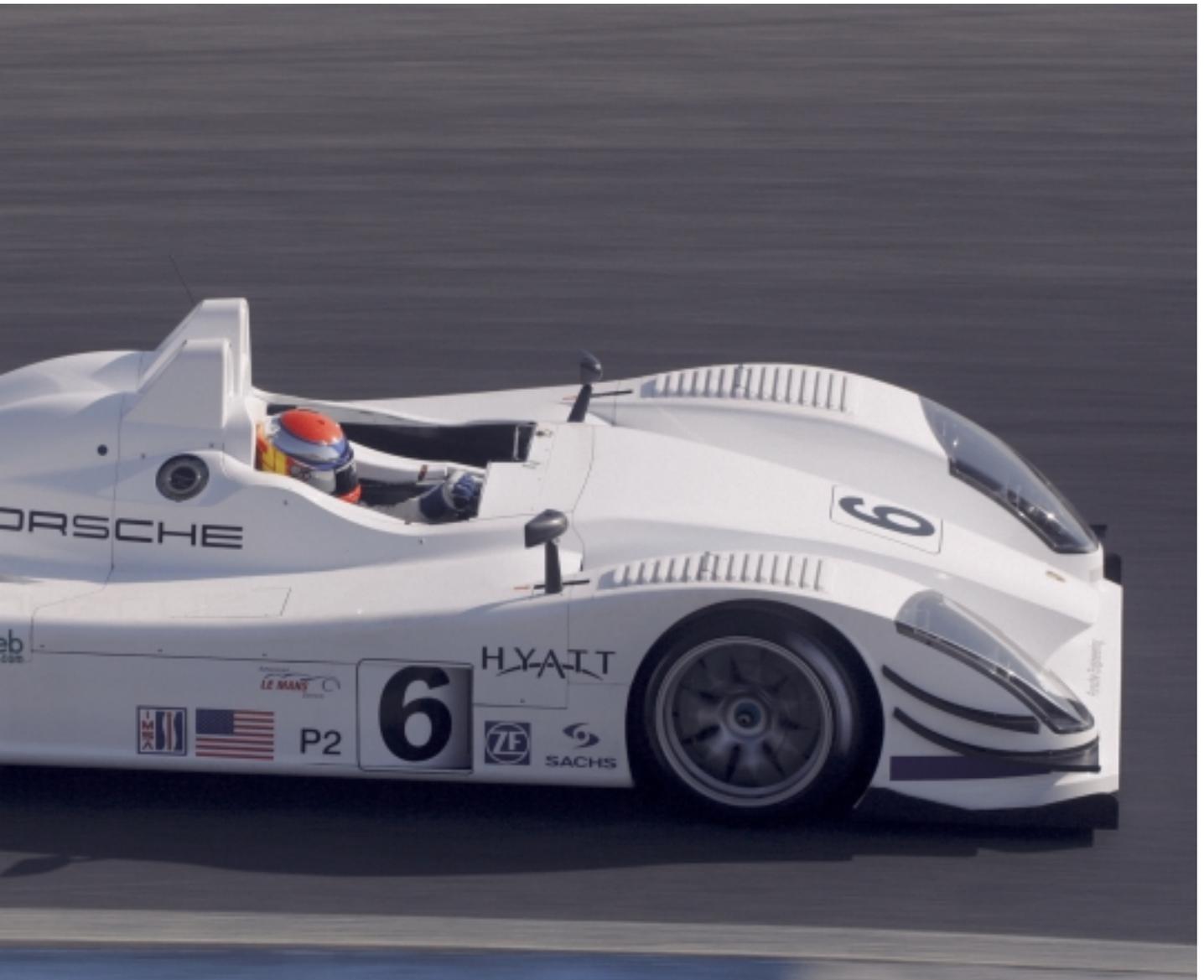
Apesar de a Porsche não ter se manifestado oficialmente sobre o assunto, é muito provável que os RS Spyder participem também da 24 Horas de Le Mans de 2006. Vale lembrar que em 1999, um ano depois de vencer em Le Mans com o 911 GT1, a Porsche construiu um esporte-protótipo para disputar a corrida de 2000. O carro chegou a ser testado pelo piloto escocês Allan McNish, mas ainda no final de 1999 os planos foram arquivados e a Porsche voltou-se para os 911 GT3 RS e RSR, desde então praticamente imbatíveis na classe GT.

O anúncio oficial da construção do RS Spyder foi feito em abril, quando o novo modelo (na época ainda sem nome e conhecido apenas como “Porsche LMP2”) já estava sendo desenvolvido no Centro de Desenvolvimento e Pesquisa da Porsche, em Weissach. O chassi é feito em fibra de carbono e Kevlar. O motor V8, com 3,4 litros e cilindros alinhados em 90 graus, é equipado com restritores de entrada de ar que seguem os regulamentos do ACO e da ALMS. As primeiras informações dão conta de que a potência está em torno de 480 cv. Com baixo peso, proporciona baixo centro de gravidade e tem quatro válvulas por cilindro. O sistema de lubrificação é por cárter seco.



O Porsche RS Spyder nos testes de Estoril, com os pilotos Sascha Maassen (sentado no carro, à esquerda) e Lucas Luhr (à direita e pilotando o carro nas fotos ao lado).





PORSCHE



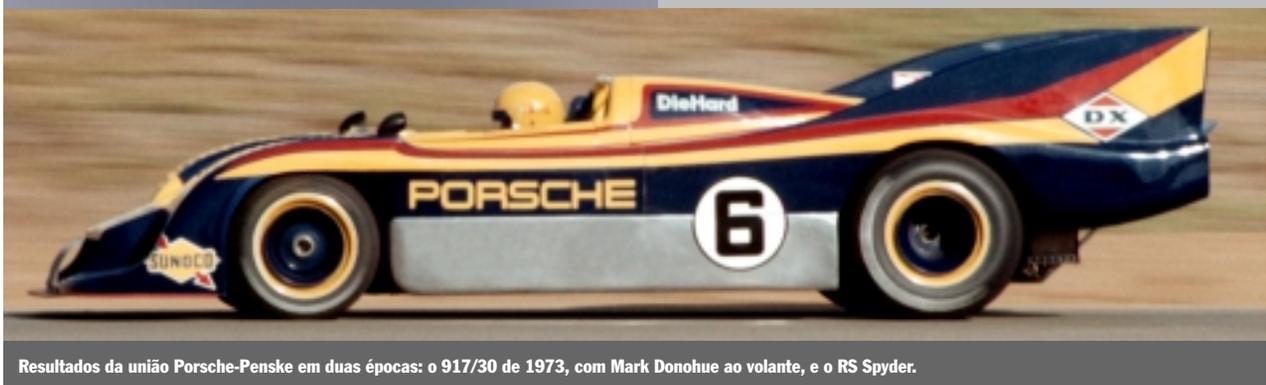
Herança de campeões

Simbolismo. Esta é a palavra que melhor define o novo Porsche RS Spyder. Primeiro, porque ele disputará suas primeiras corridas inscrito pela Penske, a mesma equipe responsável pelas campanhas vitoriosas dos Porsche 917/10 e 917/30 nas temporadas da Can-Am de 1972 e 1973 (*Clubnews* número 16). Segundo, porque a escolha do nome “RS Spyder” não tem nada de casual. Trata-se de uma respeitosa referência aos modelos 550 Spyder e RS que possibilitaram à Porsche vencer muitas corridas de carros esporte na década de 1950.

Lançado em 1953, o 550 Spyder foi o primeiro Porsche concebido especificamente para competição – somente depois seria lançada uma versão “de rua” (mais detalhes em *Clubnews* número 16). Como o próprio nome indica, era um carro de cabine aberta, com dois lugares. Ainda na década de 1950, o Porsche 550 gerou variações como os modelos RS. Ambos obtiveram muitas vitórias em provas de carros esporte e chegaram até a participar de Grandes Prêmios de Fórmula 1, numa época em que os regulamentos davam essa liberdade. O sucesso dos Porsche RS se estendeu até o começo da década de 1960.

Já a colaboração com a Penske aconteceu na série Can-Am (Canadian-American), um dos principais campeonatos de esporte-protótipos do mundo entre as décadas de 1960 e 1970. Com os modelos 917 proibidos de disputar o Campeonato Mundial de Marcas (ver *Clubnews* número 5), a Porsche voltou-se para a Can-Am, cujos regulamentos eram praticamente livres quanto à concepção dos motores. A Porsche e a Penske desenvolveram o 917/10 (com motor turbo com 800 cv de potência) para 1972, e em seguida o 917/30 (motor turbo com 1.100 cv em configuração de corrida) para 1973.

Nas duas temporadas, os Porsche inscritos pela Penske não tiveram competidores à altura. George Follmer foi campeão da Can-Am em 1972 e Mark Donohue conquistou o título de 1973. Já nos anos 80, vários modelos 956 e 962 participaram com muito sucesso do campeonato IMSA (International Motor Sport Association), que, embora pertencesse a outra entidade, pode ser considerado um antecessor do atual ALMS.



Resultados da união Porsche-Penske em duas épocas: o 917/30 de 1973, com Mark Donohue ao volante, e o RS Spyder.



Lucas Luhr ao volante do RS Spyder em Estoril. A Porsche fez simulações de corrida no autódromo português.

O câmbio é seqüencial de seis marchas. Em conjunto com a embreagem de corrida (com triplo disco de carbono), o câmbio faz parte da estrutura do chassi e é operado por meio de botões localizados no volante. O monocoque é construído em fibra de carbono, proporcionando leveza e resistência, exatamente como acontece com o Porsche Carrera GT, o super-esportivo de rua da Porsche. As suspensões têm braços duplos com molas ajustáveis, barras estabilizadoras e amortecedores com quatro opções de regulação. O sistema de freios inclui dois cilindros mestres, ajuste de balanço (maior carga de frenagem para as rodas dianteiras ou traseiras) e discos de carbono ventilados internamente, medindo 380 mm na frente e 355 mm na traseira. O peso é 750 kg. Para manter os custos dentro de padrões aceitáveis para as equipes, os engenheiros de desenvolvimento da Porsche tiveram a tarefa de tornar o carro o mais leve possível sem uso extensivo de materiais leves exóticos e de alto custo.

O primeiro teste de pista do Porsche RS Spyder aconteceu em julho no autódromo de Estoril, em Portugal. Os pilotos Lucas Luhr e Sascha Maassen dividiram o cockpit du-

rante três dias, durante os quais foram feitas as primeiras simulações de corrida do protótipo. A Porsche não divulgou tempos nem deu maiores detalhes sobre o trabalho de testes. Hartmut Kristen, diretor de Motorsport, foi econômico nas declarações, mas fez questão de indicar que o carro cumpriu o que se esperava dele no primeiro teste: “O novo motor, chassi e a transmissão atenderam às nossas expectativas. Estamos muito otimistas com os próximos testes”.

Lucas Luhr e Sascha Maassen são dois pilotos bastante conhecidos da Porsche. Sempre na classe GT, eles venceram dois campeonatos do ALMS e ganharam praticamente todas as corridas de carros esporte de maior importância, entre elas a 24 Horas de Le Mans. O terceiro piloto da equipe na estréia, o francês Emmanuel Collard, é um dos mais experientes pilotos de carros esporte em atividade. Em 2001, ele fez parceria com Luhr e Maassen no Porsche 911 GT3 RS vencedor da 12 Horas de Sebring. Agora, o trio se reunirá na estréia do RS Spyder, o carro que inicia uma nova era na história esportiva da Porsche.