



---

# A nova máquina de vencer

---

**Sensação do American Le Mans Series em 2006, o Porsche RS Spyder será atração nas principais competições de protótipos em 2007.**

**Texto: Luiz Alberto Pandini**  
**Fotos: Porschepress**

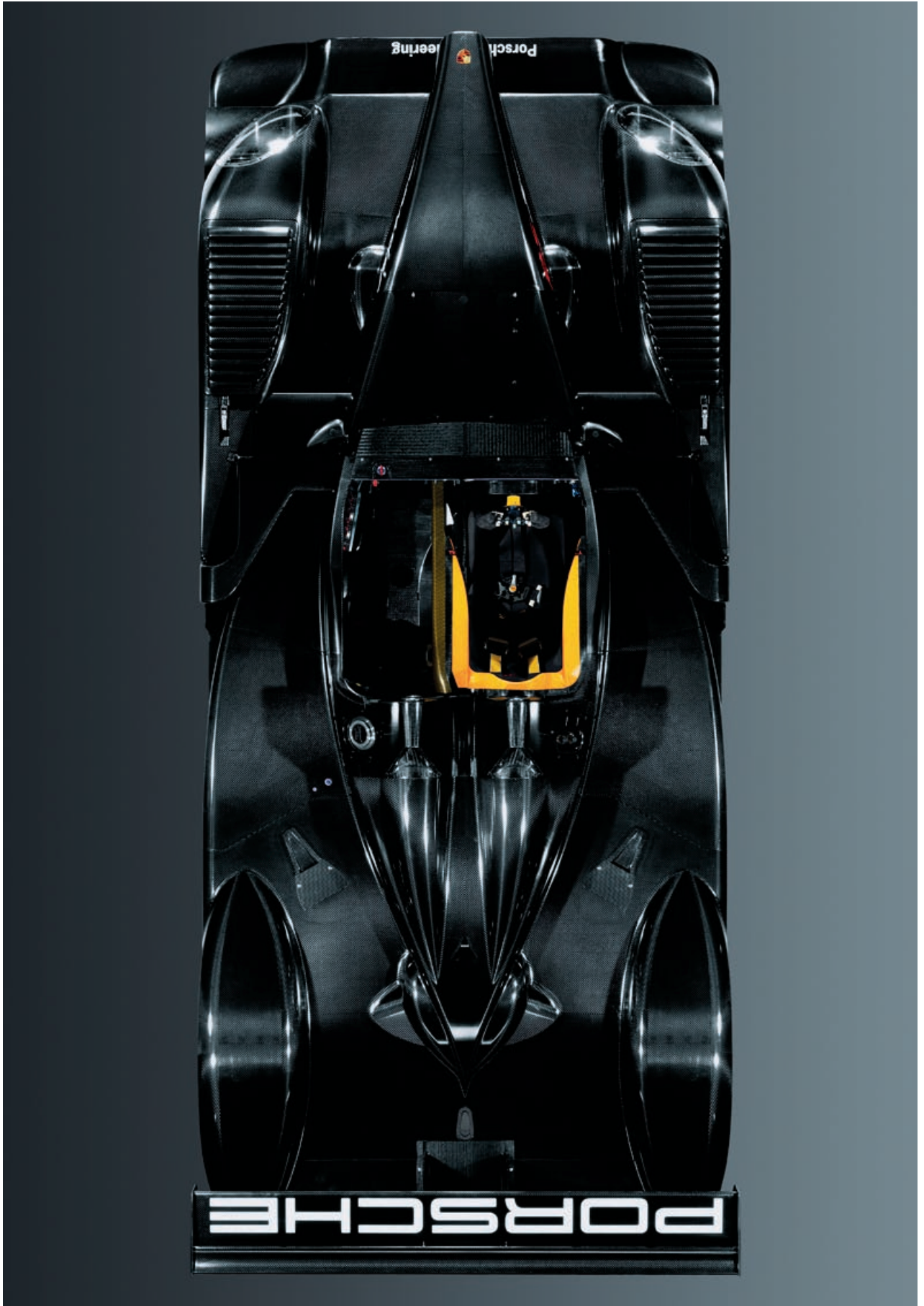
---

A história é comum a vários protótipos de corrida da Porsche. Um novo modelo é apresentado pela fábrica e, logo nas primeiras provas, seu desempenho supera todas as expectativas. A primeira temporada, durante a qual apenas a equipe oficial da Porsche teve acesso à novidade, transcorre com sucesso absoluto. A partir da segunda, o carro vitorioso passa a estar disponível para equipes particulares. E assim começa um novo período de dominação em que os Porsche se mostram imbatíveis.

Foi assim com o 908, com o 917, com o 956 e com o 962. E tem tudo para ser assim com o RS Spyder, que em 2007 disputará sua segunda temporada. Ao contrário do que aconteceu em 2005 e 2006, quando disputou somente um campeonato (o ALMS, American Le Mans Series) e apenas com uma equipe (a Penske Motorsports, aliada da Porsche desde os dias em que o RS Spyder nada mais era que um projeto em fase de desenhos), o RS Spyder será fabricado em quantidades maiores e oferecido a equipes particulares. O objetivo é claro: dominar os campeonatos de protótipos na classe LMP2.

O novo RS Spyder é uma evolução do modelo que disputou a temporada de 2006. Neste primeiro ano, os resultados ficaram dentro do padrão esperado da marca de Stuttgart. A Porsche conquistou os títulos de construtores de motor e de chassi, levando ainda a Penske Motorsport a levantar a taça por equipes. No campeonato de pilotos, venceu a dupla Sascha Maassen/Lucas Luhr. A outra dupla da Porsche, formada por Timo Bernhard/Romain Dumas, só não chegou ao vice-campeonato porque um abandono na primeira etapa custou pontos preciosos. Em compensação, coube a Bernhard/Dumas a honra de encabeçar a dobradinha do RS Spyder na classificação geral da prova de Mid Ohio (veja Clubnews número 24).

Em 2007, o novo RS Spyder será usado por equipes particulares de diversos países, fazendo sua estréia internacional. O carro foi desenvolvido e construído de acordo com as regras do ACO (Automobile Club de l'Ouest), organizador da 24 Horas de Le Mans, para carros da categoria LMP2 (Le Mans Prototypes 2). Isto significa que o carro pode ser





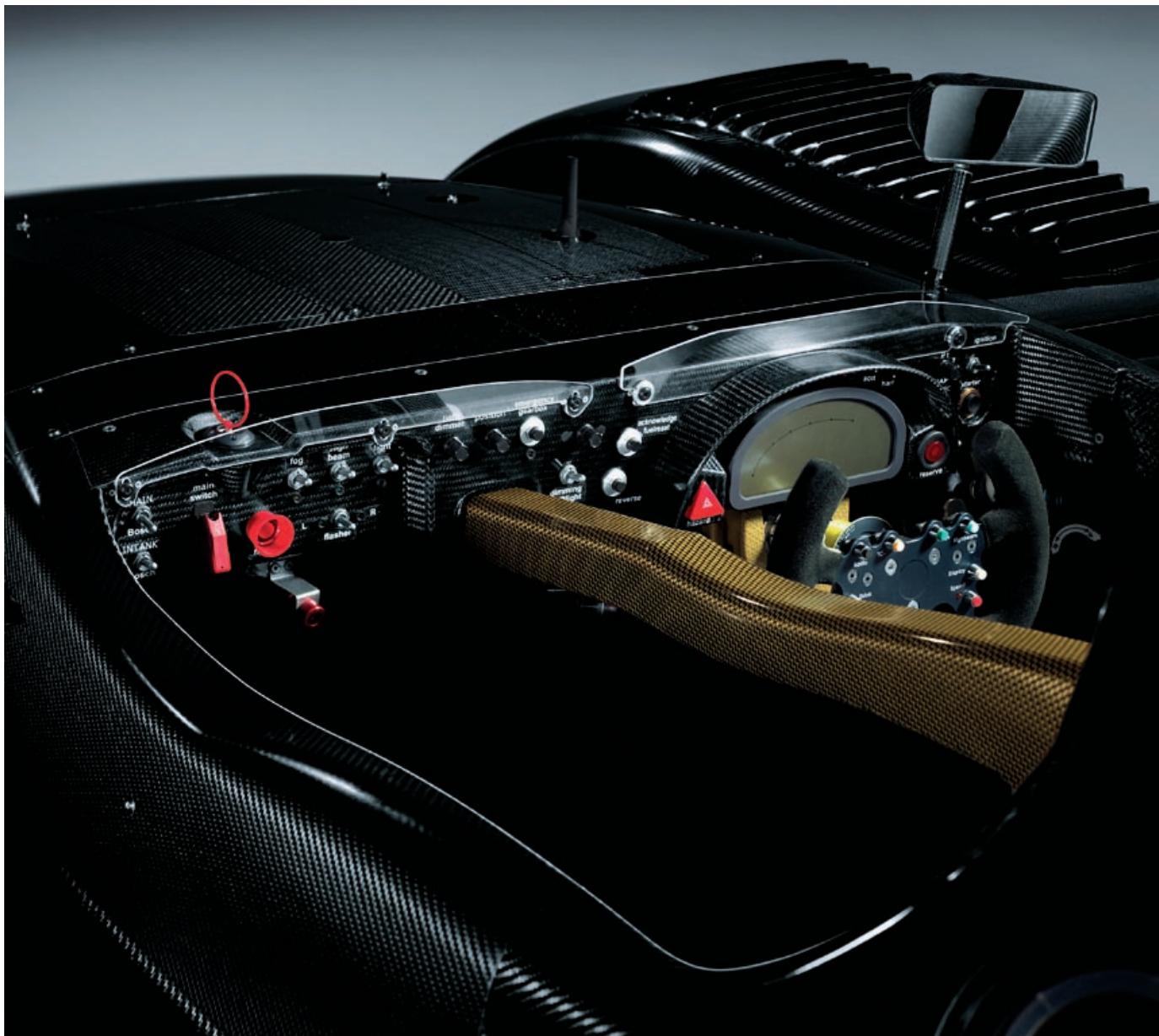
O Porsche RS Spyder 2007, apresentado sem pintura e com a fibra de carbono à mostra: expectativa de grandes vitórias.

inscrito no ALMS, no European Le Mans Series (LMS) e, obviamente, na 24 Horas de Le Mans. Ao escolher a segunda mais potente entre as quatro categorias do ACO, a Porsche encarou a competição no mais alto nível de tecnologia e ao mesmo tempo limitou o custo para colocar o carro na pista, a fim de tornar o carro ainda mais atraente para as equipes particulares.

Após minuciosas simulações em computador e testes no túnel de vento, a Porsche fez alterações no chassi do RS Spyder. A asa e o difusor traseiros também foram alterados para melhorar a eficiência aerodinâmica e para aumentar as opções de acerto para diferentes tipos de pista. Ao mesmo

tempo, a carenagem de fibra de carbono foi modificada para atender maior facilidade e conveniência em trabalhos de box e manutenção. E a capacidade termodinâmica do RS Spyder foi melhorada com uma nova configuração dos dutos de entrada e saída de ar dos radiadores.

O motor V8, com 3,4 litros de cilindrada, tem os cilindros dispostos em 90 graus e foi desenvolvido pela Porsche para corridas de longa distância. Com o restritor de entrada de ar exigido pelo regulamento, desenvolve 503 cv a 10.300 rpm – um aumento de 23 cv em relação ao RS Spyder que correu em 2006. O peso também segue os regulamentos do ACO: 775 kg.



Cockpit do RS Spyder. Notam-se no painel o mostrador digital e os diversos comandos à disposição do piloto.

O câmbio seqüencial com embreagem de três discos em fibra de carbono, montado longitudinalmente, é integrado ao chassi de maneira autoportante. As marchas são engatadas por teclas instaladas no volante. A Porsche modernizou o câmbio com o objetivo de tornar as mudanças ainda mais precisas e suaves – e menos exigentes para todos os componentes envolvidos.

Como vários esporte-protótipos modernos, o RS Spyder possui um chassi monocoque de fibra de carbono com suspensão de forquilha dupla para as rodas dianteiras, fixadas à estrutura ultra-rígida, e ao mesmo tempo leve, do chassi. As forquilhas duplas na traseira, por sua vez, são

fixadas a um elemento de fibra de carbono aparafusado ao suporte da caixa de câmbio. Molas, amortecedores a gás com quatro regulagens operadas por haste e barras estabilizadoras em arco formam a suspensão do RS Spyder, modificada para proporcionar ainda maior rapidez e melhor dirigibilidade em 2007.

O desenvolvimento de diversos componentes do carro também foi alvo de atenção. Centrais elétricas, sistema hidráulico e sistema de direção foram aperfeiçoados. Os freios compreendem dois cilindros mestres, distribuição de força de frenagem variável e discos de fibra de carbono ventilados, medindo 380 mm na dianteira e 355 mm na traseira. ■