



Paixão

RS01... o GT da Renault

A Renault também tem um "GT", mais disfarçado do que declarado, mas com performances iguais aos grandes desportivos, **para ser guiado num troféu por pilotos semi-profissionais** como Miguel Ramos e António Coimbra. É um carro "delirante", dizem...

Um chassis em fibra de carbono com um motor com pouco mais de 500 cv de potência não é propriamente uma novidade nas mãos da Renault - se recuarmos no tempo, para recordarmos o início dos anos 80 do século passado, quando a aventura da Fórmula 1 estava no seu auge e a marca francesa avançou para a construção de um carro de características semelhantes: chassis em carbono e um motor 1.5 V6 turbo. Mas agora, na monocoque de carbono, em vez de um propulsor de pequena cilindrada está um 3.8, igualmente V6 e também com admissão turbocomprimida, para debitar uma potência limitada - coisa que não havia nos tempos áureos

da F1, pois os valores chegavam a rondar os 1000 cv em qualificação e não existiam condicionamentos com os custos de manutenção.

Hoje tudo é diferente e as marcas como a Renault têm de se preocupar em fazer carros performativos, é certo, mas pouco gastadores de componentes, como será o caso deste RS01 - cujas capacidades são já alvo dos maiores encómios. Um deles vem justamente do empresário e piloto português Miguel Ramos que vai disputar a primeira época do troféu organizado pela Renault com estes carros.

"O RS01 é um carro espetacular, previsível nas suas reações e, no global, muito competente", explica o portuense que também conduz

um McLaren GT3 no campeonato internacional GT Open e, como tal, possui um termo de comparação atualizado.

"Ao contrário do motor do McLaren, que nos 'prega partidas' no momento da entrega da potência, porque só se pode utilizar nas altas rotações, o que se traduz numa grande dificuldade de condução - pois é impossível andar sempre nesse regime -, o V6 de origem Nissan que equipa o RS01 é muito 'redondo'. O binário é excelente e surge desde as mais baixas rotações, revelando-se bastante fácil de utilizar."

E se velocidade é coisa que não falta ao RS01, apesar de limitado na potência, através da caixa de gestão eletrónica - se assim não

fosse, diz um dos engenheiros responsáveis por colocar o carro em pista, chegar-se-ia facilmente aos 750 cv - os 1100 kg do conjunto são eficazmente travados por uns discos e pastilhas de carbono auxiliados ainda por um sistema ABS... "é impressionante a capacidade de travagem, mas é uma tarefa que requer alguma habituação, porque é preciso pensar que não é necessário travar aos 100 metros de distância para uma curva, porque se pode fazê-lo apenas aos 60 metros!"

De resto, apesar das dimensões, o Renault RS01 tem um grande apoio aerodinâmico, permitindo curvar muito depressa. "Tão depressa como um protótipo LMP2 de Le Mans", sublinha Miguel Ramos. "Aliás, ➔

354 000 euros

"COLAR" A FRENTE AO CHÃO

O ar que entra pela grelha frontal sai por dois extratores no capot. A depressão criada por este fluxo de ar gera uma força aerodinâmica descendente que ajuda a "colar" a frente do carro ao solo.

LÁBIO REFRESCANTE

O "splitter" ou lábio inferior é grande para canalizar o ar por trás das rodas dianteiras e ao longo das portas, de modo a arrefecer os permutadores de temperatura dos turbocompressores.



MIGUEL RAMOS

ANTÓNIO COIMBRA

Empresários e pilotos

OS EMPRESÁRIOS Miguel Ramos (Salvador Caetano) e António Coimbra (Vodafone) juntaram-se para competir pela primeira vez neste troféu monomarca. Ambos têm grande experiência de carros de GT. Ramos corre atualmente com um McLaren no GT Open e Coimbra participou nos últimos anos também neste tipo de competições com um Mercedes AMG SLS GT3.



AERODINÂMICA DE UM FÓRMULA

Os valores dos coeficientes de penetração no ar são semelhantes aos de um monolugar da Fórmula Renault 3.5, o penúltimo degrau de acesso à Fórmula 1. A 300 km/h, a carga aerodinâmica é de 1,7 toneladas!

DADOS OFICIAIS

Ficha técnica

Chassis	monocoque em carbono com arco de segurança em aço
Carroçaria	materiais compósitos
Motor	3.8, Nismo V6
Alimentação	Duplo turbocompressor
Potência	+ de 500cv
Binário	+ de 600 Nm
Transmissão	Caixa de 7 vel. sequencial com controlo de tração
Suspensão	Triângulos sobrepostos; amortecedores Ohlins reguláveis
Travões	Discos de carbono de 380 mm
Peso	- de 1100 kg

SUPER-TRAVÕES

No interior das jantes de 18" estão discos de travão em carbono com 380 mm que funcionam com sistema ABS. Os pneus Michelin são específicos para este carro.

1100 kg de peso, mais de 300 km/h



Paixão

Chassis em fibra de carbono

COMO NOS CARROS DE LE MANS

Em termos de segurança, este Renault RS01 foi construído como os protótipos LMP1 que disputam as vitórias em Le Mans. O chassis inclui um "rollbar" em aço.

para mim este carro é um LMP2 de base com uma carroçaria que se identifica mais com um GT", daí a "ponte" que os responsáveis da Renault fazem quando procuram caracterizar o RS01 em termos de performances: "posiciona-se entre um GT3 e os modelos do DTM, com um chassis construído com base nas regras dos protótipos de Le Mans". Daí servir como rampa de lançamento de pilotos para os campeonatos de GT, DTM, Le Mans Series e Mundial de resistência.

TRÊS CORRIDAS POR FIM DE SEMANA

Para formar pilotos a caminho de outras disciplinas, a Renault vai colocar estes RS01 a disputar três corridas distintas por cada fim de semana de provas das World Series. À partida, os pilotos são distribuídos por duas categorias, em função do seu currículo e idade. A saber: a categoria Elite destina-se a pilotos profissionais e mais jovens; e a categoria Prestige dirige-se a pilotos acima dos 35 anos com ou sem currículo.

Cada equipa é constituída por dois pilotos e, no caso da formação lusa, Miguel Ramos está inserido na categoria Elite, enquanto António Coimbra corre na classe Prestige. Em termos competitivos, há uma corrida de sprint para cada uma das categorias que cada piloto tem de disputar sozinho. Depois, a terceira prova terá a duração de 70 minutos e aí já os dois pilotos repartem a condução do Renault como sucede nas corridas de GT. "O sistema está bem delineado e é diferente de tudo aquilo que se vê

atualmente, para além de que, ao longo de todo um fim de semana, conseguimos estar a conduzir bastante tempo, o que é sempre um dado a ter em conta", sublinha Miguel Ramos, entusiasmado com o novo desafio, mas também com a promessa de que, apesar do preço do carro, os custos de manutenção serão reduzidos - pois a Renault diz que o RS01 só necessita de uma revisão geral a cada duas temporadas. Um bom sinal de fiabilidade! "Last but not the least", os vencedores de cada uma das categorias terão à sua

→ Novo "super-troféu" da Renault arranca este fim de semana na pista belga de Spa-Francorchamps





espera dois prémios bem aliciantes. Quem ganhar a categoria Elite terá direito a um programa completo (simulador, preparação física, media training, etc.) de "rookie test" com a equipa oficial Nismo no campeonato Super GT japonês. O melhor na categoria Prestige terá também ele um prémio muito aliciante, como seja a participação garantida nas 24 Horas de Le Mans de 2016 ao volante de um protótipo LMP2.

José RIBEIRO
jrbeiro@motorpress.pt



Guie você mesmo ... virtualmente

SE ESTA HISTÓRIA SOBRE O RS01 lhe abriu o apetite, saiba então que também pode vivenciar a experiência de condução deste Renault... virtualmente. Para isso tem de fazer o "download" do jogo Real Racing 3, disponível para sistemas operativos iOS e Android. Depois é só uma questão de evoluir no jogo até ter a possibilidade de desbloquear o acesso ao carro.



FORÇA NÃO FALTA

Com mais de 600 Nm de binário, o V6 revela-se muito fácil de utilizar nos diversos regimes de rotação e com os seus 500 cv de potência, posicionando-se entre um carro de GT3 e um modelo do campeonato DTM.

V6 3.8 biturbo com mais de 500 cv

